

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 1**

**Beslutningsprotokol fra  
åben dagsorden  
til det planlagte møde i  
Bestyrelsen i Midttrafik  
12. september 2008 kl. 09:30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Mødet var aflyst, men dagsorden og bilag blev sendt ud til skriftlig votering.

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Godkendelse af revisionspåtegnet regnskab 2007	1
2	Budget 2009 og forslag om en udviklingspulje	1
3	Høringssvar vedr. Statens Trafikplan - "Trafikplan for jernbanen 2008-2018"	1
4	Status for Midttur og forslag til ændringer	2
5	Emner til repræsentantskabsmødet 24. oktober 2008	2
6	Status på effektivisering af det Regionale rutenet	2
7	Orientering om Midttrafiks udbud af buskørsel med kontraktstart i 2009 og januar 2010	3
8	Orientering om erhverskort i Midttrafik	3
9	Orientering om kundetilfredshedsmåling	3
10	Meddelelse: Bestillingsfrister ved DSB	4

---

1-22-1-07

## 1. Godkendelse af revisionspåtegnet regnskab 2007

**Direktøren indstiller,**

at byrdefordelingen godkendes.

### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. Byrdefordelingen blev således godkendt.

---

1-21-1-08

## 2. Budget 2009 og forslag om en udviklingspulje

**Direktøren indstiller,**

at det vedlagte budgetforslag for 2009 godkendes

at forslaget om oprettelse af en udviklingspulje indtil videre stilles i bero

### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. Budgetforslag 2009 blev således godkendt, og oprettelse af en udviklingspulje stilles indtil videre i bero.

---

1-30-75-16-08

## 3. Hørings svar vedr. Statens Trafikplan - "Trafikplan for jernbanen 2008- 2018"

**Direktøren indstiller,**

at hørings svaret godkendes.

### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. Hørings svaret blev således godkendt.

---

1-34-75-7-1-07

#### 4. Status for Midttur og forslag til ændringer

**Direktøren indstiller,**

**at** medrejsende kunder der på- og afstiger samme adresse får rabat, så op til 3 medrejsende kunder hver betaler 25 % af normaltaksten

#### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. Det blev således godkendt, at medrejsende kunder der på- og afstiger samme adresse får rabat, så op til 3 medrejsende kunder hver betaler 25 % af normaltaksten.

---

1-00-3-08

#### 5. Emner til repræsentantskabsmødet 24. oktober 2008

**Direktøren indstiller,**

**at** de foreslåede punkter til dagsorden for repræsentantskabsmødet 24. oktober 2008 godkendes.

#### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. De foreslåede punkter til dagsorden for repræsentantskabsmødet 24. oktober 2008 blev således godkendt.

---

1-30-804-17-08

#### 6. Status på effektivisering af det Regionale rutenet

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

#### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. Orienteringen blev således taget til efterretning.

---

1-23-4-2-08

## 7. Orientering om Midttrafiks udbud af buskørsel med kontraktstart i 2009 og januar 2010

**Direktøren indstiller,**

at orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. Orienteringen blev således taget til efterretning.

---

1-25-10-1-08

## 8. Orientering om erhverskort i Midttrafik

**Direktøren indstiller,**

at orienteringen tages til efterretning

### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. Orienteringen blev således taget til efterretning.

---

1-15-0-70-4-08

## 9. Orientering om kundetilfredshedsmåling

**Direktøren indstiller,**

at orienteringen tages til efterretning

### **Beslutning**

Mødet var aflyst, men der var en uge til skriftlig votering. Indstillingen blev vedtaget, idet ingen bestyrelsesmedlemmer har modsat sig godkendelse af indstillingen inden for den fastsatte frist. Orienteringen blev således taget til efterretning.

1-47-70-2-07

## 10. Meddelelse: Bestillingsfrister ved DSB

### Beslutning

Intet ført til protokol.

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 2  
Bilag nr. 1**



## Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2007	25
1.1	Indledning	25
1.2	Konklusion på den udførte revision - revisionspåtegning	25
2	Særlige forhold vedrørende regnskabsaflæggelsen og revisionen, herunder revisionsbemærkninger, der skal besvares overfor tilsynsmyndighederne	26
2.1	Udarbejdelse af åbningsbalance 1. januar 2007 og aflæggelse af årsregnskab for 2007	26
2.2	Indregning af Busselskabet Århus Sporveje	27
2.3	Sammenfatning af bemærkninger	28
2.4	Sammenfatning af supplerende oplysninger	29
3	Åbningsbalance pr. 1. januar 2007	29
3.1	Risikovurdering	29
3.2	Juridisk grundlag for sammenlægningen	30
3.3	Anvendt regnskabspraksis	30
3.4	Konsolidering/sammenlægning	31
4	Kommentarer vedrørende regnskabet	31
4.1	Byrdefordeling	32
4.2	Periodisering af indtægter og udgifter	33
4.3	Sammenholdelse af regnskab med bevillinger	33
4.4	Administrationsudgifter	33
4.5	Finansielle anlægsaktiver	34
4.6	Kortfristede tilgodehavender	34
4.7	Likvide aktiver	35
4.8	Hensatte forpligtelser, pension	35
4.9	Kortfristet gæld til pengeinstitutter	36
4.10	Kortfristet gæld i øvrigt	37
5	Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller	38
5.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midtrafik	38
5.2	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet Århus Sporveje	40
6	Forvaltningsrevision m.v.	41
6.1	Forvaltningsrevision	42

7	Nye krav i lovgivning	43
7.1	Krav om indregning af forpligtelser	43
8	Øvrige forhold	43
8.1	Direktionens regnskabserklæring	43
8.2	Ikke-korrigerede forhold	43
8.3	Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet	43
8.4	Overholdelse af lovgivningen	44
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	44
8.6	Forsikringer	45
9	Lovpligtige oplysninger m.v.	45
9.1	Rådgivning og assistance	45
9.2	Revisionens erklæring i forbindelse med årsregnskabet for 2007	46

# 1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2007

## 1.1 Indledning

I henhold til Revisionsregulativ for Midttrafik afgives hermed afsluttende beretning om udført revision vedrørende årsregnskabet for 2007.

Årsregnskabet for Midttrafik, der inkluderer åbningsbalance pr. 1. januar 2007, er aflagt af direktionen til bestyrelsen for Midttrafik til godkendelse på bestyrelsesmøde den 22. august 2008.

## 1.2 Konklusion på den udførte revision - revisionspåtegning

Vores revision er udført i overensstemmelse med de principper der er beskrevet i revisionsberetning af 18. februar 2008 om ansvarsforhold og revisionens formål, tilrettelæggelse og udførelse.

Revisionen i årets løb og resultatet heraf er omtalt i vores revisionsberetning nr. 2 af 18. februar 2008.

Vores revisionspåtegning indeholder en konklusion vedrørende årsregnskabet og en konklusion vedrørende den udførte forvaltningsrevision.

På baggrund af vores revision, vil vi forsyne Midttrafiks årsregnskab for 2007 inklusive åbningsbalancen pr. 1. januar 2007 med en revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende oplysninger som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer.

I den del af revisionspåtegningen, som vedrører forvaltningsrevision, har vi indarbejdet følgende supplerende oplysning:

*"Uden at tage forbehold skal vi henlede opmærksomheden på, at Midttrafik er etableret pr. 1. januar 2007 i forbindelse med strukturreformen. Midttrafik har i det første regnskabsår været i gang med at udforme og etablere overordnede økonomiske styringsværktøjer. På nuværende tidspunkt er disse styringsværktøjer ikke fuldt ud implementeret. Der er stor ledelsesmæssig fokus på forholdet, og vi er bekendt med, at Midttrafiks ledelse har iværksat handlingsplan til implementering heraf.*

*Vi skal endvidere henlede opmærksomheden på regnskabsbemærkningerne i årsregnskabet, hvor det er omtalt, at reglerne i Velfærdsministeriets lånebekendtgørelse ikke er overholdt ved regnskabsårets udløb".*

## 2 Særlige forhold vedrørende regnskabsaflæggelsen og revisionen, herunder revisionsbemærkninger, der skal besvares overfor tilsynsmyndighederne

I forbindelse med revisionen for 2007 skal vi fremhæve en række særlige forhold vedrørende regnskabsaflæggelsen og revisionen, herunder er der i afsnit 2.3 sammenfattet revisionsbemærkninger, som bestyrelsen i henhold til § 6 i Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse nr. 1.095 af 12. december 2003 skal besvare over for Tilsynsmyndigheden. Dernæst har vi i afsnit 2.4 sammenfattet "Supplerende oplysninger", der er forhold, som KPMG vurderer er væsentlige, hvorfor bestyrelsen orienteres herom, men som ikke giver anledning til revisionsbemærkninger og derfor ikke skal besvares over for tilsynsmyndighederne.:

### 2.1 Udarbejdelse af åbningsbalance 1. januar 2007 og aflæggelse af årsregnskab for 2007

Midtrafik er etableret 1. januar 2007 som et tværkommunalt/regionalt trafikselskab i Midtjylland.

Ved etableringen har Midtrafik modtaget aktiviteter fra bl.a. Århus, Viborg og Ringkjøbing amter, andel af VAT (Vejle Amts Trafikselskab) og Busselskabet Århus Sporveje fra Århus Kommune.

Som det fremgår af vores revisionsberetning nr. 2 af 18. februar 2008, har 2007 været præget af at være etablerings- og opstartsår, hvor der er samlet en ny organisation, herunder implementeret nyt økonomisystem, nye procedurer og forretningsgange.

Udarbejdelsen af åbningsbalance og årsregnskab for 2007 har været problematisk, dels som følge af, at selskabet først i 2008 har modtaget overtagelsesbalance pr. 1. januar 2007 fra Århus Kommune, men også som følge af, at Midtrafiks interne organisation ikke råder over fornødne ressourcer til udarbejdelse heraf samt af en uhensigtsmæssig tilrettelæggelse af trafikselskabets kontoplan og bogføring.

Efter aftale med trafikselskabets direktion har KPMG stillet ressourcer til rådighed og ydet rådgivning og assistance ved udarbejdelse af åbningsbalance 1. januar 2007 og årsregnskab for 2007. Dette arbejde har blandt omfattet udarbejdelse af afstemninger, forslag til efterposter og tilretning af kontoplanens struktur.

Dernæst har KPMG assisteret med udarbejdelse af udkast til trafikselskabets årsregnskab for 2007 til selskabets ledelse, som derefter har gennemgået udkast og suppleret med korrektioner og tilføjelser i flere runder, navnlig vedrørende årsregnskabet tekstmæssige indhold.

KPMG's rådgivning og assistance har været tilrettelagt således, at vores uafhængighed og revisionens effektivitet under de givne omstændigheder ikke kan anfægtes.

Åbningsbalancen pr. 1. januar 2007 og årsregnskabet for Midtrafik for 2007 skal aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Som følge af ovenstående forhold har det ikke været muligt for direktionen i Midttrafik at fremlægge åbningsbalance og årsregnskabet for 2007 til bestyrelsens godkendelse inden for de tidsrammer der er fastsat i reglerne om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

## 2.2 Indregning af Busselskabet Århus Sporveje

Midttrafik har med virkning fra 1. januar 2007 overtaget Busselskabet Århus Sporveje fra Århus Kommune.

Som det fremgår af indledningen af Midttrafiks årsregnskab for 2007, skal Busselskabet Århus Sporveje, i henhold til aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafik-selskabet i Region Midtjylland og Århus Kommune, udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssigt adskilt fra Midttrafik.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks andre operatører, dvs. via kontrakt om kørsel m.v. Driften af busselskabet finansieres af Århus Kommune via kontrakt med Midttrafik om buskørsel i Århus-området.

Konsekvensen af aftalen er, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af Busselskabet. Århus Kommune pålignes herefter via byrdefordeling nettoudgiften ved buskørsel af Busselskabet, det vil sige efter modregning af billetindtægter. Disse udgifter og indtægter indgår i Midttrafiks driftsregnskab for 2007.

Dernæst indebærer aftalen, at den del af Busselskabet Århus Sporvejes egenkapital, der kan henføres til driftsaktiver m.v. overtaget fra Århus Kommune, er til Århus Kommune, bl.a. til betaling af leje af garageanlæg og administrationslokale samt dækning af underskud.

Som det fremgår af vores revisionsberetning nr. 2 af den 18. februar 2008, er det vores opfattelse, at Midttrafiks åbningsbalance pr. 1. januar 2007 og de efterfølgende årsregnskaber for Midttrafik som udgangspunkt skal indeholde såvel driften som aktiver og passiver af Busselskabet Århus Sporveje.

Med henvisning til ovenstående aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafik-selskabet i Region Midtjylland og Århus Kommune, samt det forhold at Midttrafiks netto-udgifter til busselskabet indgår i Midttrafiks driftsregnskab, har ledelsen i Midttrafik valgt ikke at indregne busselskabets drift og balance i Midttrafiks årsregnskab 2007, men blot at vise et uddrag af det interne årsregnskab for 2007 for Busselskabet Århus Sporveje.

Under de foreliggende omstændigheder finder vi den regnskabsmæssige behandling og præsentation af busselskabets drift og balance hensigtsmæssig.

Som led i vores revision af Midttrafiks årsregnskab for 2007, har vi foretaget en revisionsmæssig gennemgang af det interne årsregnskab for 2007 inkl. åbningsbalance for Busselskabet Århus Sporveje.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionspåtegning med forbehold eller supplerende oplysninger som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer. Der er over for ledelsen i Busselskabet Århus Sporveje redegjort særskilt for den udførte revision vedrørende busselskabets interne årsregnskab.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger, men til følgende supplerende oplysning.

### 2.2.1 Supplerende oplysning

Ledelsen i Midttrafik har valgt ikke at indregne busselskabets drift og balance i Midttrafik årsregnskab 2007, men blot at vise et uddrag af det interne årsregnskab for 2007 for Busselskabet Århus Sporveje.

Under de foreliggende omstændigheder finder vi den regnskabsmæssige behandling og præsentation af busselskabets drift og balance hensigtsmæssig men skal dog anbefale, at Midttrafik forespørger tilsynsmyndighederne, om den valgte fremgangsmåde kan godkendes.

## 2.3 Sammenfatning af bemærkninger

I henhold til § 7 i Indenrigs- og Sundhedsministeriets Bekendtgørelse nr. 1.095 af 12. december 2003 om kommunernes budget og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og Tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafik revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Nærværende beretning indeholder følgende revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skal besvare over for Tilsynsmyndigheden:

1. Bevillingsoversigt, jf. afsnit 4.3.
2. Overholdelse af lånebekendtgørelse, jf. afsnit 4.9.
3. Regnskabsmæssig og økonomisk administration, jf. afsnit 6.1.

Midttrafik har iværksat en række tiltag vedrørende ovenstående forhold. Vi vil følge Midttrafik's arbejde hermed i forbindelse med vores revision for 2008.

## 2.4 Sammenfatning af supplerende oplysninger

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

Nærværende beretning indeholder på følgende områder supplerende oplysninger, som bestyrelsen hermed orienteres om:

1. Indregning af Busselskabet Århus Sporveje i Midttrafik's årsregnskab for 2007, jf. afsnit 2.2.
2. Entydig bestyrelsesbeslutning vedrørende principperne for byrdefordeling, jf. afsnit 4.1.
3. Manglende specifikation af kortfristede tilgodehavender og kortfristet gæld, jf. afsnittene 4.6 og 4.10.

Midttrafik har iværksat en række tiltag vedrørende ovenstående forhold. Vi vil følge Midttrafik's arbejde hermed i forbindelse med vores revision for 2008.

## 3 Åbningsbalance pr. 1. januar 2007

### 3.1 Risikovurdering

Vi har identificeret følgende regnskabsposter og områder, hvortil der efter vores opfattelse knytter sig særlige risici for væsentlige fejl og mangler i åbningsbalancen:

- Sikring af at aktiver og passiver, der ifølge delingsaftaler overdrages til Midttrafik, også indregnes i åbningsbalancen.
- Overholdelse af Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner i relation til såvel indregning, måling og præsentation.

- Tilretning af regnskabspraksis og konsolidering/sammenlægning af de balancer pr. 31. december 2006, som danner grundlag for Midttrafiks åbningsbalance.
- Værdiansættelse af kortfristede tilgodehavender.
- Nøjagtighed af pensionsforpligtelser.

Ovenstående vurdering har været styrende for, hvor vi har lagt vægten i udførelsen af vores revision.

### **3.2 Juridisk grundlag for sammenlægningen**

Det juridiske grundlag for overdragelserne er de endelige delingsaftaler for de tidligere amter og kommuner der er overgået til Region Midtjylland, herunder tidligere amtslige trafikelskaber.

Vi har gennemgået den af Midttrafik indhentede og udarbejdede dokumentation.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### **3.3 Anvendt regnskabspraksis**

Midttrafik har på baggrund af de modtagne aktiver og passiver samt valgte regnskabspraksis udarbejdet åbningsbalance pr. 1. januar 2007. Dette har udmøntet sig i enkelte reguleringer af de modtagne aktiver og passiver. Vi har foretaget gennemgang heraf, hvilket ikke har givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Vi har endvidere gennemgået åbningsbalancen med henblik på at sikre, at denne overholder reglerne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner. Vores gennemgang har omfattet:

- Den beskrevne anvendte regnskabspraksis
- Opstilling og kategorisering af åbningsbalancens poster
- Overholdelse af notekrav

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.



### 3.4 Konsolidering/sammenlægning

Åbningsbalancen pr. 1. januar 2007 er fremkommet efter sammenlægning af delingsaftaler fra de tidligere amter og de kommuner der indgår i Region Midtjylland, og kan specificeres således:

tkr.	Århus Amt	Vejle Amt (VAT)	Århus Kommune	Øvrige	Reguleringer	Åbningsbalance 1/1 2007
Materielle anlægsaktiver	129	180	1.557	228	0	2.094
Immaterielle anlægsaktiver	0	0	1.823	5.889	0	7.712
Finansielle anlægsaktiver	1.193	3.661	953	738	21	6.566
Varebeholdninger	0	0	28	0	0	28
Kortfristede tilgodehavender	0	0	42.400	1.621	0	44.021
Likvide aktiver	0	0	1.690	0	0	1.690
<b>Aktiver i alt</b>	<b>1.322</b>	<b>3.841</b>	<b>48.451</b>	<b>8.476</b>	<b>21</b>	<b>62.111</b>
Egenkapital	-1.081	2.922	20.560	6.855	473	29.729
Hensat pensionsforpligtelse	2.329	0	26.199	1.621	0	30.149
Langfristet leasingforpligtelse	74	0	0	0	0	74
Kortfristet gæld i øvrigt	0	919	1.692	0	-452	2.159
<b>Passiver i alt</b>	<b>1.322</b>	<b>3.841</b>	<b>48.451</b>	<b>8.476</b>	<b>21</b>	<b>62.111</b>

I forbindelse med udarbejdelse af åbningsbalancen, er der sket enkelte reguleringer af de overtagne aktiver og passiver i forbindelse med tilretning af anvendt regnskabspraksis.

På grund af den sene udarbejdelse af åbningsbalancen, er revisionen gennemført i tilknytning til den øvrige revision i forbindelse med årsafslutningen. Vi henviser derfor til afsnit 4.6.1. vedrørende indregning af overdragne kontrolafgifter fra Århus Kommune og afsnit 4.8 vedrørende hensættelse til pension.

I delingsregnskabet fra Vejle Amts Trafikselskab er der indregnet krav om betaling af del af underskud for 2006, svarende til 452 tkr. Beløbet er ikke indregnet i Midtrafiks åbningsbalance. Beløbet er omtalt i note 12 i årsregnskabet vedrørende eventualforpligtelser.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

## 4 Kommentarer vedrørende regnskabet

Indledningsvis skal vi henvise til Midtrafiks ledelsesberetning vedrørende årsregnskabet for 2007.

## 4.1 Byrdefordeling

Byrdefordelingen sker på baggrund af den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Vi har assisteret ved udarbejdelsen af publikationen "Byrdefordeling 2007", som indeholder resultatet af byrdefordelingen 2007 i hovedtal. Vores assistance har hovedsagelig omfattet udarbejdelsen af de talmæssige oversigter i publikationen og tilvejebringelse af dokumentationen for publikationens sammenhæng med bogføringen og årsregnskabet. Vores assistance har ikke omfattet de underliggende beregninger i byrdefordelingen.

Revisionen har omfattet en gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtalene i Sammendrag af byrdefordeling 2007 i nævnte publikation. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v. Under gennemgangen har vi stillet spørgsmål til de medarbejdere ved Midttrafik som har foretaget beregningerne eller leveret grundlaget herfor.

Beregningen af byrdefordelingen er beskrevet i "Bemærkninger til byrdefordelingen 2007" samt bilag 4 i nævnte publikation.

Vi har konstateret, at det ikke har været muligt at afstemme hovedtallene for fællesomkostninger i bilag 3 "Byrdefordeling af fællesomkostninger 2007" med de enkelte konti i Midttrafiks bogføring. De samlede fordelte omkostninger er samlet set i overensstemmelse med bogføringen og årsregnskabet.

Bortset fra nedenstående supplerende oplysning er det vores opfattelse, at byrdefordelingen i det væsentlige er baseret på Midttrafiks bogføring og årsregnskab. Gennemgangen af byrdefordelingsregnskabet har ikke givet formodning om væsentlige beregningsfejl eller manglende overensstemmelse med de beskrevne fordelingsmetoder.

Vi henviser til vores bemærkning under afsnittet om forvaltningsrevision vedrørende bogføringen, regnskabsudarbejdelsen, byrdefordeling m.v. De nævnte afstemningsproblemer vedrørende byrdefordelingsregnskabet er en konsekvens af de mangler der omtales i det nævnte afsnit.

Gennemgangen har givet anledning til følgende bemærkning:

### 4.1.1 Supplerende oplysning

Vi har konstateret, at der ikke foreligger entydige bestyrelsesbeslutninger der fastlægger principperne i byrdefordelingen. Det har således ikke været muligt at sammenholde det beskrevne beregningsgrundlag med beslutninger i Midttrafiks bestyrelse og repræsentantskab. Efter vores opfattelse bør der udarbejdes et notat der klart beskriver, hvorledes byrdefordelingen skal beregnes for 2009, ligesom notatet bør vedtages af bestyrelsen og repræsentantskabet, jf. vedtægternes § 9.

## 4.2 Periodisering af indtægter og udgifter

Vi har gennemgået selskabets forretningsgange og kontroller vedrørende poster i supplementsperioden. Vi har stikprøvevis kontrolleret disse poster, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer. Vi har endvidere foretaget overordnet analytisk gennemgang af poster i resultatopgørelsen for 2008, med fokus på omkostningsarter, hvor vi vurderer at der er størst risiko for fejl.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

## 4.3 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau fremgår af særskilt afsnit i årsregnskabet. Årsregnskabets regnskabsbemærkninger indeholder ledelsens supplerende oplysninger m.v. til regnskabsoversigten, bl.a. vedrørende forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal. Regnskabsoversigten, med tilhørende regnskabsbemærkninger, indeholder ledelsens bevillingsafregning til bestyrelsen for regnskabsåret.

Gennemgangen har givet anledning til følgende bemærkning:

### 4.3.1 Bemærkning

Der ses ikke at foreligge en entydig formel bestyrelsesbeslutning om, hvilke poster i årsbudgettet der er taget bevillingsmæssig stilling til. Budgetbeløbene i regnskabsoversigten er således ledelsens opfattelse af bevillingsniveauet.

Ifølge Velfærdsministeriets budget- og regnskabssystem skal bestyrelsen, i forbindelse med budgetgodkendelsen, vedtage en såkaldt bevillingsoversigt der viser, hvilke poster i budgettet der er taget bevillingsmæssig stilling til.

Trafikselskabets ledelse oplyser, at der for 2008 vil blive udarbejdet en bevillingsoversigt med angivelse af, hvilke poster i årsbudgettet der er taget bevillingsmæssig stilling. Oversigten vil blive forelagt bestyrelsen til vedtagelse.

## 4.4 Administrationsudgifter

Vedrørende administrationsudgifter har vi konstateret, at det ikke har været muligt at verificere specifikationen i årsregnskabets note 4. Midtrafik har således ikke været i stand til at dokumentere, hvilke konti i bogføringen der indgår i specifikationen. Årsregnskabets totale beløb for administrationsomkostninger er dog i overensstemmelse med bogføringen.

