



**midttrafik**

*Aarhus, 25. oktober 2024*

**Bilagssamling  
til åben dagsorden til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
1. november 2024 kl. 09:30  
Midttrafik,  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

---

Modtager Midttrafiks bestyrelse  
Udarbejdet af Niels La Cour Vium  
Cc  
Emne Bilag 1 - Midttrafik særprodukter

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

4. oktober 2024

Journalnr.:  
1.1.6-08886-2024

Kontaktperson:  
Niels La Cour Vium

E-mail:  
nlm@midttrafik.dk

## Midttrafiks særprodukter

Dette notat supplerer indstillingen vedr. Midttrafiks særprodukter med en uddybende baggrundsviden om udvalgte produkter. Notat indeholder to afsnit, som behandler nattillægget og Midttrafiks cykelbillet.

### Midttrafiks nattillæg

I særligt Aarhus og på et par håndfulde regionale ruter, kører der natten til lørdag og søndag natbusser. De bliver især benyttet af Midttrafiks yngre kunder, men også af en relativ bred kundegruppe i julefrokostsæsonen.

På alle natbusafgange er der et særligt nattillæg på billetprisen, da det koster dobbelt billetpris at rejse med natbussen, kunder med Rejsekort slipper dog med et 20 kr. tillæg. Sammenlagt omsætter Midttrafiks natbusser for 3,2 mio. kr. årligt, hvoraf nattillægget ud ca. 1,4 mio. kr. Både for nye kunder og for eksisterende kunder kan det være en barriere at skulle gennemskue, hvordan man betaler for natbussen.

Nedenstående billede er taget fra Midttrafiks hjemmeside, hvor det forklares hvordan kunderne kan betale for nattillægget, hvilket hverken er gennemskueligt eller særlig kundevenligt.

### Sådan kan du betale

- 2 x enkeltbillet fx i RejseBillet eller Midttrafik app
- 2 x 1 klip på klippekort/pendlerklip i Midttrafik app - har du ét gyldigt pendlerklip, må du godt supplere med ét almindeligt klip
- 1 enkeltbillet + enten 1 klip på klippekort/pendlerklip i Midttrafik app eller fremvisning af pendlerkort eller soldaterkort
- 1 klip på klippekort/pendlerklip i Midttrafik app og fremvisning af pendlerkort eller soldaterkort
- Rejsekort: Check ind og ud som normalt. Nattillægget på 20 kr. opkræves automatisk
- Rejsekort pendlerkort/rejsekort med pendler kombi: Check ind og ud som normalt og køb 1 enkeltbillet eller brug 1 klip/pendlerklip i Midttrafik app
- Særlige billetter, hvor natbus er inkluderet (fx ungdomskort eller Midttrafik/Aarhus (24, 48, 72 timer)

En fjernelse af nattillægget, vil være en oplagt mulighed for at promovere kollektiv transport over for både det yngre publikum, men også de lejlig-hedsvist rejsende kunder som ellers kun sjældent benytter kollektiv transport.

Både for nye kunder og for eksisterende kunder kan det være en barriere at skulle gennemskue, hvordan man betaler for natbussen.

Omkostningerne herved vil være et indtægtstab på de 1,4 mio. kr., hvilket delvist vil opvejes af et øget antal passagerer om natten. For Aarhus kommune estimeres et indtægtstab på 0,7 mio. kr., og 0,6 mio. kr. for Region Midtjylland, mens de sidste 0,1 mio. kr. dækker over de øvrige bestillere.

### **Cykelbillet**

Midttrafik er det eneste trafikselvskab i Danmark, som konsekvent kræver, at kunderne køber en billet til deres cykel, hvis de vil have den med i bussen, Sydtrafik kræver det kun på regionale ruter. En cykelbillet koster 13 kr. og Midttrafik sælger cykelbilletter for 250.000 kr. årligt.

Betaling for cykler bliver i dag brugt som en adfærdsregulerende effekt, fordi det forventes, at flere vil benytte sig af muligheden, hvis det er gratis. Pilotforsøget i rute 100, der har kørt siden juli 2022, har dog vist at cykelmedtagning i busser fortsat er moderat, selvom det er gratis. Her medtages der i gennemsnit 3-4 cykler om dagen. Movia og NT oplever også, at cykelmedtagning er begrænset på trods af, at det er gratis.

Midttrafik kan med gratis cykelmedtagning sende et godt signal til omverdenen om, at vi støtter samspillet mellem bæredygtige transportformer. Samtidig gør vi det lettere for kunderne at medtage cykler, da det i dag kan være besværligt at skulle tilkøbe en cykelbillet. Især fordi kunden ikke kan være sikker på, at der er plads til cyklen på bussen.

# Forventet regnskab 2

November 2024

2  
0  
2  
4



# Indhold

<b>1. Forventet regnskab 2 2024</b>	<b>3</b>
1.1 Midttrafiks samlede indtægter	5
1.2 Busdrift	6
1.3 Flextrafik	10
1.4 Letbanedrift	11
1.5 Togdrift	12
1.6 Øvrige fællesudgifter	13
1.7 Likviditet	15

# 1. Forventet regnskab 2 2024

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2 2024 (FR2 fremadrettet) er budget 2024 (B2024 fremadrettet).

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2024, er nedjusteret med 67,2 mio. kr. til 1.956,3 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes et samlet indeksfald på 48,9 mio. kr.

Af de samlede driftsudgifter, står 1.956,1 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks driftsudgifter for året og byrdefordelingen til bestillerne, skyldes at Midttrafiks eget bidrag til udgifterne for letbanesekretariatet, ikke byrdefordeles. Ud af den budgetterede byrdefordeling på 2.019,3 mio. kr., forventes et resultat til efterregulering på 63,1 mio. kr.

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
						FR2 2024 - B2024
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-676,9	-713,3	-719,6	-721,0	-7,7	-
Operatørudgifter	1.450,8	1.505,4	1.456,9	1.453,2	-52,2	-36,2
Øvrige driftsudgifter	66,5	74,5	84,7	74,9	0,4	-
NT/Sydtrafik-samarbejde	21,3	20,0	20,0	19,5	-0,5	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>861,7</b>	<b>886,6</b>	<b>841,9</b>	<b>826,6</b>	<b>-60,0</b>	<b>-36,2</b>
<b>Flextrafik</b>						
Indtægter	-22,4	-28,0	-25,2	-25,1	2,9	-
Operatørudgifter	651,5	681,9	680,7	676,2	-5,7	-12,7
NOP - Ny Optimeringsplatform	5,6	6,8	-	-	-6,8	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>634,7</b>	<b>660,7</b>	<b>655,5</b>	<b>651,0</b>	<b>-9,7</b>	<b>-12,7</b>
<b>Letbanedrift</b>						
Indtægter	-82,9	-90,5	-90,3	-93,3	-2,7	-
Operatørudgifter	295,2	320,7	320,7	330,7	10,0	-
Øvrige driftsudgifter	9,2	10,3	12,2	10,0	-0,3	-
Letbanesekretariat	1,2	1,2	1,2	1,2	-	-
<b>Letbanedrift i alt</b>	<b>222,6</b>	<b>241,6</b>	<b>243,7</b>	<b>248,6</b>	<b>7,0</b>	<b>-</b>
<b>Togdrift</b>						
Indtægter	-19,5	-20,9	-22,1	-22,7	-1,8	-
Operatørudgifter	70,8	76,5	77,6	78,4	1,9	-
Øvrige driftsudgifter	2,9	2,0	3,5	3,2	1,2	-
Investeringstilskud	12,2	15,9	15,9	15,9	-	-
<b>Togdrift i alt</b>	<b>66,3</b>	<b>73,5</b>	<b>74,9</b>	<b>74,9</b>	<b>1,3</b>	<b>-</b>
<b>Øvrige fællesudgifter</b>						
Administrative udgifter	128,1	129,3	129,3	129,7	0,5	-
Billetkontrol	6,1	1,9	0,7	2,1	0,2	-
Tjenestemandspension	2,6	7,0	7,1	7,1	0,1	-
Øvrige administrative udgifter	20,3	22,9	21,8	21,9	-1,0	-
Finansielle poster	-10,4	-	-0,8	-5,7	-5,7	-
<b>Øvrige fællesudgifter i alt</b>	<b>146,7</b>	<b>161,0</b>	<b>158,1</b>	<b>155,2</b>	<b>-5,9</b>	<b>-</b>
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>1.932,1</b>	<b>2.023,5</b>	<b>1.974,1</b>	<b>1.956,3</b>	<b>-67,2</b>	<b>-48,9</b>
<b>Regulering til byrdefordeling</b>						
Ikke-fordelte udgifter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-	-
Forskudt finansiering	12,2	-2,8	-12,2	-	2,8	-
Midttrafiks resultat	-1,9	-	-	-	-	-
<b>Regulering i alt</b>	<b>10,2</b>	<b>-3,0</b>	<b>-12,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>2,8</b>	<b>-</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>1.942,3</b>	<b>2.020,5</b>	<b>1.961,8</b>	<b>1.956,1</b>	<b>-64,4</b>	<b>-48,9</b>
<b>Efterregulering</b>						
Bidrag fra MTs ejerkreds	-1.605,3	-1.680,3	-1.680,3	-1.680,3	-	-
Staten	-40,7	-	-	-	-	-
Øvrige bestillerbidrag	-331,9	-339,0	-339,0	-339,0	-	-
<b>Årets finansiering i alt</b>	<b>-1.977,8</b>	<b>-2.019,3</b>	<b>-2.019,3</b>	<b>-2.019,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-35,5</b>	<b>1,3</b>	<b>-57,5</b>	<b>-63,1</b>	<b>-64,4</b>	<b>-</b>

\* I FR1 2024 havde der indsnæget sig en fejl i tabellen. Beløbet vedr. togdrift operatørudgifter er dermed rettet og opskrevet med 0,3 mio. kr.

## 1.1 Midttrafiks samlede indtægter

Tabel 1.2 Midttrafiks samlede indtægter (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
<b>Midttrafiks samlede indtægter</b>	<b>-801,7</b>	<b>-852,8</b>	<b>-857,2</b>	<b>-862,1</b>	<b>-9,3</b>
<u>Indtægter fordelt på produktkategori</u>					
Midttrafik app	-301,3	-319,0	-321,8	-323,7	-4,7
Rejsekort	-303,1	-320,7	-323,5	-325,4	-4,7
Kontantsalg	-39,8	-42,1	-42,5	-42,7	-0,6
Kompensation	-108,8	-115,2	-116,2	-116,9	-1,7
Andre indtægter (Skolekort, Ungdomskort mv.)	-26,3	-27,8	-28,1	-28,2	-0,4
Flextrafik	-22,4	-28,0	-25,2	-25,1	2,9
<u>Indtægter fordelt på kørselstype</u>					
Bus	-676,9	-713,3	-719,6	-721,0	-7,7
Letbane	-82,9	-90,5	-90,3	-93,3	-2,7
Tog	-19,5	-20,9	-22,1	-22,7	-1,8
Flextrafik	-22,4	-28,0	-25,2	-25,1	2,9

Resultat for årets første 8 måneder er, at de samlede indtægter er 1 % højere end B2024, svarende til 12,2 mio. kr. for bus og bane, samt lavere indtægter på 2,9 mio. kr. for Flextrafik.

Som følge af harmoniseringsprojektet for Flextrafik, blev der forventet en væsentlig højere aktivitetsniveau for Flextur, end det faktisk har vist sig, hvilket har medført en nedjustering af forventningerne til Flextrafiks indtægter på 2,9 mio. kr.

Den endelige indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, påvirker bestillerfordeling af Midttrafiks indtægter for bus og bane. Dette betyder, at de bestillere som det seneste år har haft en negativ eller knap så stærk passagerudvikling, vil opleve at få en lavere %-andel af Midttrafiks indtægter for bus og bane, mens andre bestillere står til at få en større %-andel af de samlede indtægter.

For de bestillere som har gennemført reduktioner af kørsel i forbindelse med køreplansskifte 2024, har det endnu ikke været teknisk muligt at inkludere disse ændringer i den foreløbige indtægtsdeling for 2024, da data på skrivende tidspunkt ikke er tilgængeligt for 3. kvartal 2024. Selve regnskab 2024 vil udelukkende blive baseret på indtægtsdata for hele 2024, og eventuelle konsekvenser af ændringer ifm. køreplansskifte 2024, vil derfor også blive afspejlet i den endelige indtægtsdeling for 2024. Der er desuden indarbejdet en række nye indtægtskilder i Midttrafik indtægtsdelingsmodel, herunder Rejsekort som app, RejseBillet og DSB Check-Ind.

Indtægtsfordeling brugt i FR2, er baseret på de seneste fire hele kvartaler (1. juli 2023 – 30. juni 2024), hvor det især er Aarhus Kommune, Favrskov Kommune, Letbanen og togstrækningen Holstebro-Skjern, som står til en fremgang i deres %-andel af Midttrafiks samlede indtægter fra bus og bane. Modsatrettet står Region Midtjylland, Hedensted Kommune, Norddjurs Kommune og Lemvigbanen til en tilbagegang i deres indtægtsandel.



## 1.2 Busdrift

### 1.2.1 Indtægter

Forventning til Midttrafiks bus- og flexbusindtægter i 2024, er 721 mio. kr., hvilket er 7,7 mio. kr. højere end budgetteret, hvilket primært tilskrives en positiv passagerfremgang.

Indtægterne i FR2 ser således ud:

Tabel 1.3 Indtægter for busdriften (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
<b>Busindtægter</b>					
Befordring værnepligtige	-2,1	-1,8	-1,8	-1,8	0,0
Bus & Tog-omstigere	-11,8	-6,2	-6,2	-6,2	-0,0
Passagerindtægter	-520,4	-562,6	-568,4	-568,4	-5,8
Refusion off peak	-22,9	-23,5	-23,4	-23,4	0,2
Rejsegaranti	0,3	0,3	0,3	0,3	-
Skolekort	-17,2	-15,0	-15,1	-15,1	-0,1
Takstkompensation	-34,2	-33,1	-32,8	-32,7	0,3
Ungdomskort	-58,8	-62,6	-64,1	-65,8	-3,2
Ungdomskort - fritidsrejser	-8,9	-7,6	-7,7	-7,7	-0,1
<b>Busindtægter i alt</b>	<b>-675,9</b>	<b>-712,1</b>	<b>-719,3</b>	<b>-720,8</b>	<b>-8,7</b>
<b>Flexbus</b>					
Indtægter	-1,0	-1,3	-0,3	-0,2	1,0
<b>Flexbus i alt</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>1,0</b>
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-676,9</b>	<b>-713,3</b>	<b>-719,6</b>	<b>-721,0</b>	<b>-7,7</b>

På baggrund af resultatet for årets første otte måneder, estimeres det at årets samlede indtægter bliver 1 % højere end budgetteret.

### 1.2.2 Operatørudgifter

Tabel 1.4 Operatørudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024 Afvigelse	Heraf indeks
<b>Rutebus</b>						
Ruteudgifter	1.540,2	1.528,4	1.486,5	1.483,0	-45,3	-36,1
Øvrige reguleringer	-0,1	5,3	-	-	-5,3	-
<b>Rutebus i alt</b>	<b>1.540,0</b>	<b>1.533,7</b>	<b>1.486,5</b>	<b>1.483,0</b>	<b>-50,7</b>	<b>-36,1</b>
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-95,0	-35,0	-35,0	-35,0	-	-
Flexbus	5,7	6,7	5,4	5,2	-1,6	-0,1
<b>Operatørudgifter i alt</b>	<b>1.450,8</b>	<b>1.505,4</b>	<b>1.456,9</b>	<b>1.453,2</b>	<b>-52,2</b>	<b>-36,2</b>

Den opdaterede forventning til de samlede operatørudgifter, er et tilskudsbehov fra Midttrafiks bestillere på 1.453,2 mio. kr. Sammenlignet med budget på 1.505,4 mio. kr. forventes således mindredgifter for 52,2 mio. kr. Hvilket primært tilskrives en forventning om indeksfald på 36,2 mio. kr.

Følgende indeks er benyttet for B2024 og FR2.

Indeks	B 2024	FR 2 2024
Omkostningsindeks	141,0	137,6
Indeks u/brændstof	142,4	138,2
GAS	142,0	138,3
HVO	170,2	155,4
EL	141,0	138,4
EL-AarBus	142,1	137,6

For den ordinære rutekørsel, er A-kontrakter baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for januar til juli 2024, samt en budgetberegning for resten af året. B-kontrakter er baseret på de faktiske udgifter fra januar til juli 2024 samt skøn for resten af året.

Baseret på beregningsgrundlaget for FR2, estimeres der et samlet fald i ruteomkostningerne på 45,3 mio. kr., hvilket primært skyldes en indekseffekt på 36,1 mio. kr. Derudover er der et lille fald i køreplantimer på 567 timer i forhold til B2024, hvilket resulterer i besparelser på 1,2 mio. kr. Dertil kommer flere modsatrettede effekter, f.eks. reducerede udgifter til ekstrakørsel og bonus, men højere omkostninger til kompensation for kontraktflyt og nedgang i kørsel.

I 2023 fik trafikskaberne et ekstraordinært brændstoftilskud, hvoraf Midtrafik fik 31,9 mio. kr. Beløbet blev givet efter budgetterede operatørudgifter i 2023. Trafikskaberne har i 2024 efterreguleret beløbet efter endeligt regnskab 2023. Efterreguleringen betyder en merudgift på 1 mio. kr. for Midttrafik.

Ændringer opsummeres for bestillere i nedenstående tabel.

Bestiller	Mio. kr.					Bemærkning
	Ændr. i timer	Effekt af timer	Indeks-effekt	Øvr. vægelses I alt		
Favrskov	62	0,0	-0,5	-0,4	-0,8	Indekseffekt og mindre ekstrakørsel
Hedensted	27	0,0	-0,2	-0,1	-0,3	
Herning	-643	-0,4	-0,9	0,1	-1,3	Indekseffekt og mindre Skolekørsel
Holstebro	835	0,5	-0,4	1,1	1,1	Tre nye ruter: 296, 297, 298 giver stigning i køreplantimer
Horsens	167	0,1	-1,2	-1,6	-2,6	Indekseffekt. Færre køreplantimer på by- og regionalbusser. Mindre bonus. Manglende levering af El-busser.
Ikast-Brande	262	0,2	-0,4	0,3	0,1	Højere omkostninger på bybusser. Flere køreplantimer på skoleruter
Lemvig	-285	-0,3	-0,2	-0,3	-0,8	Nedgang i Køreplantimer på skolekørsel. Indekseffekt

Norrdjurs	309	0,3	-0,7	-0,2	-0,6	Indekseffekt. Lille fald i køreplantimer på regionalruter. Stigning i køreplantimer på skoleruter.
Odder	72	0,0	-0,2	-0,1	-0,2	Indekseffekt
Randers	-4.685	-3,5	-2,4	-1,1	-7,0	Nedgang i køreplantimer på bybusserne samt indekseffekten.
Ringkøbing-Skjern	288	0,2	-0,6	-0,1	-0,5	Indekseffekt. Stigning i køreplantimer på både A og B kontrakter.
Silkeborg	3.347	1,9	-1,4	-0,1	0,4	Stigning køreplantimer på A-kontrakter
Skanderborg	-55	-0,0	-0,6	-0,3	-1,0	Indekseffekt
Skive	-485	-0,3	-0,9	-0,2	-1,3	Nedgang i køreplantimer samt indekseffekt
Struer	15	0,0	-0,1	-0,3	-0,4	Fradrag for mgl. Levering af el-busser
Syddjurs	-125	-0,1	-0,4	-0,3	-0,8	Indekseffekt og nedgang i antal køreplantimer
Viborg	-591	-0,3	-1,3	-0,1	-1,7	Indekseffekt og nedgangen i køreplantimer
Aarhus	-48	-0,0	-14,2	-6,1	-20,3	Indekseffekt, mindre ekstrakørsel, lavere administration.
Region Midtjylland	966	0,6	-9,5	1,7	-7,2	Indekseffekt, højere adm. Tillæg, engangsomkostning på kontraktflyt.
<b>I alt</b>	<b>-567</b>	<b>-1,2</b>	<b>-36,1</b>	<b>-8,0</b>	<b>-45,3</b>	

For Flexbus er FR2 udarbejdet med udgangspunkt i den faktiske kørsel i januar-august 2024, tillagt prognose for resten af året, inkl. kendte ændringer i kørslen fra køreplansskiftet 2024. De samlede operatørudgifter til Flexbus er 1,6 mio. kr. lavere end budgetteret. Årsagen er at der generelt forventes mindre kørsel end forudsat i B2024.

### 1.2.3 Øvrige driftsudgifter

Tabel 1.5 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
Bus-IT og Øvrige					
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	9,3	5,3	5,5	5,5	0,2
Bus-IT, herunder reallidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	6,1	11,3	11,5	11,5	0,3
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2,9	3,4	3,3	3,3	-0,2
<b>Bus-IT og Øvrige i alt</b>	<b>18,3</b>	<b>20,0</b>	<b>20,3</b>	<b>20,3</b>	<b>0,3</b>
Rejsekort					
Drift	47,2	48,2	47,7	47,0	-1,3
Investering nuværende rejsekort	1,0	6,3	6,3	6,3	0,0
Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning	-	-	10,4	1,3	1,3
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>48,2</b>	<b>54,5</b>	<b>64,4</b>	<b>54,6</b>	<b>0,1</b>
<b>Øvrige driftsudgifter i alt</b>	<b>66,5</b>	<b>74,5</b>	<b>84,7</b>	<b>74,9</b>	<b>0,4</b>

Øvrige driftsudgifter indeholder udgifter til bus-IT og øvrige samt udgifter til rejsekort i busser.

For Bus-IT forventes der merudgifter på 0,3 mio. kr. i forhold til B2024. Dette skyldes hovedsageligt, at Aarhus Kommune tilbyder mere buskørsel til arrangementer. Omvendt forventes et fald i udgifter til bl.a. realtidssystem og tælleudstyr.

For Rejsekort forventes merudgifter på 0,1 mio. kr. på busområdet. Dette skyldes en forventet merudgift på investeringen til Rejsekort som app. Udgifterne i 2024 er afsat til den interne projektorganisation. Omvendt forventes der et mindre forbrug på driftsudgifter.

Under investeringen i rejsekort som app/den ikke-digitale løsning, var der i FR 1 indlagt en investering på 9,1 mio. kr. til udstyr som en del af den ikke-digitale løsning. Som følge af et kursskifte i projektet, som kræver gennemførelse af et nyt hardware udbud, udskydes udstyrsinvesteringen fra 2024 til 2025/2026. Dette forventes ikke at påvirke den overordnede tidslinje for projektet.

---

#### **1.2.4 NT/Sydtrafik-samarbejde**

NT/Sydtrafik-samarbejdet vedrører byrdefordeling mellem Midttrafik, NT og Sydtrafik, og berører kun bestillerne Viborg Kommune og Region Midtjylland. Forventningen til byrdefordelingen mellem Region Midtjylland og Sydtrafik, forventes at lande 0,5 mio. kr. under B2024.

## 1.3 Flextrafik

Tabel 1.6 Indtægter og udgifter vedr. flextrafikken (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024		
					Afvigelse	Heraf indeks	
<b>Midttrafiks bestillere</b>							
<b>Indtægter</b>							
Flextur	-8,3	-10,7	-8,1	-8,8	1,9		
Flextur Ung	-0,0	-	-	-	-		
Handicapkørsel	-13,6	-16,9	-16,2	-15,6	1,3		
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0		
Plustur	-0,4	-0,4	-0,9	-0,7	-0,4		
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-22,4</b>	<b>-28,0</b>	<b>-25,2</b>	<b>-25,1</b>	<b>2,9</b>	<b>-</b>	
<b>Operatørudgifter</b>							
Flextur	20,6	28,9	21,4	23,8	-5,1	-0,4	
Flextur Ung	0,1	-	-	-	-	-	
Handicapkørsel	81,0	88,8	87,6	83,3	-5,4	-1,6	
Kommunalkørsel	42,7	46,7	47,7	45,8	-0,9	-0,9	
Plustur	2,1	2,0	5,0	5,2	3,2	-0,1	
Siddende patientbefordring	173,7	177,1	180,9	179,6	2,6	-3,4	
<b>Operatørudgifter i alt</b>	<b>320,3</b>	<b>343,5</b>	<b>342,4</b>	<b>337,8</b>	<b>-5,6</b>	<b>-6,3</b>	
<b>NOP - Ny Optimeringsplatform</b>							
NOP	5,6	6,8	-	-	-6,8	-	
<b>NOP - Ny Optimeringsplatform i alt</b>	<b>5,6</b>	<b>6,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-6,8</b>	<b>-</b>	
<b>Midttrafik i alt</b>	<b>303,5</b>	<b>322,3</b>	<b>317,1</b>	<b>312,7</b>	<b>-9,6</b>	<b>-6,3</b>	
<b>Øvrige Trafikselskaber</b>							
Driftstilskud	331,2	338,4	338,3	338,3	-0,1	-6,4	
NOP	0,0	0,0	-	-	-0,0	-	
<b>Øvrige trafikselskaber i alt</b>	<b>331,2</b>	<b>338,4</b>	<b>338,3</b>	<b>338,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>-6,4</b>	
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>634,7</b>	<b>660,7</b>	<b>655,5</b>	<b>651,0</b>	<b>-9,7</b>	<b>-12,7</b>	

På området Flextrafik forventes der et samlet mindreforbrug på 9,6 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt at projekt NOP er lukket ned, hvilket betyder at budgetterede projektmidler for 6,8 mio. kr. ikke udmøntes. Dertil er der en nedskrivning i omkostningsindekset, som ligeledes medfører en besparelse på vognmandsbetalingen.

I forhold til B2024, er der i FR2 indregnet aktivitetsændringer med udgangspunkt i den faktiske kørsel januar-august 2024.

Omkostningsindekset er siden budgetlægning faldet med 6,3 mio. kr., men besparelsen udlignes dog af stigende udgifter på områderne for Siddende Patientbefordring og Plustur, grundet af ændrede kørselsmønstre.

Plustur er et nyt kørselstilbud i flere kommuner, og startede op som en del af harmoniseringsprojektet, der trådte i kraft sommeren 2023. Da budgettet for Plustur blev lagt, var det svært at forudsige hvordan efterspørgslen herpå ville være. Det har vist sig at være mere populært end først forventet, og dermed også medført en væsentlig stigning i operatørudgifterne.

Flexitur blev som følge af harmoniseringsprojektet spået et væsentlig højere aktivitetsniveau, end det reelt har vist sig at have. Dette har medført et fald i forventningen til antal ture i forhold til budgettet, og dermed også færre indtægter end budgetteret, hvilket dog opvejes af et mindreforbrug på operatørudgifterne.

Selvom Siddende Patientbefordring forventes at have et fald i antal ture i forhold til budgettet, så forventes der merudgifter på 2,6 mio. kr., da vognmandsbetaling som følge af det aktuelle vognmandsudbud, forventes at være dyrere end først antaget. Dette på trods af fald i omkostningsindekset siden budgetlægningen.

Dette har resulteret i, at de samlede operatørudgifter er faldet fra 343,5 mio. kr. til 337,8 mio. kr. (ekskl. de øvrige trafikskaber) og dermed en mindre udgift på 5,6 mio. kr. Omvendt har der også været et fald i kundernes egenbetaling, hvilket har resulteret i lavere indtægter på 2,9 mio. kr. på grund af færre ture end forventet, især for Flextur.

Samlet giver dette mindreudgifter til bestillerne på 2,7 mio. kr. til vognmandsbetaling, hvoraf 6,3 mio. kr. skyldes indekseffekter. I alt forventes der et mindreforbrug på 9,6 mio. kr. for Flextrafik.

I forhold til FR 1, er der justeret på aktiviteten på flere områder. På Handicapkørsel, Siddende Patientbefordring samt den åbne flexkørsel, undtaget Plustur, er aktiviteten nedskrevet for hovedparten af bestillerne, som følge af et lavere kørselsniveau end estimeret tidligere på året. Dette sammenholdt med en lille nedskrivning af omkostningsindekset, medfører et forventet mindreforbrug i forhold til FR1 på 4,4 mio. kr.

Fra efteråret 2024, vil Call Center funktionen overgå til drift i regi af NT, og derfor ikke være hos FlexDanmark, som det er gældende i dag. Call Centeret varetager Midttrafiks telefonlinjer til både borgere og vognmænd uden for Midttrafiks åbningstider. Midttrafik vil i forbindelse med overgangen fra FlexDanmark til NT, have etableringsomkostninger for ca. 0,8 mio. kr.

## 1.4 Letbanedrift

Tabel 1.7 Indtægter og udgifter vedr. letbanedriften (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
Indtægter	-82,9	-90,5	-90,3	-93,3	-2,7
Trafikkøb Aarhus Letbane	295,2	320,7	320,7	330,7	10,0
Øvrige driftsudgifter					
Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning	-	-	2,2	0,1	0,1
Rejsekort - Drift	5,2	6,7	6,4	6,4	-0,4
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	4,1	3,6	3,6	3,6	-
<b>Øvrige driftsudgifter i alt</b>	<b>9,2</b>	<b>10,3</b>	<b>12,2</b>	<b>10,0</b>	<b>-0,3</b>
Letbanesekretariat					
Letbanesekretariat	1,1	1,2	1,2	1,2	-
Mer/mindreforbrug	0,0	-	-	-	-
<b>Letbanesekretariat i alt</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>-</b>
<b>Letbanedrift i alt</b>	<b>222,6</b>	<b>241,6</b>	<b>243,7</b>	<b>248,6</b>	<b>7,0</b>

På området for Letbanedrift forventes der et merforbrug på 7,0 mio.kr. Dette skyldes hovedsageligt en ekstrabevilling til opgradering af infrastruktur på 10 mio. kr. Omvendt forventes der merindtægter på samlet 2,7 mio. kr., som kan henføres til en øget andel af Midttrafiks indtægtsdeling, for Letbanen.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har besluttet at dække fornyelser af infrastruktur på Letbanens budget i 2024, gennem ekstrabevillinger. Hidtil var planen at anbringe fornyelserne under driftsbudgettet i perioden 2024/2025, og dække de hertil relaterede udgifter med lån. Fornyelsen af infrastruktur ligger udover det samlede driftsbudget for Letbanens budget 2024, og bestillerbidraget til AAL hæves derfor med 10 mio. kr. i 2024.

