

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Tegningsberettigede i Midttrafik
- 2 Justering af model for byrdefordeling af udgifter til rutebilstationer m.v.
[1. Notat om byrdefordeling vedr. udgifter til rutebilstationer m.v.](#)
- 3 Nedsatte takster for kontantbilletter i Viborg Kommune i 2012
- 4 Forventet regnskab 3. kvartal 2011
[1. forventet regnskab efter 3. kvartal 2011](#)
- 5 Orientering om skøn over indtægter i 2011
[1. notat med administrationens skøn over de forventede indtægter ved busdrift i 2011](#)
- 6 Orientering om sammenligning af trafikselskabernes udgifter til administration og fællesudgifter
[1. Trafikstyrelsens rapport med nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel baseret på regnskab 2010](#)
[2. administrationens notat med sammenligning af udgifter til administration og fællesudgifter 2010](#)
- 7 Orientering om henvendelse fra Dansk Handicap Forbund om takstændringer i handicapkørsel pr. 1. marts 2012
[1. mail fra Dansk Handicap Forbund vedrørende takstharmonisering pr. 1 marts 2012](#)
- 8 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
[1. 8. nyhedsbrev fra Letbanen i Østjylland](#)
- 9 Eventuelt

Århus, 28. oktober 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 12.30
Ferskvandscenteret, Vejlsøhus, lokale 3.06,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg**

Vedr. punkt nr. 2

| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
|------------------|-----------|--------------------|-------------------|-----------|
| 27. oktober 2011 | 1-21-2-10 | Niels H. Næsselund | nsn@midttrafik.dk | 8740 8239 |

Byrdefordeling vedr. udgifter til rutebilstationer m.v.

Siden Midttrafiks dannelse, er de samlede udgifter til rutebilstationer m.v. (chaufførlokaler, godsindleveringssteder o.l.) blevet fordelt ud fra en nøgle baseret på en opgørelse af antal afgang fra stationerne.

Byrdefordelingen (modellen) godkendes årligt af Repræsentantskabet i november. I henhold til formuleringen i byrdefordelingsprincipperne fremgår det, at "udgifter til rutebilstationer/terminaler (fordeles) efter antal afgang fordelt mellem relevante bestillere".

Fordelingen af udgifterne jf. den hidtil anvendte model har betydet, at alle bestillere, der har en rutebilstation eller hvis busser anløber en station, deltager i finansieringen af den samlede udgift til rutebilstationer m.v. ud fra antallet af afgang fra stationen.

Der er således ikke nødvendigvis et sammenhæng mellem udgiften til den enkelte rutebilstation, og den andel af finansieringen, den kommune, hvori rutebilstationen ligger, faktisk betaler. Lidt forsimplet kan man sige, at modellen tager udgangspunkt i en gennemsnitspris pr. afgang gældende for alle rutebilstationer, uagtet den faktiske udgift til den specifikke rutebilstation.

Denne tolkning og udmøntning af byrdefordelingsprincippet stemmer ikke fuldt ud overens med intentionerne bag principperne.

Det har blandt andet vist sig i forbindelse med beregningerne af de økonomiske konsekvenser af nedlæggelse af rutebilstationer, hvor modellen ikke tager højde for de reelle udgifter til stationen.

Det forhold foreslås ændret ved en justering af selve fordelingsmodellen der ligger til grund for byrdefordelingen, således at fordelingsnøglen afspejler udgiftsfordelingen for den enkelte station, frem for – som nu – at være en gennemsnitsberegning.

Ud over en justering af selve modellen foreslås også, at de nye data for antallet af afgang fra de enkelte stationer anvendes fra budget 2012. De store omlægninger i ruteforløbene i 2011 betyder i sig selv en større ændring i afgangsfrekvenserne, og idet selve baggrundsdata for fordelingen ikke er ændret siden 2007, er det nødvendigt med en opdatering af baggrundsdata.

Det foreslås også, at administrationen fra og med budget 2013 foretager en årlig opdatering af data vedr. antallet af afgang, således at fordelingsnøglen løbende ajourføres.

Den økonomiske effekt

Såfremt Bestyrelsen tiltræder forslaget om en justering og ajourføring af fordelingsmodellen, kan den samlede effekt for de enkelte bestillers bidrag til Midttrafiks administration, hvori blandt andet indgår udgifter til rutebilstationer, opgøres som vist nedenfor.

| | Forslag til nyt budget 2012 | Vedtaget Budget 2012 | Difference (- = mindre-udgift) |
|-------------------|-----------------------------|----------------------|--------------------------------|
| Favrskov | 591.000 | 598.000 | -7.000 |
| Hedensted | 636.000 | 650.000 | -14.000 |
| Herning | 2.785.000 | 2.830.000 | -45.000 |
| Holstebro | 2.033.000 | 1.906.000 | 127.000 |
| Horsens | 3.128.000 | 3.508.000 | -380.000 |
| Ikast-Brande | 787.000 | 714.000 | 73.000 |
| Lemvig | 717.000 | 612.000 | 105.000 |
| Norrdjurs | 487.000 | 494.000 | -7.000 |
| Odder | 273.000 | 240.000 | 33.000 |
| Randers | 6.007.000 | 5.886.000 | 121.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 1.868.000 | 1.637.000 | 231.000 |
| Samsø | 383.000 | 393.000 | -10.000 |
| Silkeborg | 3.836.000 | 4.136.000 | -300.000 |
| Skanderborg | 995.000 | 1.072.000 | -77.000 |
| Skive | 2.425.000 | 2.272.000 | 153.000 |
| Struer | 518.000 | 534.000 | -16.000 |
| Syddjurs | 1.014.000 | 1.096.000 | -82.000 |
| Viborg | 3.689.000 | 3.348.000 | 341.000 |
| Aarhus | 40.064.000 | 40.605.000 | -541.000 |
| Regionen | 45.374.000 | 45.079.000 | 295.000 |
| I alt | 117.610.000 | 117.610.000 | 0 |

Det samlede bestillerbidrag til Midttrafiks administrationsudgifter til busdriften forbliver uændret, mens fordelingen af bidragene mellem de enkelte bestillere ændres som vist overfor.

Hvis Bestyrelsen tiltræder indstillingen, bliver ovenstående ændringer indarbejdet i det justerede budget for 2012, som forelægges Bestyrelsen til godkendelse i januar 2012.

Århus, 28. oktober 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 12.30
Ferskvandscenteret, Vejløhus, lokale 3.06,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg**

Vedr. punkt nr. 4

| | | | | |
|------------------|-----------|----------------|-------------------|----------|
| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
| 27. oktober 2010 | 1-22-1-11 | Tine Jørgensen | tij@midttrafik.dk | 87408205 |

Forventet regnskab 3. kvartal 2011

Det samlede forventede regnskabsresultat for Midttrafik er gengivet nedenfor.