Vedrørende administrationsudgifter har vi endvidere konstateret, at det ikke er muligt ud fra bogføringen alene at få et indtryk af de enkelte kontis indhold. Det skyldes upræcise kontobetegnelser og manglende logisk opbygning og gruppering af kontiene.

Vi henviser til vores bemærkninger under afsnittet om forvaltningsrevision vedrørende bogføringen, regnskabsudarbejdelsen, byrdefordeling m.v. De nævnte afstemningsproblemer vedrørende administrationsudgifter er en konsekvens af de mangler der omtales i det nævnte afsnit.

#### 4.5 Finansielle anlægsaktiver

Finansielle anlægsaktiver udgør pr. 31. december 2007 8.367 tkr. mod 6.566 tkr. i åbningsbalancen pr. 1. januar 2007. I henhold til anvendt regnskabspraksis skal finansielle anlægsaktiver indregnes til regnskabsmæssig indre værdi.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.6 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender udgør pr. 31. december 2007 411.655 tkr. mod 44.021 tkr. i åbningsbalancen pr. 1. januar 2007.

Saldiene primo og ultimo er ikke direkte sammenlignelige. Saldoen pr. 31. december 2007 er udtryk for en virksomhed i drift, hvor der er inkluderet fakturerede indtægter samt efterregulering af byrdefordeling. Dette er ikke tilfældet i åbningsbalancen.

Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

tkr.	31/12 2007
Tilgodehavende byrdefordelingsbidrag	78.251
Posterings i supplementsperiode	309.925
Øvrige kortfristede tilgodehavender	23.479
	<u>411.655</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter der indgår i kortfristede tilgodehavender. Vedrørende supplementsposteringer har vi efterprøvet alle posteringer over 1 mio. kr., svarende til i alt 258.966 tkr.

Af det samlede tilgodehavende er der indregnet kontrolafgifter vedrørende Århus Sporveje pålignet før 2007 for i alt 4.124 tkr. Midttrafik har ikke modtaget historik fra afgivne myndighed omkring inddrivelse af ældre kontrolafgifter, hvorfor der ikke er indarbejdet en hensættelse til tab. Da det må antages at der ikke sker indbetaling af det fulde beløb, skal vi anbefale, at der etableres retningslinjer for opgørelse af forventet tab på gamle fordringer. Dette kan f.eks. ske ved matematisk beregning på baggrund af foruddefinerede nedskrivningssatser i forhold til fordringens alder. Vi vil følge op herpå i forbindelse med revisionen i 2008.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger, men vi har følgende supplerende oplysninger:

#### 4.6.1 Supplerende oplysning

Der er ikke udarbejdet specifikation af de samlede tilgodehavender pr. 31. december 2007. Dertil kommer, at tekstning af posteringer i flere tilfælde er upræcise, hvilket vanskeliggør effektiv opfølgning på udeståender, herunder rykkerprocedurer, og udgør et vanskeligt grundlag for ledelsestilsyn.

I forbindelse med vores revision har vi foretaget gennemgang af de væsentligste posteringer, som genererer saldoen i regnskabet. Dette har ikke givet anledning til yderligere kommentarer.

Vi anbefaler, at bogholderiet tilpasses, således at det er muligt at generere specifikationer af Midtrafiks tilgodehavender til brug for ledelsestilsyn og rykkerprocedurer.

Ifølge det oplyste, er der taget initiativ til implementeret funktionalitet som muliggør generering af fornødne specifikationer af tilgodehavender. Vi vil foretage opfølgning herpå i forbindelse med vor revision i 2008.

#### 4.7 Likvide aktiver

Likvide aktiver udgør pr. 31. december 2007 39.201 tkr. mod 1.690 tkr. i åbningsbalancen pr. 1. januar 2007.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti pr. 31. december 2007, og at der er foretaget periodisering af renter.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.8 Hensatte forpligtelser, pension

Hensatte forpligtelser til tjenestemandspension udgør pr. 31. december 2007 31.475 tkr. mod 30.149 tkr. i åbningsbalancen pr. 1. januar 2007, svarende til en stigning på 1.326 tkr. Stigningen, som er udgiftsført i resultatopgørelsen i det omkostningsbaserede regnskab for 2007, er opgjort som omkostningstillæg på 20,3 % til lønudbetalinger til tjenstemandsansatte medarbejdere.

Pensionsforpligtelsen pr. 1. januar 2007 er opgjort af de afgivende myndigheder på baggrund af aktuarmæssig opgørelse. I overensstemmelse med delingsaftalen for Århus Kommune og Viborg Amt, har Midtrafik modtaget kontant kompensation for de overtagne forpligtelser.

Den valgte beregningsmetode er i overensstemmelse med budget- og regnskabssystem for kommuner. Opgørelsen sker på baggrund af en forudsætning om en pensionsalder på 62 år, Danmarks Statistiks seneste officielle levealdersforudsætninger og et renteniveau på 2 %. Budget- og regnskabssystem for kommuner stiller endvidere krav om, at pensionsforpligtelsen minimum hvert 5. år skal genberegnes aktuarmæssigt.

Det er ledelsens opfattelse, at pensionsforpligtelserne er opgjort i overensstemmelse med Midtrafiks regnskabspraksis på området, baseret på en pensionsalder på 62 år. Vi kan tilslutte os den regnskabsmæssige værdiansættelse, og revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

## 4.9 Kortfristet gæld til pengeinstitutter

Kortfristet gæld til pengeinstitutter udgør pr. 31. december 2007 144.916 tkr. Der var ikke indregnet gæld til pengeinstitutter i primobalancen.

Vi har påset, at der foreligger afstemning af bankkonti pr. 31. december 2007, og at der er foretaget periodisering af renter.

Som anført i regnskabsbemærkningerne i årsregnskabet for 2007 har Midtrafiks betalingsstrømme i 2007 og hidtil i 2008 nødvendiggjort et træk på kassekredit.

Revisionen har givet anledning til følgende bemærkning:

### 4.9.1 Bemærkning

I henhold til Midtrafiks vedtægter, skal beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedernes godkendelse. Reglerne omkring låntagning i henhold til den kommunale styrelseslov er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1.372 af 12. december 2006 (lånebekendtgørelsen). Låneadgangen, der er i al væsentlighed er afgrænset til at omfatte investeringsudgifter, indeholder ingen direkte adgang til låneoptagelse for trafikelskaber.

Efter vores opfattelse vil en låneadgang derfor kræve, enten at der indhentes dispensation via Velfærdsministeriet, eller at Region Midtjylland og de respektive kommuner enten reserverer en ledig låneramme til anvendelse af Midtrafik eller deponerer et beløb svarende til deres andele af lånet.

Da Midtrafik har status af et fælleskommunalt selskab efter § 60 i den kommunale styrelseslov, er der efter vores opfattelse adgang til, at Midtrafik kan oprette en kassekredit, der, opgjort ved et indbyggertal på ca. 1,2 mio., vil kunne udgøre ca. 60 mio. kr.

Midtrafiks nettofinansieringsbehov udgør på balancetidspunktet ca. 106 mio. kr., svarende til bankgæld på 145 mio. kr. fratrukket bankindeståender på 39 mio. kr.

Vi har fået oplyst af selskabets direktion, at der efter regnskabsafslutningen vil blive taget initiativ til at ændre på betalingstidspunktet for pålignede bestillerbidrag med det formål at forbedre selskabets likviditet.

## 4.10 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør pr. 31. december 2007 267.350 tkr. mod 2.159 tkr. i primobalancen.

Som det er tilfældet med kortfristede tilgodehavender, er saldiene primo og ultimo ikke direkte sammenlignelige, idet ultimotallene er udtryk for en virksomhed i drift.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

tkr.	31/12 2007
Kreditorer	80.470
Posteringsperioder i supplementsperiode	183.403
Øvrig kortfristet gæld	3.477
	267.350

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter der indgår i kortfristet gæld i øvrigt. Vedrørende supplementsposter har vi efterprøvet alle posterings over 1 mio. kr. svarende til i alt 166.708 tkr.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger, men vi har følgende supplerende oplysninger:

### 4.10.1 Supplerende oplysning

Der er ikke udarbejdet specifikation af "Kortfristet gæld i øvrigt" pr. 31. december 2007. Dertil kommer, at tekstning af posterings i flere tilfælde er upræcise, hvilket vanskeliggør effektiv opfølgning på gældsforpligtelser, og udgør et vanskeligt grundlag for ledelsestilsyn.

I forbindelse med vores revision har vi foretaget gennemgang af de væsentligste posterings, som genererer saldoen i regnskabet. Dette har ikke givet anledning til yderligere kommentarer.

Vi anbefaler, at bogholderiet tilpasses, således at det er muligt at generere specifikationer af Midttrafiks kortfristede gæld til brug for opfølgning herpå herunder ledelsestilsyn.

Ifølge det oplyste, er der taget initiativ til implementeret funktionalitet som muliggør generering af fornødne specifikationer. Vi vil foretage opfølgning herpå i forbindelse med vor revision i 2008.

## 5 Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller

Som omtalt i revisionsberetning nr. 2 af 18. februar 2008 har vores revision i årets løb ud fra en risikobetragtning omfattet udvalgte tværgående nøgleprocesser og øvrige nøgleprocesser vedrørende væsentlige driftsområder.

### 5.1 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik

I forbindelse med vores revision af årsregnskabet for 2007 har vi foretaget en opfølgning på revision i årets løb af udvalgte nøgleprocesser, jf. revisionsberetning nr. 2 af 18. februar 2008:

- Kasse- og regnskabsfunktion, herunder afstemnings- og opfølgningsprocedurer
- Indtægter
- Afregning med vognmænd
- Gager og lønninger
- It-forhold

Vi skal anbefale, at der udarbejdes skriftlige forretningsgangsbeskrivelser inkl. beskrivelse og frekvens af de kontroller, der er etableret i forretningsgangene.

Vi har i det efterfølgende, i det omfang den revisionsmæssige opfølgning på ovenstående nøgleprocesser har givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger, supplerende oplysninger eller kommentarer, redegjort herfor.

#### 5.1.1 Kasse- og regnskabsfunktion, herunder afstemnings- og opfølgningsprocedurer

I forbindelse med vores revision af årsregnskabet har vi fulgt op på selskabets afstemnings- og opfølgningsprocedurer. Overordnet set er det vores opfattelse, at der er sket forbedringer vedrørende afstemning af statuskonti i forhold til vores beretning vedrørende løbende revision, nr. 2 af 18. februar 2008. Der er dog behov for fortsat fokus på løbende afstemning af statuskonti.

Der er endnu ikke indført ledelsestilsyn med de udarbejdede afstemninger, hvorfor vores supplerende oplysning herom fra beretning nr. 2 fortsat er gældende.

I vores beretning vedrørende løbende revision har vi givet supplerende oplysninger om, at der ikke var gennemført anvisning af bilag. I henhold til Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ kan anvisning ske som efteranvisning. Vi har fået oplyst, at der nu er gennemført efteranvisning af alle posterings i 2007. Vi har gennemgået procedurerne for efteranvisning og foretaget stikprøvevis kontrol heraf. Vi skal anbefale, at anvisning sker i umiddelbar tilknytning til generering af posterings af hensyn til kvaliteten af den løbende bogføring.



Gennemgangen har i øvrigt ikke givet anledning til kommentarer. Den supplerende oplysning vedrørende efteranvisning er således ikke længere aktuell.

I forbindelse med revision af restance- og remitteringskonti har vi i flere tilfælde konstateret at tekstning af konti og posteringer ikke er helt dækkende. I den forbindelse skal vi gøre opmærksom på, at upræcis tekstning af konti og posteringer kan medføre vanskeligheder i forbindelse med efteranvisning og ledelsestilsyn.

### **5.1.2 Indtægter**

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt fakturering for 2007. Det er fortsat vores opfattelse, at de etablerede procedurer og identificerede kontroller ikke i tilstrækkeligt omfang er dokumenteret og gennemført konsekvent.

Vi skal på baggrund af vores gennemgang fastholde vores supplerende oplysning om, at vi anbefaler, at der etableres dokumenterede kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter.

### **5.1.3 Afregning med vognmænd**

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af korrekt registrering af vognmands-afregning vedrørende kørsel i 2007. Det er fortsat vores opfattelse, at området er overordnet set er velfungerende. Vi anbefaler dog fortsat, at der etableres faste procedurer, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende afregninger med vognmænd, og at disse dokumenteres.

### **5.1.4 Gager og lønninger**

Vi har i forbindelse med revision af årsregnskabet bl.a. påset, at der foreligger dokumentation for afstemning af lønudgifter i henhold til bogføring over til indberettet A-indkomst til SKAT.

### **5.1.5 It-forhold**

Midttrafiks væsentligste it-systemer omfatter Prisme (økonomistyring), som driftes af Fujitsu i Hellerup og Trapeze (afregning til Prisme), som driftes af Front Data. Til afregning for handikapkørsel benyttes Trapeze Pass i forbindelse med kørsel inden for Århus Kommune. Uden for Århus Kommune benyttes systemerne Pluto og Planet til henholdsvis betaling og booking. Disse systemer driftes af BEKTRA.

Vi har modtaget revisionserklæring vedrørende Prisme-systemet placeret hos Fujitsu i Hellerup. Den pågældende erklæring dækker ikke hele regnskabsperioden, og det er os oplyst, at der ikke pt. foreligger en erklæring som dækker den resterende del af regnskabsperioden. Endvidere har vi fået oplyst, at der ikke foreligger revisionserklæringer for de øvrige systemer.

Vi skal bemærke, at det påhviler ledelsen at sikre, at sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med outsourcing af it er betryggende.

Vi anbefaler, at Midttrafik til brug for løbende vurdering og kontrol med outsourcete it-systemer indhenter erklæringer vedrørende system-, data- og driftssikkerhed, for alle væsentlige it-systemer. Erklæringerne bør udarbejdes af revisorer med de nødvendige faglige kvalifikationer.

Vi har konstateret, at kontraktmaterialet mellem Midttrafik og Front Data giver mulighed for at foretage sikkerhedsaudits hos Front Data, hvilket vil være et fokusområde for næste års gennemgang.

## 5.2 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet Århus Sporveje

I forbindelse med vores revision af årsregnskabet for 2007 har vi foretaget en opfølgning på revision i årets løb af udvalgte nøgleprocesser, jf. revisionsberetning nr. 2 af 18. februar 2008:

- Kasse- og regnskabsfunktion
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- It-forhold

Som anført i beretning nr. 2 skal der udarbejdes særskilt kasse- og regnskabsregulativ for Busselskabet under hensyntagen til og i overensstemmelse med kasse- og regnskabsregulativet for Midttrafik. Dette er endnu ikke udarbejdet. Ifølge det oplyste vil det blive udarbejdet inden udgangen af 2008. Endvidere gælder fortsat, at der endnu ikke er udarbejdet skriftlige forretningsgangsbeskrivelser.

Vi vil følge op herpå ved vores næste revisionsbesøg.

### 5.2.1 Kasse- og regnskabsfunktion

I forbindelse med revisionen af årsregnskabet for 2007 har vi fulgt op på, at der nu er balance mellem de samlede indregnede aktiver og passiver, hvorfor vores supplerende oplysning ikke længere er aktuel.

Der er endnu ikke indført ledelsestilsyn, hvorfor vi skal fastholde vores supplerende oplysning om, at der fastlægges et niveau for ledelsestilsyn, og at der indføres kontrol med de udarbejdede afstemninger ved påførelse af initialer og dato på afstemningerne.

### 5.2.2 Løn- og personaleområdet

Busselskabets gager og lønninger behandles af Århus Kommunes lønsystem. Busselskabet har forgæves forsøgt at rekvirere en oversigt fra Århus Kommune over hvor meget der er indberettet til SKAT (S73). Som følge heraf har det ikke været muligt at udarbejde lønafstemning af de bogførte gager og lønninger over til hvad der er indberettet til SKAT. Vi har lavet en sandsynliggørelse af lønningerne, som ikke har givet anledning til kommentarer.

Vi skal anbefale, at der tages kontakt til Århus Kommune med henblik på at få rekvireret oversigt over, hvad der er indberettet til SKAT, og at der på baggrund heraf fremover udarbejdes lønafstemning hver måned for at sikre, at lønninger behandles korrekt.

### 5.2.3 Indtægter

Der er udarbejdet afstemning af Busselskabets indtægter på i alt 356.674 tkr. til de tilsvarende udgifter i Midttrafiks vognmandsafregningssystem (Trapeze). Gennemgangen af afstemningen har ikke givet anledning til bemærkninger.

### 5.2.4 It-forhold

Driften af de væsentlige it-systemer hos Busselskabet Århus Sporveje er outsourcet til Front Data. Systemerne omfatter Navision og Trapeze (ruteplanlægning, vagtplan, chaufførernes timer/overtid).

Det er os oplyst, at der ikke foreligger en revisionserklæring for system-, data- og driftssikkerhed for Busselskabet Århus Sporveje hos Front Data.

Aftale mellem Busselskabet Århus Sporveje og Front Data indeholder ikke eksplicitte krav om revisionserklæring for system-, data- og driftssikkerhed for Busselskabet Århus Sporvejes væsentlige it-systemer.

Under hensyn til it-systemernes betydning for Busselskabet Århus Sporveje anbefaler vi, at ledelsen snarest indhenter revisionserklæring for system-, data- og driftssikkerhed for it-systemerne.

Vi har endvidere fulgt op på tidligere anbefalinger. Vi har fået oplyst, at grundet det begrænsede antal medarbejdere i bogholderiet, har de enkelte medarbejdere adgang til alle funktioner i Navision-systemet (økonomistyring). Vi skal derfor fortsat anbefale, at der foretages månedlig gennemgang af nyoprettelser og ændringer i kritiske stamdata. Endvidere skal det fremhæves, at der i det omfang det er muligt, bør oprettes brugeradgange, som understøtter en effektiv funktionsadskillelse.

## 6 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne vedrørende bevillingsregnskabet, låneoptagelse samt byrdefordeling.

## 6.1 Forvaltningsrevision

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

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

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

Den løbende forvaltningsrevision i 2007 har omfattet vurdering og opfølgning på de af Midttrafik implementerede administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

Der er redegjort herfor i såvel vores revisionsberetning nr. 2 af den 18. februar 2008 samt i indeværende revisionsberetning nr. 3 af den 30. september 2008.

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation.
- Lønninger og vederlag udbetales i overensstemmelse med reglerne herfor.

Gennemgangen har givet anledning til følgende revisionsmæssige bemærkninger:

### 6.1.1 Bemærkning

Midttrafik har i det første regnskabsår været i gang med at udforme og etablere overordnede økonomiske styringsværktøjer. På nuværende tidspunkt er disse styringsværktøjer ikke fuldt ud implementeret.

Under revisionen har vi konstateret, at trafikelskabets bogføring er uhensigtsmæssig i forhold til de opgaver, der skal løses, eksempelvis budgetopfølgning, intern kontrol, beregning af byrdefordeling udarbejdelse af årsregnskaber og budgetter m.v.

Det er vores opfattelse, at den regnskabsmæssige og økonomiske administration kan effektiviseres betydeligt ved at ændre kontoplanens opbygning, specificationsgrad, kontobetegnelser m.v.

Der er stor ledelsesmæssig fokus på ovenstående forhold, og vi er bekendt med, at Midttrafik's ledelse har iværksat handlingsplan til oplægning af kontoplan og kontobetegnelse allerede i efteråret 2008 til ibrugtagning fra 1. januar 2009.

## **7 Nye krav i lovgivning**

### **7.1 Krav om indregning af forpligtelser**

Regnskabsføringen i Midttrafik er omfattet af bestemmelserne i Velfærdsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner. Ændringer i disse bestemmelser udsendes som orienteringsskrivelser fra Velfærdsministeriet, der i orienteringsskrivelse af 19. oktober 2007 har meddelt, at det fra og med regnskabsåret 2008 er obligatorisk at indregne skyldige feriepenge i balancen.

Forpligtelsen, der skal opgøres for såvel medarbejdere, der har ret til ferie med løn, som for medarbejdere, der ikke har ret til ferie med løn, skal ved indregningen pr. 1. januar 2008 reguleres via egenkapitalen.

## **8 Øvrige forhold**

### **8.1 Direktionens regnskabserklæring**

Som ansvarlig for aflæggelse af årsregnskabet for Midttrafik har vi i forbindelse med regnskabsaflæggelsen indhentet en skriftlig erklæring fra direktionen i Midttrafik om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet. Den modtagne regnskabserklæring har ikke givet anledning til bemærkninger.

### **8.2 Ikke-korrigerede forhold**

I henhold til danske revisionsstandarder skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen i Midttrafik har vi ikke konstateret forhold, der ikke er indarbejdet i årsregnskabet.

### **8.3 Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet**

I henhold til danske revisionsstandarder har vi pligt til at overveje risikoen for besvigelser i årsregnskabet i forbindelse med vores revision. Vi skal som følge heraf forespørge, hvorledes der øves tilsyn med risikoen for besvigelser, herunder regnskabsmanipulation.

Vi har i 2007 med direktionen drøftet risikoovervågning og overordnede kontroller og risikoen for besvigelser, herunder områder hvor risikoen for besvigelser skønnes størst.

Vi har endvidere drøftet risikoen for, at årsregnskabet kan indeholde væsentlig fejlinformation.

Direktionen har over for os bekræftet:

- sit ansvar for udformning, implementering og vedligeholdelse af regnskabs- og interne kontrolsystemer med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i selskabet.

Vi er i forbindelse med vores revision ikke blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

#### **8.4 Overholdelse af lovgivningen**

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der dem bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabssystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for selskabets drift.

#### **8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen**

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen. Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter deres opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi har til sikring af, at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, gennemgået referater fra bestyrelsesmøderne i perioden frem til 20. juni 2008.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2007, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

## 8.6 Forsikringer

Forsikringsforhold er ikke omfattet af revisionspligten.

Vi har påset, at der foreligger en forsikringsoversigt med alle Midttrafiks forsikringer. Direktionen har på vores forespørgsel bekræftet, at de tegnede forsikringer er dækkende. Vi skal anbefale, at der udarbejdes en forsikringspolitik som godkendes af bestyrelsen.

## 9 Lovpligtige oplysninger m.v.

### 9.1 Rådgivning og assistance

Udover den lovpligtige revision har vi ydet selskabet rådgivning og assistance vedrørende

- Analyse af forudsætninger bag åbningsbudget 2007.
- Assistance med afstemning af lønrelaterede statusposter.
- Udarbejdelse af notat vedrørende konkrete spørgsmål i forbindelse med behandling af modtagne tilbud ved Midttrafiks 3. udbud, Buskørsel i Århus Kommune.
- Udarbejdelse af notat vedrørende regnskabsrapportering for Busselskabet Århus Sporveje vedrørende den udbudte kørsel.
- Rådgivning og assistance med udarbejdelse af åbningsbalance.
- Assistance med udarbejdelse af årsregnskab.
- Assistance med udarbejdelse af publikationen "Byrdefordeling 2007".

Disse opgaver er udført således, at vores uafhængighed ikke kan anfægtes. Det skal understreges, at vi ikke har deltaget i bogføringsmæssige opgaver, udarbejdelse af årsregnskabet eller på anden måde deltaget i ledelsesmæssige beslutninger.

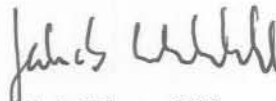
## 9.2 Revisionens erklæring i forbindelse med årsregnskabet for 2007

I henhold til bekendtgørelse om revisorers afgivelse af erklæringer m.v. skal vi erklære,  
at vi opfylder lovgivningens habilitetsbestemmelser, og  
at vi under revisionen har modtaget alle de oplysninger, vi har anmodet om.