I FR 1 var der indregnet en merudgift i forhold til B2024, til investering i rejsekort som app/den ikke-digital løsning. Her ved FR2 er det dog besluttet at udskyde investeringen til 2025, hvorfor FR2 nedskrives tilsvarende.

## 1.5 Togdrift

På området togdrift, forventes et merforbrug på 1,3 mio. kr. i forhold til B2024. Dette skyldes hovedsageligt efterregulering på omkostningsindekset, merbetaling til rejsekort, samt øgede udgifter til billetkontrol.

Tablet 1.8 Indtægter og udgifter vedr. togdriften (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
<b>Indtægter</b>					
Holstebro-Skjern	-17,8	-18,6	-20,1	-20,7	-2,1
Lemvigbanen	-1,8	-2,3	-1,9	-1,9	0,3
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-19,5</b>	<b>-20,9</b>	<b>-22,1</b>	<b>-22,7</b>	<b>-1,8</b>
<b>Operatørudgifter</b>					
Holstebro-Skjern	48,4	53,6	54,7	55,5	1,9
Lemvigbanen	22,4	22,9	22,9	22,9	-
<b>Operatørudgifter i alt</b>	<b>70,8</b>	<b>76,5</b>	<b>77,6</b>	<b>78,4</b>	<b>1,9</b>
<b>Øvrige driftsudgifter</b>					
Holstebro-Skjern	1,1	1,3	1,7	1,4	0,2
Lemvigbanen	1,8	0,8	1,8	1,8	1,0
<b>Øvrige driftsudgifter i alt</b>	<b>2,9</b>	<b>2,0</b>	<b>3,5</b>	<b>3,2</b>	<b>1,2</b>
<b>Investeringsstilskud</b>					
Lemvigbanen	12,2	15,9	15,9	15,9	-
<b>Investeringsstilskud i alt</b>	<b>12,2</b>	<b>15,9</b>	<b>15,9</b>	<b>15,9</b>	<b>-</b>
<b>Togdrift i alt</b>	<b>66,3</b>	<b>73,5</b>	<b>74,9</b>	<b>74,9</b>	<b>1,3</b>

\* I FR1 2024 havde der indsnegnet sig en fejl i tabellen. Beløbet vedr. togdrift operatørudgifter er dermed rettet og opskrevet med 0,3 mio. kr.

Opsplitning mellem Holstebro-Skjern og Lemvigbanen, ses i bestillerafsnittet for Region Midtjylland.

Der forventes merindtægter på samlet 1,8 mio. kr., som kan henføres til en øget andel af Midttrafiks indtægtsdeling for Holstebro-Skjern.

På udgiftssiden forventes operatørudgifterne på nuværende tidspunkt at følge budgettet. Flere indtægter på Holstebro-Skjern giver dog Midtjyske Jernbaner flere penge til driften, hvorfor operatørudgifterne her øges tilsvarende.

Derimod vil færre indtægter på Lemvigbanen og dermed underskud til dækning af driften skulle dækkes af Region Midtjylland.

Øvrige togrelaterede udgifter forventes at give et merforbrug på 1 mio. kr., hvilket skyldes at efterreguleringen for omkostningsindekset har været højere end forventet. Investeringstilskuddet til Midtjyske Jernbaner på 4,6 mio. kr. forventes anvendt fuldt ud i 2024. Herudover blev budgettet forhøjet grundet et tilskud til indkøb af nye tog på 11,3 mio. kr. i 2024.

I FR1 var der indregnet en merudgift i forhold til B2024, til investering i rejsekort som app/ den ikke-digital løsning. Her ved FR2 er det dog besluttet at udskyde investeringen til 2025, hvorfor FR1 nedskrives.

## 1.6 Øvrige fællesudgifter

Tabel 1.9 Øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
Trafikselskab	128,1	129,3	129,3	129,7	0,5
Billetkontrol					
Kontrolafgifter og gebyrer	-21,1	-18,5	-21,1	-22,6	-4,2
Billetkontroladministration	17,6	17,4	18,8	18,8	1,5
Tab på debitorer	9,6	3,0	3,0	5,9	2,9
<b>Billetkontrol i alt</b>	<b>6,1</b>	<b>1,9</b>	<b>0,7</b>	<b>2,1</b>	<b>0,2</b>
Finansielt afkast	-10,4	-	-0,8	-5,7	-5,7
Tjenestemandspension	2,6	7,0	7,1	7,1	0,1
Øvrige administrative udgifter					
Flexbus	0,8	1,0	0,8	0,7	-0,3
Flextur	4,0	5,6	4,1	4,3	-1,2
Flextur Ung	0,0	-	-	-	-
Kommunalkørsel	3,4	3,8	3,9	3,7	-0,1
Plustur	0,4	0,4	1,0	1,0	0,6
Siddende patientbefordring	11,1	11,5	11,5	11,5	-
Øvrige Trafikselskaber	0,6	0,6	0,6	0,6	-
<b>Øvrige administrative udgifter i alt</b>	<b>20,3</b>	<b>22,9</b>	<b>21,8</b>	<b>21,9</b>	<b>-1,0</b>
<b>Øvrige fællesudgifter i alt</b>	<b>146,7</b>	<b>161,0</b>	<b>158,1</b>	<b>155,2</b>	<b>-5,9</b>

\* I FR1 2024 havde der indsneget sig en fejl i tabellen. Beløbet vedr. Flextur administrative udgifter er dermed rettet og øget med 0,2 mio. kr.

### 1.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2024 et samlet budget på 129,3 mio. kr. Budgettet kan inddeles i fire, hvor 1,1 mio. kr. vedrører togadministration, 5,4 mio. kr. vedrører letbaneadministration, 105,7 mio. kr. vedrører busadministration og 17,1 mio. kr. vedrører handi-capadministration.



Udgifter til Trafikselskabet forventes at stige med 0,5 mio. kr. grundet øgede udgifter til pladsleje på Aarhus Rutebilstation. Dette påvirker alene Region Midtjyllands budget, og Midttrafik vil derfor indregne en tillægsbevilling på 0,5 mio. kr.

Herefter vil det opdaterede budget til Trafikselskabet. være på 129,7 mio. kr.

---

### **1.6.2 Billetkontrol**

For 2024 forventes en nettoudgift på 2,1 mio. kr. Sammenlignet med B2024, er det en merudgift på 0,2 mio. kr.

Der er i perioden januar-august 2024 udskrevet ca. 33% flere afgifter end tilsvarende periode i 2023. Intet tyder på, at tendensen vil stoppe, hvorfor forventningen til indtægterne, som dækker kontrolafgifter og gebyrer, løftes til 22,6 mio. kr. Det er 4,2 mio. kr. over budgettet.

Den administrative bemanning er opjusteret for at kunne imødekomme et stigende antal klager. Der har i foråret været ansat vikarer, men det har været nødvendigt at permanentgøre stillingerne. Sammenlignet med B2024, forventes udgifter til lønninger og vikarer at stige med ca. 1,1 mio. kr. Dertil forventes løbende udgifter – bl.a. til kontrolløsningen – at give merudgifter på 0,4 mio. kr. De samlede, administrative udgifter er således opskrevet med 1,5 mio. kr. til 18,8 mio. kr.

Tab på debitorer, der dækker over det forventede tab vedr. ubetalte kontrolafgifter, forventes ultimo 2024 at være 34,6 mio. kr. I regnskab 2023 var det forventede tab opgjort til 28,7 mio. kr., 2024 belastes alene med stigningen – altså 5,9 mio. kr. Sammenlignet med B2024 er det forventede tab opskrevet med 2,9 mio. kr.

Sammenlignet med FR1er nettoudgifterne for billetkontrol opskrevet med 1,4 mio. kr. Det skyldes at tab på debitorer er opskrevet mere end indtægtsforventningerne.

---

### **1.6.3 Finansielt afkast**

Der er i 2024 budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. Der er aktuelt registreret et afkast på 5,7 mio. kr., svarende til et afkast på 2,2%, som står til fordeling mellem bestillerne. Horisontafkastet – det annualiserede afkast vedr. de kommende 6 måneder – er 3,02% svarende til et forventet resultat på 7,6 mio. kr.

Sammenlignet med FR1er der et merafkast på 4,9 mio. kr.

---

### **1.6.4 Tjenestemandspensioner**

De forventede udgifter til tjenestemandspensioner i 2024 er 7,1 mio. kr. Udgifterne består af årlige udgifter til pensionerede tjenestemænd (2,4 mio. kr.), den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3% (0,4 mio. kr.) samt indregning af 1/3 af det langfristede tilgodehavende (4,3 mio. kr.). Sammenlignet med B2024 er forventningen opjusteret med 0,1 mio. kr. grundet højere udgifter til pensionerede tjenestemænd, som kun delvist modsvarer af lavere hensættelse til aktive tjenestemænd.

Der forventes ingen ændringer sammenlignet med FR1.

## 1.7 Likviditet

Midttrafik har fortsat en god likviditet, og endelig afregning af regnskab 2023 med ejerkredsen, er gennemført. Kassekrediten har været anvendt kortvarigt i det månedlige cash flow som supplement til repo-forretningerne, for derved at optimere afkastet fra likviditetsdepotet mest muligt. Primo oktober er det i forlængelse af rådgivning fra banken besluttet at reducere likviditetsdepotet, og fremover vil det medføre mindre anvendelse af kassekrediten.

Projektet med en ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste er i gang, og der er udarbejdet og tilpasset betalingsplan for trafiksekskabernes respektive andele af projektet. Indenrigsministeriet har givet dispensation til delvis lånefinansiering, og Midttrafik har i 2023 besluttet, at den resterende del håndteres som forskudt finansiering fra Midttrafiks bestillere. Med den vedtagne model for finansiering af projektet vil der frem til og med 2028, inkl. renteudgifter til lånet, blive anvendt knap 81 mio. kr. af Midttrafiks likviditet til forskudt finansiering af projektet og ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan. Der er endnu ikke optaget lån og den samlede betaling for 2023 og 2024 forventes at blive 18,1 mio. kr. Projektets betydning for Midttrafiks likviditet følges løbende.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har indtil 31. december 2025 givet de regionale trafiksekskaber dispensation fra kassekreditreglen og samtidigt mulighed for at forhøje kassekrediten til 225 kr. pr. indbygger. Midttrafik har endnu ikke haft brug for at udnytte denne mulighed. Ministeriets dispensation giver mulighed for, midlertidigt, at håndtere eventuelle forskydninger i årets indtægter eller udgifter og bidrager dermed til en likvid sikkerhed i det præsenterede budget.

Midttrafiks daglige cash flow vil fremover primært være baseret på kontant indlån på bankkonti og den samlede likviditet vil stadig omfatte likviditetsdepoter, repo-forretning samt kassekredit.

# Forventet regnskab 2

November 2024

2  
0  
2  
4



# Indhold

<b>1. Byrdefordeling af forventet regnskab</b>	<b>3</b>
1.1 Byrdefordeling af nettotilskud	3
1.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter	4
1.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter	8
1.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter	10
1.5 Byrdefordeling på togdriften	10
1.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter	11
1.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort	12

# 1. Byrdefordeling af forventet regnskab

## 1.1 Byrdefordeling af nettotilskud

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over byrdefordelingen af nettoudgifter.

Tabel 1.1 Byrdefordeling af nettotilskud (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
Byrdefordeling						
Favrskov	29,9	32,2	29,6	28,9	-3,3	-0,7
Hedensted	11,5	13,2	13,3	13,2	0,0	-0,3
Herning	53,1	51,3	50,6	49,3	-2,0	-1,0
Holstebro	22,4	18,1	19,6	20,7	2,7	-0,6
Horsens	59,9	63,4	57,2	57,7	-5,7	-1,4
Ikast-Brande	19,2	19,9	19,7	19,6	-0,3	-0,4
Lemvig	11,3	10,0	8,9	9,0	-1,0	-0,2
Norddjurs	35,7	38,9	38,0	38,0	-0,9	-0,9
Odder	11,4	11,9	11,4	11,6	-0,3	-0,2
Randers	96,2	100,7	95,2	95,2	-5,5	-2,6
Ringkøbing-Skjern	28,2	31,4	30,9	30,3	-1,1	-0,8
Silkeborg	54,2	50,8	49,3	48,7	-2,1	-1,5
Skanderborg	30,0	32,8	29,5	29,2	-3,6	-0,8
Skive	49,0	50,2	49,5	48,4	-1,8	-1,2
Struer	7,2	9,8	10,0	9,5	-0,3	-0,2
Syddjurs	30,1	32,1	30,3	30,9	-1,2	-0,6
Viborg	55,6	54,9	52,6	51,7	-3,3	-1,4
Aarhus	364,7	422,9	403,5	396,2	-26,7	-14,9
Region Midtjylland	640,9	637,0	623,9	629,2	-7,9	-12,9
Trafikselskaber og øvrige	331,9	339,0	338,9	338,9	-0,1	-6,4
<b>Byrdefordeling i alt</b>	<b>1.942,3</b>	<b>2.020,5</b>	<b>1.961,8</b>	<b>1.956,1</b>	<b>-64,4</b>	<b>-48,9</b>
Regulering						
Ikke-fordelte udgifter	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-
Forskudt finansiering	-12,2	2,8	12,2	-	-2,8	-
Resultat	1,9	-	-	-	-	-
<b>Regulering i alt</b>	<b>-10,2</b>	<b>3,0</b>	<b>12,3</b>	<b>0,1</b>	<b>-2,8</b>	<b>-</b>
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>1.932,1</b>	<b>2.023,5</b>	<b>1.974,1</b>	<b>1.956,3</b>	<b>-67,2</b>	<b>-48,9</b>

## 1.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter

### 1.2.1 Busdriftens indtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af busdriftens indtægter (inkl. Flexbus).

Table 1.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
Byrdefordeling					
Favrskov	-3,8	-4,2	-4,8	-5,1	-1,0
Hedensted	-2,5	-2,8	-2,2	-2,1	0,6
Herning	-10,5	-10,4	-10,3	-10,0	0,4
Holstebro	-3,0	-1,8	-2,5	-1,9	-0,1
Horsens	-17,7	-17,6	-18,0	-17,4	0,2
Ikast-Brande	-0,0	-	-	-	-
Lemvig	-0,0	-	-0,0	-	-
Norddjurs	-1,9	-2,1	-1,8	-1,8	0,4
Odder	-2,0	-1,9	-2,1	-2,0	-0,2
Randers	-26,2	-27,1	-27,7	-27,8	-0,7
Ringkøbing-Skjern	-3,6	-3,4	-3,6	-3,6	-0,1
Silkeborg	-19,2	-19,0	-19,6	-19,5	-0,5
Skanderborg	-7,4	-7,9	-7,5	-7,7	0,2
Skive	-6,5	-6,6	-6,3	-6,2	0,4
Struer	-0,4	-	-	-	-
Syddjurs	-3,6	-3,6	-3,3	-3,1	0,4
Viborg	-13,5	-13,1	-13,3	-13,5	-0,4
Aarhus	-281,1	-299,1	-306,8	-308,5	-9,4
Region Midtjylland	-274,0	-292,9	-289,6	-290,7	2,1
<b>Byrdefordeling i alt</b>	<b>-676,9</b>	<b>-713,3</b>	<b>-719,6</b>	<b>-721,0</b>	<b>-7,7</b>

## 1.2.2 Busdriftens operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter (inkl. Flexbus).

Tabel 1.3 Byrdefordeling af busdriftens operatørudgifter (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
Byrdefordeling						
Favrskov	20,2	21,5	20,5	20,6	-0,9	-0,5
Hedensted	8,7	9,2	8,8	8,8	-0,4	-0,2
Herning	54,6	51,4	51,2	49,9	-1,5	-0,9
Holstebro	18,5	12,5	13,6	13,5	1,0	-0,4
Horsens	62,2	64,1	57,9	58,3	-5,8	-1,2
Ikast-Brande	16,5	16,2	16,3	16,3	0,1	-0,4
Lemvig	8,6	7,3	6,5	6,5	-0,8	-0,2
Norddjurs	29,5	31,1	30,1	30,3	-0,7	-0,7
Odder	10,0	10,3	10,0	10,0	-0,3	-0,2
Randers	100,0	102,0	97,9	98,8	-3,2	-2,4
Ringkøbing-Skjern	25,9	26,9	26,4	26,4	-0,5	-0,6
Silkeborg	58,1	53,4	54,0	53,7	0,3	-1,4
Skanderborg	29,3	31,0	29,2	29,0	-2,0	-0,6
Skive	32,8	32,3	30,5	30,9	-1,4	-0,9
Struer	5,4	7,3	7,0	6,8	-0,4	-0,1
Syddjurs	24,8	25,2	24,4	24,4	-0,8	-0,4
Viborg	56,0	51,7	50,0	49,9	-1,8	-1,3
Aarhus	450,1	513,4	501,3	493,1	-20,4	-14,2
Region Midtjylland	439,5	438,7	421,2	425,9	-12,7	-9,5
<b>Byrdefordeling i alt</b>	<b>1.450,8</b>	<b>1.505,4</b>	<b>1.456,9</b>	<b>1.453,2</b>	<b>-52,2</b>	<b>-36,2</b>

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer for busdriften.

*Tabel 1.4 Fordeling af køreplantimer for busdriften (tusind)*

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR1 2024 - B2024
Favrskov	23,7	23,9	23,8	23,5	-0,4
Hedensted	13,3	13,2	13,0	12,8	-0,4
Herning	59,9	56,4	55,1	54,0	-2,4
Holstebro	26,0	17,0	17,3	17,5	0,5
Horsens	82,4	76,1	76,9	76,5	0,4
Ikast-Brande	20,5	20,3	20,5	20,5	0,3
Lemvig	8,9	6,5	6,8	6,6	0,1
Norrdjurs	33,4	33,9	33,3	33,7	-0,3
Odder	11,8	11,9	11,9	11,6	-0,2
Randers	122,2	123,7	118,5	118,5	-5,2
Ringkøbing-Skjern	31,2	31,2	31,4	31,4	0,2
Silkeborg	68,9	60,2	63,4	63,3	3,1
Skanderborg	34,6	35,6	34,5	33,2	-2,4
Skive	40,1	38,5	38,4	37,8	-0,7
Struer	7,5	7,1	7,2	7,2	0,0
Syddjurs	28,9	28,6	28,3	28,4	-0,3
Viborg	72,3	64,3	63,7	63,2	-1,1
Aarhus	540,4	538,7	539,2	538,5	-0,3
Region Midtjylland	534,5	504,5	508,1	505,0	0,4
Trafikselskaber og øvrige	31,4	30,6	30,8	30,7	0,0
<b>I alt</b>	<b>1.791,8</b>	<b>1.722,4</b>	<b>1.722,2</b>	<b>1.713,8</b>	<b>-8,6</b>



### 1.2.3 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af øvrige driftsudgifter.

Tabel 1.5 Byrdefordeling af øvrige driftsudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
Byrdefordeling					
Favrskov	0,3	0,3	0,3	0,3	-0,0
Hedensted	0,4	0,4	0,4	0,4	-0,0
Herning	1,6	1,7	1,7	1,7	-0,0
Holstebro	0,8	0,8	0,8	0,8	-0,0
Horsens	2,2	2,1	2,2	2,0	-0,1
Ikast-Brande	0,0	0,2	0,2	0,2	-0,0
Lemvig	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Norddjurs	0,3	0,4	0,4	0,4	-0,0
Odder	0,2	0,3	0,3	0,3	-0,0
Randers	4,1	4,4	4,4	4,4	-0,0
Ringkøbing-Skjern	0,7	0,9	0,9	0,9	-0,0
Silkeborg	2,2	2,3	2,3	2,3	-0,0
Skanderborg	0,6	0,8	0,8	0,8	-0,0
Skive	1,1	1,2	1,2	1,2	-0,0
Struer	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Syddjurs	0,6	0,6	0,6	0,6	-0,0
Viborg	3,0	2,9	2,9	2,9	-0,0
Aarhus	27,7	27,7	29,3	28,8	1,0
Region Midtjylland	26,0	27,5	26,1	27,1	-0,4
<b>Byrdefordeling i alt</b>	<b>72,0</b>	<b>74,5</b>	<b>75,0</b>	<b>74,9</b>	<b>0,4</b>
Forskudt finansiering	-5,5	-	9,7	-	-
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>66,5</b>	<b>74,5</b>	<b>84,7</b>	<b>74,9</b>	<b>0,4</b>

## 1.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flextrafikkens nettoudgifter (ekskl. Flexbus).

Tabel 1.6 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
Byrdefordeling						
Favrskov	11,1	11,9	11,0	10,8	-1,2	-0,2
Hedensted	4,0	4,5	4,6	4,4	-0,1	-0,1
Herning	3,4	4,3	3,8	3,7	-0,6	-0,1
Holstebro	4,0	4,4	5,6	6,1	1,8	-0,1
Horsens	7,3	8,1	8,0	8,1	0,0	-0,2
Ikast-Brande	1,7	2,0	1,6	1,6	-0,3	-0,0
Lemvig	2,1	2,1	1,9	2,0	-0,1	-0,0
Norddjurs	6,1	6,8	6,6	6,5	-0,3	-0,1
Odder	1,9	1,9	1,8	2,0	0,1	-0,0
Randers	10,0	11,2	10,7	10,1	-1,0	-0,2
Ringkøbing-Skjern	3,8	4,4	4,6	4,2	-0,2	-0,1
Silkeborg	7,1	8,1	7,0	6,6	-1,5	-0,1
Skanderborg	4,5	5,4	3,9	4,0	-1,4	-0,1
Skive	18,5	19,3	19,8	18,6	-0,7	-0,4
Struer	1,6	1,7	2,1	1,8	0,1	-0,0
Syddjurs	6,3	6,9	5,8	6,3	-0,7	-0,1
Viborg	6,4	7,3	7,0	6,5	-0,8	-0,2
Aarhus	28,7	30,2	30,5	29,8	-0,3	-0,7
Region Midtjylland	177,5	179,0	180,9	179,6	0,7	-3,4
Trafikselskaber og øvrige	331,2	338,4	338,3	338,3	-0,1	-6,4
<b>Byrdefordeling i alt</b>	<b>637,1</b>	<b>657,9</b>	<b>655,5</b>	<b>651,0</b>	<b>-6,8</b>	<b>-12,7</b>
Forskudt finansiering	-2,4	2,8	-	-	-2,8	-
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>634,7</b>	<b>660,7</b>	<b>655,5</b>	<b>651,0</b>	<b>-9,7</b>	<b>-12,7</b>

Nedenstående tabel angiver fordeling af antal ture på bestillerniveau for Handicapkørsel, Flextur, Flextur Ung, Plustur og Kommunkalkørsel/Siddende patientbefordring

*Tabel 1.7 Fordeling af antal ture for Flextrafikken (tusind)*

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR1 2024 - B2024
Favrskov	58,9	60,8	60,4	59,0	-1,9
Hedensted	24,0	27,8	25,7	26,2	-1,6
Herning	10,1	14,2	13,0	13,0	-1,2
Holstebro	16,5	20,7	18,2	21,8	1,1
Horsens	38,6	40,5	46,5	45,0	4,5
Ikast-Brande	9,3	10,6	10,0	9,6	-1,1
Lemvig	9,1	9,2	7,7	8,4	-0,8
Norrdjurs	30,9	35,4	32,2	31,8	-3,6
Odder	8,7	8,1	9,7	10,0	1,9
Randers	45,5	53,1	47,7	45,5	-7,6
Ringkøbing-Skjern	17,8	22,7	19,5	19,1	-3,6
Silkeborg	33,1	41,1	31,8	31,6	-9,4
Skanderborg	30,6	36,2	29,2	29,0	-7,2
Skive	67,4	67,9	71,5	68,9	0,9
Struer	6,9	7,3	7,2	6,8	-0,6
Syddjurs	29,9	33,4	31,1	32,2	-1,2
Viborg	22,4	24,2	26,6	25,3	1,1
Aarhus	126,5	131,6	134,3	131,0	-0,6
Region Midtjylland	421,4	430,0	423,5	420,0	-10,0
Trafikselskaber og øvrige	0,9	0,7	0,4	0,4	-0,3
<b>I alt</b>	<b>1.008,6</b>	<b>1.075,7</b>	<b>1.046,3</b>	<b>1.034,5</b>	<b>-41,2</b>

## 1.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Letbanen.

Tabel 1.8 Byrdefordeling af letbanedriftens nettoudgifter (tusind. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
<b>Byrdefordeling</b>					
Favrskov	45	47	47	47	-
Norddjurs	45	47	47	47	-
Odder	45	47	47	47	-
Randers	45	47	47	47	-
Silkeborg	45	47	47	47	-
Skanderborg	45	47	47	47	-
Syddjurs	45	47	47	47	-
Aarhus	94.791	103.643	103.446	107.140	3.497
Region Midtjylland	127.386	137.547	137.350	141.044	3.497
<b>Byrdefordeling i alt</b>	<b>222.492</b>	<b>241.519</b>	<b>241.125</b>	<b>248.512</b>	<b>6.993</b>
<b>Regulering</b>					
Ikke-fordelte udgifter	111	115	115	115	-
Forskudt finansiering	-	-	2.466	-	-
Resultat	45	-	-	-	-
<b>Regulering i alt</b>	<b>156</b>	<b>115</b>	<b>2.581</b>	<b>115</b>	<b>-</b>
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>222.648</b>	<b>241.634</b>	<b>243.706</b>	<b>248.627</b>	<b>6.993</b>

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer for Letbanen.

Tabel 1.9 Fordeling af køreplantimer for letbanedriften (tusind)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR1 2024 - B2024
Aarhus	40,7	41,3	41,3	41,3	-
Region Midtjylland	40,7	41,3	41,3	41,3	-
<b>I alt</b>	<b>81,5</b>	<b>82,7</b>	<b>82,7</b>	<b>82,7</b>	<b>-</b>

## 1.5 Byrdefordeling på togdriften

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer for tog.

Tabel 1.10 Fordeling af køreplantimer for togdriften (tusind)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR1 2024 - B2024
Region Midtjylland	17,8	17,5	17,5	17,5	-
<b>I alt</b>	<b>17,8</b>	<b>17,5</b>	<b>17,5</b>	<b>17,5</b>	<b>-</b>

## 1.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af øvrige fællesudgifter.

Tabel 1.11 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024
<b>Byrdefordeling</b>					
Favrskov	2,0	2,5	2,5	2,4	-0,2
Hedensted	1,7	2,0	1,8	1,9	-0,1
Herning	4,0	4,3	4,2	4,1	-0,2
Holstebro	2,3	2,2	2,1	2,2	-0,0
Horsens	6,5	6,7	6,9	6,7	-0,0
Ikast-Brande	1,3	1,6	1,5	1,5	-0,1
Lemvig	0,6	0,6	0,5	0,5	-0,1
Norddjurs	2,2	2,8	2,6	2,5	-0,2
Odder	1,2	1,3	1,3	1,3	0,0
Randers	8,6	10,2	9,9	9,6	-0,6
Ringkøbing-Skjern	2,3	2,7	2,6	2,6	-0,2
Silkeborg	5,9	5,9	5,6	5,5	-0,4
Skanderborg	3,0	3,4	3,0	3,1	-0,4
Skive	3,5	4,0	4,2	3,9	-0,1
Struer	0,7	0,8	0,8	0,8	-0,0
Syddjurs	2,4	2,8	2,7	2,6	-0,1
Viborg	5,5	5,8	5,8	5,6	-0,2
Aarhus	44,5	47,0	45,8	45,9	-1,1
Region Midtjylland	50,0	53,9	53,4	52,0	-1,9
Trafikselskaber og øvrige	0,6	0,6	0,6	0,6	-
<b>Byrdefordeling i alt</b>	<b>149,1</b>	<b>161,0</b>	<b>158,1</b>	<b>155,2</b>	<b>-5,9</b>
<b>Regulering</b>					
Ikke-fordelte udgifter	0,0	-	-	-	-
Forskudt finansiering	-4,3	-	-	-	-
Resultat	1,9	-	-	-	-
<b>Regulering i alt</b>	<b>-2,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>146,7</b>	<b>161,0</b>	<b>158,1</b>	<b>155,2</b>	<b>-5,9</b>

\* I FR1 2024 havde der indsnæget sig en fejl i tabellen. Beløbet vedr. Flextur administrative udgifter er dermed rettet og øget med 0,2 mio. kr.

## 1.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Rejsekort som app

Tabel 1.12 Byrdefordeling af udgifter vedr. digitalt rejsekort (tusind kr.)