Samlet oversigt, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

| | Budget 2011 | Forventet regnskab | Diff. (budget minus forventet regnskab) |
|--|----------------------|----------------------|---|
| Busdrift | | | |
| Udgifter | 1.386.770.000 | 1.386.437.000 | 333.000 |
| Indtægter | -639.786.000 | -664.136.000 | 24.350.000 |
| Regional tilskud | 0 | 0 | 0 |
| Netto | 746.984.000 | 722.301.000 | 24.683.000 |
| Handicapkørsel | | | |
| Udgifter | 57.192.000 | 52.644.000 | 4.548.000 |
| Indtægter | -8.368.000 | -8.454.000 | 86.000 |
| Netto | 48.824.000 | 44.190.000 | 4.634.000 |
| Kan-kørsel | | | |
| Udgifter | 184.242.000 | 176.514.000 | 7.728.000 |
| Indtægter | 0 | 0 | 0 |
| Netto | 184.242.000 | 176.514.000 | 7.728.000 |
| Privatbaner | | | |
| Udgifter | 40.900.000 | 43.192.000 | -2.292.000 |
| Indtægter | -13.300.000 | -14.500.000 | 1.200.000 |
| Drift netto | 27.600.000 | 28.692.000 | -1.092.000 |
| Anlæg | 16.613.000 | 16.613.000 | 0 |
| I alt netto | 44.213.000 | 45.305.000 | -1.092.000 |
| Trafikselskabet | | | |
| Trafikselskabet - netto udgifter | 130.003.000 | 130.003.000 | 0 |
| Billetkontrollen | | | |
| Kontrolafgifter | -5.090.000 | -4.730.000 | -360.000 |
| Letbanen | | | |
| Letbane etape 1 | 29.581.000 | 32.655.000 | -3.074.000 |
| Letbanesekretariatet | 2.546.000 | 2.546.000 | 0 |
| Rejsekortet | | | |
| Netto | 2.271.000 | 1.900.000 | 371.000 |
| Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere) | | | |
| Netto | 1.183.574.000 | 1.150.684.000 | 32.890.000 |

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 10. september 2010 forslag til budget for 2011. Budgetterne for busdrift, handicapkørsel, kan-kørsel samt Trafikselskabet er efterfølgende revideret. Herudover har Bestyrelsen truffet beslutning om fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang, betaling til tjenestemandspensioner samt overførsel af overskud fra regnskab 2010 til budget 2011 for Trafikselskabet.

Som det fremgår i det følgende, er der tale om større forventede udsving på de enkelte forretningsområder, og større afvigelser for den enkelte bestiller.

Alle bestillere vil modtage et særskilt forventet regnskab med forklaringer på eventuelle afvigelser mellem budget og det forventede regnskab.

Budgetlægningen for 2011 var i høj grad præget af væsentlige usikkerhedsmomenter. Den største usikkerhed omfattede effekten af de regionale effektiviseringer, de kommunale besparelser samt den nye trafikplan i Aarhus.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Busdriften forventes samlet set at udvise et netto mindreforbrug i forhold til det samlede budget for Midttrafik på 24,7 mio. kr. På udgiftssiden forventes regnskabet for 2011 at udvise et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. På indtægtssiden forventes der merindtægter på 24,4 mio. kr.

Sidst i rapporteringen er der en samlet oversigt over udgifter og indtægter vedrørende busdriften, fordelt på de enkelte bestillere. Som det fremgår, er der store udsving for de enkelte kommuner og for regionen ved sammenligning med budgettet.

Busudgifter

Det forventede regnskab for 2011 er baseret på seneste regnskabsdata fra august måned for kørsel der afregnes i Midttrafiks køreplanssystem og fra september måned for den øvrige bus- og teletaxakørsel. Der er udarbejdet prognoser for de resterende måneder i året. Alle køreplanændringer fra den nye køreplan er indarbejdet i heri ligesom der er lavet estimater for ekstra kørsel, bonusordninger og øvrige ikke køreplanlagte udgifter.

De regionale effektiviseringer er indarbejdet. En del kommuner har overtaget tidligere regionale ruter og får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskudene afregnes via Midttrafik og er nu indregnet i busbudgettet og fremgår af det detaljerede busbudget i tabel 3. Samlet er der i 2011 tale om 3,6 mio. kr. som regionen yder i tilskud til 8 kommuner.

Nedenfor er der en beskrivelse af større ændringer i forventede de forventede udgifter i 2011:

Holstebro Kommune

Forventet mindreudgifter på 1,0 mio. kr., hvilket hovedsagligt skyldes reduktioner i kørslen på åbne skoleruter.

Lemvig Kommune

Forventet merudgift på 0,4 mio. kr. hvilket skyldes, at den budgetterede besparelse som følge af udbuddet ikke effektueres, da køreplantimetallet er større end budgetteret.

Odder Kommune

Forventet merudgift på 0,7 mio. kr., hvilket skyldes efterregulering af vognmandsbetalinger.

Randers Kommune

Forventet merudgift 1,1 mio. kr. hvilket skyldes, at estimatet for bonusaftalerne for brændstof og passagerindtægter for Randers Bybusser er forhøjet i forhold til de beløb, der var indregnet i budgettet.

Silkeborg Kommune

Der har været en stor bybusomlægning i Silkeborg Kommune, der trådte i kraft ultimo august i år. Samlet set er der en forventet mindreudgift på 1,4 mio. kr., hvilket skyldes at bybusomlægningen giver en større besparelse end først beregnet samt at betaling til cross border er reduceret.

Skanderborg Kommune

Der er forventede merudgifter til kørslen på 0,4 mio. kr. Der er mindre teletaxakørsel end budgetteret, men merudgifter til bybus og lokalruter.

Skive Kommune

Forventet merudgift 0,6 mio. kr. hvilket skyldes, at der i budgettet ikke var indregnet dubleringer og en række faste busomkostninger.

Viborg Kommune

Forventet mindredgifter på 0,6 mio. kr. grundet færre køreplantimer end budgetteret.

Aarhus Kommune

Der er sket en omfattende omlægning af bybusdriften i Aarhus Kommune i august måned i år. Samlet set er der forventede mindredgifter på 2,3 mio. kr. i forhold til budgettet.

Region Midtjylland

Der har været stor usikkerhed ved budgetlægningen for Region Midtjylland grundet de store omlægninger af kørslen. Det forventede regnskab giver en forventet merudgift på 2,3 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget.

Hertil kommer udgiften til regionale tilskud til minimumsbetjening af uddannelsessøgende på 3,6 mio. kr.

Der er usikkerhed omkring byrdefordelingen for regionskrydsende ruter i samarbejdet med NT og Sydtrafik. Der foregår nu et udredningsarbejde, som kan påvirke det endelige resultat.

Busindtægter

Indtægterne forventes at blive på 664,1 mio. kr. I forhold til budgettet er det merindtægter på 24,4 mio. kr., svarende til en stigning på 3,8 %.

Midttrafiks salg af det nye HyperCard viser en stor stigning. Fremgangen forventes også i 4. kvartal. Der forventes også en stigning i salget af skolekort.

Passagerindtægterne fra salg af billetter og kort for 1. halvår, ligger over indtægterne i samme periode i 2010. I 2. halvår skønner administrationen færre passagerindtægter. Det skyldes regionens effektiviseringer på de regionale ruter, hvor der på årsbasis er sparet ca. 100.000 køreplantimer. I flere kommuner med bybuskørsel er der sket store omlægninger af kørslen. På den baggrund forventes en faldende udvikling i passagerindtægterne i 2. halvår 2011.