Århus, den 30. september 2008  
**KPMG C.Jespersen**  
Statsautoriseret Revisionsinteressentskab



Claus Hammer-Pedersen  
statsaut. revisor



Jakob Westerdahl  
statsaut. revisor

Revisionsberetning nr. 3 omfattende side 23-46 er fremlagt på mødet den 2008

I bestyrelsen:

---

Poul Vesterbæk  
formand

---

Peter Thyssen  
næstformand

---

Bjarne Schmidt Nielsen  
næstformand

---

Torben Nørregaard

---

Jørgen Nørby

---

Finn Stengel Petersen

---

Mogens Nyholm

---

Hans Bang-Hansen

---

Alexander Aagaard



*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 2  
Bilag nr. 2**

## Den uafhængige revisors påtegning

### Til bestyrelsen for Midttrafik

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar - 31. december 2007 omfattende regnskabsbemærkninger, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter, regnskabsoversigt samt byrdefordeling. Årsregnskabet er aflagt i henhold til Lov om kommunernes styrelse samt Velfærdsministeriets budget og regnskabsbestemmelser for kommuner.

### *Ledelsens ansvar for årsregnskabet*

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med Lov om kommunernes styrelse samt Velfærdsministeriets budget og regnskabsbestemmelser for kommuner. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne. Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

### *Revisors ansvar og den udførte revision*

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i henhold til revisionsregulativet for Midttrafik samt danske revisionsstandarder og god offentlig revisionsetik. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå en høj grad af sikkerhed for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlige fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i årsregnskabet. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for Midttrafiks udarbejdelse og aflæggelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af den samlede præsentation af årsregnskabet. Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

### *Konklusion*

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2007 samt af resultatet af Midttrafiks aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2007 i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis og lovgivningens krav til regnskabsaflæggelse for kommuner. Det er ligeledes vores opfattelse, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

## Erklæring om udført forvaltningsrevision

I forbindelse med den finansielle revision af Midttrafiks årsregnskab for 2007 har vi foretaget en vurdering af, hvorvidt der for udvalgte områder er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af Midttrafik.

### *Ledelsens ansvar*

Ledelsen har ansvaret for, at der etableres retningslinjer og procedurer, der sikrer, at der tages skyldige økonomiske hensyn.

### *Revisors ansvar og den udførte forvaltningsrevision*

I overensstemmelse med god offentlig revisionsskik og bestemmelserne i Midttrafiks revisionsregulativ har vi for udvalgte forvaltningsområder undersøgt, om der er etableret forretningsgange, der sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning. Vores arbejde er udført med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for, at forvaltningen på de udvalgte områder er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

### *Konklusion*

Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2007 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

### *Supplerende oplysninger*

Uden at tage forbehold skal vi henlede opmærksomheden på, at Midttrafik er etableret pr. 1. januar 2007 i forbindelse med strukturreformen. Midttrafik har i det første regnskabsår været i gang med at udforme og etablere overordnede økonomiske styringsværktøjer. På nuværende tidspunkt er disse styringsværktøjer ikke fuldt ud implementeret. Der er stor ledelsesmæssig fokus på forholdet, og vi er bekendt med, at Midttrafiks ledelse har iværksat handlingsplan til sikring af implementering heraf.

Vi skal endvidere henlede opmærksomheden på regnskabsbemærkningerne i årsregnskabet, hvor det er omtalt, at reglerne i Velfærdsministeriets lånebekendtgørelse ikke er overholdt ved regnskabsårets udløb.

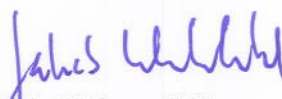
Århus, den 30. september 2008

**KPMG C.Jespersen**

Statsautoriseret Revisionsinteressentskab



Claus Hammer-Pedersen  
statsaut. revisor



Jakob Westerdahl  
statsaut. revisor

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 2  
Bilag nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. oktober 2008	1-22-1-07	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

## Administrationens bemærkninger til revisionsberetning nr. 3 af 30. september 2008

I det følgende er der angivet kommentarer og bemærkninger fra administrationen i Midttrafik til de væsentlige kritikpunkter og anbefalinger i henhold til de enkelte afsnit i revisionsberetningen.

### **Afsnit 1.2 "Konklusion på den udførte revision – revisionspåtegning"**

Revisionen konkluderer, at revisionen af regnskabet for 2007 ikke giver anledning til forbehold eller supplerende bemærkninger.

Revisionen påpeger, at de økonomiske styringsredskaber ikke er fuldt ud implementerede, og at Velfærdsministeriets lånebekendtgørelse ikke er overholdt. Disse forhold uddybes af revisionen i de efterfølgende afsnit, og bliver kommenteret af Midttrafiks administration.

### **Afsnit 2.3 "Sammenfatning af bemærkninger"**

Revisionen angiver nogle forhold, Midttrafik skal besvare overfor Tilsynsmyndigheden.

Midttrafik redegør selvsagt om disse forhold overfor Tilsynsmyndigheden.

Vedrørende bevillingsoversigten jf. også afsnit 4.3 drøftes på bestyrelsesmødet 24. oktober 2008 et oplæg fra administrationen vedrørende en præcisering hhv. fastlæggelse af bevillingsniveauet

Vedrørende overholdelse af lånebekendtgørelsen har administrationen fremsendt justerede opkrævninger til bestillerne, der vil sikre at lånebekendtgørelsen fremover ikke overskrides.

Med hensyn til den regnskabsmæssige og økonomiske administration er der iværksat en række initiativer, der sikrer en mere smidig og operationel proces fremover. Det drejer sig især om en forbedret kontoplan. I samarbejde med revisionen er administrationen i Midttrafik i gang med en reorganisering af kontoopbygningen, således at kontoplanen dels lægges tættere op ad Velfærdsministeriets opgørelsesmetode, dels i højere grad afspejler de forretningsområder, Midttrafik har ansvaret for. Arbejdet forventes færdigt ultimo 2008, således at den nye kontoplan kan implementeres pr. 1. januar 2009.

Et yderligere element i den forbindelse er, at administrationen i Midttrafik vil indskærpe overfor de bogførende enheder internt, at konteringstekster m.v. skal være mere oplysende end tilfældet er nu.

### **Afsnit 2.4 "Supplerende oplysninger"**

Revisionen angiver nogle forhold, som ikke giver anledning til bemærkninger, men som er så væsentlige, at Bestyrelsen skal orienteres herom.

Midttrafik vil kontakte tilsynsmyndigheden for at få klarlagt kravene til indregning af Busselskabet Århus Sporveje.

Administrationen i Midttrafik har samlet de hidtidige beslutninger om byrdefordelingsprincipper til drøftelse og beslutning på repræsentantskabsmødet 24. oktober 2008. Hvis de godkendes, vil der dels foreligge en samlet beskrivelse af principperne, dels være tale om en administrativ forenkling, der vil øge gennemskueligheden på området. Det vil desuden gøre det noget lettere at dokumentere og afstemme byrdefordelingen af fællesomkostningerne, som revisionen problematiserer i afsnit 4.1.

Revisionen anbefaler, at der genereres specifikationer af kortfristede tilgodehavender og kortfristet gæld med henblik på ledelsestilsyn, samt rykkerprocedure for gælden. Administrationen i Midttrafik har udarbejdet de nødvendige opgørelser og rapporter, der vil danne grundlag for revisionens anbefalinger, således at der med opstart pr. oktober 2008 kan iværksættes et ledelsestilsynssystem. Med hensyn til rykkerprocedurer vedr. den kortfristede gæld er der iværksat de nødvendige initiativer for at sikre, at procedurer kører automatisk. Administrationen i Midttrafik udarbejder en instruktion angående forventede tab på gamle fordringer vedr. udstedte kontrolafgifter, idet revisionen inddrages i dette arbejde.

### **Øvrige forhold**

Midttrafik har på centrale områder udarbejdet forretningsgangsbeskrivelser, og supplerer disse løbende, således at der i løbet af 2008 vil foreligge interne instruktioner og procesbeskrivelser på alle væsentlige områder.

Heri vil også indgå en beskrivelse af omfang og hyppighed af det ledelsesmæssige tilsyn.

Forretningsgangsbeskrivelsen vil også indeholde krav til dokumentation for f.eks. betalinger til vognmænd og opgørelse af indtægter, således at der til hver tid foreligger den nødvendige dokumentation overfor revisionen og bestyrelsen.

Det samme gælder kontrollen med outsourcete it-systemer.

På baggrunden af revisionens anbefalinger har administrationen i Midttrafik igangsat og planlagt initiativer til at optimere økonomiopgaverne, herunder allokere flere ressourcer hertil, og det er administrationens opfattelse, at Midttrafik fremover vil kunne leve op til såvel krav som anbefalinger i henhold til revisionsberetningen.

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 2  
Bilag nr. 4**



Årsregnskab for 2007

Årsregnskabet indeholder 30 sider



## Indhold

Indledning	2
Ledelsens påtegning	3
Præsentation af Midttrafik	4
Regnskabsbemærkninger	5
Anvendt regnskabspraksis	10
Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	10
Det omkostningsbaserede regnskab (resultatopgørelse og balance)	10
Resultatopgørelse for 2007	15
Udgiftsbaseret resultatopgørelse	15
Omkostningsbaseret resultatopgørelse	16
Balance 31. december 2007	17
Pengestrømsopgørelse 2007	18
Noter til resultatopgørelse og balance	19
Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	25
Drifts- og rådighedsbeløb	25
Personaleoversigt	26
Uddrag af internt regnskab for 2007 for Busselskabet Århus	
Sporveje	27
Driftsregnskab for 2007	27
Balance	28

## Indledning

Midttrafik præsenterer hermed årsregnskabet for 2007, som er selskabets første. Årsregnskabet indeholder dels et udgiftsbaseret regnskab og dels et omkostningsbaseret regnskab. Statusbalancen er omkostningsbaseret og omfatter dermed såvel omsætningsaktiver, anlægsaktiver og gæld inkl. pensionsforpligtelser m.v.

Det udgiftsbaserede regnskab er kassebaseret idet udgifter og indtægter resultatføres uden hensyn til, om der er tale om almindelige driftsudgifter eller nyinvesteringer. Det udgiftsbaserede regnskab anvender bevillingsafregning overfor bestyrelsen.

Det omkostningsbaserede regnskab kan sammenlignes med de regnskaber der aflægges i henhold til årsregnskabsloven, om end lovens regler ikke gælder for trafikelskaber. Det omkostningsbaserede regnskab periodiseres med hensyn til anlægsinvesteringer, finansielle leasingaftaler, pensionsforpligtelser m.v.. I det omkostningsbaserede regnskab optages nyanlæg således til afskrivning hvorved udgifterne fordeles over en årrække svarende til den forventede brugstid.

### Busselskabet Århus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikelskabet i Region Midtjylland og Århus Kommune skal Busselskabet Århus Sporveje (busselskabet) udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet referer dog til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af busselskabet finansieres af Århus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Århus Kommune.

Busselskabets garageanlæg i Risskov og Hasselager ejes af Århus Kommune, som har overført 109 mio. kr. til busselskabet svarende, svarende til den bogførte værdi af garageanlæg m.v. Forrentningen af de 109 mio. kr. "skal komme Århus Kommune til gode. Dette sker som udgangspunkt ved løbende at anvende kapitalen til huslejebetaling". Når den overførte kapital er opbrugt til formålet, indregnes husleje i driftskontrakten.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafiks betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Århus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2007.

Busselskabet har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis busselskabets resultatområde nedlægges skal restværdien af busselskabets aktiver tilbageføres til Århus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab. Der henvises til sidste afsnit i årsregnskabet som indeholder et uddrag af det interne årsregnskab for 2007 for Busselskabet Århus Sporveje.

## Ledelsens påtegning

Midttrafiks årsregnskab er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Velfærdsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således, at årsregnskabet giver et retvisende billede af trafikelskabets aktiver, passiver, finansielle stilling samt resultat.

Bestyrelsen for Midttrafik har den 22. august 2008 behandlet og godkendt årsregnskabet for 2007.

---

Poul Vesterbæk  
Formand for bestyrelsen

---

Jens Erik Sørensen  
Direktør

## Præsentation af Midttrafik

Midttrafik er etableret i henhold til Lov om trafikkselskaber og har til opgave at varetage følgende opgaver i Region Midtjylland

- 1 Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- 2 Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- 3 Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- 4 Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5 Privatbaner

Der henvises til den trykte årsberetning for 2007 for Midttrafik som indeholder en beskrivelse af selskabets mission, vision, værdier og overordnede målsætninger samt aktiviteter i regnskabsåret 2007. Midttrafik er registreret i det centrale virksomhedsregister under CVR nr. 29 94 31 75.

### *Visioner og mål*

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland ved at etablere en sammenhængende kollektiv trafik der er hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig.

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder, og drives økonomisk effektivt.

### *Bestyrelse og direktion*

Midttrafik ledes af en politisk valgt bestyrelse på 9 medlemmer. 7 af medlemmerne udpeges af et kommunalt repræsentantskabet, og 2 udpeges af Region Midtjylland. Den daglige ledelse varetages af en direktør, der ansættes af bestyrelsen.

Bestyrelsen:

Poul Vesterbæk  
Viborg Kommune, formand (V)

Finn Stengel Petersen  
Herning Kommune (S)

Peter Thyssen  
Århus Kommune, 1. næstformand (R)

Mogens Nyholm  
Randers Kommune (R)

Bjarne Schmidt Nielsen  
Region Midtjylland, 2. næstformand (S)

Hans Bang-Hansen  
Horsens Kommune (V)

Torben Nørregaard  
Ringkøbing-Skjern Kommune (V)

Aleksander Aagaard  
Region Midtjylland (V)

Jørgen Nørby  
Lemvig Kommune (V)

Direktion:

Jens Erik Sørensen

## Regnskabsbemærkninger

Årsregnskabet for Midttrafik viser et underskud til byrdefordeling på 647.986 tkr. mod budgetteret 614.290 tkr. Midttrafiks samlede omsætning udgør i 2007 ca. 1.5 mia. kr. Den samlede merudgift til byrdefordeling 33.696 tkr., udgør ca. 2 % af omsætningen og ca. 5 % af det budgetterede underskud til byrdefordeling. Afvigelsen er ikke tilfredsstillende men skal ses på baggrund af, at budgetterne er dannet ud fra erfaringerne fra mange afgivende myndigheder, hvor især indtægtsbudgetterne har været for optimistiske.

Merudgiften kan hovedsagelig henføres til mindre indtægter ved billetsalg m.v. vedrørende busdrift på 83.543 tkr. i forhold til budgetteret. Hertil kommer andre mindre positive og negative afvigelser mellem regnskabstal og budgettal. Der henvises til årsregnskabets resultatopgørelse med tilhørende noter samt afsnittet regnskabsoversigt på bevillingsniveau hvor årsregnskabets hovedposter er vist sammenlignet med de tilsvarende budgettal.

Der er ikke i regnskabsåret meddelt anlægsbevillinger. Tilgangen under materielle anlægsaktiver 432 tkr. vedrører finansiel leasing af to biler, som i henhold til anvendt regnskabspraksis skal optages til afskrivning på lige fod med købte anlægsaktiver.

### ***Kortfristet gæld til pengeinstitutter***

Kortfristet gæld til pengeinstitutter udgør ved regnskabsårets udløb 144.916 tkr. Gælden er udtryk for tidsforskydning mellem trafikelskabets udgifter og indbetaling af bidrag fra kommuner og Region Midtjylland i henhold til byrdefordelingsregnskabet.

Ifølge Velfærdsministeriets lånebekendtgørelse kan Midttrafik optage kortfristet gæld til pengeinstitutter til finansiering af drift med max. 50 kr. pr. indbygger i Region Midtjylland, svarende til ca. 60 mio. kr., hvortil kan lægges eventuelle likvide beholdninger. Hvis en eller flere af de deltagende kommuner eller Region Midtjylland har ledige lånerammer kan de reserveres til Midttrafik og dermed forøge adgangen til optagelse af kortfristet gæld i pengeinstitutter.

Midttrafiks nettofinansieringsbehov udgør på balancetidspunktet 144.916 tkr. minus likvide beholdninger 39.201 tkr. = 105.715 tkr., hvilket overstiger det umiddelbare max. beløb på 60.000 tkr. med 45.715 tkr. På tidspunktet for regnskabsafslutningen er det uafklaret, om en eller flere af de deltagende kommuner eller Region Midtjylland har ledige lånerammer der kan stilles til rådighed for Midttrafik.

Det kan supplerende oplyses, at finansieringsbehovet ifølge bogføringen pr. 4. august 2008 udgør netto 65.651 tkr. På dette tidspunkt er overskridelsen af lånerammen reduceret til 5.651 tkr. Det skal dog tilføjes, at der er betydelige udsving i finansieringsbehovet, som afhænger af såvel faktureringstidspunktet som indbetalingstidspunktet af bidrag fra kommuner og Region Midtjylland.

Umiddelbart efter regnskabsafslutningen vil Midttrafik tage initiativ til fremrykning af betalingstidspunktet for pålignede bestillerbidrag med det formål at reducere den kortfristede gæld til pengeinstitutter.

-----

I det følgende suppleres resultatet til byrdefordeling for hovedområderne i resultatopgørelsen samt balanceposterne med bemærkninger, bl.a. vedrørende afvigelser mellem budget og regnskabstal.

### ***Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet***

Resultat til byrdefordeling udgør 468.563 tkr. mod budgetteret 418.341 tkr. Merudgiften på 50.222 tkr. kan hovedsagelig henføres til mindre indtægter ved billet salg 83.543 tkr. modsvarende har der været mindre udgifter på 33.321 tkr.

I udgiften til byrdefordeling indgår en nettoindtægt på 29.106 tkr. vedrørende bus- og togsamarbejdet.

### ***Handicapkørsel***

Resultat til byrdefordeling udgør 39.537 tkr. mod budgetteret 51.337 tkr. Netto mindre udgiften på 11.800 tkr. kan hovedsagelig henføres til, at udgiftsbudgettet har været for højt i forhold til den faktiske aktivitet.

### ***Privatbaner***

Resultat til byrdefordeling udgør 28.582 tkr. mod budgetteret 30.000 tkr. Resultat til byrdefordeling indeholder såvel anlægsudgifter som driftsudgifter

### ***Administration***

Resultat til byrdefordeling udgør 109.346 tkr. mod budgetteret 114.612 tkr. Mindreudgiften på 5.266 tkr., kan hovedsagelig henføres til tilbageholdenhed med at besætte ledige stillinger samt udskydelse af enkelte projekter.

### ***Renter***

Resultat til byrdefordeling udgør 1.958 tkr. mod budgetteret 0 kr. Netto renteudgiften vedrører hovedsagelig den kortfristede gæld til pengeinstitutter, som på balancetidspunktet udgør 144.916 tkr. Finansieringsbehovet skyldes tidsforskydning mellem Midttrafiks udgifter til byrdefordeling og tidspunktet for kommunernes og Region Midtjyllands indbetaling af underskudsandele i henhold til byrdefordelingsregnskabet.

### ***Byrdefordelingen***

Bestyrelsen fastsætter de nærmere retningslinier for selskabets finansiering. Retningslinierne er godkendt af repræsentantskabet og Regionsrådet. Midttrafik har indgået samarbejdsaftale med kommunerne og Region Midtjylland om den kollektive trafik i regionen herunder finansieringen.

Driften af ruter m.v. finansieres dels af indtægter i form af billet salg m.v. dels i form af bidrag fra de enkelte bestillere – de såkaldte bestillerbidrag. Selskabets øvrige udgifter - netto-udgifter ved rutedrift og administrationsudgifter - byrdefordeles hovedsagelig på grundlag af

- Ruterelaterede udgifter
- Køreplantimer

Ruterelaterede udgifter omfatter bl.a. udgifter til billetteringsudstyr, passagertælling samt udviklingsomkostninger vedrørende Rejsekort A/S. Øvrige nettoudgifter ved ruter og administration fordeles efter køreplantimer, dog med en rabat for de ruter, hvor Midttrafik ikke forestår køreplanlægningen.

Driften af privatbanerne Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S samt Hads-Ning Herreders Jernbane A/S finansieres alene af Region Midtjylland, ligesom driften af Århus Kommunes Busselskab alene finansieres af Århus Kommune.

#### *Resultat til byrdefordeling:*

Resultatet til byrdefordeling opgøres på grundlag af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Nyanskaffelser i regnskabsåret indregnes således med kostprisen uanset at aktivet eventuelt optages til afskrivning i balancen. Afskrivninger på materielle og immaterielle anlægsaktiver overtaget 1. januar 2007 i forbindelse med selskabets etablering indregnes ikke i byrdefordelingen.

Indbetaling af aktiekapital og ansvarligt lån til Rejsekort A/S foretaget i regnskabsåret indregnes ikke i resultatet til byrdefordeling. Indbetalingen har i 2007 udgjort 1.665 tkr. som i årsregnskabet er indregnet under balanceposten finansielle anlægsaktiver og dermed finansieret af Midttrafiks disponible likviditet.

#### *Efterregulering af a contobetalingen*

Den endelige byrdefordeling viser en efterregulering på 6.941 tkr. hvoraf 3.150 tkr. er overført til indregning i byrdefordelingen for 2008. Efterreguleringen udgør mindre end 1 % af de samlede a conto betalingen hvilket betegnes som tilfredsstillende.

Overførslen af 3.150 tkr. til byrdefordeling i 2008 skyldes, at der efter den afsluttende beregning af byrdefordelingen for 2007 er der foretaget enkelte korrektioner af regnskabsresultatet til byrdefordeling, hovedsagelig vedrørende renteudgifter samt andel i udgift vedrørende X - bus sekretariatet.

#### ***Pengestrømsopgørelsen***

Pengestrømsopgørelsen viser pengebindinger i kortfristede tilgodehavender med 395.456 tkr. på balancetidspunktet, hovedsageligt vedrørende mellemværender med kommuner og Region Midtjylland. Pengebindingen modsvares af likviditet fra forøgelsen af den kortfristede gæld med 265.191 tkr. Netto udgør pengebindingerne i de nævnte driftsrelaterede balanceposter 130.265 tkr., som hovedsageligt er finansieret ved træk på den kortfristede gæld i banken.

***Materielle anlægsaktiver***

Afskrivninger på materielle anlægsaktiver overtaget ved selskabets etablering 1. januar 2007 indregnes ikke i resultatet til byrdefordeling. Nyanskaffelser indregnes i resultat til byrdefordeling med kostprisen i anskaffelsesåret. Leasede aktiver indregnes med årets betalte leasingydelse.

***Immaterielle anlægsaktiver***

Midttrafiks immaterielle anlægsaktiver vedrører dels ombygning af lejede lokaler på Søren Nymarks Vej i Højbjerg samt forskelligt software jfr. hovedtallene i årsregnskabets note 8. Immaterielle anlægsaktiver er overtaget i forbindelse med uddelingerne i forbindelse med selskabets etablering 1. januar 2007. Ombygning af lejede lokaler afskrives over 10 år medens software afskrives over 3 år. Afskrivninger på immaterielle anlægsaktiver overtaget ved selskabets etablering indgår ikke i resultatet til byrdefordeling.

***Finansielle anlægsaktiver***

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 8.367 tkr. jfr. specifikationen i hovedposter i årsregnskabets note 9. Som det fremgår af noten er Midttrafiks aktiebesiddelser i Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S og Hads-Ning Herreders Jernbaner A/S værdisat til under 1 tkr., idet selskaberne har vedvarende driftunderskud.

I regnskabsåret 2007 er aktieandelen i Rejsekort A/S forøget ved indbetaling af 1.120 tkr. ligesom det ansvarlige lån til samme er forøget med 681 tkr. inkl. rentetilskrivning 136 tkr. Midttrafiks indbetaling til Rejsekort A/S i 2007 på 1.665 tkr. er ikke indgået i byrdefordelingen og er dermed midlertidig finansieret af Midttrafik. I det omfang der konstateres tab på aktierne og det ansvarlige lån skal tabet henføres til Region Midtjylland, Horsens Kommune og Hedensted Kommune.

***Kortfristede tilgodehavender***

Kortfristede tilgodehavender inkl. supplementsposter udgør 411.655 tkr. inkl. tilgodehavender hos kommuner og Region Midtjylland vedrørende byrdefordeling m.v. Kortfristede tilgodehavender er ifølge bogføringen 4. august 2008 nedbragt til 303.253 tkr. hvoraf 266.558 tkr. omfatter tilgodehavender hos kommunerne og Region Midtjylland vedrørende a conto faktureret byrdefordeling m.v.