	Investering bus og letbane					FR2 2024
	Estimerede renter Kommune- kredit	Køb af validatorer	Projekt- organisation	Investering i alt	Forskudt finansiering	
<b>Byrdefordeling</b>						
Favrskov	-	-	9	9	-	9
Hedensted	-	-	9	9	-	9
Herning	-	-	37	37	-	37
Holstebro	-	-	8	8	-	8
Horsens	-	-	53	53	-	53
Ikast-Brande	-	-	9	9	-	9
Norddjurs	-	-	10	10	-	10
Odder	-	-	8	8	-	8
Randers	-	-	86	86	-	86
Ringkøbing-Skjern	-	-	18	18	-	18
Silkeborg	-	-	52	52	-	52
Skanderborg	-	-	15	15	-	15
Skive	-	-	30	30	-	30
Struer	-	-	6	6	-	6
Syddjurs	-	-	16	16	-	16
Viborg	-	-	47	47	-	47
Aarhus	-	-	505	505	-	505
Region Midtjylland	-	-	500	500	-	500
<b>Byrdefordeling i alt</b>	-	-	<b>1.418</b>	<b>1.418</b>	-	<b>1.418</b>
-						
<b>Midttrafiks driftsudgifter</b>	-	-	<b>1.418</b>	<b>1.418</b>	-	<b>1.418</b>

Indkøb af validatorer til den ikke-digitale løsning, er grundet et kursskifte i projektet, blevet udskudt fra 2024 til 2025/2026. Der arbejdes på en opdateret business-case for projektet, som forventes fremlagt for bestyrelsen inden udgangen af 2024.

# Forventet regnskab 2

November 2024

2  
0  
2  
4



# Indhold

<b>1. Forventet regnskab for den enkelte bestiller</b>	<b>3</b>
1.1 Favrskov Kommune	4
1.2 Hedensted Kommune	5
1.3 Herning Kommune	6
1.4 Holstebro Kommune	7
1.5 Horsens Kommune	9
1.6 Ikast-Brande Kommune	10
1.7 Lemvig Kommune	11
1.8 Norddjurs Kommune	12
1.9 Odder Kommune	13
1.10 Randers Kommune	14
1.11 Ringkøbing-Skjern Kommune	15
1.12 Silkeborg Kommune	16
1.13 Skanderborg Kommune	17
1.14 Skive Kommune	18
1.15 Struer Kommune	19
1.16 Syddjurs Kommune	20
1.17 Viborg Kommune	21
1.18 Aarhus Kommune	22
1.19 Region Midtjylland	24



# 1. Forventet regnskab for den enkelte bestiller

I det efterfølgende materiale, findes et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved en væsentlig afvigelse mellem budget 2024 (B2024 fremadrettet) og forventet regnskab 2 (FR2 fremadrettet), der er specifik for den enkelte bestiller, vil denne kommenteres. For afvigelser, der følger generelle bevægelser for områderne, henvises der til afsnit 1.

Flextrafik-udgifter viser bestillerens samlede udgifter, som består af vognmandsbetaling samt administrationsomkostninger.

Ruteøkonomier for busdriftens operatørudgifter kan findes på Midttrafiks extranet.

Investeringen til rejsekort som app og den ikke-digitale løsning, er ikke medregnet i bestillerens økonomi, da finansieringen er forskudt til 2025-2028.

## 1.1 Favrskov Kommune

For 2024 forventes udgifter for 28,9 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 3,3 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 0,7 mio. kr.

Tabel 1.1 Favrskov Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
					FR2 2024 - B2024	
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-3.779	-4.120	-4.809	-5.117	-997	-
Operatørudgifter	20.186	21.348	20.453	20.506	-842	-506
Administration	923	1.232	1.232	1.232	-	-
Billetkontrol	5	8	6	7	-1	-
Bus-IT og Øvrige	84	92	91	91	-1	-
Rejsekort	171	242	248	241	-1	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>17.590</b>	<b>18.802</b>	<b>17.221</b>	<b>16.960</b>	<b>-1.842</b>	<b>-506</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	67	144	91	59	-85	-1
Flextur	1.004	1.342	905	1.007	-335	-24
Flextur Ung	12	-	-	-	-	-
Handicapkørsel	2.288	2.050	2.437	2.027	-23	-39
Kommunalkørsel	8.623	9.497	8.624	8.671	-826	-155
Plustur	178	196	208	219	23	-4
NOP	203	101	-	-	-101	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>12.374</b>	<b>13.330</b>	<b>12.265</b>	<b>11.983</b>	<b>-1.347</b>	<b>-223</b>
<b>Øvrige</b>						
Letbanesekretariat	45	47	47	47	-	-
Finansielt afkast	-179	-	-14	-101	-101	-
Tjenestemandspension	34	33	34	34	1	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-101</b>	<b>80</b>	<b>67</b>	<b>-20</b>	<b>-100</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>29.863</b>	<b>32.212</b>	<b>29.553</b>	<b>28.923</b>	<b>-3.289</b>	<b>-729</b>
Statslig kompensation	-563	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>29.301</b>	<b>32.212</b>	<b>29.553</b>	<b>28.923</b>	<b>-3.289</b>	
Bestillerbidrag	-30.204	-32.212	-32.212	-32.212	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-903</b>	<b>-</b>	<b>-2.659</b>	<b>-3.289</b>	<b>-3.289</b>	

Under ruteøkonomien er ekstrakørsel på rute 115 nedskrevet med 0,3 mio. kr. i forhold til B2024.

Busindtægterne forventes at stige med samlet 1 mio. kr., hvilket primært tilskrives overtagelsen af rute 115 fra Region Midtjylland, samt en øget andel af Midttrafiks samlede indtægter, efter seneste opdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

For kommunalkørsel forventes højere kørselsniveau for Specialkørsel, men på trods af dette forventes der mindreforbrug på området. For Specialkørslen har den gennemsnitlige turpris været under niveauet for B2024, hvilket betyder at omkostningerne for kørslen forventes at falde med 0,8 mio. kr.

## 1.2 Hedensted Kommune

For 2024 forventes udgifter for 13,2 mio. kr. hvilket er en tangering af budgettet. Der er forudsat en et indeksfald ift. B2024 på 0,3 mio. kr.

Busindtægterne forventes at være 0,5 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste opdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Hedensted Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Table 1.2 Hedensted Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-2.442	-2.638	-2.207	-2.116	522	-
Operatørudgifter	8.073	8.581	8.258	8.267	-314	-200
Administration	615	665	665	665	-	-
Billetkontrol	8	8	8	8	-	-
Bus-IT og Øvrige	73	79	68	69	-10	-
Rejsekort	284	287	294	286	-1	-
Regionalt tilskud	-741	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>5.870</b>	<b>6.982</b>	<b>7.086</b>	<b>7.179</b>	<b>197</b>	<b>-200</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	598	562	600	571	9	-9
Flextur	1.799	2.566	1.738	2.066	-500	-49
Handicapkørsel	3.018	3.011	3.453	3.080	69	-58
Plustur	78	-	426	363	363	-7
NOP	189	94	-	-	-94	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>5.681</b>	<b>6.233</b>	<b>6.217</b>	<b>6.080</b>	<b>-153</b>	<b>-123</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-68	-	-6	-41	-41	-
Tjenestemandspension	24	24	25	25	1	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-45</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>-16</b>	<b>-40</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>11.506</b>	<b>13.239</b>	<b>13.322</b>	<b>13.243</b>	<b>4</b>	<b>-323</b>
Statslig kompensation	-278	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>11.228</b>	<b>13.239</b>	<b>13.322</b>	<b>13.243</b>	<b>4</b>	
Bestillerbidrag	-11.186	-13.239	-13.239	-13.239	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>42</b>	<b>-</b>	<b>83</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	

## 1.3 Herning Kommune

For 2024 forventes udgifter for 49,3 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 2,0 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 1,0 mio. kr.

Tabel 1.3 Herning Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
					FR2 2024 - B2024	
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-10.528	-10.275	-10.293	-9.969	306	-
Operatørudgifter	54.565	51.070	51.122	49.797	-1.273	-914
Administration	3.429	3.156	3.156	3.156	-	-
Billetkontrol	36	41	39	39	-2	-
Bus-IT og Øvrige	287	330	322	323	-7	-
Rejsekort	1.327	1.345	1.365	1.333	-12	-
Regionalt tilskud	-3	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>49.113</b>	<b>45.667</b>	<b>45.711</b>	<b>44.679</b>	<b>-988</b>	<b>-914</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	89	339	119	87	-252	-2
Flextur	140	655	271	394	-261	-9
Handicapkørsel	3.776	4.352	3.970	3.792	-560	-72
Plustur	26	43	291	259	216	-4
NOP	78	39	-	-	-39	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>4.110</b>	<b>5.428</b>	<b>4.651</b>	<b>4.532</b>	<b>-896</b>	<b>-87</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-311	-	-22	-161	-161	-
Tjenestemandspension	229	229	235	235	6	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-82</b>	<b>229</b>	<b>213</b>	<b>74</b>	<b>-155</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>53.140</b>	<b>51.324</b>	<b>50.575</b>	<b>49.285</b>	<b>-2.039</b>	<b>-1.001</b>
Statslig kompensation	-1.195	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>51.945</b>	<b>51.324</b>	<b>50.575</b>	<b>49.285</b>	<b>-2.039</b>	
Bestillerbidrag	-52.637	-51.324	-51.324	-51.324	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-691</b>	<b>-</b>	<b>-749</b>	<b>-2.039</b>	<b>-2.039</b>	

For busdriftens operatørudgifter forventes der mindreudgifter på 1,3 mio. kr. hvilket skyldes indeksfald, der skønnes at give mindreudgifter på 0,9 mio. kr., samt et fald på 643 køreplantimer, der giver mindreudgifter for 0,4 mio. kr.

## 1.4 Holstebro Kommune

For 2024 forventes udgifter for 20,7 mio. kr. hvilket er en opjustering ift. B2024 på 2,7 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,6 mio. kr.

Table 1.4 Holstebro Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	FR2 2024 - B2024					
	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-2.998	-1.763	-2.487	-1.878	-115	-
Operatørudgifter	18.247	12.242	13.545	13.368	1.126	-419
Administration	1.459	1.028	1.028	1.028	-	-
Billettekontrol	41	37	18	16	-21	-
Bus-IT og Øvrige	166	175	172	172	-3	-
Rejsekort	657	598	596	583	-15	-
Regionalt tilskud	-212	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>17.361</b>	<b>12.317</b>	<b>12.872</b>	<b>13.289</b>	<b>972</b>	<b>-419</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	225	252	97	182	-70	-3
Flextur	311	957	475	1.251	294	-27
Handicapkørsel	3.196	3.333	4.256	3.879	546	-71
Kommunalkørsel	1.062	952	1.574	1.734	782	-30
Plustur	56	28	161	320	292	-6
NOP	149	74	-	-	-74	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>5.000</b>	<b>5.596</b>	<b>6.563</b>	<b>7.366</b>	<b>1.770</b>	<b>-137</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-123	-	-8	-57	-57	-
Tjenestemandspension	140	143	144	144	1	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>17</b>	<b>143</b>	<b>136</b>	<b>87</b>	<b>-56</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>22.378</b>	<b>18.056</b>	<b>19.571</b>	<b>20.742</b>	<b>2.686</b>	<b>-557</b>
Statslig kompensation	-427	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>21.951</b>	<b>18.056</b>	<b>19.571</b>	<b>20.742</b>	<b>2.686</b>	
Bestillerbidrag	-21.834	-18.056	-18.056	-18.056	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>117</b>	<b>-</b>	<b>1.515</b>	<b>2.686</b>	<b>2.686</b>	

Sammenlignet med beregningsgrundlaget for B2024 forventes der 835 flere køreplantimer på buskørslen. Dette vil give en stigning i udgifterne på 1,1 mio.kr. Stigningen i køreplantimer og omkostninger, skyldes tre nye ruter, der ikke er medtaget i B2024.

Busindtægterne forventes at være 0,1 mio. kr. over budget. Dette skyldes, at det budgettede tab af indtægter som følge af besparelser på busområdet i Holstebro Kommune, i FR 1 er blevet overvurderet. Først i forbindelse med regnskab 2024 vil vi kunne se den faktiske effekt på indtægterne, i det indtægtsdata for 3. og 4. kvartal 2024 først kan indregnes deri.

Indtægtsfordeling brugt i FR2, er baseret på de seneste fire hele kvartaler (1. juli 2023 – 30. juni 2024), hvorfor der er usikkerheder i det forventede resultat for busindtægterne, da det endnu ikke har været muligt at indregne konsekvenserne af besparelserne ifm. K24.

Ved køreplansskift sommer 2024 trådte besparelser på busområdet i Holstebro, samt nedlægning af byzonen for Flextur, i kraft. Dette har medført en væsentlig stigning i benyttelsen af Flextur, hvilket formodes skyldes at buskunderne er overgået til Flextur.

For kommunalkørsel, har den gennemsnitlige turpris været over niveauet for B2024, hvilket betyder at omkostningerne for kørslen er steget.

## 1.5 Horsens Kommune

For 2024 forventes udgifter for 57,7 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 5,7 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 1,4 mio. kr.

Tabel 1.5 Horsens Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-17.526	-17.447	-17.919	-17.392	55	-
Operatørudgifter	61.479	63.325	57.072	57.537	-5.788	-1.179
Administration	4.724	4.569	4.569	4.569	-	-
Billetkontrol	33	38	34	36	-2	-
Bus-IT og Øvrige	535	607	493	492	-115	-
Rejsekort	1.617	1.512	1.739	1.538	26	-
Regionalt tilskud	-528	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>50.334</b>	<b>52.604</b>	<b>45.988</b>	<b>46.780</b>	<b>-5.824</b>	<b>-1.179</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	674	740	996	824	84	-14
Flextur	1.151	1.552	1.253	1.391	-161	-31
Handicapkørsel	4.653	5.087	4.461	4.489	-598	-83
Kommunalkørsel	2.585	2.913	3.282	3.154	241	-52
Plustur	292	86	992	988	902	-17
NOP	359	179	-	-	-179	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>9.714</b>	<b>10.557</b>	<b>10.984</b>	<b>10.846</b>	<b>289</b>	<b>-197</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-366	-	-27	-199	-199	-
Tjenestemandspension	242	243	246	246	3	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-124</b>	<b>243</b>	<b>219</b>	<b>47</b>	<b>-196</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>59.925</b>	<b>63.404</b>	<b>57.191</b>	<b>57.673</b>	<b>-5.731</b>	<b>-1.376</b>
Statslig kompensation	-1.484	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>58.441</b>	<b>63.404</b>	<b>57.191</b>	<b>57.673</b>	<b>-5.731</b>	
Bestillerbidrag	-59.907	-63.404	-63.404	-63.404	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-1.466</b>	<b>-</b>	<b>-6.213</b>	<b>-5.731</b>	<b>-5.731</b>	

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 5,8 mio. kr. Det skyldes dels en ikke realiseret el-pulje på ca. 3 mio. kr. i budget 2024, et indeksfald på 1,2 mio. kr. og et fald i køreplantimer på by- og lokalkørsel. Dette opvejes delvist timemæssigt af en stigning i antallet af køreplantimer på skolekørsel, men ikke omkostningsmæssigt.

Der forventes en nedgang i udgifter på Bus-IT på 0,1 mio. kr. Dette skyldes forventede mindreudgifter på Horsens rutebilstation.

## 1.6 Ikast-Brande Kommune

For 2024 forventes udgifter for 19,6 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 0,3 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,4 mio. kr.

Tabel 1.6 Ikast-Brande Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-49	-	-	-	-	-
Operatørudgifter	16.511	16.205	16.317	16.303	98	-407
Administration	912	974	974	974	-	-
Bus-IT og Øvrige	2	52	50	50	-2	-
Rejsekort	26	119	124	118	-1	-
Regionalt tilskud	-254	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>17.148</b>	<b>17.350</b>	<b>17.465</b>	<b>17.445</b>	<b>95</b>	<b>-407</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flextur	311	345	331	337	-8	-9
Handicapkørsel	1.749	2.051	1.764	1.728	-323	-33
Plustur	20	43	55	65	22	-1
NOP	59	30	-	-	-30	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>2.139</b>	<b>2.469</b>	<b>2.150</b>	<b>2.130</b>	<b>-339</b>	<b>-43</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-111	-	-9	-62	-62	-
Tjenestemandspension	59	59	61	61	2	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-52</b>	<b>59</b>	<b>52</b>	<b>-1</b>	<b>-60</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>19.235</b>	<b>19.878</b>	<b>19.667</b>	<b>19.574</b>	<b>-304</b>	<b>-449</b>
Statslig kompensation	-263	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>18.972</b>	<b>19.878</b>	<b>19.667</b>	<b>19.574</b>	<b>-304</b>	
Bestillerbidrag	-19.105	-19.878	-19.878	-19.878	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-133</b>	<b>-</b>	<b>-211</b>	<b>-304</b>	<b>-304</b>	

Busdriftens operatørudgifter er opskrevet med 0,1 mio. kr. Det skyldes primært indekseffekt samt en stigning i omkostninger på bybusser i forhold til B2024.



## 1.7 Lemvig Kommune

For 2024 forventes udgifter for 9,0 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 1,0 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 0,2 mio. kr.

Tabel 1.7 Lemvig Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	Heraf indeks
					Afvigelse	
<b>Busdrift</b>						
Operatørudgifter	8.542	7.300	6.394	6.498	-802	-159
Administration	286	200	200	200	-	-
Rejsekort	9	9	9	9	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>8.837</b>	<b>7.509</b>	<b>6.603</b>	<b>6.707</b>	<b>-802</b>	<b>-159</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	66	-	89	34	34	-1
Flextur	823	850	565	620	-230	-13
Handicapkørsel	1.295	1.204	1.376	1.358	154	-27
Kommunalkørsel	117	161	116	121	-40	-2
Plustur	154	180	90	171	-9	-3
NOP	63	31	-	-	-31	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>2.518</b>	<b>2.426</b>	<b>2.236</b>	<b>2.304</b>	<b>-122</b>	<b>-46</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-73	-	-4	-31	-31	-
Tjenestemandspension	31	31	32	32	1	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-42</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>-30</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>11.313</b>	<b>9.966</b>	<b>8.867</b>	<b>9.012</b>	<b>-954</b>	<b>-205</b>
Statslig kompensation	-174	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>11.139</b>	<b>9.966</b>	<b>8.867</b>	<b>9.012</b>	<b>-954</b>	
Bestillerbidrag	-11.336	-9.966	-9.966	-9.966	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-197</b>	<b>-</b>	<b>-1.099</b>	<b>-954</b>	<b>-954</b>	

Resultatet for busdriftens operatørudgifter ender 0,8 mio. kr. under budget, dette skyldes primært en nedgang i køreplantimer på 285 timer samt indekseffekten.

## 1.8 Norddjurs Kommune

For 2024 forventes udgifter for 38 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 0,9 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,9 mio. kr.

Tabel 1.8 Norddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
					FR2 2024 - B2024	
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-1.790	-2.015	-1.753	-1.712	303	-
Operatørudgifter	28.879	30.287	29.525	29.658	-629	-718
Administration	1.285	1.434	1.434	1.434	-	-
Billetkontrol	8	8	8	8	-	-
Bus-IT og Øvrige	88	113	111	111	-2	-
Rejsekort	243	262	268	260	-2	-
Regionalt tilskud	-560	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>28.152</b>	<b>30.089</b>	<b>29.593</b>	<b>29.759</b>	<b>-330</b>	<b>-718</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	618	753	659	700	-53	-13
Flextur	1.176	1.581	1.545	1.598	17	-35
Flextur Ung	3	-	-	-	-	-
Handicapkørsel	1.897	2.046	1.882	1.792	-254	-35
Kommunalkørsel	3.383	3.909	4.030	3.830	-79	-65
Plustur	233	247	229	303	56	-6
NOP	365	182	-	-	-182	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>7.674</b>	<b>8.718</b>	<b>8.345</b>	<b>8.223</b>	<b>-495</b>	<b>-153</b>
<b>Øvrige</b>						
Letbanesekretariat	45	47	47	47	-	-
Finansielt afkast	-209	-	-17	-122	-122	-
Tjenestemandspension	59	57	59	59	2	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-105</b>	<b>104</b>	<b>89</b>	<b>-16</b>	<b>-120</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>35.721</b>	<b>38.911</b>	<b>38.027</b>	<b>37.966</b>	<b>-945</b>	<b>-871</b>
Statslig kompensation	-599	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>35.122</b>	<b>38.911</b>	<b>38.027</b>	<b>37.966</b>	<b>-945</b>	
Bestillerbidrag	-35.206	-38.911	-38.911	-38.911	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-84</b>	<b>-</b>	<b>-884</b>	<b>-945</b>	<b>-945</b>	

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,6 mio. kr., hvilket primært skyldes indeksfald.

Busindtægterne forventes at været 0,3 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Norddjurs Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

## 1.9 Odder Kommune

For 2024 forventes udgifter for 11,6 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 0,3 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,2 mio. kr.

Tabel 1.9 Odder Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024 Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-1.910	-1.790	-2.089	-2.028	-238	-
Operatørudgifter	9.720	9.929	9.743	9.734	-195	-178
Administration	720	776	776	776	-	-
Billettekontrol	6	8	7	7	-1	-
Bus-IT og Øvrige	48	60	58	59	-1	-
Rejsekort	174	203	209	202	-1	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>8.758</b>	<b>9.186</b>	<b>8.704</b>	<b>8.750</b>	<b>-436</b>	<b>-178</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	324	330	328	325	-5	-5
Flextur	392	408	467	511	103	-11
Handicapkørsel	1.776	1.846	1.623	1.737	-109	-32
Plustur	82	28	221	264	236	-5
NOP	92	46	-	-	-46	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>2.665</b>	<b>2.658</b>	<b>2.639</b>	<b>2.837</b>	<b>179</b>	<b>-53</b>
<b>Øvrige</b>						
Letbanesekretariat	45	47	47	47	-	-
Finansielt afkast	-69	-	-5	-37	-37	-
Tjenestemandspension	26	26	26	26	-	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>2</b>	<b>73</b>	<b>68</b>	<b>36</b>	<b>-37</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>11.425</b>	<b>11.917</b>	<b>11.411</b>	<b>11.623</b>	<b>-294</b>	<b>-231</b>
Statslig kompensation	-244	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>11.181</b>	<b>11.917</b>	<b>11.411</b>	<b>11.623</b>	<b>-294</b>	
Bestillerbidrag	-11.573	-11.917	-11.917	-11.917	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-392</b>	<b>-</b>	<b>-506</b>	<b>-294</b>	<b>-294</b>	

Busdriftens operatørudgifter er reduceret med ca. 0,2 mio. kr. Det skyldes primært indeksfald.

## 1.10 Randers Kommune

For 2024 forventes udgifter for 95,2 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 5,5 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 2,6 mio. kr.

Tabel 1.10 Randers Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-26.167	-27.055	-27.740	-27.792	-737	-
Operatørudgifter	99.707	101.622	97.625	98.478	-3.144	-2.387
Administration	6.564	7.220	7.220	7.220	-	-
Billettekontrol	72	80	72	76	-4	-
Bus-IT og Øvrige	1.135	1.445	1.437	1.438	-7	-
Rejsekort	2.935	2.964	3.012	2.948	-16	-
Regionalt tilskud	-421	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>83.825</b>	<b>86.276</b>	<b>81.626</b>	<b>82.368</b>	<b>-3.908</b>	<b>-2.387</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	335	398	298	366	-32	-6
Flextur	933	1.923	702	765	-1.158	-17
Handicapkørsel	7.074	7.032	7.385	7.056	24	-129
Kommunalkørsel	3.734	4.394	4.406	4.230	-164	-71
Plustur	63	58	329	219	161	-4
NOP	269	134	-	-	-134	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>12.409</b>	<b>13.939</b>	<b>13.120</b>	<b>12.636</b>	<b>-1.303</b>	<b>-227</b>
<b>Øvrige</b>						
Letbanesekretariat	45	47	47	47	-	-
Finansielt afkast	-551	-	-44	-315	-315	-
Tjenestemandspension	432	438	444	444	6	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-74</b>	<b>485</b>	<b>447</b>	<b>176</b>	<b>-309</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>96.159</b>	<b>100.700</b>	<b>95.193</b>	<b>95.180</b>	<b>-5.520</b>	<b>-2.614</b>
Statslig kompensation	-2.318	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>93.841</b>	<b>100.700</b>	<b>95.193</b>	<b>95.180</b>	<b>-5.520</b>	
Bestillerbidrag	-94.904	-100.700	-100.700	-100.700	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-1.063</b>	<b>-</b>	<b>-5.507</b>	<b>-5.520</b>	<b>-5.520</b>	

Busdriftens operatørudgifter reduceres med ca. 3,1 mio. kr. sammenlignet med budget 2024, dette skyldes primært en reduktion på 4.539 køreplantimer, som kan henføres til servicereduktioner på rute 4RA, samt indeksfald.

## 1.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

For 2024 forventes udgifter for 30,3 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 1,1 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,8 mio. kr.

Tabel 1.11 Ringkøbing-Skjern Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-3.541	-3.416	-3.612	-3.587	-171	-
Operatørudgifter	25.729	26.693	26.279	26.175	-518	-645
Administration	1.535	1.611	1.611	1.611	-	-
Billettekontrol	18	15	8	8	-7	-
Bus-IT og Øvrige	204	280	277	277	-3	-
Rejsekort	485	583	594	573	-10	-
Regionalt tilskud	-964	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>23.466</b>	<b>25.766</b>	<b>25.157</b>	<b>25.057</b>	<b>-709</b>	<b>-645</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	147	172	89	195	23	-3
Flextur	1.188	1.688	1.404	1.395	-293	-36
Handicapkørsel	3.149	3.428	3.685	3.193	-235	-60
Plustur	96	200	422	495	295	-9
NOP	162	81	-	-	-81	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>4.743</b>	<b>5.569</b>	<b>5.600</b>	<b>5.278</b>	<b>-291</b>	<b>-108</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-160	-	-14	-98	-98	-
Tjenestemandspension	106	107	110	110	3	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-53</b>	<b>107</b>	<b>96</b>	<b>12</b>	<b>-95</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>28.155</b>	<b>31.442</b>	<b>30.853</b>	<b>30.347</b>	<b>-1.095</b>	<b>-753</b>
Statslig kompensation	-748	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>27.408</b>	<b>31.442</b>	<b>30.853</b>	<b>30.347</b>	<b>-1.095</b>	
Bestillerbidrag	-28.137	-31.442	-31.442	-31.442	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-729</b>	<b>-</b>	<b>-589</b>	<b>-1.095</b>	<b>-1.095</b>	

For busdriftens operatørudgifter forventes et mindreforbrug på 0,5 mio. kr., der primært skyldes indeksfald på 0,6 mio. kr. Dertil kommer merudgifter på 0,1 mio. kr., pga. en stigning i køreplantimer på både A og B kontrakter.

## 1.12 Silkeborg Kommune

For 2024 forventes udgifter for 48,7 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 2,1 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 1,5 mio. kr.

Tabel 1.12 Silkeborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-19.167	-18.979	-19.623	-19.504	-525	-
Operatørudgifter	57.897	53.195	53.786	53.582	387	-1.393
Administration	4.485	3.879	3.879	3.879	-	-
Billettekontrol	51	57	54	60	3	-
Bus-IT og Øvrige	659	726	725	725	-1	-
Rejsekort	1.553	1.570	1.596	1.551	-19	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>45.478</b>	<b>40.448</b>	<b>40.417</b>	<b>40.293</b>	<b>-155</b>	<b>-1.393</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	155	223	176	161	-62	-3
Flextur	711	1.078	386	525	-553	-15
Handicapkørsel	4.897	5.029	5.111	4.790	-239	-87
Kommunalkørsel	2.570	3.417	2.887	2.708	-709	-45
Plustur	128	191	125	98	-93	-2
NOP	315	157	-	-	-157	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>8.775</b>	<b>10.095</b>	<b>8.685</b>	<b>8.282</b>	<b>-1.813</b>	<b>-151</b>
<b>Øvrige</b>						
Letbanesekretariat	45	47	47	47	-	-
Finansielt afkast	-317	-	-22	-159	-159	-
Tjenestemandspension	194	198	205	205	7	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-78</b>	<b>245</b>	<b>230</b>	<b>93</b>	<b>-152</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>54.175</b>	<b>50.788</b>	<b>49.332</b>	<b>48.668</b>	<b>-2.120</b>	<b>-1.544</b>
Statslig kompensation	-1.488	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>52.687</b>	<b>50.788</b>	<b>49.332</b>	<b>48.668</b>	<b>-2.120</b>	
Bestillerbidrag	-53.670	-50.788	-50.788	-50.788	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-983</b>	<b>-</b>	<b>-1.456</b>	<b>-2.120</b>	<b>-2.120</b>	

Busdriftens operatørudgifter stiger med 0,4 mio. kr., som fortrinsvist skyldes en stigning i køreplantimer på 3.347 timer, primært på bybusser.

## 1.13 Skanderborg Kommune

For 2024 forventes udgifter for 29,2 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 3,6 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,8 mio. kr.

Tabel 1.13 Skanderborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	Heraf indeks
					Afvigelse	
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-7.073	-7.552	-7.425	-7.637	-85	-
Operatørudgifter	28.084	29.497	28.023	28.008	-1.489	-625
Administration	1.608	1.681	1.681	1.681	-	-
Billettekontrol	10	10	12	12	2	-
Bus-IT og Øvrige	116	143	135	135	-8	-
Rejsekort	533	632	638	629	-3	-
Regionalt tilskud	-214	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>23.065</b>	<b>24.411</b>	<b>23.064</b>	<b>22.828</b>	<b>-1.583</b>	<b>-625</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	1.152	1.419	1.197	1.141	-278	-19
Flextur	2.199	3.336	1.996	2.230	-1.106	-52
Flextur Ung	81	-	-	-	-	-
Handicapkørsel	2.904	2.934	2.582	2.506	-428	-45
Kommunalkørsel	54	128	33	28	-100	-0
Plustur	385	368	510	497	129	-8
NOP	209	104	-	-	-104	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>6.983</b>	<b>8.289</b>	<b>6.318</b>	<b>6.402</b>	<b>-1.887</b>	<b>-125</b>
<b>Øvrige</b>						
Letbanesekretariat	45	47	47	47	-	-
Finansielt afkast	-184	-	-14	-103	-103	-
Tjenestemandspension	60	60	62	62	2	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-79</b>	<b>107</b>	<b>95</b>	<b>6</b>	<b>-101</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>29.969</b>	<b>32.807</b>	<b>29.477</b>	<b>29.236</b>	<b>-3.571</b>	<b>-750</b>
Statslig kompensation	-811	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>29.158</b>	<b>32.807</b>	<b>29.477</b>	<b>29.236</b>	<b>-3.571</b>	
Bestillerbidrag	-29.521	-32.807	-32.807	-32.807	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-362</b>	<b>-</b>	<b>-3.330</b>	<b>-3.571</b>	<b>-3.571</b>	

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 1,5 mio. kr. hvilket primært skyldes indeksfald og forventningen om mindre ekstrakørsel.