For uddybning af det forventede regnskab for busindtægter henvises til dagsordenpunktet *Skøn over indtægter i 2011*.

Handicapkørsel

Samlet set forventer Midttrafik en besparelse på ca. 4,6 mio. kr. Besparelsen kan fordeles med 3,0 mio. kr. til Aarhus kommune og 1,6 mio. kr. til Midttrafiks øvrige bestillere.

Midttrafik har generelt opnået en bedre koordinering samt lavere turpriser end budgetteret, hvilket bl.a. skyldes:

- Fokus på optimering af planlægning, hvor turene i højere grad planlægges efter flere kunder. På denne måde udnyttes kapaciteten i vognene bedst muligt.
- Grundet udbud er priserne faldet pr. 1. marts.
- Midttrafiks garantivogne har fået ny placering. Herudover har 60 % af vognene skiftet hjemadresse, således at udbyderen har flyttet dem tættere på kunderne. Dermed er der kortere returkørsel og dermed en billigere turpris.
- En 10 – 12% stigning i kørselsomfanget, hvilket gør, at bilerne bliver udnyttet bedst muligt.

Aarhus Kommune

På baggrund af regnskabet for de første 9 måneder forventes turprisen i Aarhus Kommune at falde med ca. 10 % i forhold til budgettet, hvilket medfører en besparelse på ca. 3,0 mio. kr. for Aarhus kommune.

Enkelte kommuner har et forventet merforbrug, hvilket skyldes en større stigning i antal ture end budgetteret.

Kan-kørsel

På kan-kørsel området forventer Midttrafik et mindreforbrug på 7,7 mio. kr. i forhold til det budgetterede.

Den primære årsag til mindreforbruget er, at turprisen er faldet. Årsagerne hertil er overvejende de samme som beskrevet for handicapområdet.

Favrskov Kommune

I Favrskov Kommune har der været ufuldstændigt et budget, idet kun en del af kan-kørslen indgår i budgettet. Den resterende kørsel er genopstartet, hvorfor der forventes et merforbrug.

Horsens Kommune, Samsø Kommune og Aarhus Kommune

For Horsens Kommune, Samsø Kommune og Aarhus Kommune, forventer Midttrafik flere ture end budgetteret.

Norddjurs Kommune og Holstebro Kommune

Norddjurs Kommune og Holstebro Kommune er indtrådt i samarbejde med Midttrafik fra 1. august 2011.

Sønderborg Kommune

Sønderborg Kommune, der indgik under Sydtrafik er udtrådt af samarbejdet med Midttrafik pr. 1. august 2011.

Af materialet til forventet regnskab efter 2. kvartal fremgik det at Flexdanmark (en sammenlutning af trafiksselskaber, der anvender samme it-systemer til koordinering af kørsel) har besluttet at købe et serverrum til en udgift på 1,2 mio. kr., som ikke var indarbejdet i budgettet. Der er efterfølgende indgået en aftale med regionen, som indebærer, at der ikke kommer merudgifter for kommunerne.

Togdrift

Der forventes nettomerudgifter på ca. 1,1 mio. kr. til togdrift. Det skyldes hovedsageligt aftalen om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen samt DSB's overtagelse af trafikdriften på Odderbanen fra 1. dec. 2011. Fra 11. december ændres køreplanerne for Odderbanen og Grenaabanen. DSB indsætter nye Desiro tog og kørslen på Odderbanen udvides med ca. 10 %. Den endelige kontrakt er endnu ikke færdigforhandlet.

Den økonomiske virkning af aftalen om samdrift var ikke indregnet i budgettet for 2011. I udgifterne til togdrift indgår en reduktion i underskuddækningen til Midtjyske Jernbaner, når driften på Odderbanen overgår til DSB.

Det skal bemærkes, at Midtjyske Jernbaner A/S har orienteret administrationen om et forventet underskud i 2011 på ca. 4,0 mio. kr. i selskabet. Det skyldes hovedsageligt merudgifter til diesel og ekstra udgifter til lokomotivførere pga. sygdom og ekstra ansatte.

Midttrafiks underskuddækning til Midtjyske Jernbaner ændres på nuværende tidspunkt ikke som følge af det forventede underskud i selskabet.

Administration drøfter med Midtjyske Jernbaner hvordan underskuddet kan nedbringes. Administrationen vil orientere Region Midtjylland om det forventede underskud i selskabet, og vil undersøge muligheden for et ekstraordinært bidrag til Midtjyske Jernbaner.

På indtægtssiden er der fremgang i passagerindtægter hos Midtjyske Jernbaner. For perioden januar-august er der merindtægter på 0,5 mio. kr. På den baggrund skønnes der merindtægter ved togdrift samlet 1,2 mio. kr.

Udgifterne til anlægsinvesteringer forventes som budgetteret.

Trafikselskabet (administration og fællesaktiviteter)

Nettoudgifterne til Trafikselskabet forventes at balancere i 2011.

Midttrafik har som tidligere beskrevet anmodet SKAT om en afgørelse om hvorvidt Midttrafik skal betale moms på rutebilstationer. Afgørelsen er modtaget, og Midttrafik forventer at skulle betale moms gældende fra 2010. Midttrafik regner ikke med, at afgørelsen vil påvirke bestillerne, da momsen allerede er opkrævet for hele perioden. Der kan dog komme en mindre efterregulering, hvis det opkrævede beløb viser sig at være for lille.

Billetkontrollen – kontrolafgifter

I Billetkontrollen der udelukkende vedrører Aarhus Kommune forventes en indtægt fra kontrolafgifter på 4,7 mio. kr., hvilket er 0,4 mio. kr. mindre end budgetteret.

Letbanen

Styregruppen bag Letbanen forventer merudgifter på 3,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Styregruppen forventer at overholde udgiftsrammen for 2010 og 2011, men det budgetterede fordeling mellem årene har rykket sig. Der var således et mindreforbrug i 2010 og der vil komme et merforbrug i 2011.

Rejsekortet

Der er i 2011 indbetalt i alt 2,3 mio. til rejsekort opgaven. Der forventes samlede udgifter i 2011 til rejsekortsekretariatet på 1,9 mio. kr., hvoraf 1,4 mio. kr. vedrører betalinger til Rejsekort A/S. Et forventet resultat på 0,4 mio. kr. overføres til næste budgetår.

Detailopgørelser

I det følgende er der dels en samlet oversigt over budget og forventet regnskab (netto) for hovedområderne med regnskabstal efter 3. kvartal 2011.

Herudover er der detailoplysninger (brutto) om det forventede regnskab opgjort for den enkelte bestiller.