Under kortfristede tilgodehavender indgår tilgodehavende pålignede kontrolafgifter fra før 2007 med ca. 4 mio. kr. I det omfang disse tilgodehavender ikke kan inddrives vil der ske afskrivning over Midttrafiks egenkapital i kommende regnskabsår. Tilgodehavendet er omtalt under eventualforpligtelser i årsregnskabets note 12.



### ***Likvide beholdninger***

Likvide beholdninger udgør 39.201 tkr., omfatter dels vekselbeholdninger m.v. på ruter m.v. og dels en særlig indlånskonto med indestående 26.497 tkr. modtaget fra Århus Kommune som kompensation for overtagelse af pensionsforpligtelser i forbindelse med overførsel af tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik.

### ***Langfristet gæld***

Langfristet gæld 432 tkr., vedrører leasingaftaler på to biler.

### ***Kortfristet gæld til pengeinstitutter***

Der henvises til omtalen af kortfristet gæld til pengeinstitutter i indledningen til afsnittet.

### ***Kortfristet gæld i øvrigt***

Kortfristet gæld i øvrigt udgør 238.136 tkr. inkl. supplementposteringer vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger m.v. Kortfristet gæld er ifølge bogføringen den 4. august 2008 nedbragt til 50.385 tkr.

## Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Velfærdsministeriet.

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet. Årsregnskabet for 2007 er selskabets første regnskabsår hvorfor der ikke indgår sammenligningstal for tidligere år vedrørende driften.

Åbningsbalancen 1. januar 2007 er udarbejdet på grundlag af delingsaftalerne med kommuner og amter i forbindelse med trafikelskabets etablering. De overtagne aktiver og passiver ifølge delingsaftalerne er tilpasset Midtrafik s regnskabspraksis.

Resultatopgørelsen viser nettoudgiften ved drift af ruter m. v. og selskabets administrationsudgifter til byrdefordeling på de deltagende kommuner og regionen. I noterne til hovedposterne i resultatopgørelsen er udgifter og indtægter specificeret på hovedposter for de enkelte aktivitetsområder.

Resultatopgørelsen viser endvidere byrdefordelingen af driftsresultatet på kommuner og Region Midtjylland.

## Den udgiftsbaserede resultatopgørelse

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse omfatter alene finansielle transaktioner baseret på foreliggende udgifts- og indtægtsbilag, som kan henføres til regnskabsåret.

Udgifter medtages således i det år betalingsforpligtelsen er opstået, det vil sige ved eksempelvis modtagelse af leverandørfaktura eller anden ekstern påkrav. Indtægter medtages i det år hvor endelig ret er erhvervet, det vil sige eksempelvis ved fremsendelse af fakturaer på ydelser eller leverancer, refusionsopgørelser o.l., med anmodning om indbetaling af regningsbeløbet.

Anlægsudgifter afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen og optages ikke til afskrivning i balancen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldet til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension samt varebeholdninger registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

## Det omkostningsbaserede regnskab (resultatopgørelse og balance)

Hovedtrækkene i den anvendte regnskabspraksis for den omkostningsbaserede resultatopgørelse og balancen beskrives i det følgende

### *Generelt om indregning og måling*

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, og aktivets værdi kan måles pålideligt. Enkeltaktiver under 100.000 kr. indregnes dog ikke i ba-

## Anvendt regnskabspraksis - fortsat

lancen med mindre der er tale om et større antal aktiver til en værdi på under 100.000 kr., der anskaffes i samme regnskabsår, eksempelvis udskiftning af IT udstyr.

Hovedregelen er, at alle indtægter og udgifter henføres til det regnskabsår, de vedrører uanset betalingstidspunkt. Der foretages således fuld periodisering af regionens udgifter og indtægter samt tilgodehavender og gæld i årsregnskabet. Rettigheder og forpligtelser, der ikke kan opgøres endeligt på balancetidspunktet, optages i årsregnskabet afsnit om eventualrettigheder samt kautions- og garantiforpligtelser.

### *Materielle anlægsaktiver*

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

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som egne aktiver. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdi og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor. Den tilsvarende gældsforpligtelse vedrørende leasede aktiver indregnes som gæld i balancen.

Der foretages lineære afskrivninger over aktivets forventede brugstid. Afskrivningsperioden for anlægsaktiver optaget i balancen udgør:

<b>Aktiv</b>	<b>Afskrives over år:</b>
<b>Tekniske anlæg, større specialudstyr, transportmidler og lignende</b>	
Særlige tekniske installationer i bygninger	10 år
Entreprenørmateriel og større maskiner ekskl. biler	7 - 10 år
Driftsmateriel og biler m.v.	5 år
<b>Inventar, herunder computer- og andet IT-udstyr</b>	
Inventar	5 år
IT-udstyr (hardware og software)	3 -5 år

Materielle anlægsaktiver til en værdi mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse udgiftsføres i anskaffelsesåret, jf. dog nedenfor om større anskaffelser af ensartet udstyr til under 100.000 kr. pr. enhed.

Finansielt leasede aktiver indregnes som anlægsaktiver og behandles regnskabsmæssigt på lige fod med øvrige anlægsaktiver. Herom henvises til særskilt omtale af regnskabspraksis for finansielle leasingaftaler, jf. ovenfor.

Ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser værdiansættes kan afskrives samlet. Sådanne aktiver, til kostpris under 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse kan optages i balancen, hvis der er tale om væsentlige samlede indkøb, og hvor det fin-

## **Anvendt regnskabspraksis - fortsat**

des hensigtsmæssig at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

### ***Immaterielle anlægsaktiver***

Der foretages ikke indregning og måling af immaterielle anlægsaktiver, bortset fra indretning af lejede lokaler samt større anskaffelser af software, jf. nedenfor.

Software med en anskaffelsessum på under 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse udgiftsføres i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Software med en anskaffelsessum på over 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse indregnes i balancen til kostpris og afskrives lineær over brugstiden, der fastsættes til 3-5 år, afhængig af karakter og formål.

### ***Finansielle anlægsaktiver***

Langfristet udlån, aktier, andelsbeviser o. lign. optages til anskaffelsesprisen under regnskabsposten finansielle anlægsaktiver, hvis de repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet.

Pantebreve og andre langfristede udlån og lign., der ikke repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet, optages ikke i balancen. Sådanne aktiver/rettigheder opføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualrettigheder.

### ***Varebeholdninger***

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug udgiftsføres i takt med, at udgifterne afholdes. Varebeholdninger, hvis værdi på stedniveau overstiger 100.000 kr. optages i balancen. Værdien af varebeholdninger reguleres i balancen, hvis der i regnskabsåret forekommer væsentlige ændringer i værdien.

### ***Tilgodehavender***

Kortfristede og langfristede omsættelige tilgodehavender optages i balancen under de respektive regnskabsposter til nominel værdi.

## Anvendt regnskabspraksis - fortsat

### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter optages i balancen under kortfristede tilgodehavender.

### *Hensættelser*

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensættelser. Den årlige regulering indregnes i resultatopgørelsen.

Kapitalværdien af forpligtelsen beregnes på grundlag af de forventede fremtidige ydelser, der skal udbetales i henhold til pensionsaftalen. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. optages ikke i balancen. Sådanne eventuelle forpligtelser medtages i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser.

### *Finansielle gældsforpligtelser*

Kortfristet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter) optages under regnskabsposten kortfristet gæld til pengeinstitutter i balancen.

Langfristet gæld optages under regnskabsposten langfristet gæld med restgælden på balance-tidspunktet. Under langfristet gæld indregnes tillige den kapitaliserede værdi af fremtidige ydelser på finansielle leasingkontrakter.

### *Periodeafgrænsningsposter*

Forud modtagne betalinger vedrørende indtægter i det efterfølgende år optages i balancen under kortfristet gæld.

### *Leje og leasingaftaler*

Finansielt leasede aktiver, der har karakter af finansieringsaftaler, indregnes i balancen under anlægsaktiver på lige fod med egne anlægsaktiver og afskrives som sådan. Den kapitaliserede værdi af leasingforpligtelse indregnes under langfristet gæld, jf. omtalen herom ovenfor under finansielle gældsforpligtelser.

Operationelt leasede aktiver, der ikke har karakter af finansieringsaftaler, indregnes ikke under anlægsaktiver eller langfristet gæld. Sådanne aftaler optages i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser i det omfang selskabets opsigelsesvarsel overstiger 2 år. Optagelse i fortegnelsen sker med angivelse af den samlede lejebetaling i opsigelsesperioden.

## **Anvendt regnskabspraksis - fortsat**

### ***Eventualforpligtelser***

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser anføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser.

For eventualforpligtelser herunder garantier og lign. hvorpå der hviler aktuelle eller truende tabrisici tilføjes bemærkning herom i tilknytning til forpligtelsen.

### ***Afgivne garantier***

Afgivne garantier indregnes ikke i balancen men anføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser, jf. omtalen ovenfor.

### ***Eventualrettigheder***

Eventualrettigheder optages ikke i balancen men oplyses i årsregnskabets fortegnelse over eventualrettigheder.

## Resultatopgørelse for 2007

### Udgiftsbaseret resultatopgørelse

tkr.	Note	Regn- skab 2007	Budget 2007
<b>Resultat af hovedaktiviteter</b>			
Busdrift	1	468.563	418.341
Handicapkørsel	2	39.537	51.337
Privatbaner	3	28.582	30.000
Administration	4	109.346	114.612
Renter		1.958	0
<b>Udgift til byrdefordeling</b>		<b>647.986</b>	<b>614.290</b>
Byrdefordeling:	5		
Favrskov Kommune		9.325	6.917
Hedensted Kommune		10.271	8.279
Herning Kommune		31.942	29.382
Holstebro Kommune		20.631	20.450
Horsens Kommune		28.845	28.829
Ikast-Brande Kommune		8.250	9.949
Lemvig Kommune		4.929	7.638
Norddjurs Kommune		10.149	11.498
Odder Kommune		4.703	5.147
Randers Kommune		31.366	34.480
Ringkøbing-Skjern Kommune		20.070	17.414
Samsø Kommune		3.158	2.747
Silkeborg Kommune		30.770	31.311
Skanderborg Kommune		12.518	12.018
Skive Kommune		15.476	14.850
Struer Kommune		4.909	5.463
Syddjurs Kommune		13.094	13.516
Viborg Kommune		25.806	23.631
Århus Kommune		172.739	148.782
Region Midtjylland		185.885	181.989
Ikke byrdefordelt, overført til 2008		3.150	0
<b>Byrdefordeling i alt</b>		<b>647.986</b>	<b>614.290</b>

## Resultatopgørelse for 2007 - fortsat

### Omkostningsbaseret resultatopgørelse

tkr.	Note	Regn- skab 2007	Budget 2007
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		0	0
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jfr. anvendt regn- skabspraksis		0	0
Afskrivninger på anlægsaktiver	7/8	-3.048	0
Periodisering af hensættelser til tjenestemandspensioner		-1.327	0
<b>Driftsresultat, omkostningsbaseret</b>		<b>-4.375</b>	<b>0</b>



**Balance 31. december 2007**

tkr.	Note	31/12 2007	Åbnings- balance 1/1 2007
<b>AKTIVER</b>			
Materielle anlægsaktiver	7	1.939	2.094
Immaterielle anlægsaktiver	8	5.252	7.712
Finansielle anlægsaktiver	9	8.367	6.566
Varebeholdninger		0	28
Kortfristede tilgodehavender		411.655	44.021
Likvide aktiver		39.201	1.690
<b>Aktiver i alt</b>		<b>466.414</b>	<b>62.111</b>
<b>PASSIVER</b>			
<b>Egenkapital</b>	10	25.391	29.729
Ikke byrdefordelt resultat, overført til 2008	11	-3.150	0
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		31.475	30.149
Langfristet gæld vedrørende leasingaftaler		432	74
Kortfristet gæld til pengeinstitutter		144.916	0
Kortfristet gæld i øvrigt		267.350	2.159
<b>Passiver i alt</b>		<b>466.414</b>	<b>62.111</b>
<b>Eventualforpligtelser</b>	12		
<b>Eventualrettigheder</b>	13		

## Pengestrømsopgørelse 2007

tkr.	Regnskab 2007
<b>Driftsresultat, omkostningsbaseret</b>	-4.375
Likviditetsreguleringer til driftsresultat:	
Afskrivninger	3.048
Regulering af pensionsforpligtelser	1.327
Diverse egenkapitalposter	37
Overført til næste år	-3.150
<b>Likviditetsvirkning fra drift m.v.</b>	-3.113
Likviditetsreguleringer fra investeringer:	
Køb af anlægsaktiver	-432
Salg af anlægsaktiver	0
<b>Likviditetsvirkning af drift og investeringer</b>	-3.545
<b>Øvrige likviditetsforskydninger</b>	
Indbetaling af tilgodehavende kompensationsbeløb vedrørende overtagelse af pensionsforpligtelser 1. januar 2007	27.820
Forøgelse af kortfristet tilgodehavender i øvrigt	-395.456
Forøgelse af kortfristede gældsforpligtelser	265.191
Optagelse af kortfristet lån i pengeinstitutter	144.916
Forøgelse af langfristede tilgodehavender	-1.801
Optagelse af langfristet lån ved leasing	432
Varebeholdninger afgangsført	28
Leasinggæld 1. januar 2007 afgangsført	-74
<b>Øvrige likviditetsforskydninger</b>	41.056
<b>Årets samlede likviditetsvirkning</b>	37.511
Likvid beholdning primo regnskabsåret	1.690
<b>Likvid beholdning ultimo regnskabsåret</b>	39.201

**Noter til resultatopgørelse og balance**

tkr.	Regn- skab 2007	Budget 2007
<b>1 Busdrift inkl. bus- og togsamarbejdet</b>		
Drift af busruter	1.092.919	1.120.596
Godstransport	1.357	0
Kørsel i naboregioner	-10.841	0
Naboregioners kørsel i Region Midt	2.857	0
Færgedrift, Samsølinien	491	0
Diverse (herunder husleje for rutebilstationer)	493	0
<b>Udgifter i alt</b>	<b>1.087.276</b>	<b>1.120.596</b>
Salg af kort og billetter	-557.424	-702.255
Takstkompensation fra Staten	-30.794	0
Bus- og togsamarbejdet :		
Fjernrejser	-22.501	0
'Tog +' rejser	-1.204	0
Takstområdebilletter	-15.338	0
Øvrigt billetsalg	-82.540	0
Betaling til DSB/Arriva	92.477	0
Befordring af værnepligtige m.v.	-1.389	0
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-618.713</b>	<b>-702.255</b>
<b>Udgift til byrdefordeling</b>	<b>468.563</b>	<b>418.341</b>
<b>2 Handicapkørsel</b>		
Handicapkørsel	44.880	59.328
Egenbetaling	-5.343	-7.991
<b>Udgifter til byrdefordeling</b>	<b>39.537</b>	<b>51.337</b>

## Noter til resultatopgørelse og balance

tkr.	Regn- skab 2007	Budget 2007
	<hr/>	<hr/>
<b>3 Privatbaner</b>		
<b>Hads-Ning Herreders Jernbane A/S</b>		
Driftsudgifter	21.760	0
Investeringer	7.095	0
Billetindtægter, fragt m.v.	-12.300	0
	<hr/>	<hr/>
Udgift til byrdefordeling	16.555	0
	<hr/>	<hr/>
<b>Vemb-Lemvig -Thyborøn Jernbane A/S</b>		
Driftsudgifter	14.824	0
Investeringsudgifter	203	0
Billetindtægter, fragt m.v.	-3.000	0
	<hr/>	<hr/>
Udgift til byrdefordeling	12.027	0
	<hr/>	<hr/>
<b>Udgift til byrdefordeling i alt</b>	<b>28.582</b>	<b>30.000</b>
	<hr/>	<hr/>
<p>Midttrafik disponerer over aktiemajoriteten og stemmeretten for Hads-Ning Herreders Jernbane A/S og Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S jfr. omtalen under finansielle anlægsaktiver i årsregnskabet.</p>		
<b>4 Administration</b>		
Terminaler, rutebilstationer samt billetteringsudstyr	15.408	19.300
IT udgifter	14.146	13.112
Tællinger m.v.	3.684	4.000
Information og markedsføring	8.915	11.700
Personaleudgifter	47.286	47.600
Husleje m.v.	5.554	4.200
Kurser, rejser m.v.	2.297	3.000
Etableringsomkostninger *	10.000	10.000
Andel i drift af X – bus sekretariatet	1.728	1.700
Øvrige udgifter netto (forsikringer m.v.)	328	0
	<hr/>	<hr/>
<b>Udgift til byrdefordeling</b>	<b>109.346</b>	<b>114.612</b>
	<hr/>	<hr/>

\*) De reelle etableringsudgifter er lidt højere end angivet, idet etableringsudgifter - ud over de afsatte midler på etableringspuljen - er afholdt af den ordinære drift.

## Noter til resultatopgørelse og balance

	Faktureret a conto	Efter- regu- lering	Samlet bidrag 2007
<b>5 Byrdefordeling</b>			
Favrskov Kommune	6.867	2.458	9.325
Hedensted Kommune	8.273	1.998	10.271
Herning Kommune	29.382	2.560	31.942
Holstebro Kommune	20.487	144	20.631
Horsens Kommune	28.784	61	28.845
Ikast-Brande Kommune	9.949	-1.699	8.250
Lemvig Kommune	7.638	-2.709	4.929
Norddjurs Kommune	11.498	-1.350	10.148
Odder Kommune	5.147	-444	4.703
Randers Kommune	34.480	-3.114	31.366
Ringkøbing-Skjern Kommune	17.434	2.636	20.070
Samsø Kommune	2.747	412	3.159
Silkeborg Kommune	31.311	-541	30.770
Skanderborg Kommune	12.018	500	12.518
Skive Kommune	14.850	626	15.476
Struer Kommune	5.463	-554	4.909
Syddjurs Kommune	13.516	-422	13.094
Viborg Kommune	23.631	2.175	25.806
Århus Kommune	180.153	-7.414	172.739
Region Midtjylland	177.417	8.468	185.885
Ikke byrdefordelt, overført til 2008	0	3.150	3.150
<b>Byrdefordeling i alt</b>	<b>641.045</b>	<b>6.941</b>	<b>647.986</b>

Der henvises til specifikationen af byrdefordelingen på hovedposter vist i årsregnskabets sidste afsnit.

## Noter til resultatopgørelse og balance

### 7 Materielle anlægsaktiver

tkr.	Drifts- materiel og biler	Inventar – herunder IT- udstyr	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2007	926	1.168	2.094
Tilgang	432	0	432
Afgang	0	0	0
<b>Kostpris pr. 31. december 2007</b>	<b>1.358</b>	<b>1.168</b>	<b>2.526</b>
<b>Af- og nedskrivninger 1. januar 2007</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Årets afskrivninger	-323	-264	-587
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2007</b>	<b>-323</b>	<b>-264</b>	<b>-587</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2007</b>	<b>1.035</b>	<b>904</b>	<b>1.939</b>

### 8 Immaterielle anlægsaktiver

tkr.	Ombygning af lejede lokaler	Software	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2007	472	7.241	7.713
Tilgang	0	0	0
Afgang	0	0	0
<b>Kostpris pr. 31. december 2007</b>	<b>472</b>	<b>7.241</b>	<b>7.713</b>
<b>Af- og nedskrivninger 1. januar 2007</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Årets afskrivninger	-47	-2.414	-2.461
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2007</b>	<b>-47</b>	<b>-2.414</b>	<b>-2.461</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2007</b>	<b>425</b>	<b>4.827</b>	<b>5.252</b>

## Noter til resultatopgørelse og balance

### 9 Finansielle anlægsaktiver

tkr.	Andel i Århus Rute- bilstation	Aktier i Rejse- kort A/S	Ansvar- lig lån til Rejse- kort A/S	Aktier i Rejse- plan A/S	Ansvarlig lån til Rej- seplan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2007	561	745	2.576	1.584	1.100	6.566
Tilgang	0	1.120	681	0	0	1.801
Afgang	0	0	0	0	0	0
<b>Kostpris pr. 31. december 2007</b>	<b>561</b>	<b>1.865</b>	<b>3.257</b>	<b>1.584</b>	<b>1.100</b>	<b>8.367</b>
<b>Af- og nedskrivninger 1. januar 2007</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2007</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2007</b>	<b>561</b>	<b>1.865</b>	<b>3.257</b>	<b>1.584</b>	<b>1.100</b>	<b>8.367</b>

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver 8.367 tkr. har Midttrafik følgende aktiebesiddelser inkl. stemmeret, der i bogføringen og årsregnskabet er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskaberne

#### Vemb Lemvig Thyborøn Jernbane A/S (Lemvigbanen)

Midttrafik ejer 1.634 tkr. af selskabets samlede aktiekapital 2.068 tkr. og disponerer over 99,6 % af stemmeretten på selskabets generalforsamling. Selskabets årsrapport for 2007 viser følgende hovedtal:

	tkr.
Nettoomsætning	6.388
Driftsresultat, underskud	2.742
Egenkapital	36.166
Balancesum	55.974

#### A/S Hads-Ning Herreders Jernbane (Odderbanen)

Midttrafik ejer 19.099 tkr. af selskabets samlede aktiekapital på 19.250 tkr., og disponerer over det tilsvarende antal stemmer på selskabets generalforsamling. Selskabets årsrapport for 2007 viser følgende hovedtal:

	tkr.
Nettoomsætning	12.568
Driftsresultat, underskud	4.631
Egenkapital	27.134
Balancesum	33.082

## Noter til resultatopgørelse og balance

		<u>31/12 2007</u>
<b>10</b>	<b>Egenkapital</b>	
	Egenkapital 1. januar 2007 ifølge åbningsbalance	29.729
	Reguleringer af balanceposter m.v. netto	37
	Resultat 2007 ifølge omkostningsbaseret resultatopgørelse	-4.375
		<u>25.391</u>
<b>11</b>	<b>Ikke byrdefordelt resultat, overført til næste år</b>	
		<u>I alt</u>
	Overført 1. januar 2007	0
	Overført fra resultat 2007 til byrdefordeling i 2008 (udgift)	-3.150
		<u>-3.150</u>
<b>12</b>	<b>Eventualforpligtelser</b>	
		<u>Beløb</u>
		<u>tkr.</u>
	Region Syddanmark	
	Krav mod Midttrafik om betaling af del af underskud i Vejle Amts Trafikselskab i 2006, indregnet i uddelingsregnskabet 1. januar 2007	452
	Restancer, kontrolafgifter	
	Restancer vedrørende kontrolafgifter pålignet før 2007 udgør ca. 4 mio. kr., opført under kortfristede tilgodehavender. I det omfang restancerne ikke kan inddrives vil der ske afskrivning over Midttrafiks egenkapital i regnskabsåret 2008	4.000
<b>13</b>	<b>Eventualrettigheder</b>	
		<u>Beløb</u>
		<u>tkr.</u>
	Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S	Eventualværdi af nom. 1.634 tkr. aktier i selskabet, bogført til 1 tkr.
		Ukendt
	Hads-Ning Herreders Jernbane A/S	Eventualværdi af nom. 19.099 tkr. aktier i selskabet, bogført til 1 tkr.
		Ukendt



## Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

### Drifts- og rådighedsbeløb

	Oprindeligt budget for 2007	Budget- korrektioner	Korrigeret budget for 2007	Regnskab 2007
<b>Busdrift, merudgift 50.222 tkr.</b>				
Resultat til byrdefordeling	418.341	0	418.341	468.563
<b>Handicapkørsel, mindreudgift 11.800</b>				
Resultat til byrdefordeling	51.337	0	51.337	39.537
<b>Privatbaner, mindreudgift 1.418 tkr.</b>				
Resultat til byrdefordeling	30.000	0	30.000	28.582
<b>Administration, mindreudgift 5.266 tkr.</b>				
Resultat til byrdefordeling	114.612	0	114.612	109.346
<b>Renter, merudgift 280 tkr.</b>				
Resultat til byrdefordeling	0	0	0	1.958
<b>Sammentælling</b>	<b>614.290</b>	<b>0</b>	<b>614.290</b>	<b>647.986</b>

Der henvises til årsregnskabets regnskabsbemærkninger hvor der er knyttet kommentarer til de enkelte funktioner i resultatopgørelsen herunder afvigelser mellem budget og regnskabsbeløb.