## 1.14 Skive Kommune

For 2024 forventes udgifter for 48,4 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 1,8 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 1,2 mio. kr.

Tabel 1.14 Skive Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
						FR2 2024 - B2024
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-6.502	-6.549	-6.293	-6.213	336	-
Operatørudgifter	32.649	32.084	30.418	30.784	-1.300	-869
Administration	2.358	2.444	2.444	2.444	-	-
Billettekontrol	30	28	33	34	6	-
Bus-IT og Øvrige	245	299	295	295	-4	-
Rejsekort	890	913	929	908	-5	-
Regionalt tilskud	-388	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>29.282</b>	<b>29.219</b>	<b>27.826</b>	<b>28.252</b>	<b>-967</b>	<b>-869</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	115	166	259	124	-42	-2
Flextur	209	183	250	342	159	-8
Handicapkørsel	3.032	3.644	2.857	2.772	-872	-50
Kommunalkørsel	16.164	16.688	17.971	16.577	-111	-298
Plustur	69	15	174	305	290	-6
NOP	235	117	-	-	-117	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>19.826</b>	<b>20.813</b>	<b>21.511</b>	<b>20.120</b>	<b>-693</b>	<b>-364</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-246	-	-22	-157	-157	-
Tjenestemandspension	151	154	156	156	2	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-95</b>	<b>154</b>	<b>134</b>	<b>-1</b>	<b>-155</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>49.012</b>	<b>50.186</b>	<b>49.471</b>	<b>48.371</b>	<b>-1.815</b>	<b>-1.233</b>
Statslig kompensation	-854	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>48.159</b>	<b>50.186</b>	<b>49.471</b>	<b>48.371</b>	<b>-1.815</b>	
Bestillerbidrag	-48.773	-50.186	-50.186	-50.186	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-614</b>	<b>-</b>	<b>-715</b>	<b>-1.815</b>	<b>-1.815</b>	

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 1,3 mio. kr. Det skyldes primært indeksfald på 0,9 mio. kr. og en reduktion på 485 køreplantimer sammenlignet med B2024.

Busindtægterne forventes at været 0,3 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Skive Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Der er fra skolestart august 2024 indgået nye aftaler med vognmænd til Special kørsel med børn, som er blevet billigere end de tidligere gældende aftaler. Hvor timeprisen tidligere var mellem 375 kr. til 1300 kr. og en gennemsnitlig tildelt timepris var 738 kr., er der i de nye aftaler tale om lavere beløb.

Timepriser, som danner grundlag for tildelingen, svinger mellem 350 kr. og 900 kr. og med en gennemsnitlig tildelt timepris på 675 kr. Dette afspejles i afvigelsen for kommunalkørsel.



## 1.15 Struer Kommune

For 2024 forventes udgifter for 9,5 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 0,3 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,2 mio. kr.

Tabel 1.15 Struer Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	FR2 2024 - B2024	
					Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-360	-	-	-	-	-
Operatørudgifter	5.410	7.251	6.991	6.824	-427	-116
Administration	448	441	441	441	-	-
Billettekontrol	3	-	-	-	-	-
Bus-IT og Øvrige	40	43	43	44	1	-
Rejsekort	91	27	34	33	6	-
Regionalt tilskud	-281	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>5.351</b>	<b>7.762</b>	<b>7.509</b>	<b>7.342</b>	<b>-420</b>	<b>-116</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	-	-	10	-	-	-
Flextur	435	471	619	592	121	-13
Handicapkørsel	1.390	1.519	1.801	1.539	20	-29
Plustur	1	-	-	1	1	-0
NOP	34	17	-	-	-17	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>1.861</b>	<b>2.007</b>	<b>2.430</b>	<b>2.132</b>	<b>125</b>	<b>-42</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-45	-	-4	-31	-31	-
Tjenestemandspension	41	42	43	43	1	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-3</b>	<b>42</b>	<b>39</b>	<b>12</b>	<b>-30</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>7.209</b>	<b>9.811</b>	<b>9.978</b>	<b>9.486</b>	<b>-325</b>	<b>-158</b>
Statslig kompensation	-132	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>7.077</b>	<b>9.811</b>	<b>9.978</b>	<b>9.486</b>	<b>-325</b>	
Bestillerbidrag	-7.158	-9.811	-9.811	-9.811	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-81</b>	<b>-</b>	<b>167</b>	<b>-325</b>	<b>-325</b>	

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 0,4 mio. kr. der kan henføres til indeksfald samt fradrag for manglende levering af el-busser.

## 1.16 Syddjurs Kommune

For 2024 forventes udgifter for 30,9 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 1,2 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,6 mio. kr.

Tabel 1.16 Syddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
					FR2 2024 - B2024	
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-3.594	-3.480	-3.306	-3.120	360	-
Operatørudgifter	24.329	24.764	23.934	23.963	-801	-396
Administration	1.425	1.448	1.448	1.448	-	-
Billettekontrol	10	9	9	9	-	-
Bus-IT og Øvrige	118	132	130	130	-2	-
Rejsekort	513	509	518	506	-3	-
Regionalt tilskud	-431	-	-	-	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>22.369</b>	<b>23.382</b>	<b>22.733</b>	<b>22.936</b>	<b>-446</b>	<b>-396</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	468	457	466	504	47	-9
Flextur	2.295	3.175	2.660	2.618	-557	-59
Flextur Ung	35	-	-	-	-	-
Handicapkørsel	2.354	2.571	1.813	2.151	-420	-40
Kommunalkørsel	2.230	2.039	2.059	2.029	-10	-35
Plustur	164	214	489	659	445	-12
NOP	264	132	-	-	-132	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>7.810</b>	<b>8.588</b>	<b>7.487</b>	<b>7.961</b>	<b>-627</b>	<b>-156</b>
<b>Øvrige</b>						
Letbanesekretariat	45	47	47	47	-	-
Finansielt afkast	-177	-	-14	-100	-100	-
Tjenestemandspension	49	49	50	50	1	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-83</b>	<b>96</b>	<b>83</b>	<b>-3</b>	<b>-99</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>30.097</b>	<b>32.066</b>	<b>30.303</b>	<b>30.894</b>	<b>-1.172</b>	<b>-552</b>
Statslig kompensation	-671	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>29.426</b>	<b>32.066</b>	<b>30.303</b>	<b>30.894</b>	<b>-1.172</b>	
Bestillerbidrag	-29.936	-32.066	-32.066	-32.066	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-510</b>	<b>-</b>	<b>-1.763</b>	<b>-1.172</b>	<b>-1.172</b>	

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,8 mio. kr., som primært skyldes indeksfald og en lille reduktion af køreplantimer på 125 timer.

## 1.17 Viborg Kommune

For 2024 forventes udgifter for 51,7 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 3,2 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 1,4 mio. kr.

*Tabel 1.17 Viborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)*

					FR2 2024 - B2024	
	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-13.456	-13.023	-13.326	-13.492	-469	-
Operatørudgifter	55.924	51.465	49.724	49.777	-1.688	-1.257
Administration	4.277	3.991	3.991	3.991	-	-
Billetkontrol	51	53	53	54	1	-
Bus-IT og Øvrige	1.172	1.132	1.123	1.124	-8	-
Rejsekort	1.828	1.798	1.821	1.778	-20	-
Regionalt tilskud	-2.176	-	-	-	-	-
NT/Sydtrafik-samarbejde	244	225	225	226	1	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>47.865</b>	<b>45.641</b>	<b>43.611</b>	<b>43.458</b>	<b>-2.183</b>	<b>-1.257</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	111	243	290	135	-108	-2
Flextur	367	396	601	582	186	-15
Handicapkørsel	7.019	8.094	7.560	7.151	-943	-135
Kommunalkørsel	44	176	24	19	-157	-0
Plustur	57	43	265	237	194	-4
NOP	148	74	-	-	-74	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>7.745</b>	<b>9.026</b>	<b>8.740</b>	<b>8.124</b>	<b>-902</b>	<b>-156</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-304	-	-24	-172	-172	-
Tjenestemandspension	252	255	259	259	4	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-52</b>	<b>255</b>	<b>235</b>	<b>87</b>	<b>-168</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>55.559</b>	<b>54.922</b>	<b>52.586</b>	<b>51.669</b>	<b>-3.253</b>	<b>-1.413</b>
Statslig kompensation	-1.262	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>54.296</b>	<b>54.922</b>	<b>52.586</b>	<b>51.669</b>	<b>-3.253</b>	
Bestillerbidrag	-55.477	-54.922	-54.922	-54.922	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-1.180</b>	<b>-</b>	<b>-2.336</b>	<b>-3.253</b>	<b>-3.253</b>	

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med 1,7 mio. kr. som følge af indeksfald og et fald i køreplantimer på 591 timer.

## 1.18 Aarhus Kommune

For 2024 forventes udgifter for 396,2 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 26,7 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 14,9 mio. kr.

*Tabel 1.18 Aarhus Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)*

	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
					FR2 2024 - B2024	
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-281.051	-299.072	-306.807	-308.481	-9.409	-
Operatørudgifter	544.876	548.184	536.081	527.856	-20.328	-14.222
Administration	30.717	33.347	33.347	33.347	-	-
Billetkontrol	4.405	836	377	23.456	22.620	-
Bus-IT og Øvrige	7.794	7.890	8.456	8.455	565	-
Rejsekort	19.949	19.850	20.869	20.308	458	-
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-95.000	-35.000	-35.000	-35.000	-	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>231.690</b>	<b>276.035</b>	<b>257.323</b>	<b>269.941</b>	<b>-6.094</b>	<b>-14.222</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	223	241	202	236	-5	-4
Flextur	899	1.217	1.139	1.113	-104	-26
Handicapkørsel	28.105	29.672	30.375	29.768	96	-539
Kommunalkørsel	5.553	6.234	6.479	6.422	188	-107
Plustur	18	129	55	66	-63	-1
NOP	978	488	-	-	-488	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>35.777</b>	<b>37.981</b>	<b>38.250</b>	<b>37.605</b>	<b>-376</b>	<b>-677</b>
<b>Letbanedrift</b>						
Indtægter	-41.452	-45.271	-45.170	-46.634	-1.363	-
Operatørudgifter	131.385	143.504	143.504	148.504	5.000	-
Administration	2.469	2.688	2.688	2.688	-	-
Letbanesekretariat	247	257	257	257	-	-
Billetkontrol	214	472	-89	-21.951	-22.423	-
Rejsekort	2.575	3.355	3.057	3.214	-141	-
Øvrige driftsudgifter	2.035	1.798	1.798	1.798	-	-
<b>Letbanedrift i alt</b>	<b>97.474</b>	<b>106.803</b>	<b>106.045</b>	<b>87.877</b>	<b>-18.927</b>	<b>-</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-2.226	-	-183	-1.324	-1.324	-
Tjenestemandspension	2.013	2.044	2.078	2.078	34	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-213</b>	<b>2.044</b>	<b>1.895</b>	<b>754</b>	<b>-1.290</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>364.728</b>	<b>422.863</b>	<b>403.513</b>	<b>396.177</b>	<b>-26.686</b>	<b>-14.899</b>
Statslig kompensation	-11.392	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>353.336</b>	<b>422.863</b>	<b>403.513</b>	<b>396.177</b>	<b>-26.686</b>	
Bestillerbidrag	-367.093	-422.863	-422.863	-422.863	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-13.757</b>	<b>-</b>	<b>-19.350</b>	<b>-26.686</b>	<b>-26.686</b>	

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 20,3 mio. kr. som kan henføres til indeksfald, mindre ekstrakørsel samt mindre udgifter til administration.

Busindtægterne forventes at være 9,4 mio. kr. over budget, hvilket skyldes at den seneste opdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Aarhus Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Der forventes et merforbrug på bus-IT på 0,6 mio. kr. Dette skyldes Aarhus Kommunes strategi for 2024, om at tilbyde mere buskørsel til arrangementer. Derfor er der ekstra udgifter til kørsel ifm. AGF-fodboldkampe, Fed Fredag i Tivoli og andre lignende arrangementer, bestilt af Aarhus Kommune.

Der forventes en højere udgift på rejsekort på 0,5 mio. kr. Dette skyldes mindre reguleringer i budget for investering af rejsekort som app og den ikke-digital løsning.

## **1.19 Region Midtjylland**

For 2024 forventes udgifter for 629,2 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. B2024 på 7,9 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 12,9 mio. kr.

Tabel 1.19 Region Midtjylland, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	FR2 2024 - B2024					
	R2023	B2024	FR1 2024	FR2 2024	Afvigelse	Heraf indeks
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-273.975	-292.878	-289.643	-290.731	2.147	-
Operatørudgifter	439.214	438.653	421.176	425.920	-12.733	-9.507
Administration	35.426	35.626	35.626	36.081	455	-
Billetkontrol	662	7	395	585	578	-
Bus-IT og Øvrige	5.565	6.412	6.335	6.331	-81	-
Rejsekort	20.402	21.100	19.801	20.804	-296	-
Regionalt tilskud	7.172	-	-	-	-	-
NT/Sydtrafik-samarbejde	21.069	19.772	19.734	19.257	-515	-
<b>Busdrift i alt</b>	<b>255.534</b>	<b>228.692</b>	<b>213.424</b>	<b>218.247</b>	<b>-10.445</b>	<b>-9.507</b>
<b>Flextrafik</b>						
Flexbus	237	10	-	-	-10	-
Siddende patientbefordring	184.756	188.530	192.328	191.101	2.571	-3.375
NOP	3.849	1.919	-	-	-1.919	-
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>188.843</b>	<b>190.459</b>	<b>192.328</b>	<b>191.101</b>	<b>642</b>	<b>-3.375</b>
<b>Letbanedrift</b>						
Indtægter	-41.452	-45.271	-45.170	-46.634	-1.363	-
Operatørudgifter	163.779	177.198	177.198	182.198	5.000	-
Administration	2.469	2.688	2.688	2.688	-	-
Letbanesekretariat	449	467	467	467	-	-
Billetkontrol	214	472	-89	19	-453	-
Rejsekort	2.575	3.355	3.057	3.214	-141	-
Øvrige driftsudgifter	2.035	1.798	1.798	1.798	-	-
<b>Letbanedrift i alt</b>	<b>130.069</b>	<b>140.707</b>	<b>139.949</b>	<b>143.751</b>	<b>3.044</b>	<b>-</b>
<b>Togdrift</b>						
Indtægter	-19.535	-20.896	-22.053	-22.678	-1.782	-
Operatørudgifter	70.753	76.483	77.555	78.415	1.932	-
Administration	1.069	1.135	1.135	1.135	-	-
Billetkontrol	199	-280	-293	-375	-95	-
Rejsekort	1.119	1.333	1.788	1.530	197	-
Investeringstilskud	12.206	15.919	15.919	15.919	-	-
Øvrige driftsudgifter	1.798	700	1.671	1.671	971	-
<b>Togdrift i alt</b>	<b>67.610</b>	<b>74.394</b>	<b>75.722</b>	<b>75.617</b>	<b>1.223</b>	<b>-</b>
<b>Øvrige</b>						
Finansielt afkast	-3.894	-	-328	-2.404	-2.404	-
Tjenestemandspension	2.736	2.777	2.841	2.841	64	-
<b>Øvrige i alt</b>	<b>-1.158</b>	<b>2.777</b>	<b>2.513</b>	<b>437</b>	<b>-2.340</b>	<b>-</b>
<b>Årets drift</b>	<b>640.898</b>	<b>637.029</b>	<b>623.936</b>	<b>629.153</b>	<b>-7.876</b>	<b>-12.882</b>
Statslig kompensation	-15.763	-	-	-	-	-
<b>Til byrdefordeling</b>	<b>625.135</b>	<b>637.029</b>	<b>623.936</b>	<b>629.153</b>	<b>-7.876</b>	
Bestillerbidrag	-637.641	-635.771	-635.771	-635.771	-	-
<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-12.506</b>	<b>1.258</b>	<b>-11.835</b>	<b>-6.618</b>	<b>-7.876</b>	

For busdriftens operatørudgifter forventes en mindredgift på 12,7 mio. kr., som fortrinsvist kommer fra et indeksfald på 9,5 mio. kr., samt en indekspulje medregnet i B2024.

For NT/Sydtrafik-samarbejdet er forventningen til byrdefordelingen med Sydtrafik nedskrevet med 0,5 mio. kr.

Busindtægterne forventes at været 2,1 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Region Midtjyllands andel af Midttrafiks samlede indtægter

Trods forventning om færre antal ture for Siddende Patientbefordring end budgetteret, så skønnes der merudgifter for 2,8 mio. kr., da vognmandsbetaling forventes at være dyrere end budgetteret.

For togdriften forventes en merindtægt på Holstebro-Skjern, som giver et lille overskud, der går til driften af banen. Omvendt er der på Lemvigbanen en lille mindreindtægt samt efterregulering jf. omkostningsindeks, som medfører et større underskud end budgetteret.

<b>Finansiering - Togdrift</b>	<b>B2024</b>	<b>FR1</b>	<b>FR2</b>	<b>FR2 vs. B2024</b>
Driftstilskud	- 59.800.000	- 59.800.000	- 59.800.000	-
Indtægter	- 20.896.000	- 22.053.000	- 22.678.000	- 1.782.000
	<b>- 80.696.000</b>	<b>- 81.853.000</b>	<b>- 82.478.000</b>	<b>- 1.782.000</b>
<b>Udgifter - Togdrift</b>				
Kontraktsbetaling, operatørudgifter	76.483.000	77.555.000	78.415.000	1.932.000
Øvrige driftsudgifter	700.000	1.671.000	1.671.000	971.000
Fællesudgifter	1.135.000	1.135.000	1.135.000	-
Rejsekort	1.333.000	1.788.000	1.530.000	197.000
Billetkontrol	- 38.000	- 712.000	104.000	142.000
	<b>79.613.000</b>	<b>81.437.000</b>	<b>82.855.000</b>	<b>3.242.000</b>
<b>Forskel finansiering vs. udgifter</b>	<b>- 1.083.000</b>	<b>- 416.000</b>	<b>377.000</b>	<b>1.460.000</b>

Operatørudgifter er inkl. kontrolafgifter på Holstebro-Skjern banen. Kontrolafgifter vedr. Lemvigbanen fremstår særskilt.

Den samlede finansiering samt udgifter for henholdsvis Holstebro-Skjern og Lemvigbanen, ses i nedenstående tabeller.



### Holstebro-Skjern banen:

<b>Finansiering - Holstebro-Skjern</b>	<b>B2024</b>	<b>FR1</b>	<b>FR2</b>	<b>FR2 vs. B2024</b>
RM statstilskud	- 36.900.000	- 36.900.000	- 36.900.000	-
Indtægter	- 18.637.000	- 20.106.000	- 20.743.000	- 2.106.000
	<b>- 55.537.000</b>	<b>- 57.006.000</b>	<b>- 57.643.000</b>	<b>- 2.106.000</b>
<b>Udgifter - Holstebro-Skjern</b>	<b>B2024</b>	<b>FR1</b>	<b>FR2</b>	<b>FR2 vs. B2024</b>
Kontraktbetaling, operatørudgifter	52.325.000	52.736.000	54.494.000	2.169.000
Modregning af udbetalt tilskud	1.500.000	1.500.000	1.500.000	
Øvrige driftsudgifter	100.000	100.000	100.000	-
Fællesudgifter	693.000	693.000	693.000	-
Rejsekort	1.161.000	1.558.000	1.335.000	174.000
Billetkontrol	- 242.000	419.000	- 479.000	- 237.000
	<b>55.537.000</b>	<b>57.006.000</b>	<b>57.643.000</b>	<b>2.106.000</b>
<b>Forskel finansiering vs. Udgifter</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

### Lemvigbanen:

<b>Finansiering – Lemvigbanen</b>	<b>B2024</b>	<b>FR1</b>	<b>FR2</b>	<b>FR2 vs. B2024</b>
Driftstilskud	- 22.900.000	- 22.900.000	- 22.900.000	-
Indtægter	- 2.259.000	- 1.947.000	- 1.935.000	324.000
	<b>- 25.159.000</b>	<b>- 24.847.000</b>	<b>- 24.835.000</b>	<b>324.000</b>
<b>Udgifter – Lemvigbanen</b>				
Kontraktbetaling, operatørudgifter	22.900.000	22.900.000	22.900.000	-
Regulering for udvikl. omkostningsindeks	500.000	1.471.000	1.471.000	971.000
Øvrige driftsudgifter	100.000	100.000	100.000	-
Fællesudgifter	442.000	442.000	442.000	-
Rejsekort	172.000	230.000	195.000	23.000
Billetkontrol	- 38.000	- 712.000	104.000	142.000
	<b>24.076.000</b>	<b>24.431.000</b>	<b>25.212.000</b>	<b>1.136.000</b>
<b>Forskel finansiering vs. Udgifter</b>	<b>- 1.083.000</b>	<b>- 416.000</b>	<b>377.000</b>	<b>1.460.000</b>
<b>Investeringstilskud, Lemvigbanen</b>	<b>15.919.000</b>	<b>15.919.000</b>	<b>15.919.000</b>	<b>-</b>

Midttrafik vil i budget 2026 indregne resultatet fra Regnskab 2023 på 14,4 mio. kr. samt det endelige resultat fra Regnskab 2024. Resultatet fra Forventet Regnskab 2023 på 14,5 mio. kr. vil blive indregnet i budget 2025.

# Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik

CVR 29943176

Godkendt på bestyrelsesmøde den 1. november 2024

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord.....	2
1 Indledning .....	3
2 Opgaver og ansvar .....	5
3 Budget .....	7
4 Regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling .....	9
5 Regnskabsgrundlag og effektivering af betalinger .....	12
6 Likviditetsstyring og finansfunktioner .....	14
7 Regnskabsaflæggelse m.m.....	15
8 Øvrige bestemmelser .....	17
9 Bilagsfortegnelse .....	18
Ændringslog .....	19

## Forord

Midttrafik har samlede udgifter på cirka 2 mia. kr. årligt der, jf. Trafikselskabsloven, skal finansieres af billetindtægter og tilskud fra de deltagende kommuner og regionen, og jf. samme lov § 3, stk. 2, kan ingen kommune eller region forpligtes til at betale mere end kommunens eller regionens forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser.

Kasse- og Regnskabsregulativet udgør, sammen med Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner, det regelsæt som Midttrafiks pengestrømme administreres efter. Regulativet har dermed også en rolle i at sikre, at Midttrafik når de mål der er opstillet i den til enhver tid gældende strategiplan.

Økonomistyringen i Midttrafik skal være kendetegnet ved valid og lettilgængelig rapportering, baseret på klare regler og fornuftige incitamenter. Økonomiske risici skal til enhver tid begrænses - og let identificeres og adresseres, hvis de skulle opstå.

Midttrafik laver ikke kun det lovpligtige årsregnskab, der skal også laves en informativ og overskuelig regnskabsopgørelse for hver af kommunerne samt regionen. En sådan opgørelse laves to gange i løbet af året samt i forbindelse med årsregnskabet.

Digitalisering skal fortsat udnyttes til at fremme systematik og effektivitet i arbejdsgange og forretningsprocesser på økonomiområdet, og det kræver klare rammer og velbeskrevne procedurer for den daglige økonomiske forvaltning.

Grundlæggende skal Midttrafik til enhver tid sikre stabil drift og god kvalitet, så kommunerne og regionen får mest muligt kollektiv trafik for pengene. Kasse- og Regnskabsregulativet er således et væsentligt fundament for opfyldelse af strategiplanens mål.

Lars Berg  
Direktør

Steen Vindum  
Bestyrelsesformand

# 1 Indledning

Kasse- og regnskabsregulativet med tilhørende bilag fastlægger de overordnede regler og retningslinjer for den økonomiske forvaltning i Midttrafik og er gældende for alle Midttrafiks regnskabsområder.

AarBus udarbejder eget kasse- og regnskabsregulativ indenfor rammerne af Midttrafiks regulativ.

Den økonomiske forvaltning og håndtering af Midttrafiks økonomi hviler på det fælles ledelses- og styringsgrundlag, og derudover gælder en række lovbestemmelser på området, som det også fremgår af dette regulativ.

Bestyrelsen fastsætter, med godkendelse af Kasse- og regnskabsregulativet, de nærmere regler for regnskabsvæsen, økonomistyring og forretningsgange, herunder varemottagelse, attestations og ledelsestilsyn med anvisning af ind- og udbetalinger, samt regler for interne kontroller, funktionsadskillelser og fuldmagtsforhold.

De detaljerede regler vedrørende bevillinger, tidsfrister og formkrav til regnskabet reguleres af Indenrigsministeriets Budget- og Regnskabssystem for kommuner.

Kasse- og Regnskabsregulativet med tilhørende bilag skal tilstilles Midttrafiks revision, der også skal underrettes om alle ændringer af regulativet, herunder ændringer i bilagsmaterialet, før det sættes i kraft.

## 1.1 Forhold til lovgivning

Midttrafik er etableret den 1. januar 2007 på baggrund af Trafikselskabsloven og er omfattet af Kommunestyrelsesloven § 60.

Kasse- og regnskabsregulativet tilrettelægges i overensstemmelse med gældende lovgivning samt god norm og skik for offentlig regnskabsførelse og økonomisk forvaltning. Nedenstående love, regler og bekendtgørelser samt Midttrafiks vedtægter ligger til grund for regulativet:

- ✓ Lov om Trafikselskaber
- ✓ Lov om Kommuners styrelse
- ✓ Lov om offentligt betalingssystem
- ✓ Lånebekendtgørelsen
- ✓ Budget- og Regnskabssystem for Kommuner

## 1.2 Formål

Formålet med Kasse- og regnskabsregulativet er at sikre effektive og betryggende forretningsgange vedrørende Midttrafiks regnskabsvæsen og økonomistyring, herunder at:

- ✓ ansvaret for de økonomiske opgaver er entydigt placeret
- ✓ Bestyrelsen og Repræsentantskabet sikres viden om og indsigt i Midttrafiks økonomi
- ✓ der fastlægges overordnede principper for dokumentation af forretningsgange og økonomikontrol
- ✓ der etableres et effektivt og ensartet kontrolniveau, som kan begrænse forekomsten af væsentlige fejl.

## 1.3 Bilagsmateriale til regulativet

Der foreligger en række bilag til Kasse- og regnskabsregulativet, hvor regulativets regler specificeres i administrative retningslinjer. Disse bilag har samme gyldighed som hoveddokumentet.

Direktionen er bemyndiget til at fastlægge administrative retningslinjer og dermed godkende ændringer i bilagsmaterialet indenfor rammerne af Kasse- og Regnskabsregulativet, dog kan Bilag 2 om delegeringsregler ikke ændres uden bestyrelsens godkendelse. Direktionen kan ikke beslutte supplerende bilag uden bestyrelsens godkendelse.

### **1.4 Gyldighed og ændringer**

Regulativet er gældende for alle Midttrafiks forretningsområder. I det omfang Midttrafik varetager kasse- eller regnskabsfunktioner for eksterne virksomheder gælder regulativet også for disse.

Kasse- og Regnskabsregulativet samt efterfølgende ændringsforslag fremsendes via Direktionen til Bestyrelsen.

## 2 Opgaver og ansvar

### 2.1 Repræsentantskab

Midttrafiks repræsentantskab skal godkende bestyrelsens beslutning om byrdefordelingsprincipper, årets budget samt årsregnskabet

### 2.2 Bestyrelse

Bestyrelsen for Midttrafik har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for etablering af en forsvarlig drift, forhold vedrørende Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt løn- og personaleforhold.

### 2.3 Daglig ledelse

Midttrafiks direktion består af en direktør. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative økonomiske ledelse indenfor rammerne af det udstukne budget og indenfor de af bestyrelsen udstukne rammer.

Afdelingschefer og teamledere har det overordnede ansvar for:

- ✓ at Kasse- og regnskabsregulativet med tilhørende bilag overholdes
- ✓ at der etableres et hensigtsmæssigt system til styring af Midttrafiks forretningsmæssige og finansielle risici
- ✓ at der findes velbeskrevne forretningsgange og interne kontrolsystemer samt vejledninger, og at disse ajourføres.
- ✓ at kontroller tilrettelægges hvor risikoen er størst
- ✓ at interne kontroller overholdes
- ✓ at it-systemer anvendt i opgaveløsningen overholder Midttrafiks IT-Sikkerhedspolitik.

Se endvidere bilag 1 for organisationsdiagram og ledelsesfortegnelse over Midttrafik.

### 2.4 Økonomifunktionen

Afdelingschef for Økonomi, IT og Kontrakter har med reference til direktøren det daglige ansvar for Midttrafiks bogføring og regnskabsaflæggelse herunder overholdelse af de i regulativet med tilhørende bilag fastlagte forretningsgange og kontrolforanstaltninger.