Tabel 1: Samlet oversigt med regnskabstal pr. 30. september 2011, forventet regnskab 2011

| | Budget 2011 | Regnskab januar-september 2011 1) | Prognose oktober- december 2011 | Forventet regnskab | Diff. (budget minus forventet regnskab) |
|--|----------------------|---|------------------------------------|----------------------|--|
| Busdrift | | | | | |
| Udgifter | 1.386.770.000 | 1.031.297.299 | 355.139.701 | 1.386.437.000 | 333.000 |
| Indtægter | -639.786.000 | -471.115.856 | -193.020.144 | -664.136.000 | 24.350.000 |
| Regional tilskud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Netto | 746.984.000 | 560.181.443 | 162.119.557 | 722.301.000 | 24.683.000 |
| Handicapkørsel | | | | | |
| Udgifter | 57.192.000 | 36.276.786 | 16.367.214 | 52.644.000 | 4.548.000 |
| Indtægter | -8.368.000 | -6.010.317 | -2.443.683 | -8.454.000 | 86.000 |
| Netto | 48.824.000 | 30.266.469 | 13.923.531 | 44.190.000 | 4.634.000 |
| Kan-kørsel | | | | | |
| Udgifter | 184.242.000 | 124.183.137 | 52.330.863 | 176.514.000 | 7.728.000 |
| Indtægter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Netto | 184.242.000 | 124.183.137 | 52.330.863 | 176.514.000 | 7.728.000 |
| Privatbaner | | | | | |
| Udgifter | 40.900.000 | 31.220.171 | 11.971.829 | 43.192.000 | -2.292.000 |
| Indtægter | -13.300.000 | -4.507.675 | -9.992.325 | -14.500.000 | 1.200.000 |
| Drift netto | 27.600.000 | 26.712.496 | 1.979.504 | 28.692.000 | -1.092.000 |
| Anlæg | 16.613.000 | 5.822.500 | 10.790.500 | 16.613.000 | 0 |
| I alt netto | 44.213.000 | 32.534.996 | 12.770.004 | 45.305.000 | -1.092.000 |
| Trafikskelskabet | | | | | |
| Trafikskelskabet - netto udgifter | 130.003.000 | 90.617.360 | 39.385.640 | 130.003.000 | 0 |
| Billetkontrolle n | | | | | |
| Kontrolafgifter | -5.090.000 | -4.955.850 | 225.850 | -4.730.000 | -360.000 |
| Letbanen | | | | | |
| Letbane etape 1 | 29.581.000 | 25.001.916 | 7.653.084 | 32.655.000 | -3.074.000 |
| Letbanesekretariatet | 2.546.000 | 836.638 | 1.709.363 | 2.546.000 | 0 |
| Rejsekortet | | | | | |
| Netto | 2.271.000 | 225.199 | 1.674.801 | 1.900.000 | 371.000 |
| Puljemidler | | | | | |
| Netto | 0 | 6.368.345 | -6.368.345 | 0 | 0 |
| Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere) | | | | | |
| Netto | 1.183.574.000 | 865.259.653 | 285.424.347 | 1.150.684.000 | 32.890.000 |

Noter: 1) Regnskab for januar-september 2011 er udgifter og indtægter, der er bogført pr. 30. september 2011.

Tabel 2: Midttrafik, forventet regnskab 2011

| | Netto | Netto | Netto | Netto | Netto | Netto | Netto | Netto | Netto | Netto | Netto | Netto |
|---|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|------------------------|-------------------|------------------|----------------------|-------|-------|-------|
| | Busdrift | Handicap kørsel | Kan-kørsel | Togdrift | Trafik-selskabet | Billet-kontrolafgifter | Letbanen | Rejsekortet | I alt | | | |
| Favrskov | 13.437.000 | 764.000 | 178.000 | | 999.000 | | 102.000 | | 15.480.000 | | | |
| Hedensted | 6.153.000 | 1.174.000 | 12.000 | | 1.035.000 | | | | 8.374.000 | | | |
| Herning | 31.150.500 | 1.459.000 | 0 | | 3.537.000 | | | | 36.146.500 | | | |
| Holstebro | 22.138.000 | 876.000 | 518.000 | | 2.323.000 | | | | 25.855.000 | | | |
| Horsens | 25.948.000 | 1.708.000 | 9.951.000 | | 4.297.000 | | | 475.000 | 42.379.000 | | | |
| Ikast-Brande | 14.514.000 | 604.000 | 52.000 | | 869.000 | | | | 16.039.000 | | | |
| Lemvig | 9.010.000 | 583.000 | 270.000 | | 677.000 | | | | 10.540.000 | | | |
| Norddjurs | 13.928.000 | 647.000 | 346.000 | | 766.000 | | 102.000 | | 15.789.000 | | | |
| Odder | 5.610.000 | 572.000 | 0 | | 460.000 | | 102.000 | | 6.744.000 | | | |
| Randers | 55.724.500 | 1.715.000 | 11.815.000 | | 6.504.000 | | 102.000 | | 75.860.500 | | | |
| Ringkøbing-Skjern | 17.921.500 | 1.249.000 | 0 | | 1.767.000 | | | | 20.937.500 | | | |
| Samsø | 4.164.000 | 182.000 | 292.000 | | 403.000 | | | | 5.041.000 | | | |
| Silkeborg | 30.634.000 | 1.736.000 | 2.336.000 | | 5.069.000 | | 102.000 | | 39.877.000 | | | |
| Skanderborg | 15.315.000 | 716.000 | 0 | | 1.460.000 | | 102.000 | | 17.593.000 | | | |
| Skive | 19.080.500 | 694.000 | 11.446.000 | | 2.480.000 | | | | 33.700.500 | | | |
| Struer | 7.255.000 | 426.000 | 30.000 | | 668.000 | | | | 8.379.000 | | | |
| Syddjurs | 15.764.000 | 579.000 | 0 | | 1.311.000 | | 102.000 | | 17.756.000 | | | |
| Viborg | 21.023.000 | 1.427.000 | 1.680.000 | | 3.324.000 | | | | 27.454.000 | | | |
| Aarhus | 194.848.000 | 27.079.000 | 2.176.000 | | 44.271.000 | -4.730.000 | 5.944.000 | | 269.588.000 | | | |
| Regionen | 198.683.000 | | 101.379.000 | 45.305.000 | 47.783.000 | | 3.543.000 | 1.425.000 | 398.118.000 | | | |
| I alt vedr. Midttrafiks bestillere | 722.301.000 | 44.190.000 | 142.481.000 | 45.305.000 | 130.003.000 | -4.730.000 | 10.201.000 | 1.900.000 | 1.091.651.000 | | | |
| Staten | | | | | | | 25.000.000 | | 25.000.000 | | | |
| Morsø | | | 9.000 | | | | | | 9.000 | | | |
| Sydtrafik | | | 33.990.000 | | | | | | 33.990.000 | | | |
| Øvrige | | | 34.000 | | | | | | 34.000 | | | |
| I alt vedr. øvrige | 0 | 0 | 34.033.000 | 0 | 0 | | 25.000.000 | 0 | 59.033.000 | | | |
| Total Midttrafik | 722.301.000 | 44.190.000 | 176.514.000 | 45.305.000 | 130.003.000 | -4.730.000 | 35.201.000 | 1.900.000 | 1.150.684.000 | | | |