## Personaleoversigt

	Regnskab 2007	Budget 2007
<b>Heltidsstillinger</b>		
Direktør	1,00	1,00
HR-afdelingen	2,64	3,00
Kontrakter og indtægter	47,76	47,70
Kunde og Marked	25,83	31,50
Trafikplanlægning og koordinering af kørsel	41,08	37,00
Videnscenter Videbæk	9,66	10,00
Fusionsagent	0,00	1,00
	<u>127,97</u>	<u>131,20</u>

## Uddrag af internt regnskab for 2007 for Busselskabet Århus Sporveje

### Driftsregnskab for 2007

tkr.	Udgifts- baseret	Omkost- nings- baseret	Forskel
<b>Nettoomsætning</b>			
Nettoindtægter, busdrift	-356.673	-356.673	0
Øvrige indtægter	-9.183	-9.183	0
	<u>-365.856</u>	<u>-365.856</u>	<u>0</u>
<b>Regnskabsmæssige indtægter</b>			
Huslejebidrag fra formuekontoen	-11.478	-11.478	0
Modpost til afskrivninger af aktiver fra Å.K.	0	-35.469	-35.469
	<u>-377.334</u>	<u>-412.803</u>	<u>-35.469</u>
<b>Produktionsomkostninger m.v.</b>			
Chaufføromkostninger	217.134	217.134	0
Vognomkostninger	48.054	45.660	-2.394
Kontante kapacitetsomkostninger.	59.186	93.756	34.570
Administration	36.697	38.619	1.921
	<u>-16.263</u>	<u>-17.634</u>	<u>-1.372</u>
<b>Resultat af ordinær drift</b>			
Andre driftsindtægter	-11.172	-11.172	0
Andre driftsudgifter	12.631	12.631	0
Å/S Motion	192	192	0
	<u>-14.612</u>	<u>-15.983</u>	<u>-1.372</u>
<b>Resultat før renter</b>			
<b>Renteomkostninger og lignende</b>			
Rente, kassekredit	895	895	0
Renter, leasing	2.246	2.246	0
Afdrag, leasinggæld	17.591	0	-17.591
	<u>6.120</u>	<u>-12.842</u>	<u>-18.963</u>
<b>Årets resultat (minus = overskud)</b>			

## Uddrag af internt regnskab for 2007 for Busselskabet Århus Sporveje, fortsat

### Balance

tkr.	31/12 2007	1/1 2007	Be- vægelse
<b>Aktiver</b>			
<b>Anlægsaktiver</b>	204.735	194.204	10.531
<b>Omsætningsaktiver</b>			
<b>Varebeholdninger</b>			
Eget varelager	12.843	10.452	2.391
Lagerbeholdning, Trafikselskab	-18	-20	3
Konsignationslager, Solaris (S)	37	0	37
	12.862	10.432	2.431
<b>Tilgodehavender</b>			
Tilgodehavender, debitorer	4.766	0	4.767
Tilgodehavender, vekselpenge	382	0	382
Tilgodehavender, lønhuse Århus Kommune	1.229	0	1.229
Tilgodehavender, moms og afgifter	11.977	1.589	10.388
Tilgodehavender, Århus Kommune.	0	109.186	-109.186
	18.354	110.775	-92.420
<b>Likvid beholdning</b>	74.710	549	74.161
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	105.926	121.756	-15.828
<b>Aktiver i alt</b>	310.661	315.960	-5.297

## Uddrag af internt regnskab for 2007 for Busselskabet Århus Sporveje, fortsat

### Balance fortsat

tkr.	31/12 2007	1/1 2007	Be- vægelse
<b>Passiver</b>			
<b>Egenkapital</b>			
Egenkapital primo	-11.068	-11.068	0
Periodens resultat	-12.842	0	-12.842
Egenkapital regulering	-1.347	0	-1.347
	<u>-25.257</u>	<u>-11.068</u>	<u>-14.189</u>
 Aktiver fra Århus Kommune			
Formuekonto inkl. renter	-100.337	-109.186	8.849
Anlæg overtaget fra Århus Kommune	-121.171	-157.517	36.346
	<u>-221.508</u>	<u>-266.703</u>	<u>45.195</u>
<b>Egenkapital og lign. i alt</b>	<u>-246.765</u>	<u>-277.771</u>	<u>31.006</u>
Langfristet gæld	<u>-67.071</u>	<u>-37.640</u>	<u>-29.432</u>
Kortfristet gæld:			
Leverandørgæld m.v.	-6.339	-549	-5.790
Forudbetalt løn	9.514	0	9.513
	<u>3.175</u>	<u>-549</u>	<u>3.723</u>
<b>Kortfristet gæld</b>	<u>3.175</u>	<u>-549</u>	<u>3.723</u>
<b>Passiver i alt</b>	<u><u>-310.661</u></u>	<u><u>-315.960</u></u>	<u><u>5.297</u></u>

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 2  
Bilag nr. 5**



**midttrafik**

**Byrdefordeling 2007**

## **Bemærkninger til byrdefordelingen 2007**

Byrdefordelingen af Midttrafiks driftsudgifter og passagerindtægter m.v. er foretaget i henhold til drøftelser og aftaler med de deltagende kommuner og Region Midtjylland. Hovedtallene i beregningen af byrdefordelingen fremgår af de følgende oversigter og specifikationer.

Ved sammenholdelse af de talmæssige oplysninger med Midttrafiks årsregnskab for 2007 kan der forekomme mindre afvigelser på grund af afrundinger.

### **Bruttoudgifter vedrørende busdrift jfr. Bilag 1**

Som det fremgår af bilaget er alle udgifter direkte henførbare til de enkelte bestillere bortset fra 1.775.895 kr., som er fordelt på grundlag af køreplantimer. Henføring af udgifter til bestillerne er foretaget dels ved direkte bogføring og dels ved specifikationer af sumkonti i bogføringen på bestillere, ved hjælp af interne regneark og IT systemet Trapeze.

### **Bruttoindtægter vedrørende busdrift jfr. Bilag 2**

Fordelingen af indtægterne på de enkelte bestillere er beskrevet i Notat om Midttrafiks fordeling af passagerindtægter 2007, der er vedhæftet som Bilag 3.

### **Handicapkørsel**

Fordelingen af nettoudgifter ved handicapkørsel er foretaget ved direkte henføring af kalkulerede udgifter vedrørende de enkelte persontransporter.

### **Fællesudgifter jfr. Bilag 3**

Billetteringsudstyr, kontroludgifter, administration og IT omkostninger vedrørende handicapkørsel 13.239.585 kr. er fordelt ved direkte henføring til de enkelte bestillere. Øvrige fællesudgifter er fordelt med samme fordelingsnøgler som anvendt ved budgettet for 2007, d.v.s. hovedsagelig på grundlag af budgetterede køreplantimer.

Højbjerg, den 4. september 2008



Sammen drag af byrdefordeling 2007							
	Busdrift			Privatbaner	Handicapkørsel	Fællesudgifter	
	Bruttoudgifter	Bruttoindtægter		Nettoudgift	Nettoudgift	Nettoudgift	Byrdefordelt
Kommune/region	Bilag 1	Bilag 2	Nettoudgift	ifølge bogføring	ifølge bogføring	Bilag 3	i alt
Favrskov	9.020.442	-995.609	8.024.833		766.736	533.100	9.324.669
Hedensted	8.170.014	-868.096	7.301.918		2.665.952	303.958	10.271.828
Herning	39.567.759	-11.688.190	27.879.569		1.526.646	2.536.795	31.943.010
Holstebro	24.343.886	-6.834.735	17.509.151		1.119.867	2.002.391	20.631.409
Horsens	37.390.428	-15.514.908	21.875.520		3.537.392	3.432.731	28.845.643
Ikast-Brande	6.707.512	0	6.707.512		815.960	727.383	8.250.855
Lemvig	4.605.260	-789.205	3.816.055		451.415	661.116	4.928.586
Norddjurs	9.376.281	-531.435	8.844.846		544.871	759.619	10.149.336
Odder	3.916.881	-63.222	3.853.659		526.578	322.878	4.703.115
Randers	55.727.111	-31.726.479	24.000.632		1.450.308	5.914.848	31.365.788
Ringkjøbing-Skjern	18.056.741	-496.528	17.560.213		1.119.280	1.389.630	20.069.123
Samsø	4.594.257	-1.920.009	2.674.248		117.699	366.754	3.158.701
Silkeborg	44.312.025	-19.459.724	24.852.301		1.530.611	4.387.219	30.770.131
Skanderborg	14.251.022	-3.703.090	10.547.932		927.792	1.041.669	12.517.393
Skive	19.877.221	-7.008.525	12.868.696		587.202	2.020.492	15.476.390
Struer	5.899.888	-1.935.693	3.964.195		430.350	514.851	4.909.396
Syddjurs	14.522.107	-2.864.540	11.657.567		471.413	964.953	13.093.933
Viborg	29.469.654	-8.372.591	21.097.063		1.449.966	3.259.212	25.806.241
Århus	359.319.031	-237.703.360	121.615.671		19.557.333	31.565.468	172.738.472
Region Midtjylland	380.018.275	-266.817.515	113.200.760	27.105.881	0	45.579.247	185.885.888
I alt	1.089.145.795	-619.293.454	469.852.341	27.105.881	39.597.371	108.284.314	644.839.907

Byrdefordeling af bruttoudgifter ved busdrift 2007								Bilag 1
Kommune/region	Direkte henførbare bruttoudgifter ved busdrift						Fordelt via kørepl. timer	Byrdefordelte bruttoudgifter i alt
	Rutebilstationer m.v.	Nordtrafik/Sydtrafik	Samsø færgeren	Direkte udkonteret	Direkte henførbare via Regneark	Trapeze		
Favrskov				6.748.452	0	2.257.571	14.419	9.020.442
Hedensted				1.802.544	0	6.328.665	38.805	8.170.014
Herning				6.369.420	7.962.142	25.172.949	63.248	39.567.759
Holstebro				4.267.326	16.664.231	3.373.416	38.913	24.343.886
Horsens				203.939	0	37.126.722	59.767	37.390.428
Ikast-Brande				3.550.081	0	3.146.709	10.722	6.707.512
Lemvig				3.058.459	1.153.054	386.385	7.362	4.605.260
Norddjurs				5.670.928	3.690.365	0	14.988	9.376.281
Odder				0	3.910.620	0	6.261	3.916.881
Randers	759.115			4.325.327	4.123.564	46.431.240	87.865	55.727.111
Ringkjøbing-Skjern				270.509	9.588.321	8.169.048	28.863	18.056.741
Samsø			191.577	0	0	4.395.642	7.038	4.594.257
Silkeborg				2.322.139	1.771.537	40.147.518	70.831	44.312.025
Skanderborg				9.351.963	3.193.092	1.683.187	22.780	14.251.022
Skive				9.563	0	19.835.884	31.774	19.877.221
Struer				1.425.289	4.465.168	0	9.431	5.899.888
Syddjurs				1.239.231	5.117.708	8.141.955	23.213	14.522.107
Viborg	992.460			264.400	2.722.180	25.445.094	45.520	29.469.654
Århus				358.679.090	0	65.579	574.362	359.319.031
Region Midtjylland		-7.984.336	299.606	0	0	387.083.272	619.733	380.018.275
I alt	1.751.575	-7.984.336	491.183	409.558.660	64.361.982	619.190.836	1.775.895	1.089.145.795

Byrdefordeling af bruttoindtægter ved busdrift 2007									Bilag 2
Kommune/region	Fordelt i henhold til fordelingsnøgler								Byrdefordelte
	Værneplig-tige	Skolekort	Uddan-nelseskort	Transport-kompensation	Bus/tog	Samsø busruten	Flybussen	Øvrige billet-indtægter m.v	bruttoind-tægter i alt
Favrskov	0	589.728	53.727	78.833	0			273.321	995.609
Hedensted	0	537.071	31.412	163.258	23.625			112.730	868.096
Herning	30.004	50.044	848.151	678.053	596.250			9.485.688	11.688.190
Holstebro	122.915	922.317	776.660	354.791	334.575			4.323.477	6.834.735
Horsens	33.994	1.234.138	817.421	1.074.953	357.099			11.997.303	15.514.908
Ikast-Brande	0	0	0	0	0			0	0
Lemvig	0	7.066	47.764	86.580	0			647.795	789.205
Norddjurs	0	0	66.791	9.812	0			454.832	531.435
Odder	0	0	36.659	26.563	0			0	63.222
Randers	48.704	1.068.356	1.052.622	1.895.799	247.822			27.413.176	31.726.479
Ringkøbing-Skjern	0	-700.000	93.155	320.069	19.215			764.089	496.528
Samsø	0	580.284	26.058	73.880	0	1.239.787		0	1.920.009
Silkeborg	39.017	278.942	815.025	1.348.119	357.325			16.621.296	19.459.724
Skanderborg	6.376	978.419	291.232	238.759	265.660			1.922.644	3.703.090
Skive	77.085	1.164.806	693.001	572.962	178.102			4.322.569	7.008.525
Struer	0	1.292.478	41.354	7.952	25.875			568.034	1.935.693
Syddjurs	0	331.392	87.126	199.371	0			2.246.651	2.864.540
Viborg	21.338	11.426	750.065	756.706	235.218			6.597.838	8.372.591
Århus	364.261	12.618	2.293.700	8.138.713	11.985.756		33.087	214.875.225	237.703.360
Region Midtjylland	513.379	14.132.397	49.990.896	14.769.078	13.003.917		7.700.166	166.707.682	266.817.515
I alt	1.257.073	22.491.482	58.812.819	30.794.251	27.630.439	1.239.787	7.733.253	469.334.350	619.293.454

Byrdefordeling af fællesomkostninger 2007									Bilag 3
	Fordelt i henhold til fordelingsnøgler			Direkte henført					
	Information, markedsføring og IT udgifter	Rutebilstationer, rejsekort m. v.	Personaleomkostninger og administration	Billetteringsudstyr, kontroludgifter m. v.	Byrdefordelte fællesudgifter i alt				
Kommune/region									
Favrskov	70.740	142.360	229.008	90.992	533.100				
Hedensted	70.740	0	179.005	54.213	303.958				
Herning	707.430	0	1.677.951	151.414	2.536.795				
Holstebro	495.200	71.180	1.305.755	130.256	2.002.391				
Horsens	707.430	517.400	1.758.196	449.705	3.432.731				
Ikast-Brande	212.230	0	469.192	45.961	727.383				
Lemvig	141.490	142.360	324.251	53.015	661.116				
Norddjurs	212.230	0	475.503	71.886	759.619				
Odder	70.740	0	190.760	61.378	322.878				
Randers	1.273.370	385.630	3.760.776	495.072	5.914.848				
Ringkjøbing-Skjern	282.970	284.730	643.189	178.741	1.389.630				
Samsø	70.740	0	275.616	20.398	366.754				
Silkeborg	1.131.890	172.080	2.726.807	356.442	4.387.219				
Skanderborg	282.970	0	637.792	120.907	1.041.669				
Skive	424.460	284.730	1.129.379	181.923	2.020.492				
Struer	141.490	0	309.883	63.478	514.851				
Syddjurs	282.970	0	629.681	52.302	964.953				
Viborg	565.940	284.730	1.824.294	584.248	3.259.212				
Århus	6.437.620	1.305.470	14.666.867	9.155.511	31.565.468				
Region Midtjylland	9.267.340	11.208.330	24.181.834	921.743	45.579.247				
I alt	22.849.990	14.799.000	57.395.739	13.239.585	108.284.314				

<b>Notat om byrdefordelingen af passagerindtægter 2007</b>
--

**Indledning.**

Finansiering af busdrift i Midttrafik er organiseret således, at kommunerne finansierer nettounder-skuddet ved lokal rutekørsel og Region Midtjylland finansierer nettounder-skuddet ved regional ru-tekørsel. Det betyder, at der skal laves en fordeling af Midttrafiks samlede passagerindtægter, som henfører indtægterne til henholdsvis kommunerne og regionen. I praksis vil det betyde, at Midttrafiks passagerindtægter skal fordeles mellem bestillerne i forhold til hvor kunderne har fore-taget rejserne.

**Fordeling af passagerindtægter.**

Principielt skal fordelingen af indtægter afspejle det faktiske transportarbejde, der er udført i bus-serne i Midttrafik. I den yderste konsekvens kræver det et 100% overblik over omfang af alle rej-ser, i alle busser, foretaget på alle busruter i Midttrafik.

Midttrafik har ikke disse oplysninger og datagrundlaget er umuligt at fremskaffe.

I stedet er forudsat en tilnærmet model, som forsøger at imødekomme, hvor rejserne har været foretaget. Modellen har til formål, at fordele indtægterne i Midttrafik på hver enkelt rute, som fi-nansieres af enten kommunerne eller regionen.

**Model for fordeling af indtægter.**

De overordnede principper for indtægtsfordelingen i Midttrafik sker på baggrund af tællinger og interviews af passagererne. Modellen er baseret på, at der fastlægges et totalt rejsetal for hver rute i Midttrafik og der beregnes en gennemsnitlig indtægt pr. rejse pr. rute. Herefter opgøres en "beregnet passagerindtægt" for hver rute. Den "beregnete passagerindtægt" summeres for alle ruter i alle kommuner og for Region Midtjylland. Dernæst fordeles Midttrafiks faktiske indtægter fra busdrift mellem kommunerne og regionen, i samme forhold som de "beregnete passagerind-tægter" er fordelt mellem kommunerne og regionen.

**Anderledes fordeling af passagerindtægter 2007.**

Midttrafik har ved fordeling af passagerindtægter for 2007 ikke anvendt den skitserede "indtægts-fordelingsmodel". De første "prøvekørsler" af indtægtsfordelingsmodellen har ikke givet et forven-teligt brugbart resultat. Datagrundlaget har været for spinkelt og behæftet med væsentlig usik-kerhed. På den baggrund har Midttrafik valgt ikke at anvende modellen. Midttrafik har vurderet, at resultatet var uacceptabelt for kommunerne og Regionen.

**Fordeling af indtægter regnskab 2007.**

Midttrafiks samlede passagerindtægter i 2007, er regnskabsmæssigt fordelt således:

Udvalgte indtægtskategorier	ca. 148 mio. kr.
Passagerindtægter i bus	ca. 471 mio. kr.
Total passagerindtægter	ca. 619 mio. kr.

Midttrafik har ved indtægtsfordeling for 2007 fordelt "udvalgte indtægtskategorier" ud fra faglige kriterier, som er beskrevet efterfølgende. "Passagerindtægter i bus" er fordelt i forhold til de budgetterede indtægter for 2007, som afgivende myndigheder har indleveret.

### **Fordeling af udvalgte indtægtskategorier.**

Følgende indtægtskategorier er fordelt af Midttrafik ud fra faglige kriterier og hidtidig viden:

Indtægter fra:

- Salg af skolekort til kommuner og til privatskoler.
- Salg af uddannelseskort.
- Indtægter ved fri befordring af værnepligtige.
- Kompensationsbetaling fra Trafikstyrelsen vedr. aldersregler
- Indtægter fra Bus & Tog Takstsamarbejde.

Disse indtægtskategorier har Midttrafik fordelt mellem kommunerne og regionen ud fra bedste faglige viden, der blandt andet baseres på tilgængelige "historiske" data samt konkrete og generelle vurderinger af indtægternes anvendelse på ruter. Midttrafik har tilstræbt at fordele disse indtægtskategorier mellem bestillernes rutetyper, ud fra den foreliggende viden og vurdering, der har været opnåelig. Dette er blevet drøftet med samtlige bestillere på administrativt niveau.

### **Salg af skolekort.**

Indtægter fra salg af skolekort er i 2007 ca. 21,1 mio. kr. – heraf er der solgt skolekort til privatskoler for 6,9 mio. kr. Midttrafiks udstedelse af skolekort til kommunerne beløber sig til 14,2 mio. kr. Ikke alle kommuner har få et udstedt skolekort hos Midttrafik.

Midttrafik har fordelt indtægterne fra salg af skolekort efter følgende kriterier:

#### Skolekort faktureret til kommunerne.

Salg for hver kommunal skole er fordelt mellem lokalruter og regionalruter. Fordelingskriterierne er følgende:

- Udstedte skolekort er vurderet i forhold til påførte takstzoner og den enkelte skoles geografiske placering.
- Det er vurderet, om eleven anvender lokalrute eller regionalrute til transport mellem skole og hjem.
- Indtægterne er fordelt til hver enkelt bestiller i forhold til den relative andel, der benytter lokalrute/bybusrute henh. regionalruter.

#### Skolekort faktureret til privatskoler.

Salg for hver privat skole er fordelt mellem lokalruter og regionalruter. Fordelingskriterierne er følgende:

- Udstedte skolekort er vurderet i forhold til påførte takstzoner og den enkelte skoles geografiske placering.
- Det er vurderet, om eleven anvender lokalrute eller regionalrute til transport mellem skole og hjem.
- Indtægterne er fordelt til hver enkelt bestiller i forhold til den relative andel, der benytter lokalrute/bybusrute henh. regionalruter.

### **Salg af uddannelseskort.**

Midttrafik sælger uddannelseskort til elever i ungdomsuddannelserne. Den samlede indtægt beløber sig til 58,8 mio. kr. og principielt bør indtægten fordeles i forhold til hvilken/hvilke ruter, hver enkelt elev foretager sin daglige rejse.

Elever i ungdomsuddannelser benytter fortrinsvis bybusser og regionale ruter til transport mellem hjem og uddannelsesinstitution. Uddannelseskortene er erfaringsmæssigt udstedt til rejser på gennemsnitligt 4-5 takstzoner, og erfaringsmæssigt anvendes langt hovedparten af kortene til rejser på de regionale ruter. Det er derfor fagligt forsvarligt, at lade den største andel af indtægterne fra uddannelseskortene tilfalde de regionale ruter – og dermed Regionen. Mange uddannelseskort benyttes dog også til omstigninger til bybusser. En væsentlig andel af indtægterne skal derfor henføres til de kommuner, hvor der er bybuskørsel. Endeligt kan der også være elever, der anvender en lokalrute samt en privatbane. En mindre andel af indtægterne skal derfor henføres til disse ruter.

Midttrafik har foretaget en vurdering af hvordan uddannelseskortene bør fordeles mellem de nævnte rutetyper. Langt hovedparten af rejserne i busser foretages på regionalruter. En mindre grad foretages på bybusruter og færrest på lokalruter samt privatbaner. Midttrafik har foretaget følgende relative fordeling mellem rutetyper.

Rutetype	Andel
Regionalruter	83%
Bybusruter	13%
Lokalruter	2 %
Privatbaner	2 %

Ved fordeling af indtægterne mellem bybusruter og lokalruter er anvendt køreplantimetotal. Det sikrer, at bybusruter med et stort kørselsomfang vægtes højere i fordelingen end lokalruter med færre køreplantimer.

#### **Indtægter ved fri befordring af værnepligtige.**

Midttrafik har i 2007 fået en indtægt på 1,2 mio. kr. for fri befordring af værnepligtige i kollektiv trafik. Beløbet skal fordeles i et forhold mellem bestillerne, der så rimeligt som muligt afspejler, hvor rejserne foretages. I Midttrafiks område er der kaserner inden for Forsvarskommandoen i Skive, Karup og Holstebro. Midttrafik har forfordelt 0,2 mio. kr. til Skive og Holstebro, fordi mange værnepligtige transporteres i dette område.

Dernæst antages, at de værnepligtige hovedsageligt anvender gratis transport til/fra kaserner på de regionale ruter og til rejser i bybusser. Den resterende indtægt fordeles efter køreplantimer mellem Region Midtjylland og kommuner med bybuskørsel.

#### **Kompensation fra Trafikstyrelsen vedr. ændrede aldersregler**

Fra Trafikstyrelsen har Midttrafik modtaget 30,7 mio. kr. i indtægtskompensation for fælles aldersregler i kollektiv trafik. Kompensationen gives for medtagelse af gratis børn i kollektiv trafik og for ændrede aldersgrænser for børn. Beløbet svarer til det udmeldte fra Trafikstyrelsen. Midttrafik har vurderet 2 måder som fordelingsgrundlag:

1. Antal køreplantimer
2. Tidligere modtaget kompensation (før strukturreformen)

Fordeling efter køreplantimer er fravalgt, fordi metoden giver en stor afvigelse i forhold til den kompensation, de tidligere takstmyndigheder modtog før Midttrafiks dannelse. I stedet er valgt en metode, hvorefter kompensationen, fordeles i samme relative forhold som de tidligere myndigheder (kommuner og trafikselskaber) modtog kompensationsydelsen fra Færdselsstyrelsen i 2006. Midttrafik har modtaget oplysninger herom fra Trafikstyrelsen.