Afdelingschef for Økonomi, IT og Kontrakter skal sikre, at der udarbejdes forslag til eventuelle ændringer og justeringer af kasseregnskabsregulativet med tilhørende bilagsmateriale, og har ansvaret for at udarbejde forslag til indstilling til direktionen vedrørende ændringer i kasse- og regnskabsregulativet.

Økonomifunktionen har ansvar for samarbejdet med Midttrafiks valgte revisionsfirma.

### 2.5 Revisionen

Årsregnskabet revideres af et godkendt revisionsfirma.

Administrationen stiller forslag til valg af revisor. Valget af revisor skal godkendes af bestyrelsen.

Revisionen skal udføres i overensstemmelse med de krav der følger af lov om kommuners styrelse, revisorlovgivningen, de internationale revisionsstandarder og yderligere danske krav samt standarder for offentlig revision, revisionsregulativet for Midttrafik samt god revisionssskik.

Revisionen har adgang til alle Midttrafiks bevillingsområder og budgetansvarlige enheder, der skal bistå med oplysninger som led i revisionens funktion.

## **2.6 It-systemer og digitalisering**

Midttrafik har fokus på digitalisering, og de administrative processer herunder forvaltningen af kasse- og regnskabsregulativet skal i videst muligt omfang også ske digitalt. Der er en stor afhængighed af velfungerende it-systemer og høj sikkerhed omkring implementering, drift og backup.

Ansvar for overholdelse af it-sikkerhedspolitikken følger Midttrafiks organisatoriske opbygning, og direktionen er øverste sikkerhedsansvarlige for Midttrafiks it-systemer og godkender Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog.

Midttrafik overholder persondataforordningen, og kasse- og regnskabsregulativet skal med sine retningslinjer underbygge håndteringen af og adgangen til enhver form for personoplysninger.

Der henvises til Midttrafiks IT- Strategi samt Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog, for nærmere opgave- og ansvarsbeskrivelser samt ajourført oversigt over systemansvarlige og dataejere i organisationen.



## 3 Budget

### 3.1 Gældende regler

Midttrafiks budget inkl. budget for overslagsårene udarbejdes som udgangspunkt efter gældende regler fastlagt af Indenrigsministeriet, og skal opfylde form og procedurekrav i Budget- og Regnskabssystem for kommuner.

Ifølge trafikseksloven § 3 skal Midttrafik finansieres ved salg af billetprodukter samt tilskud fra de deltagende parter.

### 3.2 Budget – indhold, tidsplan og proces

Afdelingschefen for Økonomi, IT og Kontrakter er ansvarlig for udarbejdelsen af Midttrafiks budget, som fastlægges i samarbejde med kommunerne og regionen under hensyntagen til ønsker om kommende års ruter, linjeføring og frekvens samt omfanget af flextrafik.

Afdelingschefen er endvidere ansvarlig for udarbejdelse af en tidsplan for budgetprocessen som skal sikre:

- ✓ At byrdefordelingsprincipperne for det kommende års budget godkendes af bestyrelsen og forelægges repræsentantskabet til godkendelse forud for arbejdet med budgettet.
- ✓ At budgetforslaget sendes til administrativ høring ved kommunerne og regionen.
- ✓ At budgetforslaget fremlægges af direktionen til Midttrafiks bestyrelse rettidigt inden politisk vedtagelse af kommunernes og regionens egne budgetforslag.
- ✓ At Midttrafiks budget fremlægges af direktionen til endelig godkendelse ved Midttrafiks bestyrelse senest 15. december.
- ✓ At det godkendte budget forelægges repræsentantskabet til efterretning.

### 3.2 Bevillingsmyndighed

Bevillingsmyndigheden er ved bestyrelsen. Foranstaltninger der vil medføre indtægter eller udgifter, som ikke er bevilliget i forbindelse med vedtagelse af budgettet må ikke iværksættes før bestyrelsen har meddelt den fornødne bevilling. Dog kan foranstaltninger der er påbudt ved lov eller anden retsforskrift iværksættes forud for bestyrelsens bevilling.

Bevillingsniveauet er som udgangspunkt de enkelte forretningsområder og indenfor disse kan der foretages budgetomplaceringer uden forelæggelse for bestyrelsen.

### 3.3 Tillægsbevillinger

Direktøren er ansvarlig for, at der udarbejdes indstilling til bestyrelsen hvis yderligere bevillinger er ønskelige eller nødvendige.

Enhver tillægsbevilling til Midttrafiks vedtagne budget skal begrundes med til hvilket formål bevillingen gives, samt hvorledes den finansieres.

### 3.4 Budgettets funktion

Det af bestyrelsen vedtagne budget angiver den bindende regel for næste års budget. De poster hvor der ved vedtagelsen af budgettet samtidigt er taget bevillingsmæssig stilling angiver den bindende regel for budgetårets forvaltning.

Budgettet skal ledsages af bemærkninger der forklarer baggrund, forudsætninger og eventuelle målsætninger med budgettets poster.

Det godkendte budget fastlægger størrelsen af årets a conto-finansiering.

### **3.5 Budgetansvar**

Direktøren har overfor bestyrelsen ansvaret for, at Midttrafiks samlede budget og de fastlagte bevillinger overholdes.

Budgetansvaret følger Midttrafiks organisatoriske opbygning, og afdelingschefer såvel som teamledere er ansvarlige for, at budgettet på de enkelte bevillingsområder ikke overskrides. Ansatte i Midttrafik der er bemyndiget til at beslutte overførsel af budgetbeløb indenfor et bevillingsområde, er overfor direktionen ansvarlige for, at den meddelte bevilling ikke overskrides.

### **3.6 Budgetopfølgning**

Midttrafiks administration er ansvarlige for budgetopfølgning eksternt og internt.

*Ejerkredsen samt øvrige bestillere af Midttrafiks ydelser.*

Budgetopfølgningen skal som minimum ske to gange om året og indeholde oversigt med oplysning om det vedtagne budget, samt oplysning om årets forventede forbrug. Oversigten skal ledsages af nødvendige forklaringer

*Budgetansvarlige ledere i forhold til forbrug vedrørende Midttrafiks administration.*

Budgetopfølgningen skal som minimum ske 3 gange om året og indeholde oversigt med oplysning om det vedtagne budget, forbrug til og med den aktuelle periode, samt oplysning om årets forventede forbrug.

Bilag 3 har en nærmere beskrivelse af budgetopfølgningen.

### **3.7 Offentliggørelse**

Det vedtagne budget og flerårige budgetoverslag skal være tilgængeligt for offentligheden.

## 4 Regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling

Direktør og afdelingschefer har ansvaret for, at ingen udgift afholdes eller nogen indtægt oppebæres uden det fornødne budget, samt at bogføring sker i overensstemmelse med regler fastsat af Indenrigsministeriet og Midttrafik's bestyrelse.

Bilag 4 har en mere detaljeret beskrivelse af bilagsbehandlingen

### 4.1 Begrebsafklaring

#### *Tegningsregler og delegering*

I henhold til vedtægterne tegnes Midttrafik af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller den samlede bestyrelse.

Delegering af tegningsretten fremgår af bilag 2

#### *Indkøb af varer og tjenesteydelser*

Regler for indkøb af varer og tjenesteydelser fremgår af Midttrafik's indkøbspolitik, der også fastsætter beløbsgrænse for udbudspligt, specifikke regler for køb af advokatbistand og konsulentytelser samt retningslinjer for mindre indkøb og muligheder for anvendelse af statens og kommunernes indkøbsaftaler.

Midttrafik's indkøbspolitik godkendes af bestyrelsen.

Der henvises til den gældende indkøbspolitik.

#### *Disponering*

Ved disponering forstås, at der er indgået en forpligtende aftale eller afgivet en ordre, hvor Midttrafik er forpligtet til at aftage en ydelse og effektuere betalingen.

Det er muligt at registrere disponeringer i Midttrafik's økonomisystem, således disse kan fremgå af rapportering og medtages ved vurdering af den samlede økonomi.

#### *Varemodtagelse*

Størsteparten af Midttrafik's udgifter er kontraktbaserede og kræver derfor ikke en registreret varemodtagelse i økonomisystemet.

For øvrige varer og tjenesteydelser som afregnes via elektronisk fakturering, skal der være en registreret varemodtagelse i økonomisystemet. Godkender 1 i bilagsflowet kvitterer for varemodtagelsen og indestår for:

- ✓ at Midttrafik har modtaget den fakturerede vare/tjenesteydelse
- ✓ at kvalitet, mængde og pris er kontrolleret
- ✓ at kontraktforhold eller andre aftaler er i overensstemmelse med fakturaen
- ✓ at fakturaen er behørigt specificeret
- ✓ at fakturaen er sammentalt og efterregnet

#### *Kontering*

Ved konteringen påføres finanskontostreng til efterfølgende bogføring, og informativ posteringstekst tilføjes. Den der varetager konteringen skal sikre, at formålet med udgiften hhv., indtægten svarer til formålet med den valgte konto, under hensyntagen til kontoplanens grupperingsstruktur. Den der varetager konteringen, indestår desuden for, at der bogføres i korrekt regnskabsår og efter momslovens bestemmelser.

#### *Godkendelse af store udbetalinger*

Såfremt en betaling til en leverandør overstiger en administrativt fastsat beløbsgrænse, kræves der godkendelse inden bogføring og udbetaling.

Direktøren er ansvarlig for godkendelse af store udbetalinger, og kan uddelegere godkendelsesretten. I økonomisystemet sker denne godkendelse via rollen som Godkender 2.

#### *Ledelsestilsyn på forbrug*

En gang månedligt foretages der ledelsestilsyn og anvisning af forbrug via økonomisystemets rapport "Ledelsestilsyn", og i den forbindelse skal en administrativt fastsat andel af bilagene kontrolleres. Ved kontrollen tages primært stilling til den budgetmæssige hjemmel. Som bemærkning til rapporten skal det formuleres, hvordan kontrollen er tilrettelagt, herunder hvilke kriterier der ligger til grund for udvælgelse af bilag.

Når kontrollen er afsluttet og det generelle ledelsestilsyn gennemført, anvises rapporten og den gemmes automatisk i økonomisystemet.

Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn og anvise den tilhørende rapport. Anvisningsbeføjelsen via ledelsestilsynet kan med direktørens godkendelse delegeres til budgetansvarlige ledere.

#### **4.2 Betalinger med særlig risiko**

Opsætningen i Midttrafiks økonomisystem sikrer, at man ikke kan oprette eller bogføre bilag der indeholder en udbetaling til sig selv, uanset om det er elektronisk faktura eller bilag oprettet via finanskladde.

Løn, samt refusion af udlæg og kørsel i egen bil registreres og godkendes i Midttrafiks lønsystem og udbetales derfra. Midttrafiks økonomisystem modtager dagligt filer fra lønsystemet med henblik på bogføring.

#### *Udbetaling af løn*

Midttrafiks udbetalinger af løn til ansatte samt honorar til bestyrelsesmedlemmer foretages i systemet SD-Løn. Udbetalingerne sker til medarbejderens NemKonto via en systemopsætning i lønsystemet og Midttrafiks økonomisystem har ikke nogen rolle i relation til udbetalingen.

Lønforbruget for den enkelte afdeling i Midttrafik godkendes månedligt af teamleder for HR og Ledelsessekretariatet og kvartalsvist af afdelingschefen for Økonomi, IT og Kontrakter.

Hver måned vil en ansat i Midttrafik iværksætte lønkørsel som indeholder lønudbetalingen til medarbejderen selv. Teamleder for HR & Ledelsessekretariatet fører derfor specifik kontrol med den udbetalte løn til pågældende medarbejdere.

Forekommer der ændringer i ansættelsesforhold, fast løn eller engangstillæg foretages en lønindberetning til systemet, og når dette sker, udskrives en oversigt, som sammen med tilhørende bilag sendes til kontrol og underskrift ved afdelingsleder. Af oversigten fremgår det hvem der har foretaget lønindberetningen.

Afdelingschef for Økonomi, IT og Kontrakter godkender kvartalsvist eventuelle lønindberetninger.

Kvartalsvist udskrives "legalitets- og kontrolliste" som indeholder samtlige ansatte i Midttrafik med angivelse af ansættelsesdecimal og løntrin. Listen gennemgås af afdelingschef for Økonomi, IT og Kontrakter og godkendes samt underskrives efterfølgende af direktøren.

De udskrevne oversigter med lønindberetninger samt legalitets- og kontrollister opbevares i fem år plus indeværende regnskabsår.

Afdelingschef for Økonomi, IT og Kontrakter er ansvarlig for udførelsen af afstemning mellem løn- og økonomisystem.

#### *Kørselsbilag*

Betingelserne for skattefri befordringsgodtgørelse reguleres af Ligningsloven og fordrer at arbejdsgiver fører kontrol med antallet af kørte kilometer samt at bogføringsbilaget overholder gældende regler og oplysninger om:

- ✓ Modtagers navn, adresse og cpr-nummer
- ✓ Kørselens erhvervs-mæssige formål
- ✓ Dato for kørslen
- ✓ Kørselens formål
- ✓ Angivelse af kørte kilometer
- ✓ Den anvendte sats for godtgørelsen
- ✓ Beregning af beløbet til godtgørelse

Der kan ikke ydes befordringsgodtgørelse for flere kilometer end der ville være kørt, såfremt kørslen var påbegyndt og afsluttet ved tjenestestedet. Regler for trekantskørsel skal ligeledes overholdes.

Kørslen skal være foretaget i egen bil.

Refusion af udlæg eller befordringsgodtgørelse skal godkendes af organisatorisk leder, eller leder delegeret hertil, forud for udbetalingen. En underordnet kan ikke godkende bilag for en overordnet, bortset fra afdelingschef for Økonomi, IT og Kontrakter som godkender refusioner og befordringsgodtgørelse for direktøren.

#### *Udgifter til repræsentation m.m.*

Repræsentation omfatter udgifter til bespisning, gaver m.v. og herunder tilsvarende til medarbejdere. Kommerciel gæstfrihed anses også for at være repræsentation.

I tilfælde hvor regninger overstiger 5.000 kr. eller en gennemsnitspris på 600 kr. pr. person skal den ansvarlige for arrangementet sikre, at udlægget godkendes af Midttrafiks direktør forud for refusion af udlægget. Direktørens godkendelse skal fremgå som dokumentation ved refusionen.

Materialet til direktørens godkendelse skal indeholde følgende oplysninger:

- ✓ Beløb
- ✓ Hvem beløbet skal udbetales til ved refusionen
- ✓ Organisatorisk afdeling der er ansvarlig for repræsentationen
- ✓ Navn på hotel/restaurant m.m. oplyses
- ✓ Dato for repræsentationen
- ✓ Anledning for repræsentationen
- ✓ Oplysning om deltagerne: navn, ansættelsessted/firma, relation til Midttrafik.

Der vil blive foretaget controlling af refusioner af udlæg i løbet af regnskabsåret.

## 5 Regnskabsgrundlag og effektivering af betalinger

### 5.1 Regnskabsgrundlag og registrering

Midttrafiks regnskab føres i ét økonomisystem på grundlag af enten:

- ✓ modtagne elektroniske fakturaer
- ✓ kontraktbegrundet omvendt fakturering baseret på relevant aktivitetssystem indenfor bus – eller flextrafikområdet
- ✓ automatisk indlæst afregnings- eller faktureringsgrundlag
- ✓ Indlæsning af filer fra lønsystem vedr. lønposter samt refusion af kørsel i egen bil eller for udlæg

Midttrafik accepterer ikke faktura fremsendt i papirformat hvis leverandøren har et dansk CVR-nummer. Fakturaer modtaget på papirform eller via mail fra en udenlandsk leverandør godkendes til betaling ved ansvarlig leder og digitaliseres derefter ved scanning.

#### *Aktivitetssystemer*

En væsentlig del af Midttrafiks bogførte indtægter og udgifter sker på grundlag af registreringer i relevante aktivitetssystemer, eksempelvis billetsystemer, køreplanssystem og system til afvikling af flextrafikkørsler.

Systemejereren for det enkelte aktivitetssystem har det overordnede ansvar for systemets anvendelse og herunder, at den forretningsmæssige anvendelse er sammenhængende og i overensstemmelse med både den til enhver tid gældende lovgivning, samt politiske og administrative målsætning for det pågældende fagområde. Systemejereren har ansvaret for at der bliver lavet en beskrivelse af de væsentligste forretningsgange, herunder interne kontroller samt at disse kan dokumenteres.

Systemejereren har ansvaret for at der, i samarbejde med relevante medarbejdere, bliver beskrevet nogle rammer for arbejdet med det enkelte system og herunder tildelt rettigheder til de medarbejdere i Midttrafik, der skal have adgang til systemets forskellige funktioner. Systemejereren skal have et dokumenteret overblik over datakvaliteten. Dette overblik tilvejebringes ved, eksempelvis at logge fejl eller ved en systematisk stikprøvekontrol. Kontrollen skal sikre den valgte kvalitet i det pågældende system. Alle kontroller skal tilrettelægges ud fra en vurdering af væsentlighed og risici.

Det er systemejerens ansvar, at medarbejdere ikke kontrollerer sig selv og at der er faste procedurer for hvordan personfølsomme data samt ind- og udbetalinger bliver kontrolleret således at ingen medarbejder udsættes for situationer som kan betvivle den pågældendes handling.

Anvendelse af IT-systemer, som håndterer betalinger, medfører risici for svig. Der skal derfor tilrettelægges kontroller, som reducerer disse risici og som sikrer medarbejderne mod uberettiget mistanke.

### 5.2 Betalingseffektivering

Før en fordring er gyldig til betalingseffektivering, skal følgende være oplyst:

- ✓ CVR-nummer
- ✓ Firmanavn og adresse
- ✓ Angivelse af varenavn og antal
- ✓ Momsspecifikation
- ✓ Fakturanummer

- ✓ Ean-nummer og evt. reference

- herefter må betaling ske via NemKontosystemet, hvis bilaget er varemottaget, konteret og eventuelt godkendt i forhold til kriteriet for store udbetalinger.

Udbetaling af rejsegaranti eller anden form for refusion til kunder sker på baggrund af afgørelse truffet af en medarbejder i Kundeservice-funktionen. Udbetaling sker til kundens NemKonto.

Udbetaling af løn effektueres direkte fra Midttrafiks lønsystem, hvorfra der dagligt indlæses oplysninger om posteringer til bogføring i økonomisystemet.

Midttrafik foretager ikke udbetalinger til leverandører direkte fra bankkonti, og er dette undtagelsesvis ikke muligt at undgå, kræves der mundtlig godkendelse fra leder inkl. begrundelse for formålet med overførslen, samt godkendelse i banken af to brugere i henhold til bestemmelsen i bankfuldmagten.

## 6 Likviditetsstyring og finansfunktioner

### 6.1 Kontantkasser og bankkonti

Der kan etableres kontantkasser, hvor Midttrafik er ansvarlig for funktioner med kundekontakt, eksempelvis Midttrafiks Kundecenter eller Biletkontrollen på Søren Nymarks Vej.

Alle bankkonti oprettes i Midttrafiks navn og cvr-nummer. Bankkonti til Midttrafik må kun oprettes og ophæves af Midttrafiks økonomifunktion. AarBus administrerer dog selv vedligehold af bankkonti.

Direktøren er ansvarlig for hvilke personer der i forening tildeles administratorrettigheder til at oprette og redigere fuldmagter og brugere til Midttrafiks bankkonti.

Der tildeles alene type C-fuldmagter til betalinger fra Midttrafiks bankkonti, således det alene er afdelingschef for Økonomi, IT og Kontrakter som kan godkende en udbetaling direkte fra banken.

### 6.2 Afstemninger og ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag

Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag, der bl.a. omfatter afstemning mellem aktivitetssystemer og økonomisystem, afstemning af balancekonti samt konti vedrørende byrdefordeling og finansiering heraf. Ledelsestilsynet kan uddelegeres.

Kontantbeholdninger skal optælles dagligt ved arbejdstids ophør og skal afstemmes samt bogføres minimum hver 14. dag.

Midttrafiks økonomifunktion er ansvarlig for, at bogførte likvide beholdninger afstemmes med pengeinstituttets noteringer. Likvide beholdninger skal minimum afstemmes månedligt Aktivitetssystemer, eks. til salg af rejsehjemmel, afstemmes månedligt med registreringerne i Midttrafiks økonomisystem.

Balanceposter vedrørende kortfristede tilgodehavender og kortfristet gæld skal minimum afstemmes kvartalsvist. Øvrige langfristede balanceposter samt egenkapital skal minimum afstemmes i forbindelse med aflæggelse af årsregnskabet.

Byrdefordeling samt a conto finansiering heraf skal minimum afstemmes kvartalsvist.

Der henvises til bilag 5 for nærmere retningslinjer vedr. afstemning og ledelsestilsyn heraf.

### 6.3 Likvide beholdninger, anbringelse af frie midler samt lån og leasing

Betalingseffektueringer af udgifter og indtægter varetages af Midttrafiks økonomifunktion, der også via anvendelse af finansielle instrumenter skal sikre, der altid er behørig dækning for udbetalinger fra Midttrafiks hovedbankkonto.

Likvide beholdninger der ikke skal anvendes i den daglige drift skal anbringes således der opnås maksimalt afkast indenfor rammer og risikoprofil som er fastlagt i Midttrafiks finanspolitik og godkendt af Midttrafiks bestyrelse.

Rammer og risikoprofil ved optagelse af langfristet lån eller leasingaftaler reguleres af finanspolitikken.

Midttrafiks direktør er ansvarlig for beslutninger om dispositioner indenfor den besluttede finanspolitik.

Der henvises til den til enhver tid gældende finanspolitik.



## 7 Regnskabsaflæggelse m.m.

### 7.1 Aflæggelse af årsregnskab

Midttrafiks regnskabsår er kalenderåret, og regnskabet udarbejdes af økonomifunktionen til bestyrelsen på vegne af direktøren i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslov samt Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner.

Årsregnskabet indeholder:

- ✓ Præsentation af Midttrafiks bestyrelse, samt ledelses- og revisionspåtegning
- ✓ Ledelsesberetning der beskriver Midttrafiks økonomiske resultat i ord og redegør for forvaltningen af bevillinger i regnskabsåret
- ✓ Anvendt regnskabspraksis
- ✓ Resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter, regnskabsoversigt på bevillingsniveau, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for AarBus
- ✓ Billagssamling med byrdefordeling blandt kommunerne, regionen samt øvrige bestillere

Revisionens beretning om revision af årsregnskabet forelægges bestyrelsen, inkl. besvarelse af revisionens eventuelle bemærkninger til årsregnskabet.

Midttrafiks årsregnskab, revisionens beretning samt bestyrelsens beslutninger dertil fremsendes til tilsynsmyndigheden.

Det endeligt reviderede og godkendte regnskab skal være tilgængeligt for offentligheden via Midttrafiks hjemmeside.

Afdelingschef for Økonomi, IT og Kontrakter har ansvaret for, inden udgangen af december måned, at udarbejde en detaljeret tids- og aktivitetsplan for kommende regnskabsaflæggelse således foreskrevne formkrav og tidsfrister overholdes.

### 7.2 Finansfunktioner, afstemninger m.m.

Midttrafiks økonomifunktion skal i forbindelse med regnskabsaflæggelsen sikre:

- ✓ at bogførte indtægter svarer til registreringer i tilhørende aktivitetssystemer
- ✓ at bogførte likvide midler er afstemt med bankens noteringer pr 31. december
- ✓ at eventuelle bogførte lån er afstemte med kreditinstituttets noteringer pr. 31. december
- ✓ at mellemregningskonti er afstemte og afregnet i henhold til korrekt regnskabsår
- ✓ at tilgodehavender samt gældsforpligtelser er afstemte, og der er foretaget vurdering af afskrivning på tab vedrørende debitorer.

Der henvises til Bilag 5 for nærmere beskrivelser.

### 7.3 Aflæggelse af projektregnskaber

For så vidt angår projektregnskaber eller tilsvarende, hvor der er fastsat særlige tidsfrister vedrørende revision eller hvor særlig behandling er påkrævet, skal specialregnskaber med dertilhørende bemærkninger udarbejdes til de tidspunkter og med det indhold som er foreskrevet ved lov eller på anden måde.

#### **7.4 Afregning af byrdefordeling med kommuner og region**

I henhold til lov om trafikkselskaber kan ingen kommune eller region forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, samt de hertil svarende administrationsudgifter.

I forbindelse med årsregnskabet opgøres, via byrdefordelingen, den andel af Midttrafik's ydelser som hver finansierende part har bestilt, og værdien heraf sammenholdes med årets indbetalte a conto-beløb.

Bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet godkender samtidigt årets byrdefordeling til endelig afregning med kommuner og region.

Bilag 6 redegør for den administrative proces for afregning af byrdefordelingen.

## 8 Øvrige bestemmelser

### 8.1 Adkomstpapirer m.v.

Midttrafiks adkomstpapirer i form af skøder, leasingaftaler, kontrakter m.v. skal opbevares forsvarligt og registreres på hensigtsmæssig måde.

### 8.2 Garantier og sikkerhedsstillelser

Garantier og anden sikkerhedsstillelse for tredjemands ydelser til Midttrafik skal registreres og opbevares forsvarligt.

### 8.3 Postindgang

Postforsendelser til Midttrafik må ikke åbnes af personer med ansvar for bogholderi- eller kassetjenester. Posten til Midttrafik åbnes centralt og i den forbindelse føres en oversigt over forsendelser som indeholder kontante beløb eller andre værdier. Oversigten underskrives af den person der har varetaget åbning og fordeling af posten.

### 8.4 Forsikringspolitik

Midttrafiks risikostyring og forsikringspolitik fastsættes af bestyrelsen efter indstilling af direktøren ved større ændringer.

### 8.5 Ikrafttrædelse og opdatering

Det oprindelige Kasse- og Regnskabsregulativ trådte i kraft den 1. januar 2007. Regulativet opdateres i det omfang det er nødvendigt som følge af ændret lovgivning eller tilsvarende, og behovet for opdateringer skal vurderes mindst en gang om året.

Nærværende regulativ er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 1. november 2024.

Lars Berg  
Direktør

Steen Vindum  
Bestyrelsesformand

## **9 Bilagsfortegnelse**

Bilag 1: Midttrafiks organisation

Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger og øvrige finansfunktioner i relation til regnskabet

Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser

Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem

Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis

## Ændringslog

Denne udgave af Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ og herunder systematikken med et overordnet hoveddokument og en mere specifik bilagssamling er godkendt på bestyrelsesmødet den 2. november 2018.

### Godkendt på bestyrelsesmødet den 7. februar 2020

Afsnit 4.1, side 10:

Ændring fra "Denne godkendelse skal ske ved en budgetansvarlig leder." til "Direktøren er ansvarlig for godkendelse af store udbetalinger, og kan uddelegere godkendelsesretten."

Det præciseres i efterfølgende overskrift, at ledelsestilsynet vedrører forbrug

Afsnit 6.2, side 14:

Ændring fra "Gruppeleder for økonomi er ansvarlig for at regnskabsgrundlaget løbende kvalitetssikres via afstemninger."

til "*Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag, der bl.a. omfatter afstemning mellem aktivitetssystemer og økonomisystem, afstemning af balancekonti samt konti vedrørende byrdefordeling og finansiering heraf. Ledelsestilsynet kan uddelegeres.*"

Ændring fra "Rejsekort likviditet afstemmes månedligt, ligesom væsentlige balancekonti vedrørende debitorer og kreditorer. Midttrafik app afstemmes månedligt, mens Ungdomskort afstemmes kvartalsvist."

til "*Aktivitetssystemer, eks. til salg af rejsehjemmel, afstemmes månedligt med registreringerne i Midttrafiks økonomisystem.*

*Balanceposter vedrørende kortfristede tilgodehavender og kortfristet gæld skal minimum afstemmes kvartalsvist.*

*Øvrige langfristede balanceposter samt egenkapital skal minimum afstemmes i forbindelse med aflæggelse af årsregnskabet.*

*Byrdefordeling samt a conto finansiering heraf skal minimum afstemmes kvartalsvist."*

Det præciseres, at likvide beholdninger minimum skal afstemmes månedligt.

### Godkendt på bestyrelsesmødet 4. november 2022

Afsnit 3.6, side 8:

Ændring fra "Midttrafiks administration er ansvarlige for, at budgetopfølgning minimum sker kvartalsvist i regnskabsåret"

til "Midttrafiks administration er ansvarlige for, at budgetopfølgning minimum sker to gange i regnskabsåret"

Herudover er der rettet sproglige begreber, eks. er "nem-handel" ændret til NemHandel.

Underskrifter på dokumentet er ændret til nuværende formand.

### Fremsat på bestyrelsesmødet 1. november 2024

Afsnit 2.3, side 5:

Afsnittet om daglig ledelse er ajourført til ny organisation og nye titler, idet stillingen som vicedirektør ikke er aktuel og gruppeleder er erstattet af "afdelingschefer".

Ændring fra "Gruppelederne har det overordnede ansvar for:" til "Afdelingschefer og teamledere har det overordnede ansvar for:"

Afsnit 2.6, side 6:

Ændret fra "Midttrafik har digitalisering som en af de grundlæggende værdier" til " Midttrafik har fokus på digitalisering"

Ændret fra "Der henvises til Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog" til " Der henvises til Midttrafiks IT- Strategi samt Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog"

Sætningen " Bevillingsniveauet er som udgangspunkt de enkelte forretningsområder og indenfor disse kan der foretages budgetomplaceringer uden forelæggelse for bestyrelsen." er flyttet fra afsnit 3.4 Budgettets funktion til afsnit 3.2 Bevillingsmyndighed.