Tabel 3: Busdrift, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

| | Udgifter | | Indtægter | | Indtægter | | Indtægter | | Tiiskud | | Tiiskud | | Netto | | Netto | |
|-------------------|----------------------|-------------------------|--|---------------------|-------------------------|--|-------------|-------------------------|--|-------------|-------------------------|--|--------------------|-------------------------|--|-------|
| | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | Netto |
| Favrskov | 14.816.000 | 14.592.000 | 224.000 | -1.141.000 | -1.155.000 | 14.000 | | | | | | | 13.675.000 | 13.437.000 | 238.000 | |
| Hedensted | 9.951.000 | 9.877.000 | 74.000 | -2.658.000 | -3.284.000 | 626.000 | | | | | | | 7.293.000 | 6.153.000 | 1.140.000 | |
| Herning | 45.762.000 | 45.550.000 | 212.000 | -11.352.000 | -14.397.000 | 3.045.000 | | | | | | | 34.410.000 | 31.150.500 | 3.259.500 | |
| Holstebro | 31.542.000 | 30.534.000 | 1.008.000 | -7.911.000 | -8.396.000 | 485.000 | | | | | | | 23.631.000 | 22.138.000 | 1.493.000 | |
| Horsens | 44.911.000 | 45.007.000 | -96.000 | -19.085.500 | -18.909.000 | -176.500 | | | | | | | 25.825.500 | 25.948.000 | -122.500 | |
| Ikast-Brande | 14.758.000 | 14.514.000 | 244.000 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | 14.758.000 | 14.514.000 | 244.000 | |
| Lemvig | 8.571.000 | 9.010.000 | -439.000 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | 8.571.000 | 9.010.000 | -439.000 | |
| Norddjurs | 15.516.000 | 15.717.000 | -201.000 | -1.496.000 | -1.564.000 | 68.000 | | | | | | | 14.020.000 | 13.928.000 | 92.000 | |
| Odder | 5.926.000 | 6.602.000 | -676.000 | -967.000 | -992.000 | 25.000 | | | | | | | 4.959.000 | 5.610.000 | -651.000 | |
| Randers | 81.958.000 | 83.082.000 | -1.124.000 | -28.140.000 | -27.029.000 | -1.111.000 | | | | | | | 53.818.000 | 55.724.500 | -1.906.500 | |
| Ringkøbing-Skjern | 22.645.000 | 22.486.000 | 159.000 | -2.516.000 | -3.811.000 | 1.295.000 | | | | | | | 20.129.000 | 17.921.500 | 2.207.500 | |
| Samsø | 5.261.000 | 5.468.000 | -207.000 | -1.385.000 | -1.304.000 | -81.000 | | | | | | | 3.876.000 | 4.164.000 | -288.000 | |
| Silkeborg | 55.321.000 | 53.940.000 | 1.381.000 | -22.813.000 | -23.306.000 | 493.000 | | | | | | | 32.508.000 | 30.634.000 | 1.874.000 | |
| Skanderborg | 19.359.000 | 19.739.000 | -380.000 | -3.215.000 | -4.424.000 | 1.209.000 | | | | | | | 16.144.000 | 15.315.000 | 829.000 | |
| Skive | 27.012.000 | 27.566.000 | -554.000 | -7.755.500 | -8.181.000 | 425.500 | | | | | | | 19.256.500 | 19.080.500 | 176.000 | |
| Struer | 8.132.000 | 8.187.000 | -55.000 | -798.000 | -932.000 | 134.000 | | | | | | | 7.334.000 | 7.255.000 | 79.000 | |
| Syddjurs | 18.851.000 | 18.680.000 | 171.000 | -1.884.000 | -2.916.000 | 1.032.000 | | | | | | | 16.967.000 | 15.764.000 | 1.203.000 | |
| Viborg | 37.330.000 | 36.744.000 | 586.000 | -12.599.000 | -14.373.000 | 1.774.000 | | | | | | | 24.731.000 | 21.023.000 | 3.708.000 | |
| Aarhus | 466.246.000 | 463.930.000 | 2.316.000 | -264.185.000 | -269.082.000 | 4.897.000 | | | | | | | 202.061.000 | 194.848.000 | 7.213.000 | |
| Regionen | 452.902.000 | 455.212.000 | -2.310.000 | -249.885.000 | -260.081.000 | 10.196.000 | | | | | | | 203.017.000 | 198.683.000 | 4.334.000 | |
| I alt | 1.386.770.000 | 1.386.437.000 | 333.000 | -639.786.000 | -664.136.000 | 24.350.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 746.984.000 | 722.301.000 | 24.683.000 | |

Tabel 4: Handicapkørsel, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

| | Netto | | Netto | Netto |
|-------------------|-------------------|-------------------------|--|-------|
| | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | |
| Favrskov | 980.000 | 764.000 | 216.000 | |
| Hedensted | 1.308.000 | 1.174.000 | 134.000 | |
| Herring | 1.517.000 | 1.459.000 | 58.000 | |
| Holstebro | 1.066.000 | 876.000 | 190.000 | |
| Horsens | 1.924.000 | 1.708.000 | 216.000 | |
| Ikast-Brande | 758.000 | 604.000 | 154.000 | |
| Lemvig | 495.000 | 583.000 | -88.000 | |
| Norddjurs | 475.000 | 647.000 | -172.000 | |
| Odder | 641.000 | 572.000 | 69.000 | |
| Randers | 2.053.000 | 1.715.000 | 338.000 | |
| Ringkøbing-Skjern | 1.157.000 | 1.249.000 | -92.000 | |
| Samsø | 119.000 | 182.000 | -63.000 | |
| Silkeborg | 1.617.000 | 1.736.000 | -119.000 | |
| Skanderborg | 945.000 | 716.000 | 229.000 | |
| Skive | 860.000 | 694.000 | 166.000 | |
| Struer | 400.000 | 426.000 | -26.000 | |
| Syddjurs | 812.000 | 579.000 | 233.000 | |
| Viborg | 1.650.000 | 1.427.000 | 223.000 | |
| Aarhus | 30.047.000 | 27.079.000 | 2.968.000 | |
| Regionen | | | 0 | |
| I alt | 48.824.000 | 44.190.000 | 4.634.000 | |

Tabel 5: Kan-kørsel, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

| | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) |
|-------------------------------|--------------------|-------------------------|--|
| Favskov | 69.000 | 178.000 | -109.000 |
| Hedensted | | 12.000 | -12.000 |
| Herning | | 0 | 0 |
| Holstebro | | 518.000 | -518.000 |
| Horsens | 9.900.000 | 9.951.000 | -51.000 |
| Ikast-Brande | 44.000 | 52.000 | -8.000 |
| Lemvig | 370.000 | 270.000 | 100.000 |
| Norddjurs | | 346.000 | -346.000 |
| Odder | | 0 | 0 |
| Randers | 12.474.000 | 11.815.000 | 659.000 |
| Ringkøbing-Skjern | | 0 | 0 |
| Samsø | 123.000 | 292.000 | -169.000 |
| Silkeborg | 3.162.000 | 2.336.000 | 826.000 |
| Skanderborg | | 0 | 0 |
| Skive | 12.484.000 | 11.446.000 | 1.038.000 |
| Struer | 13.000 | 30.000 | -17.000 |
| Syddjurs | | 0 | 0 |
| Viborg | 2.029.000 | 1.680.000 | 349.000 |
| Aarhus | 1.886.000 | 2.176.000 | -290.000 |
| Regionen | 105.049.000 | 101.379.000 | 3.670.000 |
| I alt vedr. bestillere | 147.603.000 | 142.481.000 | 5.122.000 |
| Morsø | 153.000 | 9.000 | 144.000 |
| Sydtrafik | 36.486.000 | 33.990.000 | 2.496.000 |
| Øvrige | | 34.000 | -34.000 |
| I alt vedr. øvrige | 36.639.000 | 34.033.000 | 2.606.000 |
| I alt | 184.242.000 | 176.514.000 | 7.728.000 |

