

Forventet regnskab 2

November 2024

2
0
2
4

Indhold

1. Forventet regnskab 2 2024	3
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
Busdrift						
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	-
Busdrift i alt	861,7	886,6	841,9	826,6	-60,0	-36,2
Flextrafik						
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	-
Flextrafik i alt	634,7	660,7	655,5	651,0	-9,7	-12,7
Letbanedrift						
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	-	-
Letbanedrift i alt	222,6	241,6	243,7	248,6	7,0	-
Togdrift						
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	-	-
Togdrift i alt	66,3	73,5	74,9	74,9	1,3	-
Øvrige fællesudgifter						
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	-
Øvrige fællesudgifter i alt	146,7	161,0	158,1	155,2	-5,9	-
Resultat af primær drift	1.932,1	2.023,5	1.974,1	1.956,3	-67,2	-48,9
Regulering til byrdefordeling						
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	-	-	-	-	-
Regulering i alt	10,2	-3,0	-12,3	-0,1	2,8	-
Resultat til byrdefordeling	1.942,3	2.020,5	1.961,8	1.956,1	-64,4	-48,9
Efterregulering						
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	-	-
Årets finansiering i alt	-1.977,8	-2.019,3	-2.019,3	-2.019,3	-	-
Resultat til efterregulering	-35,5	1,3	-57,5	-63,1	-64,4	-

* I FR1 2024 havde der indsnegget 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
Midttrafiks samlede indtægter	-801,7	-852,8	-857,2	-862,1	-9,3
<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
Busindtægter					
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
Busindtægter i alt	-675,9	-712,1	-719,3	-720,8	-8,7
Flexbus					
Indtægter	-1,0	-1,3	-0,3	-0,2	1,0
Flexbus i alt	-1,0	-1,3	-0,3	-0,2	1,0
Indtægter i alt	-676,9	-713,3	-719,6	-721,0	-7,7

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
Rutebus						
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	-
Rutebus i alt	1.540,0	1.533,7	1.486,5	1.483,0	-50,7	-36,1
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
Operatørudgifter i alt	1.450,8	1.505,4	1.456,9	1.453,2	-52,2	-36,2

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.
I alt	-567	-1,2	-36,1	-8,0	-45,3	

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

Table 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
Bus-IT og Øvrige i alt	18,3	20,0	20,3	20,3	0,3
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
Rejsekort i alt	48,2	54,5	64,4	54,6	0,1
Øvrige driftsudgifter i alt	66,5	74,5	84,7	74,9	0,4

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
Midttrafiks bestillere						
Indtægter						
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	
Indtægter i alt	-22,4	-28,0	-25,2	-25,1	2,9	-
Operatørudgifter						
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
Operatørudgifter i alt	320,3	343,5	342,4	337,8	-5,6	-6,3
NOP - Ny Optimeringsplatform						
NOP	5,6	6,8	-	-	-6,8	-
NOP - Ny Optimeringsplatform i alt	5,6	6,8	-	-	-6,8	-
Midttrafik i alt	303,5	322,3	317,1	312,7	-9,6	-6,3
Øvrige Trafikselskaber						
Driftstilskud	331,2	338,4	338,3	338,3	-0,1	-6,4
NOP	0,0	0,0	-	-	-0,0	-
Øvrige trafikselskaber i alt	331,2	338,4	338,3	338,3	-0,1	-6,4
Flextrafik i alt	634,7	660,7	655,5	651,0	-9,7	-12,7

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 Flexitur.

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	-
Øvrige driftsudgifter i alt	9,2	10,3	12,2	10,0	-0,3
Letbanesekretariat					
Letbanesekretariat	1,1	1,2	1,2	1,2	-
Mer/mindreforbrug	0,0	-	-	-	-
Letbanesekretariat i alt	1,2	1,2	1,2	1,2	-
Letbanedrift i alt	222,6	241,6	243,7	248,6	7,0

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

* 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
Billetkontrol i alt	6,1	1,9	0,7	2,1	0,2
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	-
Øvrige administrative udgifter i alt	20,3	22,9	21,8	21,9	-1,0
Øvrige fællesudgifter i alt	146,7	161,0	158,1	155,2	-5,9

* 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 trafikelskabernes 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 trafikelskaber 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.