Afsnit 3.6, side 8 er omskrevet således det tydeligt fremgår hyppighed og indhold i rapportering til henholdsvis eksterne og interne interessenter

Afsnit 4.1, side 9-10:

Afsnittet er generelt ajourført med nye begreber svarende til bilagsflowet i Midttrafiks nye økonomisystem. Varemodtagelse udtrykkes ved 1. godkender, attestation er udgået og godkendelse af store udbetalinger udtrykkes ved 2. godkender.

Afsnit 4.2, side 10:

Tilføjet teksten: " Løn, samt refusion af udlæg og kørsel i egen bil registreres og godkendes i Midttrafiks lønsystem og udbetales derfra. Midttrafiks økonomisystem modtager dagligt filer fra lønsystemet med henblik på bogføring."

Desuden er rækkefølgen af underafsnit ændret til følgende: Udbetaling af løn, Kørselsbilag, Udgifter til repræsentation m.m.

Afsnit 6.2, side 14:

Ændret fra "Kontantbeholdninger skal afstemmes og bogføres minimum en gang ugentligt" til " Kontantbeholdninger skal optælles dagligt ved arbejdstids ophør og skal afstemmes samt bogføres minimum hver 14. dag."

Generelt er regulativet rettet til nye stillingsbetegnelser

Underskrifter på dokumentet er ændret til ny direktør

**BILAGSSAMLING**  
til  
**Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik**  
CVR 29943176

Godkendt på bestyrelsesmøde den 1. november 2024

## INDHOLDSFORTEGNELSE

Ændringsprotokol: .....	1
Forord.....	3
Bilag 1: Midttrafiks organisation .....	4
Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler .....	6
Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning .....	7
Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn .....	8
Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger, de tilhørende ledelsestilsyn heraf samt øvrige finansfunktioner i relation til regnskabets tekniske grundlag .....	11
Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser .....	13
Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem .....	14
Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis for Midttrafik .....	15

## Ændringsprotokol:

1. juli 2019: Tilføjelse til Bilag 4, p. 8, ændring markeret med gult:  
*Direktionen kan beslutte, at denne godkendelse af store udbetalinger foretages for alle Midttrafiks afdelinger af gruppeleder for økonomi, og i dennes fravær uddelegeres godkendelsen til en af de øvrige budgetansvarlige ledere, eller ansatte med status som chefkonsulent.*  
Godkendt af Jens Erik Sørensen 1. juli 2019, godkendelse er journaliseret på sag nr. 1.1.1 Regnskab 2019
2. Februar 2020: Denne ændring var ikke i overensstemmelse med rammen hoveddokumentet, der blev ajourført på bestyrelsesmødet den 7. februar 2020 med følgende tekst: *Direktøren er ansvarlig for godkendelse af store udbetalinger, og kan uddelegere godkendelsesretten.* Begrundelsen for denne ændring er som det fremgår af sagsfremstillingen, at ansatte i Økonomiafdelingen med status som chefkonsulent kan varetage opgave med godkendelse af store udbetalinger.  
Ovenstående er dermed præciseret til: *Direktionen uddelegerer godkendelsesretten til budgetansvarlige ledere samt ansatte i økonomiafdelingen med status som chefkonsulent, der kan godkende udbetalinger for alle afdelinger i Midttrafik.*
3. Februar 2020: Korrektion til Bilag 4, p. 9 besluttet på bestyrelsesmødet den 7. februar 2020: Det præciseres, at afsnit B4.4 omhandler ledelsestilsyn på forbrug.
4. Februar 2020: Korrektion til Bilag 5, p. 10, besluttet på bestyrelsesmødet den 7. februar 2020: Det præciseres, at ledelsestilsynet omhandler regnskabets tekniske grundlag, og at ledelsestilsyn på afstemninger kan godkendes af Gruppeleder for Økonomi samt koordinator for Regnskabsafdelingen.
5. Oktober 2022: Nuværende formand er tilføjet som underskriver, ledelsesfortegnelse er ajourført og nyt organisationsdiagram er indsat. Desuden er der foretaget sproglige og begrebsmæssige korrektioner.



6. Oktober 2022: Bilag 3, afsnit B3.2: Budgetopfølgning til kommuner er region er ændret fra at være kvartalsvis til at være minimum 2 gang årligt.
7. Oktober 2022: Bilag 4, afsnit B4.2: Ny administrativ proces for registrering af busudgifter i prisme er tilføjet
8. Oktober 2022: Bilag 6: Ny model for afregning af byrdefordeling er tilføjet, og muligheden for asymmetrisk og kvartalsvis opkrævning af aconto-rater til budget 2023 er tilføjet.
9. Oktober 2024, Bilag 1: Diagrammet viser Midttrafiks organisation gældende fra 24. september 2024
10. Oktober 2024, Bilag 2: Tegnings- og delegeringsregler er opdaterede i forhold til organisationens nye titler, og skemaets layout er justeret. Der er ikke ændret på underskriftsretten. Afsnittet "Underskriftsretten kan uddelegeres når..." er slettet.
11. Oktober 2024, Bilag 3: Mindre justeringer i svarende til den aktuelle budgetopfølgingsproces.
12. Oktober 2024, Bilag 4: Tilpasset beskrivelsen efter bilagsflow i nyt økonomisystem, samt mindre sproglige rettelser
13. Oktober 2024, bilag 6: Punktstillingens punkt 2 er slettet, og der laves kun endelig afregning med bestillerne efter bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet. Afsnittet "i relation til budget 2023 er der godkendt mulighed for..." er slettet, da det ikke længere er aktuelt
14. Oktober 2024, bilag 7: tilpasset filhåndtering i nyt økonomisystem.
15. Oktober 2024, alle bilag: gennemskrevet for nye titler i henhold til ny organisation.

## Forord

Midttrafiks bestyrelse har godkendt "Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik" sammen med nærværende bilagssamling, og i den forbindelse er det godkendt, at bilag 1 samt bilagene 3-7 kan vedligeholdes i henhold til udviklingen i administrative retningslinjer eller processer og kan godkendes af direktionen.

Bilag 2 kan kun ændres med bestyrelsens godkendelse.

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 2. november 2018 godkendt, at bilagssamlingen består af nedenstående liste, der ikke kan ændres uden fornyet fremlæggelse af Kasse- og Regnskabsregulativet for bestyrelsen

Bilag 1: Midttrafiks organisation

Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger og øvrige finansfunktioner i relation til regnskabet

Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser

Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem

### **Ikrafttrædelse og opdatering**

Det oprindelige Kasse- og Regnskabsregulativ trådte i kraft den 1. januar 2007.

Regulativet opdateres i det omfang det er nødvendigt som følge af ændret lovgivning eller tilsvarende, og behovet for opdateringer, herunder omfanget af bilagsmateriale, skal vurderes mindst en gang om året.

Nærværende regulativ er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 2. november 2018, opdateret i februar 2020, november 2022 og gennemskrevet i forhold til ny organisation og nyt økonomisystem i oktober 2024.

Lars Berg  
Direktør

Steen Vindum  
Bestyrelsesformand

## Bilag 1: Midttrafiks organisation

Midttrafiks organisation fremgår af nedenstående diagram:



### Ledelsesfortegnelse for Midttrafiks organisation

Direktør: Lars Berg, ansvar overfor bestyrelsen samt ledelse af HR- og Ledelsessekretariatet.

Chefteamet består af:

Lars Berg, direktør

Lone Litvak, afdelingschef for Økonomi, IT & Kontrakter, samt ledelse af økonomiteamet

Henrik Juul Vestergaard, afdelingschef for Planlægning, rådgivning & Flextrafik, samt ledelse af rådgivningsteamet.

Mette Julbo, afdelingschef for Kunder og Marked, samt ledelse af Markedsføring

Team	Teamleder
HR- & Ledelsessekretariatet	Vakant
Regnskab & Afregning	Marianne Berggreen Rasmussen
Kontrakter	Christina Meiner Tästensen

## Kasse- og regnskabsregulativ

IT & Digitalisering	Vakant
Køreplanslægning	Poul Masud
Flextrafik – Bestillingsmodtagelse	Merete Lundgaard Nielsen
Flextrafik – Trafikstyring	Kim Sorgenfri
Kundeservice	Emma Købke Rager
Trafikservice	Martin Boisen Tams
Billetkontrol	Vakant

Opdateret oktober 2024

## Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Ifølge Midttrafiks vedtægter, § 22, stk. 4, tegnes selskabet af bestyrelsens formand, eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

Nedenstående delegering af tegningsretten er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 7. september 2016.

Underskriftsret	Titel
Køb og salg af fast ejendom, optagelse af lån, påtagelse af garantiforpligtelser	Formand eller næstformand sammen med direktøren
Tegningsret Kontrakter over, på eller under 5 mio. kr.	Direktør
Kontrakter på eller under 5 mio. kr.	Direktør sammen med en relevant afdelingschef
Fornyelse af kontrakter der er indgået i samspil med Direktør samt kontrakter på eller under 1 mio. kr.	Afdelingschef i henhold til gældende organisering

Enhver form for uddelegering fritager ikke delegaten fra ansvar.

Teamledere, teamsupervisorer og medarbejdere har ingen underskriftsret.

Bilag 2 om delegeringsregler kan ikke ændres uden bestyrelsen forudgående godkendelse.

Højbjerg den            /            2024

Lars Berg  
Direktør

Steen Vindum  
Bestyrelsesformand

*Nærværende bilag 2 er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på møde den 7. september 2016, og er fremlagt igen den 2. november 2018 i forbindelse med godkendelse af Kasse- og Regnskabsregulativet.*

## Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Midttrafiks økonomiafdeling har ansvaret for budgetopfølgning både eksternt i forhold til kommuner og regionen og internt i relation til budgetansvarlige ledere i administrationen.

### **B3.1 Intern budgetopfølgning vedrørende administrationen**

Økonomiafdelingen laver opfølgning på årets forventede forbrug i administrationen, på baggrund af forbruget i opfølgningsperioden. Opfølgning laves minimum kvartalsvist. Der laves et udtræk til den enkelte budgetansvarlige leder på kontoniveau, og heraf ses dels årets budget, dels akkumuleret forbrug samt forbrugsprocenten. Den budgetansvarlige leder skal herefter angive forventningen til årets samlede forbrug på hver enkelt konto. Svarene fra de enkelte ledere summeres og resultatet for administrationen prognosticeres, idet byrdefordeling af administrationen svarer til budgettet og ikke til det faktiske forbrug.

### **B3.2 Ekstern budgetopfølgning i forhold til kommuner og region**

Midttrafiks økonomiafdeling er ansvarlig for budgetopfølgning overfor kommuner og region minimum 2 gange årligt, hvor der prognosticeres over årets forventede forbrug:

- ✓ Formålet med disse budgetopfølgninger er at prognosticere det forventede regnskab i regnskabsåret og dette sammenholdes med vedtagne budget, samt seneste prognose for forventet regnskab. Rapporten indeholder dels tabel for hele Midttrafik dels for de enkelte kommuner og regionen og ledsages af uddybende forklaringer, hvor det er relevant.

Rapporten med forventet regnskab fremlægges af direktionen til godkendelse ved Midttrafiks bestyrelse, og materialet for den enkelte kommune og regionen er efterfølgende tilgængeligt via Midttrafiks ekstranet.

#### *Den enkelte kommunes eller regionens specifikke forbrug fremgår af bogføringen*

Størsteparten af Midttrafiks forbrug bogføres direkte på konti der via dimensioner i kontoplanen kan henføres til den enkelte kommune eller regionen som er bestiller af den pågældende aktivitet. Øvrige udgifter opgøres i forbindelse med budgetopfølgningen og via fordelingsnøgler beregnes andelen til de respektive kommuner eller regionen, hvorefter der bogføres på fordelingskonti til kommunerne og regionen efter et fastlagt styringsprincip i kontoplanen.

I forbindelse med den formelle budgetopfølgning er det således muligt, via et udtræk af en rapport i økonomisystemet, at dokumentere den enkelte kommunes eller regionens præcise andel af Midttrafiks forbrug. På øvrige tidspunkter af regnskabsåret vil samme rapport kunne vise 90-95 % af byrdefordelte udgifter til kommunerne eller regionen.

## Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

Midttrafik er som § 60-selskab omfattet af lov om offentlige betalinger og modtager og behandler dermed kun fakturaer i OIUBL-format til indlæsning i økonomisystemet. Eneste undtagelse herfra gælder udenlandske leverandører som kan sende faktura pr. mail. Der betales ikke fakturaer via en direkte bankoverførsel.

Bilagsbehandlingen for elektroniske fakturaer i Midttrafik omfatter følgende delprocesser:

- ✓ Indlæsning af modtagne elektroniske fakturaer via NemHandel
- ✓ Varemodtagelse udtrykt ved 1. godkendelse
- ✓ Kontering
- ✓ Godkendelse af store udbetalinger udtrykt ved 2. godkendelse
- ✓ Bogføring i Finans- og Kreditormodul
- ✓ Udbetaling
- ✓ Ledelsestilsyn, kontrol og anvisning

En væsentlig del af Midttrafiks udgifter er baseret på et kontraktligt forhold med omvendt fakturering, hvor udbetalingens størrelse fastsættes på baggrund af et eller flere aktivitetssystemer. Udbetalinger af rejsegaranti og lignende fra Midttrafiks Kundeservice følger samme proces. Bilagsbehandlingen i disse tilfælde omfatter følgende delprocesser:

- ✓ Udtræk fra aktivitetssystem, og oprettelse af finanskladde – enten manuelt eller via snitflade
- ✓ Godkendelse af store udbetalinger, udtrykt ved 2. godkendelse
- ✓ Bogføring i finans- og kreditormodul
- ✓ Udbetaling
- ✓ Ledelsestilsyn, kontrol og anvisning

### B4.1 Behandling af elektroniske fakturaer

Midttrafiks økonomisystem har et registreret hierarki af driftsenheder, som afspejler bogføring på de enkelte driftsområder og aktiviteter. Hver driftsenhed har et eller flere ean-numre, hvortil der kan sendes en elektronisk faktura. Herudover kan større projekter tildeles et ean-nummer af hensyn til et effektivt bilagsflow.

Når der bestilles en vare eller indgås aftale om tjenesteydelser, er det den enkeltes ansvar at sikre, der er oplyst korrekt ean-nummer til sælger.

På den enkelte driftsenhed er der registreret hvilken bruger der er ansvarlig for 1. godkendelse, kontering og 2. godkendelse af fakturaen, og disse registrerede brugere kan få tilsendt en advismail når der er bilag som afventer en handling.

Den bruger, der er registreret som Godkender 1 på driftsenheden er ansvarlig for at sikre varemodtagelsen i økonomisystemet samt eventuelt angive kontering som en kommentar til bilaget. Ved varemodtagelsen godkendes det, at de på fakturaen angivne mængder og priser er i overensstemmelse med den indgåede aftale og svarer til den modtagne vare eller tjenesteydelse. Varemodtagelsen sker således decentralt, og sker formelt ved klik på godkend-knappen.

Økonomisystemet sender advismails til bilagsbehandleren så længe der forekommer bilag til behandling i fakturapuljen.

Godkender 1 kan endvidere påføre en af to mulige kategorier:

- ✓ AFV – anvendes når fakturaen ikke skal gennemløbe bilagsflow frem til udbetaling, eksempelvis ved en uoverensstemmelse med leverandøren om det fakturerede beløb.
- ✓ HJÆLP – anvendes når Godkender 1 er i tvivl om faktura og har brug for hjælp fra Regnskabsteamet

Regnskabsteamet kvalitetssikrer herefter den eventuelt oplyste kontostreng eller påfører selv kontostreng i overensstemmelse med kontoplanens grupperingsstruktur samt momsregler.

Såfremt beløbet til udbetaling overstiger en administrativt fastsat beløbsgrænse for den enkelte driftsenhed i økonomisystemet, skal det godkendes forud for bogføring og udbetaling. Direktionen uddelegerer godkendelsesretten til ansatte i økonomiteamet med ansvar for byrdefordeling, og godkendelsen indgår således som en del af controlling af udgifter på det enkelte aktivitetsområde.

Bogførte bilag opsamles af økonomisystemet på valørdagen og sendes til betaling vil nem-handelssystemet. Der udbetales til de betalingsoplysninger der er fremgået af den elektroniske faktura.

Senest dagen efter betalingen indlæses kvitterings svar automatisk i økonomisystemet, hvoraf det fremgår om betalingen er gennemført.

#### **B4.2 Behandling af bilag som følge af kontraktbaseret omvendt fakturering**

Bilagsbehandling vedrørende den kontraktbaserede omvendte fakturering varetages af dedikerede afregningsmedarbejdere som dels har kendskab til de grundlæggende aktivitetssystemer, dels kender kontraktgrundlaget for afregning på området.

Kontraktbaseret omvendt fakturering finder sted for A-kontrakter på busområdet, samt ved afregning af vognmænd i flextrafikken.

##### *Manuel oprettelse af finanskladde*

På afregningstidspunktet laves et udtræk fra aktivitetssystemet, som kvalitetstjekkes inden indtastning i finanskladde i økonomisystemet. Inden finanskladden sendes i workflow til godkendelse og bogføring afstemmes indtastningen med udtrækket fra aktivitetssystemet. Relevant dokumentation om afregningen vedhæftes til finanskladden.

Når finanskladden godkendes, bogføres bilagene i finans- og kreditormodul. Herefter opsamles bilaget på valørdagen af økonomisystemet og der udbetales til leverandørens nem-konto.

##### *Specifikt for afregning af busområdet*

I forbindelse med afregning på busområdet er der effektueret to semi-automatiske indlæsninger filer til finanskladde vedrørende indtægter hhv. udgifter.

Afregningsfilen vedr. indtægter dannes i excel og er baseret på:

- ✓ udtræk fra Rejsekort A/S vedrørende periodens solgte billetindtægter,
- ✓ udtræk fra Rejsekort A/S vedrørende optankning på rejsekort foretaget ved buschaufføren
- ✓ øvrige indtægter til afregning
- ✓ periodens a conto-indtægter

Når filen er opdateret for afregningsperioden, oversættes det indtastede til koden for indlæsning via snitfladen, og filen indlæses i økonomisystemet via menupunktet Finans>Import/eksport>Import fra eksterne systemer. Den indlæste finanskladde kvalitetssikres og bogføres.



Filen til periodens busudgifter dannes i køreplanssystemet Perdis, hvor periodens afregning udskrives til excel, kvalitetssikres og indlæses via Prismes FIE-funktionalitet. Den indlæste fil kan ikke danne kreditorposter, og der laves en workaround med bogføring på en driftskonto, som derefter tømmes for saldi ved bogføring til de aktuelle kreditorer.

### **B4.3 Behandling af bilag vedrørende Kundeservice udbetaling af rejsegaranti og lignende**

I henhold til Midttrafiks rejseregler træffer Kundeservice afgørelse om udbetaling af rejsegaranti m.m. på baggrund af en henvendelse fra kunden.

Der oprettes finanskladder hvor beløbene til udbetaling indtastes, og såfremt kunden ikke tidligere har modtaget rejsegaranti fra Midttrafik oprettes kunden automatisk i kreditorregisteret efter indtastning af cpr-nummer. Udbetalingen sker til kundens NemKonto, som fastsættes på baggrund af det oplyste cpr-nummer. Bilagsbehandleren har i denne forbindelse ikke direkte adgang til Midttrafiks kreditorregister, herunder registerets tabel for bankkonti.

Der implementeres ultimo 2024 en proces hvor Midttrafiks Journalsystem afleverer filer til indlæsning i Prisme, hvorved arbejdsgangen i Kundeservice effektiviseres da oplysninger om kunde og rejsegaranti kun skal tages i journalsystemet fremfor i både journal- og økonomisystemet.

Finanskladden godkendes af godkender 2 på driftsenheden og bogføres i finans- og kreditor modul, og udbetalingen opsamles automatisk på valørdagen.

De dagligt modtagne kvitteringssvar fra NemHandel angiver om betalingen har kunnet gennemføres, og er dette undtagelsesvist ikke tilfældet kontaktes kunden med en opfordring til at få registreret en NemKonto. Bankkonti vedr. udbetaling til udenlandske kunder registreres efterfølgende af dedikerede medarbejdere i økonomiteamet på kundens kreditor konto i økonomisystemet.

### **B4.4 Ledelsestilsyn på forbrug**

Direktøren har uddelegeret ledelsestilsyn og anvisning af forbrug til Midttrafiks budgetansvarlige ledere. En gang månedligt, dog fælles for månederne juni og juli, udsendes link på mail til økonomisystemets standardrapport "Ledelsestilsyn".

Med udgangspunkt i kontoplanen er hver rapport afgrænset til den enkelte leders ansvarsområde indenfor Midttrafiks drift og administration. Af rapporten fremgår månedens forbrug, 1/12 af årets budget, det samlede forbrug til og med sidste månedsskifte, samt årets godkendte budget.

Den enkelte leder har til opgave at gennemgå forbruget og herunder foretage specifik kontrol af minimum 10 % af bilagene. Når et bilag er kontrolleret, skal det markeres med flueben for gennemført kontrol, hvorefter det fremgår af bilagets historik, at det pr. dato og med brugerID specifikt er kontrolleret via ledelsestilsynet.

Den enkelte leder beskriver herefter med egne ord hvorledes de 10 % af bilagene er udsøgt, der kvitteres med lederens konklusion af det gennemførte ledelsestilsyn og der klikkes på knappen "Anvis rapport", hvorefter en kopi af rapporten med det gennemførte ledelsestilsyn gemmes i økonomisystemet.

## **Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger, de tilhørende ledelsestilsyn heraf samt øvrige finansfunktioner i relation til regnskabets tekniske grundlag**

Midttrafiks økonomiafdeling varetager løbende en kvalitetssikring af det tekniske regnskabsgrundlag via afstemninger, og ledelsestilsynet heraf varetages af afdelingschef for Økonomi, It & Kontrakter samt teamleder for Regnskab & Afregning.

Midttrafiks kontantbeholdninger på Kundecenteret optælles ved afslutning af hver åbningsdag, og der afstemmes og bogføres minimum hver 14. dag, svarende til omsætning for 5-6 åbningsdage.

Der laves ledelsestilsyn for kontantbeholdningerne samtidigt med afstemning og bogføring.

Alle bankkonti i pengeinstitutter afstemmes og bogføres dagligt. For konti i Jyske Bank sker dette via afstemningsmodul i økonomisystemet, idet posteringer fra banken indlæses via batchjob.

En gang månedligt afleveres afstemning for månedens sidste dag til ledelsestilsyn.

Der foretages kvartalsvis afstemning og ledelsestilsyn af saldi i debitorregisteret mod kortfristede tilgodehavender i finansmodulet.

Saldi i kreditormodulet afstemmes med saldo på venteremitteringskontoen en gang månedligt, og afstemningen afleveres til ledelsestilsyn.

Den bogførte løn afstemmes månedligt til lønposter registreret i SD-løn, og mellemregningskonti vedrørende løn registreret på balancekonti afstemmes samtidigt.

I forhold til Midttrafiks aktivitetssystemer afstemmes Midttrafik app, og flextrafik selvbetjening månedsvist. Afstemningen sker mellem aktivitetssystemet og bogført omsætning i økonomisystemet.

Likviditet genereret via rejsekort afstemmes månedligt i henhold til omsætning registreret i Rejsekortsystemets datawarehouse "Infoweb". Afstemningen afleveres til ledelsestilsyn samt til Rejsekort og Rejseplan A/S.

Den kontraktbaserede omvendte fakturering for henholdsvis bus- og flextrafikområdet, afstemmes månedligt mellem aktivitetssystemerne Perdis henholdsvis Websol og bogført afregning i økonomisystemet.

Omsætning på Ungdomskort afstemmes kvartalsvist

Saldi på balancekonti vedrørende kommunernes og regionens finansiering af investering i rejsekortet vurderes kvartalsvist og afstemmes årligt.

Beholdninger af materielle, immaterielle og finansielle anlægsaktiver afstemmes og reguleres en gang årligt.

Balancekonti vedrørende deposita, tjenestemandspensioner, langfristet gæld, hensættelser samt egenkapital afstemmes og vurderes årligt i forbindelse med årsregnskabet.

De operationelle vejledninger til afstemning af Midttrafiks regnskabsposter fremgår af forretningsgangsbeskrivelsen som ajourføres årligt i 3. kvartal.

Der henvises i øvrigt til bilag 8 vedrørende anvendt regnskabspraksis for Midttrafik.

## Kasse- og regnskabsregulativ

Der foretages interne posteringer i relation til byrdefordelingen ved hver rapportering, og samtidigt afstemmes aconto finansiering vedrørende byrdefordelingen. Disse kontrolleres via ledelsestilsyn som del af rapporteringsprocessen.

## **Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser**

I henhold til lov om trafikkselskaber finansieres Midttrafik af indtægter fra passagerer samt bidrag for de deltagende kommuner og regioner. Ingen kommune eller region kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, samt de hertil svarende administrationsudgifter.

Det vedtagne budget for et regnskabsår faktureres med en månedlig andel som a conto-betaling for kommunens eller regionens andel af Midttrafiks ydelser. I forbindelse med årsregnskabet opgøres, via byrdefordelingen, den andel af Midttrafiks ydelser som hver finansierende part har bestilt, og værdien heraf sammenholdes med årets indbetalte a conto-beløb. Bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet godkender samtidigt årets byrdefordeling til endelig afregning med kommuner og region.

I praksis følges nedenstående plan:

- ✓ I perioden januar-december faktureres det månedlige a conto-beløb
- ✓ Bestyrelsen godkender årsregnskabet på møde i 2. kvartal i efterfølgende regnskabsår. Endelig byrdefordeling og beløb til afregning som følge heraf fremgår af materiale til årsregnskabet
- ✓ Der sendes besked til de enkelte kommuner og regionen vedrørende endelig afregning af byrdefordelingen, og er der tale om et mindreforbrug, eks. ved ikke-realiserede projekter, kan kommunen eller regionen anmode om, at beløbet forbliver registreret i Midttrafiks regnskab som alternativ til en udbetaling.
- ✓ Såfremt der er tale om et merforbrug oprettes der umiddelbart efter godkendelse af årsregnskabet en engangsafregning i Midttrafiks faktureringsmodul, således der dannes en automatisk opkrævning som udsendes med næstfølgende a conto-opkrævning.

Modellen har en direkte indflydelse på Midttrafiks likviditet, og såfremt der akkumuleres likviditet i regnskabsåret som følge af kommunernes og regionens mindreforbrug, skal de overskydende midler placeres i henhold til Midttrafiks finanspolitik.

## **Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem**

Midttrafik modtager dagligt filer til import i økonomisystemet. Flere af disse filer indeholder personoplysninger, herunder cpr-nummer.

Filerne indlæses fra specifikke mapper på SFTP-server, hvorefter de slettes fra serveren. Indlæste filer kan herefter kun fremfindes via økonomisystemets forsendelsescenter,

Når en fil er indlæst i Midttrafiks økonomisystem, er data fra filen blevet til bogført regnskabsmateriale og oplysninger kan herefter findes ved opslag i økonomisystemet. Det kan dog forekomme, at originalfilen skal gennemgås, og derfor opbevares importfiler som minimum til årsregnskabet er godkendt af bestyrelsen. Filerne skal herefter håndteres i henhold til regler for persondata i økonomisystemet.

## Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis for Midttrafik

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

### *Udgiftsbaseret resultatopgørelse*

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

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

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, er registreret 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. 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. Undtagelsen herfra er Bus-Light løsningen der er vurderet til at have en brugstid på 3 år.

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

### *Tilgodehavender*

Tilgodehavender indregnes til nominal 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. Efterregulering af byrdefordeling indregnes dog som et omsætningsaktiv.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af den lovpligtige regulering i pensionsforpligtelsen. Tilgodehavendet nedbringes over en 3-årig periode fra 2023 og frem.

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

### *Periodeafgrænsningsposter*

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

### *Pensionsforpligtelser*

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % byrdefordelles fra 2022 ved ejerkredsen.

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår opgjort ved en aktuarberegning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

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

### *Indefrosne feriemidler*

Som følge af den nye ferielov skal optjente midler i ferieåret fra 1. september 2019 til 31. august 2020 enten indbetales til den fælles feriefond eller optages på balancen som langfristet gæld. Midttrafik har registreret de optjente midler som langfristet gæld og vurderer årligt om denne praksis skal fortsættes eller om midlerne skal indbetales. Hensættelsen indekseres årligt i forhold til den udmeldte procentsats. Midttrafik indbetaler årligt indefrosne feriemidler for ansatte der har nået pensionsalderen.

### *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 nettorealiseringsværdien.

### *Kortfristede gældsforpligtelser*

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

### *AarBus*

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af Trafikselskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal AarBus udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Selskabet skal således være organisatorisk, budget og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik, hvor direktøren for AarBus dog refererer til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår AarBus principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af selskabet 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 AarBus. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab.

AarBus har egen bogføring og aflægges et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis selskabets resultatområde nedlægges, skal restværdien af selskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er drift og balance for AarBus ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab, men oplyses som en note.