Note: "Kan-kørsel" omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midtrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patienttransport, specialskoletransport og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

Tabel 6: Togdrift, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

| | Udgifter | | Udgifter | | Indtægter | | Indtægter | | Netto | | Netto | |
|---|-------------------|-------------------------|--|--------------------|-------------------------|--|-------------------|-------------------------|--|-------------|-------------------------|--|
| | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) |
| Regionen | | | | | | | | | | | | |
| Driftstilskud | 40.900.000 | 43.192.000 | -2.292.000 | -13.300.000 | -14.500.000 | 1.200.000 | 27.600.000 | 28.692.000 | -1.092.000 | | | |
| Anlægstilskud | 16.613.000 | 16.613.000 | 0 | | | | 16.613.000 | 16.613.000 | 0 | | | |
| - heraf ordinære anlægsinvesteringer | 6.459.000 | 6.459.000 | 0 | | | | | | | | | |
| - heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen | 10.154.000 | 10.154.000 | 0 | | | | | | | | | |
| I alt | 57.513.000 | 59.805.000 | -2.292.000 | -13.300.000 | -14.500.000 | 1.200.000 | 44.213.000 | 45.305.000 | -1.092.000 | | | |

Tabel 7: Trafikskelskabet, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

| | Budget 2011 | | | Forventet regnskab 2011 | | | Difference (budget minus forventet regnskab) | | |
|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------------|-------------------|--------------------|--|------------------|----------|
| | Bus-adm. | Handicap- adm | I alt | Bus-adm. | Handicap- adm | I alt | Bus-adm. | Handicap- adm | I alt |
| Favskov | 611.000 | 388.000 | 999.000 | 611.000 | 388.000 | 999.000 | 0 | 0 | 0 |
| Hedensted | 249.000 | 786.000 | 1.035.000 | 249.000 | 786.000 | 1.035.000 | 0 | 0 | 0 |
| Herning | 2.856.000 | 681.000 | 3.537.000 | 2.856.000 | 681.000 | 3.537.000 | 0 | 0 | 0 |
| Holstebro | 1.765.000 | 558.000 | 2.323.000 | 1.765.000 | 558.000 | 2.323.000 | 0 | 0 | 0 |
| Horsens | 3.351.000 | 946.000 | 4.297.000 | 3.351.000 | 946.000 | 4.297.000 | 0 | 0 | 0 |
| Ikast-Brande | 599.000 | 270.000 | 869.000 | 599.000 | 270.000 | 869.000 | 0 | 0 | 0 |
| Lemvig | 458.000 | 219.000 | 677.000 | 458.000 | 219.000 | 677.000 | 0 | 0 | 0 |
| Norddjurs | 510.000 | 256.000 | 766.000 | 510.000 | 256.000 | 766.000 | 0 | 0 | 0 |
| Odder | 214.000 | 246.000 | 460.000 | 214.000 | 246.000 | 460.000 | 0 | 0 | 0 |
| Randers | 5.634.000 | 870.000 | 6.504.000 | 5.634.000 | 870.000 | 6.504.000 | 0 | 0 | 0 |
| Ringkøbing-Skjern | 1.287.000 | 480.000 | 1.767.000 | 1.287.000 | 480.000 | 1.767.000 | 0 | 0 | 0 |
| Samsø | 340.000 | 63.000 | 403.000 | 340.000 | 63.000 | 403.000 | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | 4.119.000 | 950.000 | 5.069.000 | 4.119.000 | 950.000 | 5.069.000 | 0 | 0 | 0 |
| Skanderborg | 951.000 | 509.000 | 1.460.000 | 951.000 | 509.000 | 1.460.000 | 0 | 0 | 0 |
| Skive | 2.057.000 | 423.000 | 2.480.000 | 2.057.000 | 423.000 | 2.480.000 | 0 | 0 | 0 |
| Struer | 469.000 | 199.000 | 668.000 | 469.000 | 199.000 | 668.000 | 0 | 0 | 0 |
| Syddjurs | 1.018.000 | 293.000 | 1.311.000 | 1.018.000 | 293.000 | 1.311.000 | 0 | 0 | 0 |
| Viborg | 2.613.000 | 711.000 | 3.324.000 | 2.613.000 | 711.000 | 3.324.000 | 0 | 0 | 0 |
| Aarhus* | 37.737.000 | 6.534.000 | 44.271.000 | 37.737.000 | 6.534.000 | 44.271.000 | 0 | 0 | 0 |
| Regionen | 47.783.000 | | 47.783.000 | 47.783.000 | | 47.783.000 | 0 | 0 | 0 |
| I alt | 114.621.000 | 15.382.000 | 130.003.000 | 114.621.000 | 15.382.000 | 130.003.000 | 0 | 0 | 0 |

* Kontrolafgifter trukket ud fra Aarhus kommune

Tabel 8: Kontrolafgifter, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

| | Budget 2011 | FR2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) |
|--------------|-------------------|-------------------|---|
| Aarhus | -5.090.000 | -4.730.000 | -360.000 |
| I alt | -5.090.000 | -4.730.000 | -360.000 |

Tabel 9: Letbane, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

Tabel 9a: Letbanesekretariat

| | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) |
|-------------------|------------------|-------------------------|--|
| Favrskov | 102.000 | 102.000 | 0 |
| Hedensted | | | |
| Herning | | | |
| Holstebro | | | |
| Horsens | | | |
| Ikast-Brande | | | |
| Lemvig | | | |
| Norddjurs | 102.000 | 102.000 | 0 |
| Odder | 102.000 | 102.000 | 0 |
| Randers | 102.000 | 102.000 | 0 |
| Ringkøbing-Skjern | | | |
| Samsø | | | |
| Silkeborg | 102.000 | 102.000 | 0 |
| Skanderborg | 102.000 | 102.000 | 0 |
| Skive | | | |
| Struer | | | |
| Syddjurs | 102.000 | 102.000 | 0 |
| Viborg | | | |
| Aarhus | 1.374.000 | 1.374.000 | 0 |
| Regionen | 458.000 | 458.000 | 0 |
| I alt | 2.546.000 | 2.546.000 | 0 |

Note: Det bemærkes, at der laves regnskab og efterregulering for 2010 og 2011 samlet.