Andele fra VAT og VAFT er en samlet overførsel til Midttrafik. Af den overførte kompensation fra VAT og VAFT fremgår ikke, hvor stor en andel Viborg, Skive, Horsens og Hedensted kommuner udgør. Denne andel må beregnes.

En del regionale ruter i tidligere Århus og Ringkøbing amter er overgået til kommunal finansiering. Eksempelvis er rute 131 overgået til Samsø kommune. I fordelingen mellem bestillerne, skal der tages højde for de ændrede finansieringsforhold for sådanne ruter.

Hvis Midttrafiks alene anvender den fordeling, der hidtil har været og er oplyst af Trafikstyrelsen, vil nogle kommuner ikke få en andel af kompensationen, og andre vil få en urimelig stor andel. Midttrafik har derfor foretaget en korrektion for de kommuner, der tidligere har henhørt under VAT og VAFT (Skive, Viborg, Horsens og Hedensted), og Midttrafik har ligeledes foretaget en korrektion for de kommuner, i det tidligere Århus og Ringkøbing Amt, hvor nogle ruter er overgået til kommunal finansiering. Midttrafiks korrektion for disse forhold er beregnet i forhold til det antal køreplantimer, der er overført til Midttrafik fra de tidligere myndigheder, og som nu er kommunalt finansieret.

Der er i fordelingen ikke henført andel af kompensationen til Ikast-Brande kommune. Der er gratis kørsel i kommunen og både Ikast og Brande har i 2006 fravalgt kompensationen.

### **Indtægter fra Bus & Tog Takstsamarbejde.**

Bus & tog takstsamarbejdet i Midttrafik består af følgende:

1. Takstsamarbejde for rejser i "Tilslutningsbus" på DSB eller Arriva billet/kort.
2. Takstsamarbejde for togrejser i et "prisområde" i Midttrafik.

I regnskabet for 2007 indgår takstsamarbejdet med togoperatørerne som et netto resultat og viser en samlet indtægt på ca. 27,6 mio. kr. fordelt på de to typer af samarbejde, der gennemgås nedenfor. Det skal bemærkes, at der er tale om en à conto afregning for 2007, og der kan komme en efterregulering. Den endelige afregning vil indgå i regnskabet for 2008.

#### 1. Takstsamarbejde for rejser i "Tilslutningsbus" på DSB eller Arriva billet/kort.

Midttrafiks a conto indtægt i 2007 for omstigning til "tilslutningsbus" på DSB eller Arriva billet/kort er 22,5 mio. kr. Beløbet skal fordeles mellem bestillerne. Midttrafik har taget udgangspunkt i hvordan afregningerne for tilslutningsbus, har været for de tidligere takstmyndigheder, forud for dannelsen af Midttrafik. Der foreligger et brugbart fordelingsgrundlag for 2005 og 2006 som basisgrundlag.

Ved dannelse af Midttrafik er ca. 20 % af VAT's tidligere andel og ca. 80 % af VAFT's tidligere andel overført til Midttrafik. Andelene skal nu fordeles mellem henholdsvis Region Midtjylland og de berørte kommuner, dvs. Horsens, Hedensted, Viborg og Skive. Midttrafik har foretaget denne fordeling i forhold til den relative fordeling af køreplantimer mellem Regionen og kommunerne, der er overført til Midttrafik fra VAFT og VAT. Dog har Midttrafik vurderet, at der ikke henføres indtægter for "tilslutningsrejser" til Hedensted kommune, fordi der ikke kører bybusser i Hedensted. Andelen er i stedet henført til Region Midtjylland.

#### 2. Takstsamarbejde for togrejser i et "prisområde" i Midttrafik.

Midttrafiks nettoindtægt fra salg af billetter og kort på DSB og Arriva stationer er i regnskab 2007 ca. 5,1 mio. kr. Indtægten vedrører Midttrafiks takstsamarbejde for togrejser inden for et prisområde i Midttrafik. Der er tale om togrejser, der i langt overvejende grad foregår mellem togstatio-



ner i Midttrafik og som karakteristisk foretages over længere afstande, eksempelvis over kommunegrænser.

Midttrafik har vurderet, at nettoindtægterne fra takstsamarbejdet inden for et prisområde alene henføres til Region Midtjylland. Udgangspunkt herfor er en konstatering af, at kunderne ikke har ændret adfærd som følge af strukturreformen og kundernes rejsemønster er uændret siden etablering af Midttrafik.

### **Fordeling af passagerindtægter i bus**

Som omtalt udgør Midttrafiks øvrige passagerindtægter fra salg af billetter og kort til kunderne ca. 471 mio. kr. Beløbet skal fordeles mellem kommunerne og Region Midtjylland.

Som fordelingsgrundlag for 2007 har resultaterne fra prøvekørslerne af "indtægtsfordelingsmodellen" ikke været tilstrækkelige tilfredsstillende til, at denne model kan anvendes.

For at afslutte regnskabet for 2007, skal der findes et andet fordelingsgrundlag. Det bedst opnåelige resultat Midttrafik kan anbefale er, at anvende den relative fordeling mellem bestillerens budgetterede passagerindtægter ved salg i bus, som fremgår fra budgettet for 2007.

Ved at anvende denne fordelingsnøgle til fordeling af de faktiske passagerindtægter i 2007, opnås et resultat, som er det mest anvendelige og forsvarlige for alle bestillerne, og som er det bedst opnåelige i den nuværende situation efter det første år i med Midttrafik.

Det har været nødvendigt, at foretage mindre individuelle korrektioner hos enkelte bestillere for uhensigtsmæssige placeringer af indtægter i budgettet for 2007. Hos enkelte bestillere er nogle passagerindtægter er flyttet fra kategorien "øvrige indtægter" til kategorien "salg i bus". Herved er der fremkommet et mere sandsynligt fordelingsgrundlag for Midttrafik.

Midttrafik erkender, at ved at benytte dette fordelingsgrundlag, indtræder der, på lige fod med anvendelse af en hvilken som helst anden fordelingsnøgler, en ubekendt usikkerhedsfaktor.

På nuværende tidspunkt arbejder Midttrafik på, at få tilrettet og præciseret alle parametre i indtægtsfordelingsmodellen med henblik på, at der fremadrettet fra 2008 og efterfølgende år skaffes et bedre og brugbart grundlag til indtægtsfordeling i Midttrafik.

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 3**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
9. oktober 2008	1-21-1-08	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

## Bevillingsniveau vedr. budget 2009

Bestyrelsen godkendte på mødet 21. december 2007 Midttrafiks kasseregnskabsregulativ. I kasseregnskabsregulativet fremgår det blandt andet:

### *"3.3 Budgetbemærkninger*

*Administrationens forslag til årsbudget og flerårige budgetoverslag skal ledsages af budgetbemærkninger, der i nødvendigt omfang forklarer baggrund og forudsætninger for budgettets poster, samt fastlægger bevillingsniveauet, jf. punkt 4.3.*

### *3.4 Årsbudgettets funktion*

*Årsbudgettet angiver i den form, hvori det endeligt er vedtaget af Bestyrelsen, den bindende regel for størrelsen af næste års budget. De poster på årsbudgettet, hvortil Bestyrelsen ved årsbudgettets vedtagelse har taget bevillingsmæssig stilling, angiver tillige den bindende regel for næste års forvaltning. Bevillingsniveauet er som udgangspunkt fastlagt på de enkelte forretningsområder (bus, tog, handicapkørsel samt Trafikselskabet).*

.....

### *4.3 Bevillingsniveau*

*Senest i forbindelse med Bestyrelsens vedtagelse af budgettet, fastlægger Bestyrelsen ligeledes bevillingsniveauet gældende for Midttrafik. Bevillingsniveauet fastlægger den økonomiske ramme, indenfor hvilken Midttrafik rent administrativt kan foretage budgetomflytningen uden disse skal forelægges Bestyrelsen til godkendelse."*

Administrationen har i forbindelse med vedtagelsen af budget 2009 12. september 2008 ikke præciseret det bevillingsniveau, Bestyrelsen skulle godkende som den økonomiske ramme, indenfor hvilken Midttrafik rent administrativt kan foretage budgetomflytningen, uden disse skal forelægges Bestyrelsen til godkendelse.

## **Forslag til bevillingsniveau**

Midttrafiks samlede budgetter udgøres af 3 driftsbudgetter (buskørsel, handicapkørsel og privatbaner). Desuden er der et budget til til trafikskabs fælles opgaver og administration ("trafikskabs budget").

### Driftsbudgetter

De tre driftsbudgetter foreslås godkendt med et bevillingsniveau, så Midttrafiks administration kan disponere *inden for* den enkelte bestillers driftsbudget, således at den forventede nettoudgift for den enkelte bestiller ikke ændrer sig.

Det betyder fx, at Midttrafiks administration uden Bestyrelsens godkendelse kan effektivere kørsel på en bestillers rute og bruge effektiviseringsgevinsten til at forbedre servicen på en anden af denne bestillers ruter, hvis administrationen forventer, at nettoudgiften for samme bestiller ikke ændrer sig. Administrationen kan *ikke* foretage dispositioner, så nettoudgiften falder for en bestiller på bekostning af en anden bestiller, uden Bestyrelsens godkendelse.

Bestyrelsen vil løbende blive orienteret om væsentlige ændringer. Hvis effektiviseringsforslag påvirker flere bestillere i nævneværdigt økonomisk omfang, forelægges det Bestyrelsen til godkendelse.

### Trafikselskabets budget

Trafikselskabets budget (budget 2009: 118,4 mio. kr.) er delt op i dels trafikfaglige fællesudgifter (ca 38 %), dels i løn- og personalerelaterede udgifter (ca. 62 %). Trafikfaglige fællesudgifter er de udgifter ud over driftsudgifterne, der knytter sig direkte til den kollektive trafik: rutebilstationer, billetteringsudstyr og tællinger, tilskud til x-bus-sekretariat, Rejsekort A/S, kontrolafgifter, information og markedsføring, kvalitetssikring, tilskud til øvrige sekretariater (især bus/tog) og diverse, konsulenthjælp samt trafikfaglig it. Princippet for fordeling af de trafikfaglige fællesudgifter er, at så mange som muligt af udgifterne fordeles efter den enkelte bestillers forbrug (fx rutebilstationer og billetteringsudstyr). Resten (ca. 58 %) fordeles efter køreplantimer, fx markedsføring, trafikfaglig it og kvalitetssikring. Løn og personalerelaterede udgifter (husleje, kurser, rejser, almindelig it m.m.) fordeles efter de antal stillinger, der er beskæftiget med opgaven. Udgiften fordeles på de driftsopgaver, de vedrører og fordeles på relevante bestillere (fx buskørsel, handicapkørsel, særlig billetkontrol i Århus osv.). Ca. 60 % fordeles efter køreplantimer.

Trafikselskabets budget foreslås godkendt med et bevillingsniveau, således at Midttrafiks administration kan:

- disponere og foretage budgetomflytning mellem de budgetposter, der fordeles efter køreplantimer, uden Bestyrelsens godkendelse. Omflytning kan også foregå mellem trafikfaglige fællesudgifter og løn- og personalerelaterede udgifter. Det vil fx betyde, at budgetterede udgifter til it kan anvendes til markedsføring, eller at budgetterede udgifter til løn anvendes til kvalitetssikring.
- disponere og foretage budgetomflytning inden for hver af de dele af trafikselskabets budget, der kan henføres til enkelte bestillere, således at den enkelte bestillers nettoudgift ikke forandrer sig - dog bør bestilleren inddrages ved væsentlig omflytning. Det vil betyde, at der fx kunne omdisponeres budgetterede udgifter fra budgettet til rutebilstationer til fx tællinger, hvis fordelingen på bestillere er rimeligvis den samme.

Disse to principper for bevillingsniveau betyder i praksis, at administrationen har mulighed for at omdisponere på trafikselskabets budget, så længe at den enkelte bestillers samlede udgift til trafikselskabets budget ikke ændres pga. omflytningen. Hvis administrationen foretager en sådan omflytning, skal det fremgå af den løbende budgetopfølgning.

Formålet med at vedtage et bevillingsniveau, hvor administrationen kan disponere inden for budgettet er, at administrationen derved kan skabe større effektivitet i den løbende opgaveløsning og større smidighed i at sikre, at midlerne bruges bedst muligt til at forbedre den kollektive trafik – ud fra Bestyrelsens prioriteringer.

Væsentlige omdisponeringer vil blive drøftet administrativt med berørte bestillere.

Hvis administrationen finder, at en omflytning bør have permanent karakter, skal det indarbejdes i budgettet for det næstkommende år, så budgetterne bliver så retvisende som muligt.

Princippet om at kunne foretage om omflytning mellem de trafikfaglige fællesudgifter og de løn- og personalerelaterede udgifter betyder, at den hidtidige normering på 133 stillinger bliver vejledende, da administrationen i et givent år kan udvide eller formindske antallet af stillinger, så længe det ikke betyder ekstra udgifter for de enkelte bestillere. Hvis der laves ændringer i antallet af stillinger af blivende karakter, indarbejdes dette i lønbudgetterne for de kommende år.

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 5**

## **Midttrafik**

### **Lønsumsafgift**

I Folketingsåret 2007/2008 fremsatte Skatteministeren et forslag om ændring af lønsumsafgiftsloven (L 46). Lovforslaget havde til formål at sikre ligestilling mellem private og offentlige virksomheder. Herved imødegik Skatteministeriet blandt andet den usikkerhed, der fra forskellig side havde været om lønsumsafgiftslovens forenelighed med EF-traktatens bestemmelser om statsstøtte.

Forslaget blev vedtaget af Folketinget i juni måned og træder i kraft den 1. januar 2009.

Med ændringen omfatter lønsumsafgiftsloven alle virksomheder, der leverer de ydelser, der er omfattet af loven, uanset om der er tale om en kommune, region eller anden type hel- eller halv-offentlig virksomhed.

### **Kompensationsordning**

Finansministeriet har etableret en ordning, der skal kompensere offentlige virksomheder for den lønsumsafgift disse pålægges pr. 1. januar 2009.

I praksis vil det være kommunerne og regionerne, der kompenseres via bloktilskuddene. Det er dermed op til disse at afgøre, om kompensationen skal videregives til eksempelvis Midttrafik.

Samtidig med indførelsen af kompensationsordningen bortfalder kommunernes og regionernes mulighed for at få refusion af betalt lønsumsafgift til entreprenører via Velfærdsministeriets momsrefusionsordning.

### **Afgiftens størrelse**

Lønsumsafgiftens afgiftssats og -grundlag afhænger af organisationsform.

Er der tale om ydelser, der udøves af offentlige virksomheder, der ikke skal opgøre et skattepligtigt over-/underskud, udgør afgiften **5,33 pct.** af den andel af **lønsommen**, der medgår til den lønsumsafgiftspligtige aktivitet.

Er der medarbejdere, der både beskæftiger sig med lønsumsafgiftspligtige og –frie aktiviteter, skal der kun medtages den del af lønsommen, der knytter sig til de lønsumsafgiftspligtige aktiviteter.

### **Betydning for trafikelskaber**

Det fremgår direkte af bemærkningerne til lovforslaget, at anden offentlig virksomhed, som pålægges lønsumsafgift, eksempelvis vil være virksomheder, der udfører persontransport af forskellig art. Sådanne selskaber dækker over en bredere vifte af offentlige virksomheder, der udfører persontransport med ambulancer, færger, bus og tog.

Midttrafik omfattes herved alt andet lige af afgiftspligten. I provenuberegningerne er således også indregnet offentlige busselskaber og privatbaner.

Det synes imidlertid ikke at være klart, om trafikselskaber rent faktisk skal betale lønsumsafgift. Lovteknisk synes det at være tilfældet, uanset om driften er udliciteret til entreprenører.

Et svar afgivet af Skatteministeren til Foreningen af Statsautoriserede Revisorer (FSR) indikerer imidlertid, at det ikke er helt så klart (L 46 – bilag 22).

Ifølge svaret er SKAT ikke bekendt med, at offentlige trafikselskaber, der har udliciteret driften til entreprenører, har aktiviteter, der er omfattet af lønsumsafgiftspligten. Der leveres således ikke personbefordring fra trafikselskaber. I svaret bliver der henvist til en kendelse fra Landskatteretten og en meddelelse fra SKAT suppleret med en oplysning om, at L 46 intet ændrer ved dette.

Hverken kendelse eller meddelelse synes imidlertid at levere en begrundelse for, hvorfor trafikselskaber ikke omfattes af lønsumsafgiftspligten.

### ***Drøftelse med SKAT***

Vi har i forlængelse af ovennævnte haft en telefonisk drøftelse med SKAT's Hovedcenter om trafikselskabers eventuelle pligt til at betale lønsumsafgift.

Vi har i den forbindelse fået oplyst, at det nævnte svar er afgivet ud fra en antagelse om, at der i trafikselskaber ikke er en lønsum at afregne afgiften af. Det er herunder antaget, at fremmede entreprenører udfører busdriften, og at kiosker formidler busbilletterne. Følgelig kan der ikke være yderligere ressourceforbrug til bus-/togdriften.

En antagelse der alt andet lige ikke svarer til de faktiske forhold.

### **Overvejelser**

På baggrund af ovennævnte kan et trafikselskab principielt vælge ét af følgende:

- 1 Afregne lønsumsafgift - baseret på en lov- og formålsfortolkning
- 2 Ikke afregne lønsumsafgift – baseret på svaret afgivet af Skatteministeren
- 3 Søge dialog med Skatteministeriet for en afklaring af, om det er hensigten, at der skal betales lønsumsafgift (skriftlig henvendelse)

### ***Vores anbefaling***

Vi vil anbefale, at metode 3 vælges.

Vi finder det i den forbindelse tungtvejende, at der lovteknisk ikke synes at være tvivl om, at trafikselskaber skal betale lønsumsafgift. Det svar, der er afgivet af Skatteministeren, tyder ganske vist i en anden retning, men svaret er ifølge det foreliggende alene baseret på SKAT's manglende kendskab til trafikselskabers kerneaktiviteter - og dermed ressourceanvendelse.



Det kan som konsekvens heraf ikke afvises, at SKAT/Skatteministeriet vil nå frem til, at trafik-selskaber faktisk skal betale lønsumsafgift af den lønsum, der udbetales til egne medarbejdere.

### ***Henvendelse til Skatteministeriet***

Ved en henvendelse til Skatteministeriet bør der gives en relativ detaljeret redegørelse for, hvad ressourcerne (medarbejderne) i Midttrafik er beskæftiget med. Kun herved kan der forventes et svar, der bygger på realiteter i stedet for antagelser.

Da vi har et indgående kendskab til lønsumsafgiftsloven og de elementer, der normalt vil udløse afgiftspligt, bistår vi gerne med en eventuel henvendelse til Skatteministeriet.

### **Århus Sporveje**

Vi skal for god ordens skyld oplyse, at uanset den usikkerhed, der måtte være om Midttrafiks pligt til at betale lønsumsafgift, hersker der ikke tvivl om, at Århus Sporveje er pligtig til at betale lønsumsafgift.

Århus, den 14. oktober 2008

**KPMG**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen

Susanne Aakjær Holst



*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 6**



Midttrafik  
Søren Nymarks vej 3  
8270 Højbjerg

veje og bygninger  
Laksetorvet  
8900 Randers C

Telefon +45 8915 1515  
Telefax +45 8915 1660

rune.asmussen@randers.dk  
www.randers.dk

25. september 2008 / 07/07841-15

### **Randers Kommune ønsker at indføre gratis pensionistkort**

I forbindelse med budgetforliget for 2009-2012 er det besluttet at indføre gratis pensionistkort til busser i Randers Kommune i en 2-årig forsøgsperiode. Kortet skal både gælde alders- og førtidspensionister, og ordningen skal gælde indenfor Randers Kommune i både lokale og regionale busser.

Randers Kommune er indstillet på at indtægtskompensere Region Midtjylland i forhold til antallet af passagerer, der kører på de gratis kort. Denne kompensation gives på baggrund af stikprøvetælling af kort og *ikke* som en kompensation, der blot følger andelen af pensionister i de regionale ruter.

Vi forestiller os, at pensionistkortene udstedes fra Randers busterminal på det eksisterende udstyr og forsynes med billede på normal vis for at undgå misbrug.

Af praktiske hensyn i forbindelse med udstedelse af kortene op mod ikrafttrædelsen i januar måned, vil det være en fordel med en god og målrettet information via hængeskilte avisannoncer og lignende. Denne information skal bl.a. sikre, at kunderne køber kort allerede fra december måned således, at alle ikke skal ekspederes sidst i januar. Randers Kommune forventer, at Midttrafik planlægger og gennemfører denne indsats, men påregner at bidrage økonomisk til annoncer og lignende i rimeligt omfang.

Ordningen er et forsøg over 2 år og Randers Kommune ønsker, at der følges op på virkningerne af ordningen. Vi forestiller os fx, at der tælles passagerer (herunder pensionister) med henblik på en vurdering af ordningens effekt og økonomi. Denne opfølgning har generel interesse idet, der i dag os bekendt ikke er gennemført og evalueret lignende ordninger i Danmark og kendskabet til virkningerne af sådanne ordninger følgelig er ringe. Derfor mener vi, at dette er en opgave Midttrafik bør påtage sig.

Randers Kommune ser frem til en god dialog med Midttrafik om indførelsen af denne ordning.

Med venlig hilsen

Rune Asmussen  
sektionsleder, veje og trafik

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 9**

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

INDGAET  
- 1 OKT. 2008  
MIDTTRAFIK



### **Meddelelse af politisk høringsvar vedr. budget 2009**

Midttrafik udsendte pr. 13. juni 2008 budget 2009 i høring. Region Midtjylland afgav den 29. august 2008 et administrativt høringsvar med forbehold for politisk godkendelse.

Dato 29-09-2008  
Sagsbehandler Claus Meldgaard  
Claus.Meldgaard@RU.RM.DK  
Tel. +45 8728 5173  
Sagsnr. 1-31-75-1-08

Der foreligger efter Regionsrådets møde den 24. september 2008 et politisk høringsvar:

Side 1

Regionsrådet vedtog:

At administrationens høringsvar vedrørende Midttrafiks budgetforslag for 2009 tages til efterretning, idet det forudsættes at Midttrafiks budgetforslag 2009 bringes i overensstemmelse med Region Midtjyllands budgetforslag, og

At det meddeles Midttrafik, at Region Midtjylland kan tilslutte sig forslag om oprettelsen af en udviklingspulje på 5 mio. kr., såfremt midlerne kan findes indenfor Midttrafiks administrationsbudget.

Dagsordenspunktet er vedlagt.

Venlig hilsen



Henrik Brask Pedersen

1-31-75-1-08

## 6. Høring af Midttrafiks budget 2009

### Resumé

Midttrafik har den 4. juli 2008 fremsendt budgetoplæg for 2009 i høring hos region og kommuner med henblik på kommentering og eventuel justering af budgettet. Der er i budgetoplægget indregnet en stigning i kontraktafregningen med vognmænd på 4,6 %. Efter budgetoplægget har været forelagt Midttrafiks bestyrelse, er Danske Regioners skønnede reguleringssats for kontraktbetaling til vognmænd steget fra de forudsatte 4,6 % til 9,5 %. Midttrafik har derfor vedlagt en beregning af effekten af stigningen. Indregnet den forøgede stigning i kontraktbetalingen udgør Region Midtjyllands bestillerbidrag i 2009 til drift 300,6 mio.kr., hvortil kommer investeringer på privatbanerne, samt eventuel oprettelse af en udviklingspulje, hvor regionens andel udgør ca. 2,1 mio. kr. Der er i budgetoplægget ikke indregnet eventuelle besparelser i det regionale rutenet fra 2009. Administrationen har sendt Midttrafik et foreløbigt hørings svar med forbehold for politisk godkendelse.