IDÉOPLÆG - VISION FOR ODDER STATION

# MOBILITETSHUB ODDER

FÆLLES OM FREMTIDENS  
MOBILITET





SØREN NYMARKSVEJ 3  
8270 HØJBJERG

IDÉOPLÆG VEDR.  
VISION FOR ODDER STATION  
OKTOBER 2024

UDARBEJDET I SAMARBEJDE MED:



KØBENHAVN:  
URBAN CREATORS  
NORDRE TOLDBOD 27  
1259 KØBENHAVN  
DANMARK

AALBORG:  
URBAN CREATORS  
STRANDVEJEN 9, 1  
9000 AALBORG  
DANMARK

# INDHOLD

<b>1/</b>	<b>Introduktion</b>	<b>3</b>
<b>2/</b>	<b>Midtjyske Mobilitetshub</b>	<b>4</b>
	<b>Odder Station - Den bynære fordelingsknode</b>	<b>8</b>
<b>3/</b>	<b>Vision for Mobilitetshub Odder</b>	<b>10</b>
<b>4/</b>	<b>Fra station til hub - hvad skal der til?</b>	<b>12</b>
	<b>Odder Station og busterminal i dag</b>	<b>14</b>
	<b>Udfordringer vendes til potentialer</b>	<b>16</b>
<b>5/</b>	<b>Idéer til Mobilitetshub Odder</b>	<b>17</b>
	<b>Destination Odder</b>	<b>18</b>
	<b>Den røde løber</b>	<b>19</b>
	<b>Fordelingsknuden</b>	<b>20</b>
	<b>Mobilitetshub Odder - den bynære fordelings-</b>	<b>21</b>
<b>6/</b>	<b>knude</b>	
	<b>Rude Havvej - Parker og rejs anlæg</b>	<b>22</b>
<b>7/</b>	<b>Indretning af et parker og rejs anlæg</b>	<b>24</b>
	<b>Rude Havvej - parker og rejs anlæg</b>	<b>25</b>
	<b>Eksempel fra England - Stourton Park</b>	<b>26</b>

# 1/ INTRODUKTION

**Midttrafik har, med input fra lokale aktører, Aarhus Letbane og Odder Kommune, udarbejdet dette idékatalog i ønsket om at etablere en mobilitetshub, der samler Odder Busterminal og Station. Et greb der skal gøre knudepunktet til et mere attraktivt sted, der kan give borgere og passagerer en bedre oplevelse af stedet og den kollektive trafik. Målet er at flere skal rejse bæredygtigt og at stationen skal spille en positiv rolle i byen.**

## FÆLLES OM FREMTIDENS MOBILITETSHUB

Sammen med lokale interessenter, interesseorganisationer, passagerer og Odder Kommune har Midttrafik udviklet en fælles vision for Mobilitetshub Odder. Visionen tager afsæt i stationens historie samt i ønsket om en grønnere fremtid. Som grundlag for udgivelsen har Midttrafik, afholdt to workshops med inddragelse af relevante interessenter, herunder Odder Kommunevikling, Aarhus Letbane, Region Midtjylland og repræsentanter fra Ældrerådet, Cyklistforbundet, Handelsstandsforeningen, Passagerrådet, Dansk Handicap samt unge repræsentanter fra byens uddannelsessteder. I fællesskab er der skabt en fælles visionsfortælling om stedet ved at sætte ord og billeder på fremtidens Mobilitetshub Odder. Deltagerne så mange potentialer for at bygge videre på trafikterminalen og havde mange idéer til både indretning og inddragelse af lokale drivkræfter i udviklingen.

## EN HUB - TO LOKATIONER

Odder by betjenes af to stationer, som i fremtiden med fordel kan dele de forskellige kundegrupper. Odder St. ligger centralt i byen og kan med fordel betjene rejsende i og fra Odder by. Mens Rude Havvej ligger længere ude og med fordel kan betjene oplandets pendlere som primært ankommer i bil. På den nuværende Odder Station her dele af stationsområdet tidligere fungeret som depot for tog og siden letbane, hvilket har båndlagt store arealer til spor og bygninger. Det er planen at denne funktion i fremtiden flyttes til stationen på Rude Havvej. Samtidig er det planen at frekvensen på strækningen til Odder øges til kvartersdrift og derfor etableres der i samme ombæring krydsningsmulighed på sporet ved Rude Havvej.

Ændringen frigiver store arealer centralt i Odder til en endnu bedre og tættere by. Derfor bygger idékataloget på den grundlæggende idé at Odder Stationen her have fokus på rejsende der ankommer til fods, på cykel eller med kollektiv trafik. Rude Havvej Station har mere plads omkring sig og rummer dermed også arealer til Parker og Rejs så de mange bilister på Århusvej får mulighed for at stille bilen og komme let til Aarhus. Med denne fordeling opnår man en lang bedre mulighed for at imødekomme de forskelligartede behov hos kunderne og lokalområdet mere optimalt.

Da Mobilitetshub Odder derved bygger på udviklingen af to lokationer indeholder dette idékatalog byd på indretningen af begge steder. Dog med størst fokus på det lokationen Odder Station.

## ET STED I UDVIKLING

Odder Station er under udvikling. Alene i 2024 skal der bl.a. etableres nyere og mere moderne cykelparkeeringsfaciliteter samt offentligt toilet på stationsområdet. Samtidig varmer Odder Kommune op til at lægge udarbejde områdeplaner for de arealer der omkranser stationsområdet. Katalogets idéer er således ikke en færdig plan for området, men har til formål at hjælpe

Odder Kommune med at indtænke stationsområdet i den kommende planlægning af de kommunale arealer der frigives ved Letbanens ibrugtagning af det nye udvidede Rude Havvej stop.

Samarbejdet omkring idékataloget bevirker at der nu er etableret en fælles forståelse af stedet som kan danne platform for konkrete kommende forbedringer og det sikres, at de enkelte investeringer i området trækker i samme retning.



Deltagernes idéer ses illustreret med ord og billeder, herunder deres udvalgte inspirationsfotos samt overskrifter og ord på 'Det unikke ved Odder Busterminal og Station'.

## 2/ HVAD ER EN MOBILITETSHUB?

En mobilitetshub gør det nemt for brugerne at kombinere den kollektive trafik med andre transportformer, fordi det hele er samlet ét sted. Udover at være et trafikalt knudepunkt med en god regional opkobling, så er en mobilitetshub også et mødested. Her kan der være forskellige servicetilbud fx cykelværksted, pakkeboks, café, kaffevogn, den lokale fiskebil, kiosk eller detailhandel. Men også andre tilbud som understøtter det midlertidige møde mellem mennesker kan tilknyttes mobilitetshuben. Eksempelvis legeredskaber, kunstinstallationer eller udendørsfitness. Tiltag, der alle inviterer, til korte ophold eller en uforpligtende snak og styrker det lokale fællesskab.

Til en mobilitetshub knyttes også forskellige øvrige transportmidler eksempelvis løbehjul, delecykler og delebiler, udlejningskøretøjer m.v. Men det vil være konteksten omkring det enkelte mobilitetshub der afgør, hvilke mobilitetsformer der giver mening de enkelte steder.

En mobilitetshub er tilgængeligt for alle, og wayfinding guider brugeren let rundt. Designet af en mobilitetshub har flere genkendelige elementer, der gør rejsen tryk og komfortabel, fx læskærme, bænke, tavler med rejseinformation, belysning etc. Men der er også en række elementer, der er unikke for hver hub og kommunikerer stedets identitet og særegne potentialer. På mobilitetshubben skabes lette overgange mellem transportmidler, så skift i den kollektive trafik eller mellem private og offentlige transportmidler forløber så trygt og let som muligt.

—> **Formålet med at investere i mobilitetshubs er at gøre den kollektive trafik attraktiv for flere, fremme brugervenlighed og bæredygtige transportformer samt skabe merværdi i lokalområdet. Mobilitetshub Odder inviterer nye kunder ind i den kollektive trafik på en tryk måde.**



## MOBILITETHUBBENS VIGTIGE ZONER

Mobilitethubben kan inddeles i zoner, som er særlig afgørende placeringer for hubbens funktionalitet. Zonerne er målrettet til passagerens behov på netop den del af området. Zonerne kaldes skiftezone, informationszone, pausezone og parkeringszone. Ved systematisk at arbejde med funktionaliteten af disse zoner, sikres det, at hubbens funktionalitet tilbyder de nødvendige faciliteter for at opnå en attraktiv rejseoplevelse for rejsende og øvrige brugere af stedet.

### SKIFTEZONEN

I skiftezone arbejdes der med at skabe den gode trygge skiftesituation. Her udstyres kunderne med overblik

gennem klare instruktioner og rejseinformation.

### INFORMATIONSZONEN

Informationszone hjælper kunderne til at forstå, hvad hubben kan tilbyde, hvordan man rejser i med den kollektive trafik, hvad lokalområdet har at byde på, og ikke mindst, hvor de kan få hjælp.

### PAUSEZONEN

Pausezone tilbyder kunderne et sted at trække sig tilbage og slappe af. Her arbejdes med tiltag, som kan forsøge oplevelsen af rejsen. Eksempelvis gode opholdsforhold både, når det er solrigt eller regnvejr. Eller muligheden for at tilbyde kunderne en kop kaffe og et

blad at kigge i til rejsen videre.

### PARKERINGSZONEN

I parkeringszone arbejdes med skiftet mellem offentlige-, dele- og private transportmidler. Fokus rettes mod at tilknytte et passende udbud af forskellige transportmuligheder og -løsninger samt sikre gode parkeringsforhold for disse.



SKIFTEZONEN



INFORMATIONSZONEN



PAUSEZONEN



PARKERINGSZONEN

## EKSEMPLER PÅ ETABLEREDE MOBILITETSHUBS



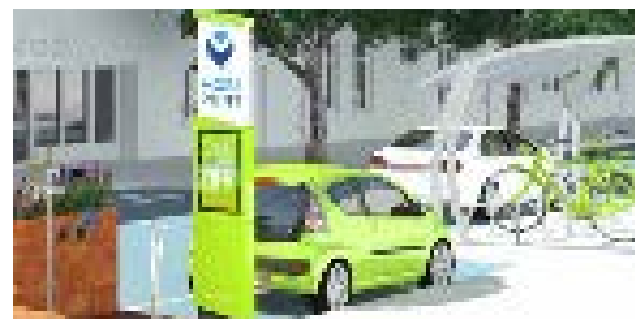
Vellinge (ca. 6.800 indb.), Sverige: Design og kvalitet i skiftet: Opvarmede ventefaciliteter, wi-fi, toiletter og café, medfører liv og synlighed, som har vendt stedet fra et utrygt til et trygt sted at opholde sig.



Gieten (ca. 5.000 indb.), Holland: Funktioner der gør ventetid til kvalitetstid og understøtter lokale behov. Mobilitetsknudepunktet har funktioner, som de lokale drager fordel af, fx udendørs fitnessudstyr og muligheden for at besøge en kiosk ud på aftenen. Eksemplet er en del af Reis via hub-konceptet med knap 60 knudepunkter.



Siddeburen (ca. 3.000 indb.), Holland: Synergi med mobilitetshub og bylivsskabende funktioner. Omdannelse af kirke til et multifunktionelt center, der ikke kun varetages af kirken, men kombineres med flere borgerrettede funktioner. En mobilitetshub med busstoppested blev etableret i tæt samarbejde med initiativgruppen bag centeret.



Mobipunkter tilbyder delemobilitet fx delecycler, løbehjul, delebiler mm og etableres i sammenhæng med den kollektive transport. Mobipunkterne fremmer delemobilitet ved at være synlige, bekvemmelige og let tilgængelige. De findes bl.a. i Bergen, Bremen, Helsingborg, Edinburgh, Delft, Ghent, Kortrijk og Leeds.

# ODDER STATION - DEN BYNÆRE FORDELINGSKNUDE







MOBILITETSHUB  
ODDER  
INFORMATION



# 3/ VISION FOR MOBILITETSHUB ODDER



## SAMMEN MØDES VI OM FREMTIDENS MOBILITET

"Som turist bliver man taget godt imod – det er let at se, hvor bymidten er. Det var let at få information om, hvad der sker i byen netop i dag, hvor vi er her"  
– Turist

"Som kørestolsbruger værdsætter jeg at det er så nemt at komme rundt på hubben."  
– Passager

"Det er dejligt, at ungerne kan strække benene og kravle lidt rundt på den flotte lille legeplads i ventetiden mellem bus og tog"  
– småbørnsfar og pendler

"Jeg er glad for let og tydelig information på tavler ude som inde. Ændringer i dagens trafik aflæses nemt. Jeg kan vente ly for al slags vejr. Måske er der en ledig siddeplads – ved forsinkelser"  
– Pendler

I det rustikke kulturmiljø omkring Odder Station opstår Mobilitetshubben som byens samlende, moderne, trygge og kreative mødested og udstillingsrum. Hubben gør det let at vælge grønne mobilitetsformer til. De omgivende byrum og forbindelser, tilbyder interessante oplevelser til store og små. Det viser vejen til byens attraktioner og destinationer.

Her rulles den røde løber ud og skaber ét samlet knudepunkt, der forbinder dig til Odder by og det østjyske opland. Her samles forskellige transportformer og det er nemt at finde din næste destination – uanset om du skal skifte fra én transportform til en anden, eller om du skal udforske bylivet i Odder.

Mobilitetshub Odder er mere end bare et stop på rejsen. Det er et område med sjæl, hvor ventetid og kvalitetstid også bliver til oplevelsestid, sansetid og kaffetid. På Odder Station mødes mennesker på tværs af generationer, interesser og kulturer og kommer let videre til deres bestemmelsessted.

Samtidig skaber Parkér og rejs anlægget ved Rude Havvej nyt liv i området og sikrer gode og nemme skift til Letbanen.

"Det er blevet mere behageligt at være på stationen, de nye områder med bænke fungerer godt."  
– Ung passager

"Jeg synes stationen er blevet rigtig fin den nye forbindelse mod VitaPark fungerer rigtig godt"  
– Pendler

"Jeg er blevet rigtig glad for det nye parkér og rejs anlæg ved Rude Havvej. Der er altid en ledig parkeringsplads og det er bare så nemt lige at hoppe på letbanen mod Aarhus"  
– Passager

"Jeg kommer som turist fra Holland og skal ud og vandre på Fjordminoen. På stationen fandt jeg let den information, som jeg søgte. Her var fx en oversigt over anbefalede vandreruter, cykelruter og seværdigheder i området"  
– Turist

"Det er dejligt at komme på stationen. Der er liv og man får en god kop kaffe i Pakhuset"  
– Borger

"Det er dejligt, at passagererne selv kan orientere sig i køreplanerne. Før spurgte de ofte til andre busruter. Jeg har også fået tørre og glade passagerer når de kommer ind i bussen"  
– Buschauffør



# 4/ FRA STATION TIL MOBILITETSHUB

## HVAD SKAL DER TIL?

Odder Station ligger centralt i Odder By og danner i dag rammen om de rejsendes møde med tre kollektive transportformer: Bus-, tog- og flextrafik. Det er netop skiftet til og fra den kollektive trafik samt forbindelsen til byen, der arbejdes særligt med i overgangen fra station til mobilitetshub.

### ET GODT FUNDAMENT

Styrken ved Odder Station er, at placeringen af busterminal, letbanestation og flexknodepunkt gør det at finde rundt og letter skiftet mellem de forskellige former i den kollektive trafik. Parkeringsfaciliteter til både cykel og bil ligger også i umiddelbar nærhed og denne kompakte indretning er en fordel, fordi det også er nemt at skifte til og fra de private transportmidler.

Stationsområdet har mange daglige brugere. Der var således i gennemsnit godt 2.190 rejsende pr. hverdag på busterminalen og letbanestationen i 2023. Stationsområdet ligger også godt centralt midt i det historiske og rustikke bymiljø.

### NYE TIDER OG POTENTIALER DER STYRKER MOBILITETSHUBBEN

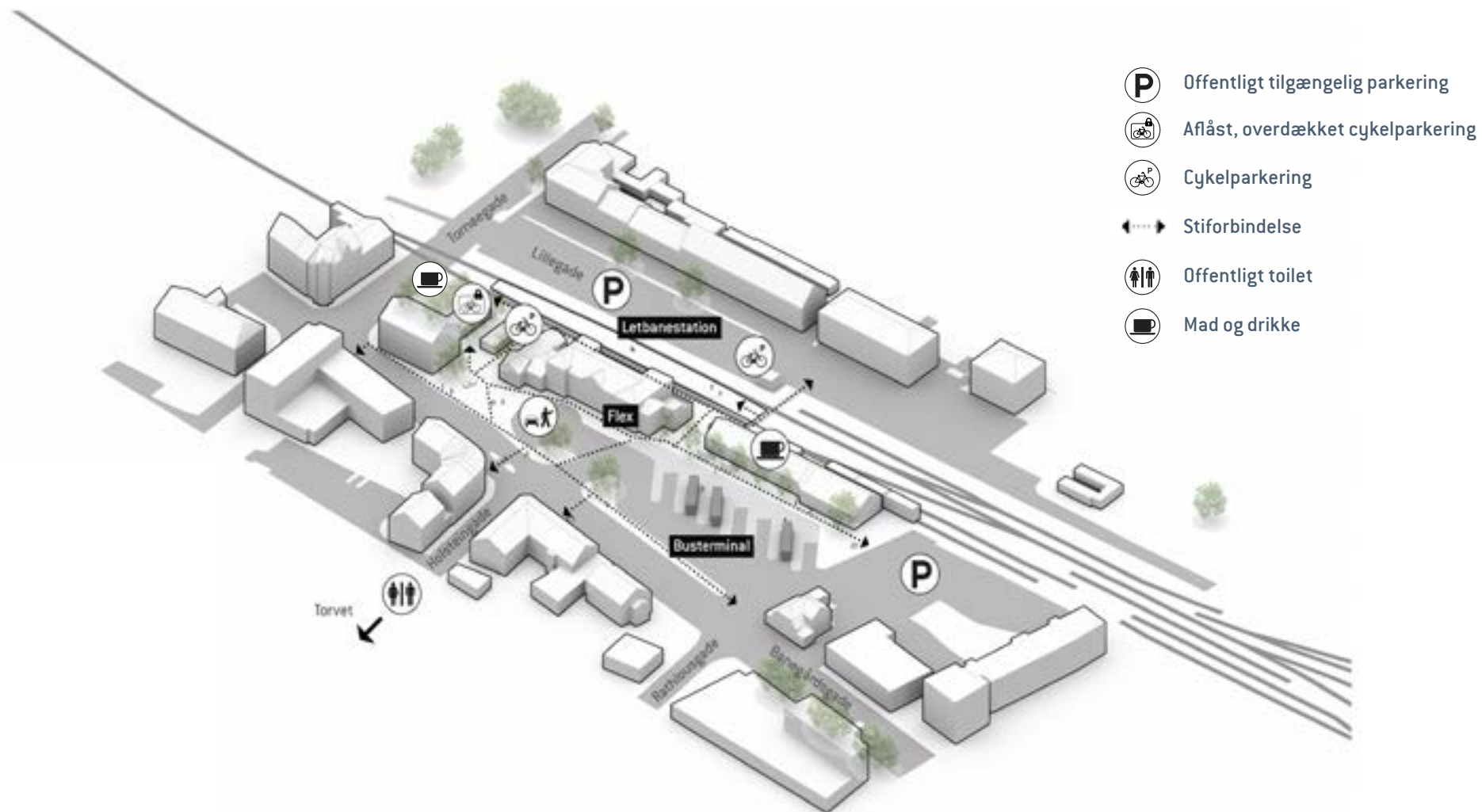
Takt med at mageskiftet mellem Aarhus Letbane og Odder Kommune falder på plads frigives arealerne der omkranser Stationen og Busterminalen. Det rustikke kulturmiljø omkring Remisen og banearalerne skal derfor have en ny funktion. Området har potentiale for at blive et nyt spændende åndehul i byen lige op ad mobilitetshubben.

De to lokationer i Odder Mobilitetshub hhv, Odder Station og Busterminal og Letbanestoppet ved Rude Havvej skal hjælpe forskellige typer kunder. På Odder Station handler det bl.a. om at sikre, at faciliteterne til cykelparkering er tidsvarende og tilpasses efterspørgsel og behov hos brugerne, så kombinationsrejser også i fremtiden vil være et tilvalg hos brugerne af stedet. Mens der ved Rude Havvej arbejdes med at sikre det gode skift mellem bil og Letbane.

Begge steder skal de ventefaciliteterne styrkes for at skabe mere kvalitet i skiftet, så passagererne oplever den samlede rejsetid mere positivt.

Kortet viser den kollektive trafik i Østjylland, herunder busruter, jernbane, letbane, lufthavne og stationer.

## ODDER STATION OG BUSTERMINAL OG STATION I DAG



## ODDER STATION OG BUSTERMINAL I DAG

### BETJENING AF ODDER STATION OG BUSTERMINAL

Inddragelsesprocessen har primært været fokuseret på lokationen Odder Station og Busterminal og viste, at det er vigtigt at knytte en fremtidig central mobilitetshub tæt til byens identitet. Det var et ønske at hubben skal koble det historiske banegårdsmiljø med Odders øvrige byliv. Deltagerne gav udtryk for et udnyttet potentiale både i den centrale placering, Pakhuset og i de kommende frigivne rammer omkring stationsbygningen. Der var også et generelt ønske om, at udearealerne bearbejdes med et højt æstetisk niveau, så resten af banegårdsområdet opnår samme standard som Pakhusets fine itandsættelse.

### STEDET I UDVIKLING

Busterminal og station ligger side om side helt centralt placeret i Odder by - med gangafstand til bymidten, iværksætttermiljøerne i Vita Park og den nyetablerede Folkepark ved Odder Rådhus.

Busterminalen er fra 2003, mens banegårdsbygningerne er fra 1883 og i privat eje. I de gamle pakhusbygninger er der indrettet kulturhus med fordragssal og café, mens den gamle stationsbygning i dag er indrettet med værtshus, dyrelægepraksis, ejendomsmægler og turistinformation. Ud mod stationsforpladsen langs banegårdsgade findes en række mindre erhversvirksomheder med bl.a. blomsterbutik, frisør o.lign. Mod letbaneperronen langs Lillegade findes bagved parkeringsarealet, fine velholdte facader fra det tidlige



Forbindelsesvejen mellem busterminalen og letbaneperronen løber mellem de historiske banegårdsbygninger og er indrettet med affaldscontainere og cykelparkering.



Dedikeret areal med både overdækket og aflåst cykelparkering er placeret i den nordlige ende af området.



Adgangsvejene til stationsområdet er generelt smalle og fremstår nedslidte her vises adgangsvej fra Banegårdsgade..



Busterminalens opholdsareal er en smal stribе med læhus og allétræer.



Letbaneperronen, der også forbinder P-pladser på Lillegade med busterminalen og Banegårdsgade via smal sporovergang for enden.



En madvogn er placeret på bagsiden af cykelparkeringen mod Tornøgade. Her kan købes mad og drikke to go.



Det historiske pakhus er indrettet som kulturhus med fordragssal og café som tilbyder mad og drikke i dagtimerne mellem kl. 10-15.



Den historiske togperron. Som i dag er uden funktion, da der ikke er adgang til letbanetoget fra denne perron.



Flexknodepunktet tilknyttet plustur, og er placeret på forpladsen foran den gamle banegårdsbygning, med en bænk langs muren.

1900-tallet som vidner om byens udvikling og rødder.

Stationens centrale placering bevirker at området er godt forbundet med den omgivende by. Dog kunne forbindelsen mellem stationen og Lillegade med fordel styrkes.

Der er potentiale for at styrke forbindelsen mellem terminalen og gågaden i bymidten. Dette kan skabes med øget wayfinding, fx gennemgående belægning, skiltning, belysning, begrønning eller andet byrumsinventar.

Der er desuden behov for et generelt løft af serviceoplysninger, rejseinformation og information til byens besøgende.

Flere interessenter oplyste i inddragelsesprocessen, at der opleves en utryghed i de mørke timer. Denne utryghed betyder, at man helst bevæger sig uden om området, når det er mørkt. De pegede bl.a. på at det skyldes utilstrækkelig belysning på hele området, hvor skygger og ikke oplyste afkroge på terminalområdet giver et dårligt overblik.

### PAUSEZONEN PÅ ODDER STATION OG BUSTERMINAL

De historiske banegårdsbygninger på området er velholdte og i pæn stand. Men inventaret på letbaneperon og busterminal fremstår nedslidt, hærværksramt og underdimensioneret i kapacitet. Der er flere muligheder for ophold - i Pakhuscaféen, på bænke og i læhuse på busterminalen eller letbaneperonen. Der opleves dog manglende kapacitet i ventefaciliteterne både på busterminalen og letbaneperonen. Ventearealet på busterminalen er meget smalt og fungerer både som vente- og gennemgangsareal. Dette bevirker at kunderne føler sig klemt og ofte oplever ikke at kunne komme i ly for vind og regn. Det samme gør sig gældende ved flexknudepunktet, da der her kun er en bænk tilknyttet. Der er ikke toiletfaciliteter i forbindelse med stationsområdet. Det nærmeste offentlige WC findes på byens torv ca. 200m fra stationen.

Det anbefales bl.a. at madvognen som idag står meget gemt på bagsiden af cykelparkeringsarealet får ny placering og flyttes til stationsforpladsen. Herved får den større eksponering og kan betjene brugerne af stationsområdet i ydertimerne.

Der kan også med fordel arbejdes med legende elementer så som kravle redskaber el. lign. som styrke tilknytningen til lokalområdet.

### PARKERINGSZONEN

Stationsområdet tilbyder parkeringsfaciliteter til både bil og cykler. Stedets cykelparkering har god placering og ligger i god nærhed til busterminal og station, dog uden at have visuel kontakt til busterminalen. Der tilbydes både åben og aflåst overdækket cykelparkering og særligt den åbne del af anlægget, har nået kapacitetsgrænsen. Parkeringsanlægget fremstår neslidt. Den aflåste cykelparkering, kan ikke anvendes uden brugeroprettelse - og er dermed ikke lettilgængelig for éngangsbrugeren.

Det anbefales at parkeringspladsen på Lillegade indrettes med optegnede p-båse således at der kapaciteten af



Billede af Odder Station fra 1924, længe for busterminalen blev bygget.

området kan udnyttes mere optimalt.

### SKIFTEZONEN

Odder Station og Busterminal er et velfungerende kollektivt trafikknudepunkt, der betjener et større opland i Øststjylland.

Knudepunktet tilbyder forbindelser til Aarhus med Letbanen og regional bus nr. 100. Derudover er knudepunktet betjent af 4 bybusser, yderligere 3 regionale ruter samt 9 lokalruter. Den største rejsestrøm er mellem Aarhus og Odder, men Odder er også et vigtigt knudepunkt for rejsende til Tunø og Samsø.

Terminalen binder også flextrafik sammen med den øvrige kollektive trafik og fungerer som knudepunkt for både flextur og plustur.

De rejsende kan med fordel hjælpes til bedre skift ved oprettelsen af et kys-og-kør-område samt forbedret vejledende belægning, et fuldendt ledelinjesystem, velplacerede informationskærme og mere skiltning.

### INFORMATIONSZONEN

I dag tilbydes de rejsende information på forskellige placeringer på terminalen, men informationen er meget sparsom og svær at få øje på. Der kan med fordel arbejdes med information om billettering, turistinformation, wayfinding samt nyheder og begivenheder fra lokalområdet ligeledes hjælpe de rejsende gennem en bedre oplevelse af stedet.

Det anbefales at der oprettes en egentlig informationszone på den centrale placering mellem letbaneperronen og busterminalen.

# UDFORDRINGER VENDES TIL POTENTIALER

Her ses interessenternes input til, hvilke udfordringer, de ser i området idag, og hvilke potentialer de ser for at styrke området i fremtiden.

## Kontekst og rum:

- Bagsidestemning på den historiske togperon
- Bagsidestemning i passagen mellem letbaneperon og busterminal
- Trist grusparkering ved busterminalen
- Mangler generel forskønnelse

## Tilgængelighed og orienterbarhed:

- Mangler belysning
- Nedslidt og overfyldt cykelparkering
- Trist og nedslidt ankomstvej fra Banegårdsgade
- Mangler parkeringsmuligheder til ladcykel
- Mangler parkeringsmuligheder med ekstra sikker aflåsningsmulighed
- Mangler wayfinding - til byen, destinationer og funktioner
- Belægningen på stationsområdet er ujævn og nedslidt
- Passagen mellem Lillegade og Banegårdsgade er smal og usynlig
- Ikke intuitiv indretning af letbaneperon som udelukker indstigning fra den historiske peron
- Ufuldendt ledelsystem til synshandicappede

## Tryghed og ventetid:

- Mere læ og flere ventepladser – der er ikke plads nok alle
- Mangler personlig kontakt og opsyn med stationsområdet
- Der sker hærværk på parkerede cykler og læskærmene
- Man går undgår stationen og busterminalen, når det er mørkt



## Kontekst og rum:

- Tilknytte funktioner, der åbner op
- Skabe attraktion der tiltrækker lokale til området
- Skabe mere kunst og udsmykning i byrummet
- Mere grønt

## Tilgængelighed og orienterbarhed:

- Forbedret overgang mellem stationsområde og Lillegade
- Ingen er i tvivl om, hvor man er og hvordan man kommer ind i letbanetoget
- Fuldende ledelsystem og etablere inforskærme der kan læse højt
- Etablere et kys og kørsområde
- Vejvisning, fx 'Denne vej til hande!sgaden'
- Tilknytte delemobilitet
- Skabe god wayfinding på stationsområdet samt ud i Odder by.
- Øge kvalitet og kapacitet i cykelparkering
- Engelsksproget information, og evt. tysk
- Ny belægning på busterminalen
- rejse- og serviceinformation på central på central placering
- Vejvisere flere steder med kort, så det også kan forstås uden at kunne

## læse

- lette orienteringen på busterminalen så det bliver nemmere at finde den rigtige bus bl.a. ruteskiltning, køreplaner og nummering på busholdepladser mv.

## Tryghed og ventetid:

- Bedre udnyttelse af den historiske peron fx med opholdsmuligheder langs stationens facade
- Udvide venteareal på busterminal
- Forbedre ventefaciliteter på letbaneperon
- Skabe bedre muligheder for ophold i al slagsvejr med solbænke og læhuse.
- Mulighed for opladning af mobiltelefon
- Mulighed for pladning af elbil og elcykel
- Aflåst el-/ladcykelparkering evt. med ladefunktion
- Trækkei handelsstandsforeningens gadeudsmykning med op til station og ud på peron- og busterminal
- Sætte madvogn mere i spil med ny placering på forpladsen.