Tabel 9b: Letbane Etape 1

| | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) |
|---------------|-------------------|-------------------------|--|
| Aarhus | 14.790.500 | 4.570.000 | 10.220.500 |
| Staten | 14.790.500 | 25.000.000 | -10.209.500 |
| Regionen | | 3.085.000 | -3.085.000 |
| I alt* | 29.581.000 | 32.655.000 | -3.074.000 |

Tabel 10: Rejsekort, forventet regnskab 2011 efter 3. kvartal

| | Budget 2011 | Forventet regnskab 2011 | Difference (budget minus forventet regnskab) |
|-------------------|------------------|-------------------------|--|
| Favrskov | | | |
| Hedensted | | | |
| Herning | | | |
| Holstebro | | | |
| Horsens | 568.000 | 475.000 | 93.000 |
| Ikast-Brande | | | |
| Lemvig | | | |
| Norddjurs | | | |
| Odder | | | |
| Randers | | | |
| Ringkøbing-Skjern | | | |
| Samsø | | | |
| Silkeborg | | | |
| Skanderborg | | | |
| Skive | | | |
| Struer | | | |
| Syddjurs | | | |
| Viborg | | | |
| Aarhus | | | |
| Regionen | 1.703.000 | 1.425.000 | 278.000 |
| I alt | 2.271.000 | 1.900.000 | 371.000 |

Århus, 28. oktober 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 12.30
Ferskvandscenteret, Vejlsøhus, lokale 3.06,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg**

Vedr. punkt nr. 5

Dato 27. oktober 2010 **Journalnr** 1-22-1-11 **Sagsbehandler** Niels-Jørgen Danielsen **e-mail** njd@midttrafik.dk **Telefon** 87408238

Notat om forventede indtægter ved busdrift i 2011

Indledning.

I 2011 forventes merindtægter ved busdrift på ca. 24,3 mio. kr. Det svarer til en stigning på 3,8 % i forhold til budgettet.

Forventede indtægter i busdrift 2011.

| Indtægter Busdrift 2011 | Budget 2011 | Forventet Regnskab 2011 | Afvigelse fra budget | Regnskab 2010 |
|--|------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| Hovedkategorier: | | | | |
| Passagerindtægter | 494.796.000 | 486.990.000 | -1,6% | 495.620.705 |
| Erhvervskort | 3.400.000 | 3.800.000 | 11,8% | 3.482.925 |
| HyperCard | 42.000.000 | 61.500.000 | 46,4% | 73.826.168 |
| Kompensation Fritidsrejser/HyperCard | - | 8.000.000 | | - |
| Skolekort | 35.600.000 | 38.311.000 | 7,6% | 34.559.846 |
| Kompensation Trafikstyrelsen | 33.500.000 | 33.900.000 | 1,2% | 33.276.000 |
| Fragt, Gods og Post mm. | 1.600.000 | 1.500.000 | -6,3% | 1.506.072 |
| Fribefordring Værnepligtige | 2.300.000 | 1.900.000 | -17,4% | 2.184.952 |
| Andre indtægter (div. Kørsel) | 300.000 | 300.000 | 0,0% | 314.171 |
| Telebus / Teletaxa | 240.000 | 310.000 | 29,2% | 235.614 |
| Kontrolafgifter | 250.000 | 325.000 | 30,0% | 202.457 |
| Billetindtægter - Togrejser (DSB og Arriva) | 106.000.000 | 111.000.000 | 4,7% | 104.418.004 |
| Billetindtægt -omstign. rejser (DSB og Arriva) | 23.000.000 | 23.000.000 | 0,0% | 28.408.411 |
| Samlet passagerindtægt | 742.986.000 | 770.836.000 | 3,7% | 778.035.325 |
| Betaling DSB-Arriva (transportarbejde) | (104.500.000) | (108.000.000) | 3,3% | (102.956.874) |
| Tilskud "Puljemidler" | 1.300.000 | 1.300.000 | 0,0% | |
| | | | | |
| Samlet indtægter - Busdrift | 639.786.000 | 664.136.000 | 3,8% | 675.078.451 |

Merindtægterne skyldes hovedsagelig fremgang i salget af det nye HyperCard. I budgettet var forventet færre indtægter, fordi de unges egenbetaling blev kraftigt forhøjet fra 1. april 2011. Med indførelsen af det nye HyperCard fra 1. august er egenbetalingen nu kun kr. 300,- (30 dg.). Kortet er meget efterspurgt blandt unge, og der forventes merindtægter i regnskabet på ca. 19,5 mio. kr.

Et HyperCard giver samtidig udvidede rejsemuligheder for de unge. Trafikstyrelsen kompenserer Midttrafik for mistede billetindtægter som følge af den udvidede rejsemulighed. I 2011 skønnes kompensationen fra Trafikstyrelsen til ca. 8,0 mio. kr. Kompensationen var ikke budgetlagt i 2011.

De ordinære passagerindtægter fra kundernes køb af billetter og kort, forventes at ligge under det budgetterede med ca. -1,6 %.

Fra køreplansskiftet 2011 er regionens effektiviseringer i det regionale rutenet gennemført. Der må forventes faldende passagerindtægter i 2. halvår, fordi der er sket en stor reduktion i kørselsomfanget.

Salget af Midttrafiks billetter og kort på togstationer viser fremgang. I forhold til budgettet forventes merindtægter på ca. 5,0 mio. kr. Det modsvares delvist af en højere betaling til DSB og Arriva Tog for udført transportarbejde.

Passagerindtægter – billetter og kort.

Udviklingen i passagerindtægterne hos busselskaberne i 1. halvår 2011 viste fremgang i forhold til 2010. Fra august og i de resterende måneder af året forventes faldende indtægter på grund af reduktion i kørselsomfang og omlægninger af bybusnettet i flere byer.

I tabellen vises indtægtsudviklingen hos busselskaberne for de seneste 3 måneder sammenlignet med 2010.

| | Ændring året før | Akkum. ændring |
|-----------|-----------------------------|---------------------------|
| Juli | -6,9% | 0,2% |
| August | -1,8% | -0,1% |
| September | -4,2% | -0,6% |

Akkumuleret for perioden januar-september 2011 svarer det til et fald på ca. -0,6 %.

På baggrund heraf skønnes et samlet fald i passagerindtægterne i 2011 på -1,6 % i forhold til budgettet.

Fra køreplansskiftet 26. juni 2011 er besparelserne på de regionale ruter gennemført. Kørselsreduktionen vil få betydning for passagerindtægterne i 2. halvår 2011.

I august er der sket en betydelig omlægning af bybusnettet i Aarhus, Silkeborg og Horsens. Virkningerne på indtægtssiden er endnu ikke kendte. Omlægningen af bybusnettet i Herning har betydet faldende passagerindtægter i 2011.

Fra køreplansskiftet er der ændret i finansieringsaftalerne for mange ruter. Flere kommuner har overtaget finansieringen af tidligere regionale ruter. Ændringerne betyder at indtægter på ruterne ikke skal tilfalde regionen men i stedet den kommune, der fremover finansierer ruten. I administrationens skøn på de forventede passagerindtægter for 2011 er der indregnet en effekt heraf.

Busselskabernes indberetninger om billetsalget foreligger altid med en vis forsinkelse. I forvaltningens indtægtsopfølgning indgår perioden januar-september 2011. Oplysninger om salget for oktober foreligger så sent, at de ikke indgår i skønnet.

Erhvervskort.

Midttrafik indførte salg af erhvervskort i 2009. I 2010 var omsætning ca. 3,4 mio. kr. og der konstateredes en tilgang af nye kunder.