### Forretningsudvalget indstiller,

- at administrationens hørings svar vedrørende Midttrafiks budgetforslag for 2009 tages til efterretning, idet det forudsættes at Midttrafiks budgetforslag 2009 bringes i overensstemmelse med Region Midtjyllands budgetforslag, og
- at det meddeles Midttrafik, at Region Midtjylland kan tilslutte sig forslag om oprettelsen af en udviklingspulje på 5 mio. kr., såfremt midlerne kan findes indenfor Midttrafiks administrationsbudget.

Birgit Jonassen, Kate Runge og Poul Müller var forhindret i at deltage i sagens behandling.

### Beslutning

Indstillingen blev vedtaget.

Knud Hammer, Laila Munk Sørensen, Viggo Nielsen og Martin Merrild var forhindret i at deltage i sagens behandling.

### Sagsfremstilling

- ./ Midttrafik har den 4. juli 2008 fremsendt budgetoplæg for 2009 i høring hos region og kommuner med henblik på kommentering og eventuel justering af budgettet. Samtidig med budgetoplægget fremsender Midttrafik forslag om oprettelse af en udviklingspulje. Høringsbrev med bilag vedlægges. Da høringsfristen er fastsat til den 29. august 2008 har administrationen sendt hørings svar med forbehold for Regionsrådets godkendelse. Hørings svaret er vedlagt.

Siden budgetoplægget blev forelagt Midttrafikks bestyrelse den 20. juni 2008, er reguleringstaksten for kontraktbetaling til vognmænd steget fra de forudsatte 4,6 % til 9,5 %. Midttrafik har derfor vedlagt en beregning af effekten af stigningen. Indregnet den forøgede stigning i kontraktbetalingen er hovedtallene i budgetoplægget følgende:

<b>Midttrafikks budget 2009 mio.kr.</b>	<b>Bruttoudgift</b>	<b>Billetindtægter</b>	<b>Bestillerbidrag</b>
Busdrift	495,4	264,1	231,2
Togdrift	37,5	15,2	22,3
Administration	47,1	-	47,1
Letbanen	-	-	-
<b>Drift i alt</b>	<b>580,0</b>	<b>279,3</b>	<b>300,6</b>
Anlæg på privatbanerne	14,2	-	14,2
Anslået konsekvens af forslag om udviklingspulje	2,1	-	2,1
<b>Midttrafik total</b>	<b>596,3</b>	<b>279,3</b>	<b>316,9</b>

I budgetoplægget for 2009 er indarbejdet stigende udgifter og faldende indtægter. Resultatet er, at bestillerbidragene må hæves væsentligt. Hvor Midttrafik i 2008 havde et budget for driften af den regionale trafik på 204,1 mio. kr., forventes et uændret rutenet at kræve et driftsbudget på 300,6 mio. kr. i 2009.

De meget væsentlige merudgifter skyldes især busdriften, mens udgifterne til togdrift og administration kun stiger moderat.

#### **Forventede merudgifter til busdrift:**

Merudgifterne til busdrift skyldes to forhold:

For det første har passagererne i de seneste år svigtet den kollektive trafik. Alene i 2007 regnes der med en tilbagegang på landsplan i passagertallet på 9 %, og for Region Midtjyllands vedkommende var indtægterne ca. 41 mio. kr. lavere end i budget 2007. Baggrunden for passagertilbagegangen er formodentlig strukturelle og er knyttet til forhold som demografi, mere udbredt bilejerskab og en ændret prioritering mellem tid og transportudgift.

Midttrafik har med budgetforslaget for 2009 forsigtigt lagt sig på en forventning om indtægter på 1 % under realiseret 2007 niveau i løbende priser i 2009.

Det bemærkes, at Midttrafik forudsætter en takststigning på 3,1 % svarende til det maksimale indenfor det takststigningsloft, der er udmeldt af Trafikstyrelsen. Det forventede provenu ved takststigningen mere end neutraliseres af det forventede passagerfratfald i 2009. Det bemærkes, at takstforslaget ikke er sendt til høring sammen med budget 2009, men det er en forudsætning for budgettet.

For det andet skønnes en betydelig pris- og lønudvikling på området. Efter de anvendte standardkontrakter reguleres busvognmændenes betaling efter et sammenvejet indeks, der afspejler vognmændenes omkostninger. Omkostningerne er steget voldsomt i løbet af 2008 grundet stigende lønninger, stigende renter og ikke mindst stigende oliepriser. Danske Regioners skøn for prisudviklingen i 2009 er flere gange opjusteret, og det seneste som er udmeldt den 3. juli 2008 viser en forventet pl. for 2009 på 9,5 %.

#### **Særlige forhold vedr. budget 2009:**

- Midttrafik har ved en fejl ikke medtaget udgifterne til letbanen i høringsbudgettet med en konsekvens på ca. 1 mio. kr. for Region Midtjylland
- Midttrafik indarbejder ikke underskud fra 2007 og forventet underskud fra 2008 i det fremlagte budget 2009.
- Driftsbudgettet for Midtjyske Jernbaner A/S er en simpel fremskrivning af budgettet for de to privatbaner i 2008. Rationaliseringsgevinster ved fusionen er ikke indarbejdet.
- Det angivne anlægsbudget for privatbanerne er ikke justeret i henhold til Regionsrådets beslutning den 18. juni 2008. Her blev det besluttet at yde et anlægstilskud til spormoderniseringen på Odderbanen frem for en lånegaranti. Da Regionen optager et lån til formålet holdes renter og afdrag tilbage i det årlige investeringstilskud til Midttrafik.

#### **Oprettelse af en udviklingspulje:**

Midttrafik foreslår, at der oprettes en udviklingspulje på 5 mio. kr. Puljen skal dække særlige initiativer og forsøg, som ikke rummes indenfor det nuværende administrationsbudget. Puljen skal disponeres af bestyrelsen. Regionens andel af 5 mio.kr., vil udgøre ca. 2,1 mio. kr. I Midttrafiks høring af budget 2008 indgik ligeledes forslag om oprettelse af en udviklingspulje, men på 10 mio. kr. Region Midtjylland meddelte i sit høringssvar til budget 2008, at regionen ikke kunne tilslutte sig en forøgelse af rammen til trafikselskabet, men at Midttrafik kunne anvende dele af de forventede besparelser på driften til formålet.

I en situation som den foreliggende er det vigtigt, at der også kan foretages initiativer til at forbedre produktet i den kollektive trafik. På den anden side kan det ikke anbefales, at der skal foretages yderligere reduktioner i driften for at finansiere en udviklingspulje. Det anbefales derfor, at udviklingspuljen kan oprettes, såfremt midlerne kan findes indenfor Midttrafiks administrationsbudget.

#### **Forholdet til administrationens budget for regionens udgifter til kollektiv trafik:**

Midttrafiks tekniske budget 2009 adskiller sig administrationens budgetforslag for udgifterne til kollektiv trafik i 2009 på flere punkter.

Administrationens budgetforslag for 2009 indeholder udgifterne til kollektiv trafik på 331,8 mio.kr. Heraf er 50 mio.kr. overførsler fra 2007-08, og der er indregnet besparelser på 15 mio.kr. Anlæg er ikke indregnet.

Midttrafiks tekniske budget 2009 er på 300,6 mio.kr. ekskl. anlæg. Budgetforslaget indeholder ikke overførsler og foreslåede besparelser.

Ses der bort fra besparelser og overførsler ligger Midttrafiks budgetforslag reelt 3,8 mio. kr. over regionens budgetforslag. Forskellen kan i hovedsagen henføres til anvendelsen af andre pl. satser på togdrift og administration, metoden i pl.fremskrivningen samt hvordan nettoeffekten af de besparelser, der blev indført ved budgetforliget i 2007 indregnes.

**Administrationen foreløbige høringsvar:**

Administrationen har i sit høringsvar meddelt Midttrafik, at budgetoplægget kan godkendes på betingelse af, at:

- Der indarbejdes en besparelse på i alt 43 mio. kr. netto frem til 2012.
- Udgifterne til letbanen indarbejdes i budgettet.
- Driftsbudgettet for privatbanerne fremskrives med 4,1 %, og foreslås gennemgået med henblik på en præcisering af hvilke rationaliseringsgevinster, der forventes som følge af fusionen af de to baner.
- Anlægsbudgettet for privatbanerne tilpasses i henhold til investeringsplanen for privatbanerne, med de ændringer der følger af Regionsrådsbeslutningen omkring sporfornyelse af 18. juni 2008.
- Der ønskes en præcisering af, hvordan pl. fremskrivningen og de i 2007 besluttede besparelser er indregnet i budgetforslaget.
- Danske Regioners officielt udmeldte skøn på 9,5 % for pl. udvikling i 2009 anvendes, med mindre "Trafikselskaberne i Danmark" udmelder et revideret skøn efter gammel metode.
- Stillingtagen til oprettelsen af en udviklingspulje afventer politisk behandling.

Det skal understreges, at datagrundlaget for budget 2009 er utilfredsstillende. I budgetlægningen for både 2008 og 2009 fremskives Midttrafiks åbningsbudget, som i sig selv er en fremskrivning på baggrund af regnskab 2005 udført af afgivende myndighed. Uanset hvilke forudsætninger, der lægges ind i fremskrivningen, vil der være et stadig større gab mellem det kørselsomfang, der lå bag fremskrivningsgrundlaget, og det kørselsomfang, der vil udløse de faktiske udgifter i 2009. Administrationen gør derfor Midttrafik opmærksom på, at der er behov for et ruteopdelt budget for at kunne træffe faktabaserede beslutninger.



*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 10  
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. oktober 2008	1-30-804-17-08	Frits Hedegaard	fnh@midttrafik.dk	87 40 82 50

**Ændring af rute 111 og 116 og etablering af ny  
pendlerrute mellem Hammel og Århus Nord i forbindelse  
med regionens ønsker om effektivisering og  
modernisering af det regionale rutenet**

### **Forslag til optimering og koordinering af rute 111 og rute 116**

Rute 111 og 116 ændres og koordineres således, at begge ruter betjener Sabro. På rute 116 vil ruteændringen betyde, at betjeningen af de små byer internt i Århus Kommune ml. Hørslev og Tilst ophører, da betjeningen af byerne set fra Region Midtjyllands side ikke er en regional opgave (iflg. Århus Kommune vil der ikke blive indsat erstatningsbetjening, hvis byerne mister rute 116). Endvidere vil rute 116 ikke længere betjene Skovby Nord – til gengæld vil Midttrafiks nye forslag (frekvens-) forbedre betjeningen af Sabro, som ligger i Århus Kommune.

### **Baggrund for 111-116-løsningen**

Baggrunden for at det nu er denne løsning, som Region Midtjylland har bestilt, skal findes tilbage i efteråret 2007, hvor Midttrafik afholdt møde med Århus Kommune og Region Midtjylland. Dagsordenen for mødet var en præsentation af to rutekoordineringsprojekter, som Midttrafik havde lavet qua den rolle som trafikskabet er givet i Lov om Trafikskaber.

Koordineringsprojekterne havde til formål at sikre en bedre koordination og bybusser og regionalbusser, hvor Midttrafik i sit oplæg pegede på, at hvis Århus Kommune forlængede en eller flere bybusruter fra bybusendestationerne i Tilst til Galten og Hinnerup, så ville det kunne reducere de samlede omkostninger til buskørsel i den vestlige udkant af Århus med et millionbeløb, da betjeningen efter Midttrafiks vurdering ville kunne udføres med 2-3 gule Sporvejsbusser i stedet for de 6 blå regionalbusser, som i dag kører på rute 111 og rute 116.

Århus Kommune var imidlertid ikke indstillet på, at ville køre over kommunegrænsen til Galten og Hinnerup, da der efter Århus Kommunes opfattelse var usikkerhed om økonomien i projektet. Region Midtjylland anførte, at betjeningen af mindre bysamfund internt i kommunerne efter regionens opfattelse, primært er en kommunal opgave. Til dette anførte Århus Kommune, at de ikke at ville overtage rute 116, fordi Århus Kommune i de senere år selv har nedlagt kørsel ud til tilsvarende små bysamfund i kommunen.

Midttrafik blev af Region Midtjylland bedt om at finde et alternativ til optimering og effektivisering af rute 111 og 116. Det er dette alternativ, som nu er vedtaget af Region Midtjylland.

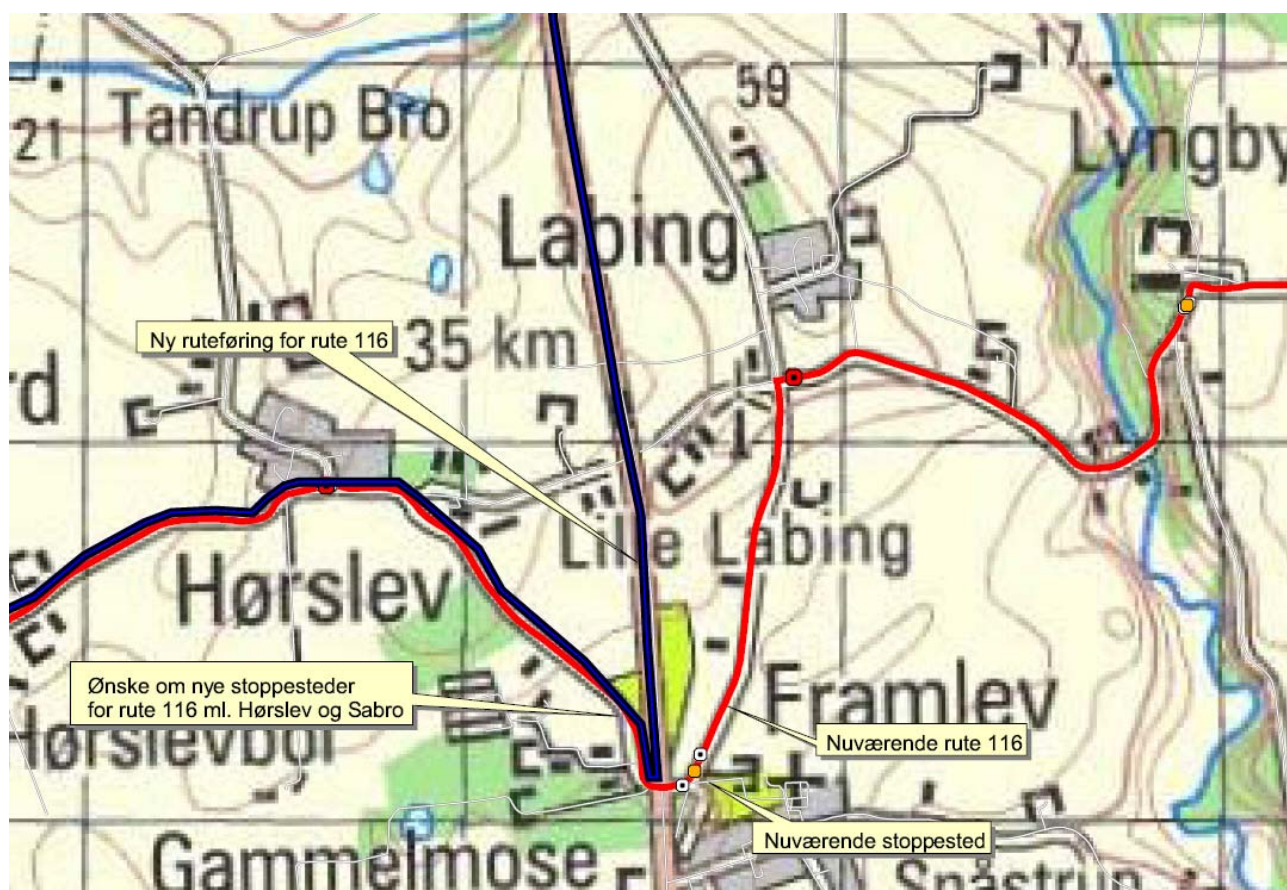
### **Rute 116**

Ruteforløbet ændres, så ruten kører Galten – Skovby – Hørslev - Sabro By – Mundelstrup - Tilst og videre til/fra Århus som i dag. Skovby Nord og Galten Friskole i Skanderborg Kommune samt de små byer som ligger ml. Hørslev og Tilst internt i Århus Kommune (Harlev Nord, Labing, Lyngby og Anelystvej v. True) betjenes ikke længere. Ruten kører som nu med timedrift. Ruten ventes på denne måde at få en stor passagertilgang (i Sabro) i forbindelse med ruteændringen ml. Galten/Skovby og Tilst. I Århus køres ikke længere ad Park Allé – men direkte ad Sønder Allé til rutebilstationen.

### Konsekvenser for kunderne på rute 116

Køretiden ml. Galten og Tilst vil blive forlænget med et par minutter. Kunder i Skovby Nord vil få en noget forlænget gangafstand til/fra rute 116 afhængig af hvor de bor. Elever til/fra Galten fri-skole mister deres bus - skolen oplyser, at det drejer sig om 1-2 elever fra 5.-6. klasse, som kan gå til/fra Busterminalen i Galten. Kunder i Århus Kommune som bor i Harlev Nord, Labing, Lyngby og Anelystvej v. True mister deres bus. Kunder på Anelystvej kan i stedet benytte Århus Kommunes linje 14 til/fra Århus/Tilst - og kan i princippet rejse via Tilst hvis de ønsker at rejse

til/fra Galten-området. Øvrige kunder på rute 116 i zone 3 og 4 (Harlev Nord, Labing og Lyngby) i Århus Kommune mister helt deres bus. Det drejer sig om ca. 30 påstigere pr. dag ma-fr og ca. 35 i weekenden (i hver retning), som rejser til fra Tilst/Århus. Ca. 4 kunder pr. dag rejser til/fra Galten-området. I øjeblikket har 11 gymnasieelever fra Harlevområdet buskort til Gymnasiet i Tilst – nogle af disse elever vil fortsat kunne benytte rute 116 fra Hørslev. Der arbejdes på at etablere stoppesteder for disse elever på Gammel Mosevej v. Stillingvej. Etablering af stoppesteder her vil betyde, at op til halvdelen af de ca. 30-35 kunder som står til at miste deres bus, fortsat vil kunne benytte bussen med en lidt længere afstand til stoppestedet. (Afhænger af Århus Kommune og politiets tilladelse – Midttrafik afventer svar fra Trafik og Veje i Århus kommune – se kortudsnit).



### **Rute 111**

Rute 111 ændres fra halvtimes- til timedrift ma-fre og til 2 timersdrift i weekenden. Der indsættes en ekstratur fra Hinnerup kl. 07.50 (på skoledage), så der er halvtimesdrift til Århus fra kl. 7.20 til 8.20.

### Konsekvenser for kunderne på rute 111

Ændringerne på rute 111 berører ca. 135 påstigere pr. dag ma-fr i hver retning ml. Sabro og Hinnerup. (Ca. 40 kunder rejser lokalt i Favrskov Kommune. Ca. 40 kunder i Hinnerup rejser til Århus Kommune. Ca. 40 kunder i Foldby/Norring rejser til Århus Kommune. Ca. 10 kunder i Skjoldlev rejser til Århus Kommune og ca. 5 kunder fra Skjolelev v/landevejen rejser til Århus Kommune.

Der er anslået 100 påstigere i alt i weekenden i hver retning. Rute 111 vil betjene Skjoldelev på alle ture, men vil ikke længere køre op og vende i Foldby. Beboerne i Foldby henvises til stoppestederne ved Korsholm Skole. Til gengæld får Foldby en helt ny rute 124, som vil køre igennem byen på sin tur imellem Hammel og Århus Nord.

### **Koordinering af rute 111 og 116**

Ruterne koordineres, så der bliver timedrift (rute 116) Galten/Skovby – Sabro – Tilst - Århus og timedrift (rute 111) Hinnerup – Skjoldelev – Sabro – Tilst - Århus (to-timersdrift aften-weekend). Mellem Sabro til Århus bliver der således halvtimedrift hele dagen, hvor det skiftevis vil være rute 111 hhv. 116, som én gang i timen betjener byen, hvilket tilgodeser udbygningen af Sabro.

### **Ny Hammelrute – finansiering af rute 117**

Der spares 2 blå kontraktbusser på rute 111, som kan indsættes på en ny rute 124 Hammel – Foldby – Søften - Århus Nord. Efter etableringen af den nye Hammelrute er det aftalt ml. Favrskov Kommune og Region Midtjylland, at Favrskov overtager finansieringen af rute 117 ml. Hadsten og Langå.

Rute 124 etableres, fordi pendlingen fra Hammel til den nordlige del af Århus nu er så stor, at Midttrafik og Region Midtjylland vurderer, at der er basis for at oprette en helt ny direkte busrute.

I Favrskov binder ruten kommunen sammen på tværs fra Hammel til den sydlige del af Hinnerup (hvor man kan skifte bus mod Hinnerup C). Borgere langs ruten i Foldby og Narring får en ny mulighed for at rejse til den nordlige del af Århus. Ruten kører i Søften ad den "nye" ringvej, og tilbyder derfor mange borgere kortere gangafstand til en bus, som kører til Århus.

### **Århus Nord får mere effektiv betjening**

Med rute 124 forbedres mulighederne for at kunne køre mere direkte med bus fra Hammel til den nordlige del af Århus. I dag er det kun muligt at bruge rute 114 og 914X fra Hammel til Århus C – men hvis man arbejder eller går i skole i Århus Nord, skal man skifte bus – og turen tager lang tid.

I Århus Nord vil ruten bl.a. betjene området ved Skejby på en mere effektiv og direkte måde – og dermed at tilgodesede de mange, som arbejder og går på uddannelse der. F.eks. på Århus Tekniske Skole, Social- og Sundhedsskolen, virksomheder og kontorer ved Olof Palmes Allé og Skejby Sygehus. På Paludan Müllers Vej kommer ruten meget tæt på IT-byen Katrinebjerg og Storcenter Nord og giver gode muligheder for at skifte til bybusserne i Århus.

### **Kan måske flytte bilister**

Rute 124 er en decideret pendlerrute, som kører mandag-fredag med timedrift fra kl. 5.00 til kl. 20.00. Målgruppen er kunder, som skal til eller fra arbejde/uddannelse. Men forventningen er også, at ruten kan tiltrække besøgende og ambulante patienter til Skejby Sygehus.

Da rejsetiden med rute 124 er væsentlig lavere end de eksisterende forbindelser mellem Hammel og Århus Nord, forventes det, at ruten kan flytte bilister over i den kollektive trafik- og at den i løbet af få år er selvfinansierende.

### **Udenom Århus C - Et nyt koncept for planlægning**

Rute 124 repræsenterer ligesom rute 101, som blev etableret i december 2007, et nyt koncept for planlægningen af buskørsel i Århus området. De to ruter kører i modsætning til andre regionale busruter ikke ind til centrum.

Rute 124 kører fra Hammel via Foldby, Søften, Skejby Sygehus, Olof Palmes Allé Paludan Müllersvej/Storcenter Nord, Ringgaden til Århus Universitet - og retur. På tilbagevejen køres ad Randersvej via Nehrus Allé/Olof Palmes Allé til Skejby Sygehus og videre til Hammel.

Det ventes, at Region Midtjylland samlet vil kunne spare ca. 1,3 millioner kr. om året ved disse ændringer.

### Succeskriterier på rute 124

Perioden 11. januar 2009-27. juni 2009 vil være en indkøringsperiode, hvor kunderne vil opnå kendskab til ruten bl.a. understøttet af markedsføring. Selvfinansieringen i denne periode vil være på ca. 40 %. Herefter kan selvfinansieringen over en årrække vokse helt op til 100 %.

### Estimeringer for økonomi og passagerer

Nuværende rute 111 og 116 har en selvfinansiering på ca. 65 %. Da rute 124 er en egentlig pendlerrute, som kun kører ma-fr, vil der ikke være tynde aften- og weekendture. Estimeringen understøttes af store/stigende pendlertal til Århus Nord og af at flere pendlerruter til Århus i dag har en selvfinansiering på over 100 %. Passagertallene på f.eks. rute 116 er på 108.357/år – og i første hele køreplanår på rute 124 kalkuleres der med 91.554 kunder og en selvfinansiering på knap 60 %.