# 5/ IDEER TIL MOBILITETSHUB ODDER

## 3 TEMAER FOR UDVIKLINGEN

Baseret på input fra inddragelsesprocessen er der udpeget tre overordnede temaer for udvikling af Mobilitetshub Odder:



### DESTINATION ODDER

I temaet 'Destination Odder' er der fokus på at forsætte fortællingen om den hverdag, sjæl og mangfoldighed, som gennem generationer, har udspillet sig omkring stationsbygningen - og som har haft betydning for en bred brugergruppe, og for flere generationer. De historiske rammer skal udvikles til et socialt samlingspunkt og pauserum, indrettet med faciliteter til alle aldre og med unikke attraktioner, hvor mennesker kan mødes på tværs af generationer, interesser og kulturer.

Vi vil derfor se en udvikling:

- fra terminal til mødested
- fra transitrum til inkluderende, levende byrum

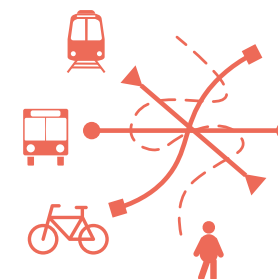


### DEN RØDE LØBER

I temaet 'den røde løber' er fokus på at styrke sammenhængskraften ved at skabe nye forbindelser på tværs af banearealet og særligt mellem, i og gennem mobilitetshubben. Her skabes et naturligt informationspunkt, hvor rejsende og lokale kan søge information omkring den kollektive trafik eller events i Odder og omegn. Stationsområdet indrettes med høj tilgængelighed for gående og cyklister, med et højt informationsniveau, som også giver forsmag på Odders dynamiske kunst- og kulturliv.

Vi vil derfor se en udvikling:

- fra busterminal og letbane stop til et integreret hub i bymidten
- fra generisk rejserum til kulturelt udstillingsrum



### FORDELINGSKNUDEN

I temaet 'fordelingsknuden' er fokus rettet mod at gøre den kollektive transport mere inviterende og synliggøre, at man netop i dette knudepunkt er koblet op til hele regionen. Stedet skal fremtidssikres og nye forbindelser ind til stationsområdet og til den kollektive trafik skabes, ved bl.a. at tilbyde flere grønne transportløsninger og høj kvalitet i skiftet mellem transportmidler og i ventetiden på busterminal, flexknudepunkt og station. Bl.a. gennem koncentration af funktionerne i hubben.

Vi vil derfor se en udvikling:

- fra individuel transport til kollektiv transport
- fra ventetid til kvalitetstid

# DESTINATION ODDER

Forskellige byrum for alle generationer etableres på centrale placeringer på stationsområdet som samlingspunkt mellem busterminal, flexknudepunkt og station. Her skabes mulighed for at uformelle møder mellem mennesker naturligt kan opstå. Der arbejdes med skabe attraktioner som både rejsende og lokale kan samles om. Placeringen af disse byrum koncentrereres om stationsforpladsen strækker sig over til letbanestationen.

Der indrettes med flere opholdsmuligheder, hvor der naturligt er læ, eller hvor det vil være behageligt at opholde sig under ventetid. Bl.a. indrettes nyt opholdsareal foran banegårdsbygningen mod stationsforpladsen

Mødestedet tilbyder information, tilgængelighed og komfort for alle generationer. Her indrettes til ophold med inventar, der både kan sidde komfortabelt på, leges på, kan hænges ud på, tilbyder overblik fra flere sider - og måske endda kan bruges som scene ved et kulturelt indslag.

Indretningen tager afsæt i stationens sjæl og historie med fx genbrug af elementer, der afspejler stedets historik som hjemsted for bl.a. Odder Grisen. Byens præg sættes på mødestedet med dynamisk kunst, som kan blive samtalestartere i mødet mellem fremmede.

## EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Multifunktionelt byrumsinventar, fx som understøttes af madvognens nærvær.



Legende elementer der tiltaler flere generationer og indbyder til midlertidige møder.

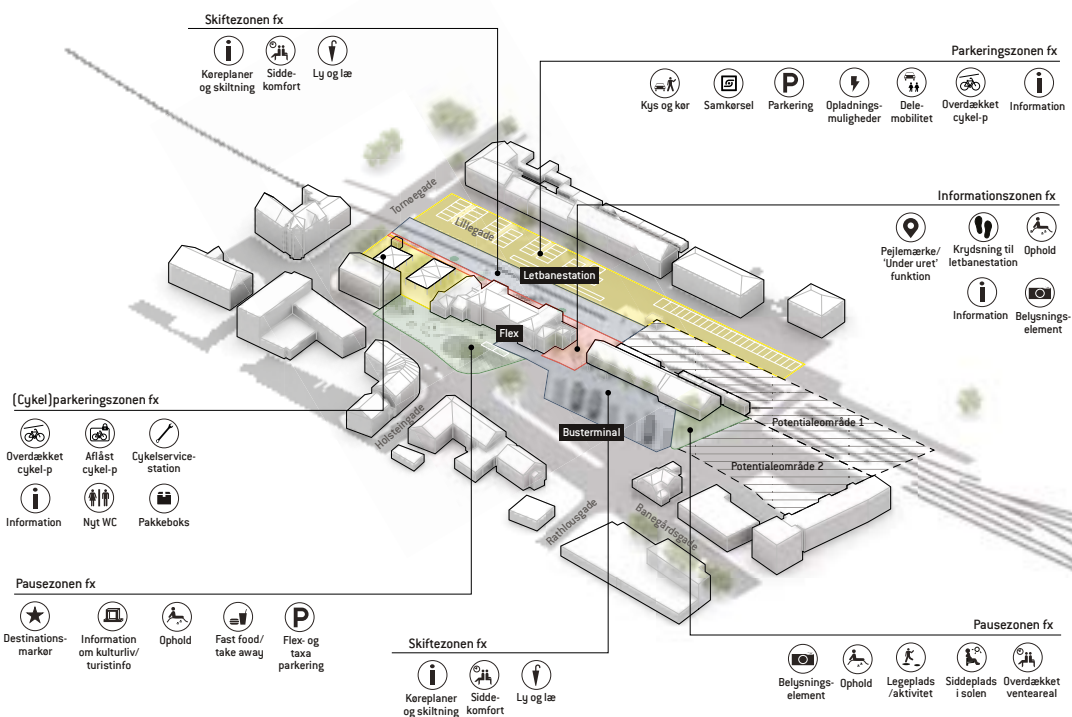


Elementer der tager afsæt i områdets sjæl og historie



Belysning som markør og rumdannende element

## Destination Odder





## DEN RØDE LØBER

Både station og busterminal har en central betydning for byen og er et sted, som mange passerer i den daglige pendling gennem Odder, uanset om man er bruger af byen eller af den kollektive trafik. Ved at styrke forbindelsen over banelegemet vil området styrkes som bindeled for flere dele af byen.

Under visionsarbejdet fremgik det at der for fremtiden kun vil være brug for ét letbanespor på Odder station. Det frigiver plads til mere ophold og derved mulighed for en bedre udnyttelse af 'bagsiden' af banegårdsbygningen samt en mere intuitiv opfattelse af letbaneperronen. Det frigiver ligeledes plads til en bredere overgang mellem Lillegade og stationsforpladsen. Et tydeligt markeret informationspunkt etableres i mellemrummet mellem banegårdsbygningen og Pakhuset. Her etableres skærme med rejse-, service- og turistinformation samt vejvisning som leder rejsende videre og ud i byen. Her kan udtrykfulde elementer som dynamisk kunst- og kulturliv placeres strategisk for at vise vej langs stiforbindelser og ankomstpunkter. Dette kan fx have karakter af visuelle fortællinger om stationens historie eller byens kulturliv. Foran stationen kan bydes velkommen med en kreativ gengivelse af ordene "Mobilitetshub Odder Station".

### EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Indbydende opholdsrum med plads til flow som her fra Hærvejsbroen i Viborg



Centralt placerede informationskærme der formidler rejseinformation og lokalt indhold.



Kunstnerisk belysning som wayfinding (GOBO)

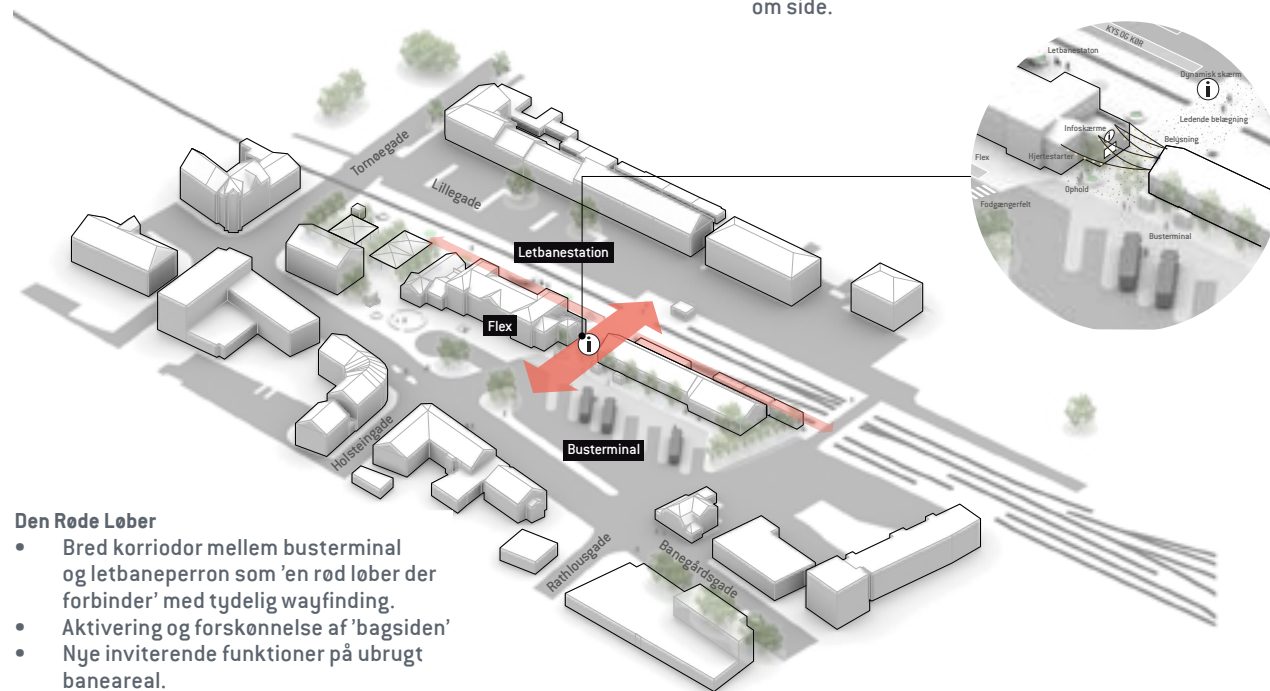


Farver og forskellig belægning kan fremhæve forbindelser og zoner.

Ledelinjer øger tilgængeligheden og er samtidig retningsangivende for alle. I de mørke timer vises vej med belysning, fx med et lokalt, kunstnerisk særpræg. Sæsonbestemt oppyntning udvides fra handeleggaden og op til stationsområdet.

### Mellem Banegårdsbygningen og Pakhuset

- Et tydeligt markeret informationspunkt og mødested for rejsende.
- Siddemulighed mens man venter på at mødes
- Information om letbane og busser side om side.



### Den Røde Løber

- Bred korridor mellem busterminal og letbaneperron som 'en rød løber der forbinder' med tydelig wayfinding.
- Aktivering og forskønnelse af 'bagsiden'
- Nye inviterende funktioner på ubrugt baneareal.



## FORDELINGSKNUDEN

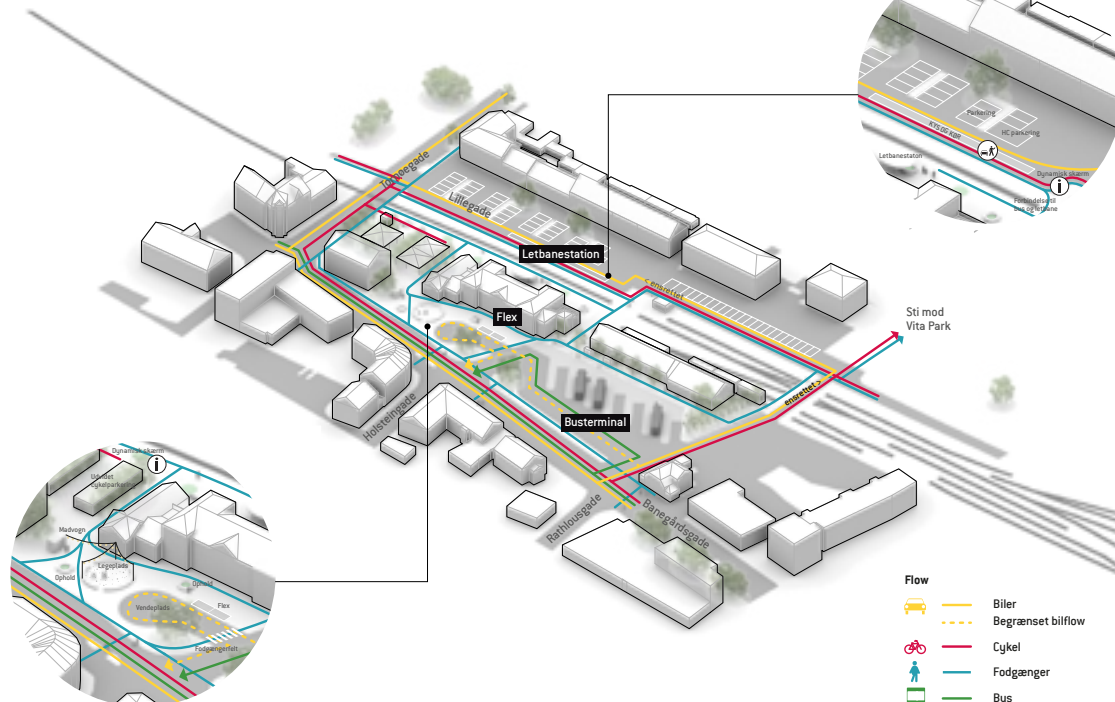
Rejsestrømme gennem stationsområdet ændres og gøres mere intuitive og tydeligt opdelt efter transportmidler og opholdszoner. Nu ledes de rejsende naturligt rundt på pladsen og det bliver nemt at aflæse, hvordan man skal bevæge sig, hvad enten man er i bil, på cykel eller gående.

Forpladsen fredes for biler, med undtagelse af Flextrafik, taxa og eventuel varelevring. For at tydeggøre stedets opholdszoner og parkeringszoner, flyttes madvognen fra Tornøgade hen på forpladsen, som hermed indrettes med til aktivt byrum med ophold og legeredskaber. Til gavn for både madvognen, lokale og rejsende. Mens området ved Tornøgade udelukkende indrettes til cykelparkering og adgangsvej for cyklister og gående.

Parkeringsområdet ved Lillegade fastholdes til parkering, herunder parkering til ejere i banegårdsbygningen samt korttidsparkering. Der reserveres P-plads til handicapparkering, delemobilitet fx delebiler og samkørsel som sker fra tydeligt markerede parkeringsbåse. Der indrettes areal til kys-og-kør samt et område til cyklister med både almindelig overdækket cykelparkering og cykelbokse til ladcykler.

Den nuværende cykelparkering ved Tornøgade moderniseres og udvides så der bliver bedre plads til rejsende der kombinerer cyklen og den kollektive trafik. Cykelparkeringen vil fremstå let tilgængeligt, belyst, overdækket og med en kombination af sikre parkeringsløsninger og almindelig cykelparkering.

Et nyt vejprofil etableres mellem Jernbanegade og Lillegade, nord for Pakhuset, der naturligt leder bilister og cyklister, der kommer nordfra, om til kys og kør faciliteterne på Lillegade. Pendler der ankommer i bil og derfor har brug for langtidsparkering henvises til parker og rejsanlægget ved Rude Havvej.



### EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Synlig ladeinfrastruktur på markerede pladser



Aflåselig, overdækket cykelparkering til sporadisk brug



Køreplaner og synliggørelse af holdeplads



Turistinformation og kulturliv på interaktiv skærm

# MOBILITETSHUB ODDER - DEN BYNÆRE FORDELINGSKNUDE

Busterminal- og stationsområdet indrettes i zoner med fokus på god visuel kontakt mellem faciliteter og henviende skiltning, hvor det ikke kan lade sig gøre.

I alle zoner er der god belysning og et trygt ophold i alle døgnets timer.

## SKIFTEZONEN

I skiftezone øges komforten med ny belægning. Foran Pakhusbygningen udvides fortovsarealet, og kørselsarealet optimeres så der skabes bedre plads til ophold, mens man venter på sin bus. Ny læskærm opsættes på arealet mellem grusparkerings- og busterminalen. Alle læskærme udsmykkes med folie på glasfacaderne og der opsættes tydelig nummerering af stoppestederne på busterminalen. Letbaneperronen indrettes med flere forskellige typer ventefaciliteter.

## PARKERINGSZONEN

I parkeringszonen indrettes med pendlerparkering samt parkering til ejere i Banegårdsbygningen. Der reserveres et areal til Kys og Kør på Lillegade, som erstatning for det areal der inddrages til byrum på forpladsen. Der skabes rum for delemobilitet fx delebiler og samkørsel som sker fra reserverede og tydeligt markerede pladser, og der

reserveres pladser til elbiler med tilknyttet ladestander. Reserveret P-bås til handicapkøretøjer, placeres tæt på baneovergangen, af hensyn til mobilitetshæmmede rejsende.

Cykelparkeringen ved Tornøgade indrettes med gode adgangsveje og god belysning i et overdækket areal med almindelige og avancerede cykelparkeringsløsninger. Skærme med afgangstider i den kollektive trafik giver tryghed i parkerings-situatuen og modvirker at cykler smides u hensigtsmæssige steder på stationsområdet.

## INFORMATIONSZONEN

I informationszonen, som løber mellem Banegårdsbygningen og Pakhuset, skabes der plads til ophold, der gør, at man nemt kan møde hinanden på stationsområdet. I zonen er informationen synlig og tilgængelig på flere niveauer - i tekst, på kort og på flere sprog. Både rejseinformation og byens informationer findes på digitale skærme placeret mellem de vigtige bevægelseslinjer.

Derudover opsættes en knudepunktmarkør foran flextoppet for at gøre opmærksom på muligheden for rejser med Flextrafik. Der arbejdes med at skabe pejlemærker, der indikerer ankomsten til Odder Station.

Det fremgår tydeligt via skiltning, hvilke transportfor-

mer, der tilbydes på Mobilitetshub Odder.

Turistfoldere kan hentes i Pakhuscaféen, og der dirigeres til byens primære destinationer på en centralt placeret fingerpost for at hjælpe besøgende i Odder godt på vej. Der kan ligeledes gives vejvisning til særlige events og aktiviteter på en af de digitale skærme reserveret til byens informationer.

## PAUSEZONEN

Pausezonerne bygger videre på stedets eksisterende tilbud. Madvognen iscenesættes mere tydeligt på forpladsen og et byrum til leg og ophold skabes omkring den. Forpladsens byrum indrettes med legeredskaber og opholdmøbler med lokalt præg og historie. Fx. kunne der skabes et mindre legeareal med en Oddergris og stationslegehus. til gavn for lokalsamfundet og de rejsende på stationen.

På den nye platform på bagsiden af banegårdsbygningen indrettes et opholdsareal med læpavillon, grønne planter og kunstinstallationer.

Der etableres toiletpavillon på den eksponerede placering ved cykelparkeringen mod Tornøgade. Så rejsende og øvrige brugere af stationen ikke længere skal gå op på byen torv, for at komme på toilettet.

## EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Synlig ladeinfrastruktur på markerede pladser



Aflåselig, overdækket cykelparkering til sporadisk brug



Køreplaner og synliggørelse af holdeplads



Turistinformation og kulturliv på interaktiv skærm

# RUDE HAVVEJ - PARKER OG REJSANLÆG



# 7/ MOBILITETSHUB ODDER - RUDE HAVVEJ

## NYE RAMMER OG FLERE AFGANGE I VENDE

Letbanestoppet på Rude Havvej udgør en vigtig brik i planerne om højere frekvens på letbanestrækningen mellem Aarhus og Odder.

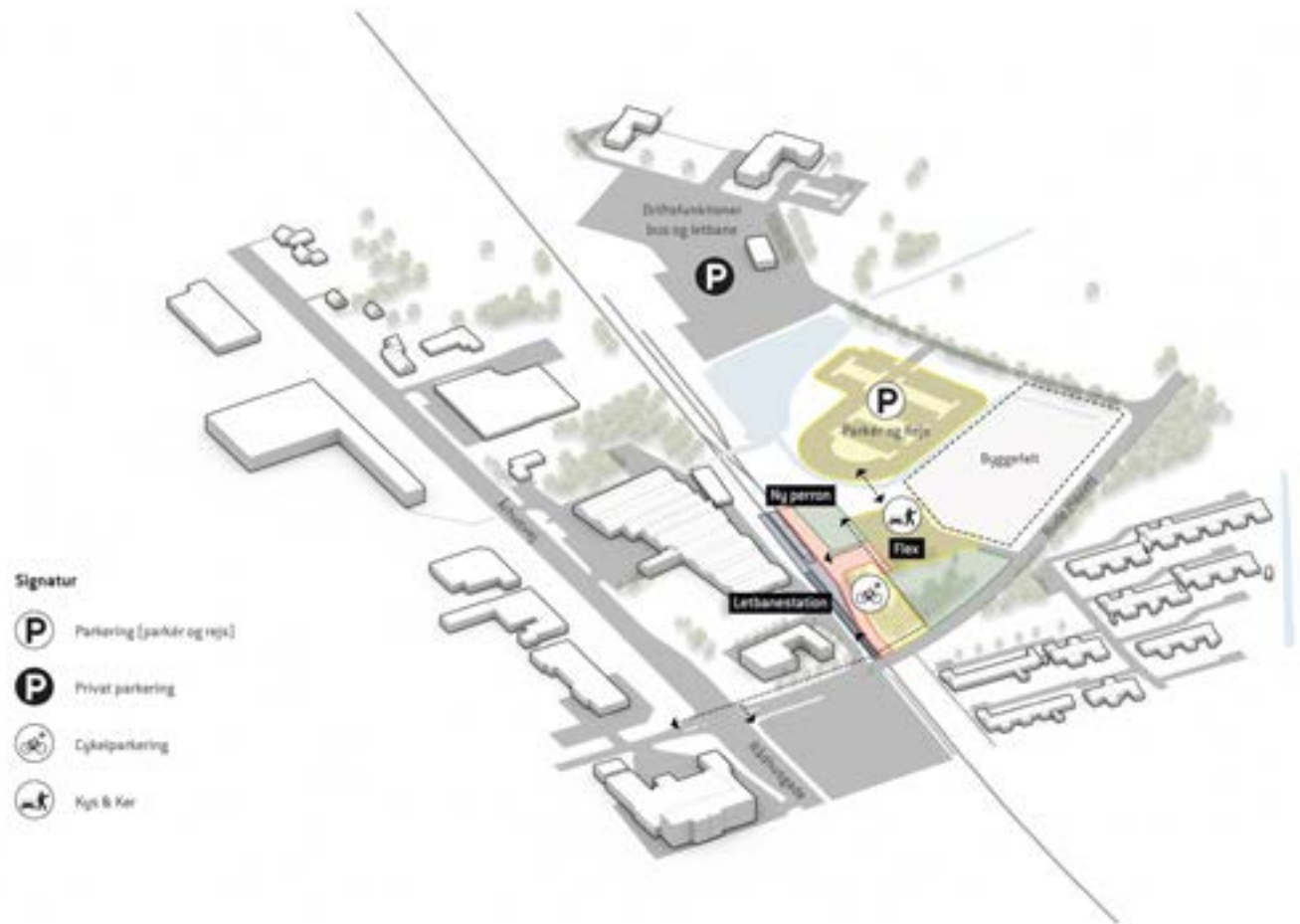
En kommende frekvensforøgelse skaber grundlag for et parkér og rejs anlæg netop her. Da høj frekvens på letbanen skaber et mere attraktivt rejsetilbud som potentielt kan tiltrække pendlere fra et større opland samt rejsende der ankommer i bil fra Odder by.

I følge planen skal der etableres perroner på begge sider af sporet. Dette åbner letbanestationen op mod det grønne areal øst for banen og skaber derved muligheden for at etablere et parker og rejs anlæg med god nærhed til Letbanestationen.

## GODT KLÆDT PÅ TIL FREMTIDEN

Idéerne i det følgende afsnit, tager udgangspunkt i den eksisterende lokalplan for området og har til formål at pege mod best practice og erfaringer med indretning af velfungerende parkér og rejs anlæg.

Dermed kan idéerne bidrage til Odder Kommunes kommende proces med detailplanlægning for området.





# INDRETNING AF ET PARKÉR OG REJS ANLÆG

## ANKOMSTEN ER VIGTIG

Velfungerende parkér og rejs anlæg har god tilgængelighed. Der er arbejdet med naturlige forløb, uden omveje i adgangsvejene til området samt internt på anlægget. Ankomsten bør være logisk, nem og direkte. Det skal helst være intuitivt at aflæse hvordan man skal bevæge sig for at komme helt på plads. Forsøg derfor at undgå bomme og snævre sving og dårlige oversigtsforhold. P-pladsen bør tæt på Letbaneperronen. Gåturen fra parkeringspladsen kan med fordel ledes forbi billetautomater, rejsekortstandere, infotavler og caféen. Indrettes korttidsparkeringspladser samt 'kys og køre arealer' skal disse ligge så centralt som muligt, men dog på en placering, der ikke konflikter med busstoppesteder eller de øvrige bilister, der benytter anlægget. Bilister forestrækker at parkere på terræn, men ved et stort antal p-pladser bør parkeringen indrettes i lag for at korte afstanden mellem de fjernest parkerede biler og letbanen. . P-huse bør fremstå lyse og med godt udsyn samt indkig, med god belysning og lyse farver. Cyklister ønsker at parkere helt tæt på letbanen. Attraktive cykelveje øger tilbøjeligheden til at benytte cyklen, mens oplyste, overdækkede cykelparkeringer

## EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Synlig ladeinfrastruktur på markerede pladser



Aflåselig, overdækket cykelparkering til sporadisk brug



Køreplaner og synliggørelse af holdeplads



Turistinformation og kulturliv på interaktiv skærm

og evt. garderobebokse til hjelme og vådt cykeltøj, også efterspørges.

## KOMBINATIONEN AF GODE FACILITETER OG BEKVEMMLIGE LØSNINGER ER VEJEN FREM

Billister, der forlader en varm bil, vil efterspørge muligheden for at tilbringe ventetiden i ly og læ og gerne i omgivelser, hvor informationer om trafikken løbende opdateres. Helst ønsker de rejdende sig opvarmede ventefaciliteter med godt udsyn, mulighed for at få en kop kaffe eller kiosksalg. Men øvrige relaterede servicefunktioner kan med fordel indarbejdes på anlægget. Nærhed til dagligvareindkøb, kan give et ekstra argument for at stoppet på anlægget kan betale sig. Fordi skiftet kan bruges på noget bekvemt og effektivt. Komfortable bænke og velholdte grønne omgivelser gør en forskel, ligesom velholdte og rene arealer, elegant design, god arkitektur og kunstneriske elementer kan opleves som en lille kompensation i tilfælde af forsinkelser. Toiletter og opvarmede ventemuligheder vil have høj prioritet blandt kunderne. Auto-service, bilvask og ladeinfrastruktur kan med fordel indtænkes i et fremtidigt parkér og rejs anlæg.

## ET TRYGT STED

Et P+R anlæg må ikke fremstå øde eller afkoblet. Det skaber utryghed og modvilje mod løsningen. Derfor bør der arbejdes med at skabe liv i og omkring anlægget. De mest velfungerende eksempler på parker og rejs anlæg formår at skabe et lokalt mødested og opholdsrum i eller omkring anlægget. Pendlerne på stedet behøver ikke at skulle integreres i byens pulserende liv, men det kan være en fordel at drage nytte af områdets identitet og atmosfære, så gevinsten ved at benytte anlægget bliver andet end blot transport. Sæsonbetonede arrangementer, torvedage, bagagerums-markeder, mobile butikker mm. kan med fordel være tiltag, der kan sikre anlægget opmærksomhed og større lokal støtte og kendskab. Det samme gør sig gældende for flerfunktionelle ventefaciliteter med muligheder for fitness og leg, som afkorter den mentale ventetid og fremmer oplevelsen af tryghed da stedet derved bliver levende også uden for myldretiden.

## EKSEMPEL FRA ENGLAND - STOURTON PARK



Stourton Parkér og rejs anlæg har plads til 1200 parkerede biler. Godt 1/3 af p-pladserne er overdækkede af det store solcelle tag der driver anlæggets installationer.



Centralt i anlægget findes busterminalen med ventesal, overdækket cykelparkering, bagagebokse og mindre servicefunktioner så som cafe, kiosk og frisør.



Tydeigt afmærkede stier fører bilisterne fra parkeringsområdet til terminalbygningen.



Anlægget er indrettet i en cikel rundt om busterminalen for at holde afstanden mellem parkeringsplads og terminal så kort som muligt.



Det er muligt at oplade sin elbil mens bilen holder parkeret under det store solcelletag.



På anlægget er det arbejdet med belysning således at stedet opleves trygt og behageligt for brugerne at opholde sig på anlægget.