Det bemærkes, at det indtægtstab på ca. 200.000 kr./år som vil komme på rute 111 og 114 pga. at kunder herfra søger over i 124, allerede er indkalkuleret og forklaret i notatet om rute 111 og 116.

### Forudsætninger for udgifter

Faste busomkostninger pr. år: 433.541 kr.

Variable timeomkostninger (385 kr./t.) v. 6436 timer/år: 2.478.000 kr.

Omkostninger i alt: 2.911.541 kr./år

Det forudsættes, at én kunde betaler gennemsnitligt 19 kr. pr. tur.

### Indtægter og udgifter

Periode	Indtægter	Udgifter	Underskud	Selvfinansieringsprocent	Passagertal
Jan 2008- jun 2009	582.308	1.455.770	873.462	40,00	30648
Jun 2009- jun 2010	1.739.541	2.911.541	1172.000	59,75	91554
Jun 2010- jun 2011	1.892.502	2.911.541	1.019.039	65	99605
Jun 2011- jun 2012	2.038.078	2.911.541	873.463	70	107267
Jun 2012- jun 2013	2.183.655	2.911.541	727.886	75	114929

2007-økonomital er anvendt

Kunderne vil formentlig fordele sig med ca. 50 % fra Hammelområdet, ca. 10 % fra Foldby/Norring, ca. 10 procent fra Hinnerup, ca. 10 % Søften, ca. 10 % vil være lokalrejsende i zone 25 og ca. 10 % vil være lokalrejsende i Århus. Der påregnes at ca. halvdelen af de kunder som rejser helt til/fra Århus Nord rejser til hhv. zone 1 og zone 2. Pendling modsatte vej fra Århus vil indgå som en del af de ovennævnte relationer.

### Markedsføring

Det er en absolut forudsætning for rutens succes, at den markedsføres senest i december/begyndelsen af januar. Og det er vigtigt, at ruten markedsføres løbende efter driftsstart.

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 10  
Bilag nr. 2**

Til Midt trafikks bestyrelse.

På vegne af borgerne i Labing tillader undertegnede sig at protestere mod ændring/nedlæggelse af busrute 116.

Det vil betyde, at det ikke længere vil være muligt for de ældre medborgere uden bil at komme til indkøbssteder, og ligeledes vil det heller ikke være muligt for de unge under uddannelse at komme til og fra deres uddannelsessteder og andre aktiviteter.

Vi kan ikke se den store besparelse i at omlægge ruten, således at den kommer til at køre via Sabro, idet ruten derved bliver længere, og der er næsten intet passagerpotentiale på strækningen Hørslev-Sabro. Vi er godt klar over, at der er et vist potentiale i Sabro, men må påpege at det allerede betjenes af 3 busser, som jo vil miste en del af deres passagerer, hvis der kommer en fjerde buslinie. En meget bedre løsning ville være at omlægge ruten, så den kommer til at køre ad Ny Rosbjergvej og Edwin Rahrsvej frem til rundkørslen ved Anelystvej. Derved vil ruten komme til at gå igennem det nye Transport, Industri og Servicecenter, hvor der i løbet af kort tid vil blive flere hundrede ansatte, og dermed et stort potentiale af nye passagerer, samtidig kan de små sårbare landsbysamfund i Lyngby og Labing bevare deres busforbindelse til omverdenen. Denne busforbindelse må betragtes som eneste "livline", og sidste offentlige service.

Kære politikere, husk på at vi også må betale samme skat som medborgerne inde i byen, men næsten ingen service får for pengene. Siden Kommunesammenlægningen i 1971 har vi kun fået nedskæringer og forringet service.

På alles vegne

*Finn Dahlgrun Sørensen Labingvej 4 8462 Skarbo.*

Bilag underskrifter fra borgere i Labing

**Underskrifter fra borgere i Labing.**

Dato	Navn	Adresse
9/9-2008	Ulla Lorenzen	Labingvej 4. Harlev.
9/9-2008	Finn Dahlgaard Sørensen	Labingvej 4 - " -
9/9-2008	Mikael	Labing Landevej 7A - " -
9-9-08	Kenn Jensen	- " - 7A - " -
9/9-2008	Bjergild Olsen	Labingvej 2 8462 HARLEV
9/9-08	Mikael	Labingvej 7 8462 Harlev
9/9-08	Frank Jensen	Labingvej 7 8462 Harlev
9/9-08	Torben Hansen	Labingvej 7A 8462 Harlev
9/9-08	<del>Mikael</del>	LABINGVEJ 9 8462 HARLEV
9/9-08	Peter B. Jensen	Labingvej NO. 2 HARLEV
9/9-08	Billem Jensen	Labingvej 1 8462 Harlev
9/9-08	Finn	Labingvej 1 8462 Harlev
9/9-08	J. E. Hølle (Labingvej 3)	Odensegade 4 302. - Boro Jernst
9/9-08	Jette Leth - Espersen	Labingvej 3, 8462 Harlev D,
9/9-08	Mikael Dahlgaard Jensen	Labing Landevej 5 8462 Harlev
10/9-08	David Fjell	Labing Landevej 4
10/9-08	Kolbjørn Fjell	Labing Landevej 4
	Ulf Jensen	Tandrupvej 22, 8464 Galten
	Signe Buktegaard Jensen	Labing Landevej 3
10/9-08	Lars Gylfason	Labing Landevej 2
10/9-08	Fing Oden-Olsen	Labing Landevej 2
10/9-08	Kenn Jensen	Labing Landevej 1
10/8-08	Erik Møller	Labing Landevej 1
11/8-08	Lars H. Eriksen	Labingvej 10 8462 Harlev
11/8-08	Anni Berth	Labingvej 8 8462 Harlev
11/9-08	Lars Berth	Labing Landevej 8 8462 Harlev
	Om Berth	Labing Landevej 8 8462 Harlev
	Jonas Nielsen	Labing Møllevej 7. 8462 Harlev







Finn Dahlgren Sørensen  
Labingvej 4  
8462 Harlev

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**  
19. september 2008

**Journalnummer**  
1-30-804-17-08

**Kontaktperson**  
Frits Hedegaard

**Mail**  
[fnh@midttrafik.dk](mailto:fnh@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**  
8740 8250

Kære Finn Dahlgren Sørensen

Tak for Jeres brev og den vedlagte underskriftindsamling.

Jeres henvendelse og mit svar vil blive forelagt for Midttrafiks bestyrelse på næste ordinære møde, som afholdes den 24. oktober 2008. Derfor sender Midttrafiks administration dette brev nu.

Det oplæg der nu ligger for ændringer på rute 116 Århus-Tilst-Galten, medfører ikke, at ruten nedlægges. Men det er korrekt, at der lægges op til, at ruten ikke længere vil betjene strækningen mellem Hørslev og Tilst, og det vil betyde, at de mindre bysamfund i Århus Kommune på denne del af den nuværende rute 116 ikke længere vil blive betjent. I stedet vil rute 116 betjene Sabro by sammen med rute 111, som kører Århus-Sabro-Hinnerup.

Ændringerne på rute 111 og rute 116 betyder, at ruterne i højere grad afstemmes i forhold til befolkningstætheden i de områder, hvor ruterne kører, så den samlede løsning tilgodeser Sabro by på bekostning af de små bysamfund mellem Hørslev og Tilst, hvor ca. 30-35 kunder mister deres bus – eller får en forlænget afstand til bussen.

Baggrunden for at det nu er denne løsning, som der arbejdes på, skal findes tilbage i efteråret 2007, hvor Midttrafik afholdt møde med Århus Kommune og Region Midtjylland. Dagsordenen for mødet var en præsentation af to rutekoordineringsprojekter, som Midttrafik havde lavet qua den rolle som trafikelskabet er givet i Lov om Trafikelskaber.

Koordineringsprojekterne havde til formål at sikre en bedre koordination og bybusser og regionalbusser, hvor Midttrafik i sit oplæg pegede på, at hvis Århus Kommune forlængede en eller flere bybusruter fra bybusendestationerne i Tilst til Galten og Hinnerup, så ville det kunne

reducere de samlede omkostninger til buskørsel i den vestlige udkant af Århus med et millionbeløb, da betjeningen efter Midttrafiks vurdering ville kunne udføres med 2-3 gule Sporvejsbusser i stedet for de 6 blå regionalbusser, som i dag kører på rute 111 og rute 116.

Århus Kommune var imidlertid ikke indstillet på, at ville køre over kommunegrænsen til Galten og Hinnerup, da der efter Århus Kommunes opfattelse var usikkerhed om økonomien i projektet. Endvidere anførte Århus Kommune, at de ikke ville overtage rute 116, fordi Århus Kommune i de senere år selv har nedlagt kørsel ud til tilsvarende små bysamfund i kommunen.

Midttrafik blev af Region Midtjylland bedt om at finde et alternativ til optimering og effektivisering af rute 111 og 116. Det er dette alternativ der nu arbejdes videre med.

Der bemærkes, at Århus Kommune i sit høringssvar til Region Midtjylland om forslagene om ændring af rute 116 har beklaget bortfaldet af betjeningen af Labing og Lyngby.

Region Midtjylland som finansierer og fastsætter betjeningsomfanget for den regionale buskørsel træffer efter Midttrafiks oplysninger endelig beslutning om rute 116s skæbne den 24. september 2008.

Jeg sender nu kopi af Jeres henvendelse samt mit svar til Region Midtjylland og Århus Kommune, så de har mulighed for at underrette deres politikere.

Venlig hilsen  
Middtrafik

Frits Hedegaard

*Til Midttrafiks Bestyrelse  
Att. Bestyrelsesmedlem Peter Thyssen*

*På vegne af Borgerne i Lyngby og Borum- Lyngby Fællesråd, tillader undertegnende sig at Protestere mod Ændring/Nedlæggelse af busrute 116.*

*Det vil betyde at det ikke længere vil være muligt, for de ældre medborgere uden bil at komme til Indkøbssteder og ligeledes vil det heller ikke være mulig, for de unge under uddannelse at komme til og fra deres uddannelsessteder og andre aktiviteter.*

*Vi kan ikke se den store besparelse i at omlægge ruten, således at den kommer til at køre via Sabro, idet ruten derved bliver længere, og der er næsten intet passager potentiale på strækningen Hørslev- Sabro. Vi er godt klar over at der er et vist potentiale i Sabro, men må påpege at de Allerede betjenes af 3 busser som jo hvis der kommer en fjerde, vil miste en del af deres passagerer. En meget bedre løsning, ville være at omlægge ruten så den kommer til at køre af Ny Rosbjergvej Og Edwin Rahrsvej frem til rundkørslen ved Anelystvej. Derved vil ruten komme til at gå igennem det nye Transport, Industri og Servicecenter, hvor der i løbet af kort tid vil blive flere hundrede ansatte*

*Og dermed et stort potentiale af nye passagerer, og samtidig kan de små sårbare landsbysamfund i Lyngby og Labing bevare deres busforbindelse til omverdenen. Denne busforbindelse må betragtes som eneste "Livline" og sidste offentlige service.*

*Kære politikere husk på at vi også må betale samme skat som medborgerne inde i byen, men næsten Ingen service får for pengene. Siden Kommunesammenlægningen i 1971 har vi kun fået nedskæringer og forringet service.*

*På alles Vegne  
Leif Degn*

*Bilag underskrifter fra borgere i Lyngby og Yderup*

NAVN	ADRESSE	UNDERSKRIFT
<del>Anders Olsen</del>	Glamhøjvej 5 8260	<del>Anders Olsen</del>
Jule Foggaard Jensen	Glamhøjvej 5 8260	Jule Foggaard
Søren Groth	Lynghøjgårdsvej 25	Søren Groth
Thomas Jacobsen	Søndergade 20 5 Sal	Thomas Jacobsen
<del>Bojan Pedersen</del>	<del>Lynghøjgårdsvej 25</del>	<del>Bojan Pedersen</del>
Jenssen Steenrup	Lynghøjgårdsvej 25	Jenssen Steenrup
Bena Bandolake	Lynghøjgårdsvej 25	Bena Bandolake
Nils-Jørgen Rindtke	Lynghøjgårdsvej 25	Nils-Jørgen Rindtke
Therese Madsen	Lynghøjgårdsvej 25	Therese Madsen
IVAR MALLER	Friløkke Møllevej 250	Ivar Maller
GUNAR FRIEDRICHSEN	Bugaden 70/8000	Gunar Friedrichsen
FL. VERNER KILDE	Lysbrogårdsvej 27	Fl. Verner Kilde
DR. JACOBSEN	Lysbrogårdsvej 3. 9000	Dr. Jacobsen
Anita Nanni	Dr. Dorotheasvej 1 6000	Anita Nanni
Marie Kappel	Friløkke Møllevej 250	Marie Kappel
Johannes Petersen	Lynghøjgårdsvej 31	Johannes Petersen
Kaj Wilhelmsen	Stenkildevej 5, 3. Et. 8260	Kaj Wilhelmsen
Steffen Heckmann	Lynghøjgårdsvej 31	Steffen Heckmann
Dirk Brøndsted	Lynghøjgårdsvej 31A	Dirk Brøndsted
Anna Grete Kristiansen	Lynghøjgårdsvej 33	Anna Grete Kristiansen
Ernst Madsen	"	Ernst Madsen
Ulla M. Nielsen	Solrødvej 146	Ulla M. Nielsen
Arne Nielsen	" " "	Arne Nielsen
Hardegaard	Lynghøjgårdsvej 270	Hardegaard
TOVA JENSEN	Lynghøjgårdsvej 270	Tova Jensen
<del>Arne Nielsen</del>	<del>Lynghøjgårdsvej 31</del>	<del>Arne Nielsen</del>
Else Nielsen	Lynghøjgårdsvej 31	Else Nielsen
Gunnar D. Nielsen	Lynghøjgårdsvej 31	Gunnar D. Nielsen
Margit Mikkelsen	Glamhøjvej 29	Margit Mikkelsen
Anette Ellemann-Jensen	Friløkke Møllevej 250	Anette Ellemann-Jensen
Majbrit Mikkelsen	Rosenvang Alle 110 8260	Majbrit Mikkelsen
Bena Bandolake	Glamhøjvej 31 Lynghøj	Bena Bandolake
Vagn Jensen	" " "	Vagn Jensen
Ellen Lund	Glamhøjvej 4	Ellen Lund
Anna Bech Borch	Glamhøjvej 4	Anna Bech Borch
Boch Storgaard Madsen	Glamhøjvej 8	Boch Storgaard Madsen
Arne Jakobson	Lynghøjgårdsvej 30	Arne Jakobson
Ernst Madsen	" " "	Ernst Madsen
IVAR MALLER	Friløkke Møllevej 250	Ivar Maller
Kenneth L. Larsen	Lynghøjgårdsvej 28A	Kenneth L. Larsen

10







Leif Degn  
Glamhøjvej 5  
8220 Brabrand

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**  
16. september 2008

**Journalnummer**  
1-30-804-17-08

**Kontaktperson**  
Frits Hedegaard

**Mail**  
[fnh@midttrafik.dk](mailto:fnh@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**  
8740 8250

Kære Leif Degn

Tak for Jeres brev og den vedlagte underskriftindsamling.

Jeres henvendelse og mit svar vil blive forelagt for Midttrafiks bestyrelse på næste ordinære møde, som afholdes den 24. oktober 2008. Derfor sender Midttrafiks administration dette brev nu.

Det oplæg der nu ligger for ændringer på rute 116 Århus-Tilst-Galten, medfører ikke, at ruten nedlægges. Men det er korrekt, at der lægges op til, at ruten ikke længere vil betjene strækningen mellem Hørslev og Tilst, og det vil betyde, at de mindre bysamfund i Århus Kommune på denne del af den nuværende rute 116 ikke længere vil blive betjent. I stedet vil rute 116 betjene Sabro by sammen med rute 111, som kører Århus-Sabro-Hinnerup.

Ændringerne på rute 111 og rute 116 betyder, at ruterne i højere grad afstemmes i forhold til befolkningstætheden i de områder, hvor ruterne kører, så den samlede løsning tilgodeser Sabro by på bekostning af de små bysamfund mellem Hørslev og Tilst, hvor ca. 30-35 kunder mister deres bus – eller får en forlænget afstand til bussen.

Baggrunden for at det nu er denne løsning, som der arbejdes på, skal findes tilbage i efteråret 2007, hvor Midttrafik afholdt møde med Århus Kommune og Region Midtjylland. Dagsordenen for mødet var en præsentation af to rutekoordineringsprojekter, som Midttrafik havde lavet qua den rolle som trafikelskabet er givet i Lov om Trafikelskaber.

Koordineringsprojekterne havde til formål at sikre en bedre koordination og bybusser og regionalbusser, hvor Midttrafik i sit oplæg pegede på, at hvis Århus Kommune forlængede en eller flere bybusruter fra bybusendestationerne i Tilst til Galten og Hinnerup, så ville det kunne

reducere de samlede omkostninger til buskørsel i den vestlige udkant af Århus med et millionbeløb, da betjeningen efter Midttrafiks vurdering ville kunne udføres med 2-3 gule Sporvejsbusser i stedet for de 6 blå regionalbusser, som i dag kører på rute 111 og rute 116.

Århus Kommune var imidlertid ikke indstillet på, at ville køre over kommunegrænsen til Galten og Hinnerup, da der efter Århus Kommunes opfattelse var usikkerhed om økonomien i projektet. Endvidere anførte Århus Kommune, at de ikke ville overtage rute 116, fordi Århus Kommune i de senere år selv har nedlagt kørsel ud til tilsvarende små bysamfund i kommunen.

Midttrafik blev af Region Midtjylland bedt om at finde et alternativ til optimering og effektivisering af rute 111 og 116. Det er dette alternativ der nu arbejdes videre med.

Der bemærkes, at Århus Kommune i sit høringssvar til Region Midtjylland om forslagene om ændring af rute 116 har beklaget bortfaldet af betjeningen af Labing og Lyngby.

Region Midtjylland som finansierer og fastsætter betjeningsomfanget for den regionale buskørsel træffer efter Midttrafiks oplysninger endelig beslutning om rute 116s skæbne den 24. september 2008.

Jeg sender nu kopi af Jeres henvendelse samt mit svar til Region Midtjylland og Århus Kommune, så de har mulighed for at underrette deres politikere.

Venlig hilsen  
Midttrafik

Frits Hedegaard

HARLEV FÆLLESRÅD  
Næshøjvej 41 \* 8462 Harlev J \* Giro 6868797  
E-mail: [post@harlevfr.dk](mailto:post@harlevfr.dk) \* Website: [harlevfr.dk](http://harlevfr.dk)

21. september 2008

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

#### Ruteomlægning af linie 116

Harlev Fællesråd har erfaret ad omveje at ruteomlægning af linie 116 vil medføre, at landsbyen Labing fra januar 2009 vil stå uden kollektiv busbetjening. Et besøg på Midttrafiks hjemmeside bekræfter, at rygterne er sande.

Vi vil udtrykke forundring over, at man uden nogen demokratisk borgerinddragelse fjerner enhver form for kollektiv trafikbetjening fra et landsbysamfund. Fra dagspressen forlød det ellers, at Regionens såkaldte trafikeffektiviserings planer var taget af bordet. Men det gjaldt altså ikke lige netop linie 116.

Harlev Fællesråd vil støtte borgernes underskriftindsamling samtidig med, at vi vil opfordre Midttrafik til at revurdere de påtænkte ændringer. Så vidt vi kan se, skal ruten stadigvæk gå igennem Hørslev, men forlægges til Sabro via Stillingvej. I den forbindelse vil vi opfordre Midttrafik til at overveje, hvilken trafikbetjening det nye og meget store erhvervsområde ved Årslev skal have. Dette område kunne vel i lige så høj grad bindes sammen med Labing/Lyngby linieføringen.

Vi vil opfordre til at planerne revurderes. Der er andre muligheder for at få flere passagerer, som er mere nærliggende, og dem bør man også forholde sig.

Med venlig hilsen  
Harlev Fællesråd



Arne Nielsen  
Formand





Region Midtjylland  
Skottenborg 26  
Postboks 21  
8800 Viborg

18.09.2008  
Sagsbeh./Skr.: BR  
Telefon: 89 31 71 09  
E-Mail: bery@bbbo.dk

### Omlægning af rute 116

Vi er blevet opmærksomme på, at Midttrafik agter at omlægge rute 116, så den ikke længere kører gennem Labing og Lyngby.

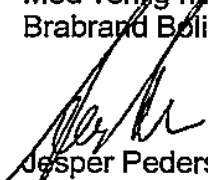
Brabrand Boligforening og Århus Kommune har en strategi om at placere almene boliger decentralt i mindre samfund.

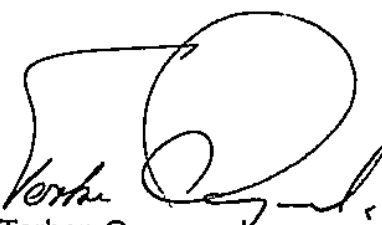
Det har vi bl.a. gjort i Lyngby, og vore 4 boliger er beboet af ældre mennesker og unge familier med børn.

Deres eneste mulighed for kontakt til omverdenen er offentlig trafik.

Vi må derfor på det skarpeste tage afstand fra den fortsatte forringelse af den offentlige trafik både generelt og specifikt i Lyngby.

Med venlig hilsen  
Brabrand Boligforening

  
Jesper Pedersen  
formand

  
Torben Overgaard  
direktør

Kopi til Midttrafik og Århus Byråd

*Århus, 17. oktober 2008*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 24. oktober 2008 kl. 12.30  
Regionshuset,  
Mødelokale A1,  
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 12**

1-30-75-2-07

#### 4. Orientering om status for arbejdet med planlægningen af det fremtidige regionale rutenet

##### **Resumé**

*Regionsrådet vedtog på møde den 18. juni 2008 forslag til ændringer i det regionale rutenet som det nuværende grundlag for at imødegå et øget udgiftspres på ca. 45 mio. kr. årligt. Endvidere vedtog Regionsrådet at udsende forslaget til kommunerne med mulighed for at afgive kommentarer til de planlagte ruteændringer inden den 22. august 2008. Der orienteres om de kommentarer, regionen har modtaget, og den videre proces.*

<b>Formanden indstiller,</b>
------------------------------

**at** orienteringen om status for arbejdet med planlægningen af det fremtidige regionale rutenet tages til orientering.

##### **Beslutning**

Kontaktudvalget vedtog,

at orienteringen om status for arbejdet med planlægningen af det fremtidige regionale rutenet tages til orientering.

Formanden orienterede om, at han vil foreslå Regionsrådet, at de planlagte besparelser på rutenettet udskydes fra 2009 til 2010, idet der dog allerede i 2009, i dialog mellem kommunerne og Region Midtjylland, kan ske en reduktion af afgang på udvalgte ruter.

Det blev endvidere vedtaget,

at der nedsættes en administrativ styregruppe med repræsentanter for Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik, der inden 1. april 2009 skal udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet, og

at der var enighed om at lægge pres på de centrale myndigheder i forhold til den rejste problemstilling.

Henning Jensen Nyhuus, Randers Kommune, Martin Merrild, Struer Kommune og Flemming Eskildsen, Skive Kommune var forhindret i at deltage i sagens behandling.

##### **Sagsfremstilling**

På møde den 13. juni 2008 blev Kontaktudvalget orienteret om status og proces for arbejdet med effektivisering af det regionale rutenet.

Regionsrådet vedtog på møde den 18. juni 2008 at godkende forslag til ændringer i det regionale rutenet som grundlag for at imødegå et øget udgiftspres på ca. 45 mio. kr. årligt.

Forslaget implementeres gradvist fra 2009 ved at gennemføre besparelser og effektiviseringer i rutenettet på ca. 15 mio. kr. i 2009 (med en helårvirkning på ca. 27 mio. kr.), og de resterende besparelser på ca. 16 mio. kr. gennemføres fra 2010 og 2011.

Forslag til ændringer i rutenettet er udsendt til kommunerne, Region Nordjylland og Region Syddanmark samt Midttrafik med frist for kommentarer den 22. august 2008.

En oversigt over kommentarer fra kommuner og naboregioner vil blive omdelt på mødet.

Sagen, herunder de indkomne kommentarer, forventes behandlet på møde den 16. september 2008 i Region Midtjyllands Forretningsudvalg, og efterfølgende i Regionsrådet.