Denne udvikling forventes fortsat i 2011. I perioden januar - september er der en stigning i forhold til 2010. Der forventes et samlet salg af erhvervskort i 2011 på 3,8 mio. kr.

Skolekort.

Skolekort udstedes i løbet af sommeren til folkeskoleelever på baggrund af bestillinger fra kommuner og privatskoler. Den samlede omsætning kan endnu ikke opgøres, fordi der ikke er afregnet med alle kommuner. Det sker i løbet af november måned.

I det forventede regnskab skønnes en indtægt ved skolekort på ca. 38,3 mio. kr. Det er en stigning på ca. 2,7 mio. kr. i forhold til budget, og det skyldes at både Odder kommune og Herning kommune i 2011 har bestilt skolekort hos Midttrafik. Begge kommuner har tidligere selv udstedt disse kort. Der forventes et mindre fald i salg af kort til privatskoler.

HyperCard.

HyperCard blev indført fra august 2011. Midttrafik oplevede et stort salg af disse kort i august og september. Stigningen forventes at fortsætte i 4. kvartal.

I budgettet var der indregnet faldende indtægter i forhold til det faktiske salg i 2010. Det skyldes indførelse af højere egenbetaling fra 1. april 2011. Beslutningen om indførelse af HyperCard var ikke kendt under budgetlægningen sidste år.

På nuværende tidspunkt skønnes den samlede indtægt i 2011 at blive 61,5 mio. kr.

Kompensation for "fritidsrejser" med HyperCard.

HyperCard giver udvidede rejsemuligheder. Kortet giver ret til fri transport inden for bopælsområdet. Unge med et HyperCard, til eksempelvis Herning Gymnasium, kan rejse gratis med bus og tog i hele Midttrafikens område Vest.

Midttrafik modtager kompensation fra Trafikstyrelsen for mistede billetindtægter pga. den udvidede rejsegældighed. Der forventes en kompensation i 2011 på ca. 8,0 mio. kr.

Kompensation – Trafikstyrelsen.

Midttrafik modtager kompensation for "mistede indtægter", på grund af fælles regler for:

- Medtagelse af gratis børn i kollektiv trafik.
- Udvidelse af børnerabatten til det fyldte 16. år.

Den samlede kompensation i 2011 skønnes til ca. 33,9 mio. kr.

Fragt, post og fribefordring værnepligtige mm.

Indtægter fra fribefordring af værnepligtige forventes kun at blive ca. 1,9 mio. kr. Det er et fald i forhold til budgettet og regnskabet for 2010. Det skyldes en regulering af afregningen for 2010, på grund af færre værnepligtige i Midttrafikens område.

Fragt- og postindtægter skønnes på nuværende tidspunkt at blive på niveau med regnskabet for 2010 og dermed en mindre indtægt på 0,1 mio. kr. i forhold til det budgetterede.

Indtægter fra samarbejde med DSB og Arriva.

Midttrafikens samarbejde med DSB og Arriva Tog A/S består af:

1. Indtægter fra "omstigningsrejser" i bus på DSB eller Arriva billet/kort.
2. Nettoindtægt fra togrejser hos DSB og Arriva Tog med Midttrafikens billetter/kort.

Omstigningsrejser.

Midttrafik modtager betaling fra DSB og Arriva Tog, når kunderne rejser i busser med en DSB/Arriva billet. I budgettet for 2011 er den forventede indtægt 23,0 mio. kr. Administrationen skønner på nuværende tidspunkt at indtægterne vil følge budgettet for 2011. Der mangler at blive foretaget afregning mellem Midttrafik og DSB/Arriva for 2011 og der mangler at blive foretaget en regulering af betalingen for 2010. Denne betaling er ikke endeligt fastlagt.

Trafikselskabsrejser.

Midttrafik modtager indtægterne ved salg af Midttrafikens billetter og kort på stationer. Men Midttrafik skal betale for transportarbejdet hos DSB og Arriva når kunderne rejser i togene. Omsætningen fra billetter og kort på togstationerne skønnes på nuværende tidspunkt til ca. 111,0 mio. kr. Det svarer til en fremgang på 4,7 % i forhold til det budgetterede.

Betalingen til DSB og Arriva for udført transportarbejde forventes at blive ca. 108,0 mio. kr. I det endelige regnskab for 2011 vil indgå dels en endelig afregning mellem Midttrafik og DSB og Arriva for 2010 og dels en foreløbig afregning for 2011. Disse betalinger er ikke afsluttede endnu.

Århus, 28. oktober 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 12.30
Ferskvandscenteret, Vejlsøhus, lokale 3.06,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 1**

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, ekskl.
handicapkørsel**
Regnskab 2010

Indhold

| | |
|--|-----------|
| Udvikling i den offentlige buskørsel | 5 |
| Offentlig buskørsel, regnskab 2010 | 5 |
| Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel | 11 |
| Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel | 11 |
| Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel | 14 |

Udvikling i den offentlige buskørsel

Offentlig buskørsel, regnskab 2010

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2010 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt).

Dette betyder, at der vil forekommer afvigelser mellem disse af Trafikstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikselskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer fordi trafikselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2010 i 2007-priser.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2010

| Nøgletal | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---------|---------|---------|---------|
| Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser) | 5.372,9 | 5.694,1 | 5.960,0 | 6.167,2 |
| Samlede passagerindtægter (mio. kr., 2007-priser) | 2.792,8 | 2.685,8 | 2.673,2 | 2.787,3 |
| Samlet tilskud (mio. kr., 2007-priser) | 2.570,1 | 3.023,8 | 3.286,8 | 3.379,9 |
| Køreplantimer (tusinde) | 9.463,7 | 9.459,0 | 9.381,3 | 9.294,3 |
| Påstigere (mio.) | 362,5 | 361,6 | 346,3 | 357,4 |

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaber. 2008-, 2009- og 2010-priserne er deflateret med nettoprisindekset jf. Finansministeriets Økonomisk Administrative Vejledning (ØAV), 4. august 2011. Da ikke er endeligt opgjort for 2009 og 2010 kan tallene i denne tabel ikke nødvendigvis genfindes i tidligere og senere års udgivelser.

I perioden har trafikselskaberne haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer med ca. 820 mio. kr. (2007-priser). Det omfatter 500 mio. kr. (2008-priser) og 335 mio. kr. (2009-priser) som compensation for henholdsvis bortfald af den kollektive bustrafiks fritagelse for betaling af energiafgifter og ændring af EU's regler vedr. leasing. I nedenstående tabel fremgår trafikselskabernes samlede udgifter samt tilskud i faste 2007-priser renses for merudgifter grundet ændret lovgivning.

Sammenlignelige udgifter for offentlig buskørsel i Danmark 2007-2010 i faste 2007-priser

| Nøgletal | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser) | 5.372,9 | 5.694,1 | 5.960,0 | 6.167,2 |
| Merudgifter grundet ændret lovgivning | 0 | 482,2 | 0 | 316,4 |
| Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser) | 5.372,9 | 5.211,9 | 5.477,9 | 5.368,6 |

Som det fremgår, har udgifterne være forholdsvis konstante i perioden, når der renses for merudgifterne grundet ændret lovgivning.

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafikselskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus samlede regionale og kommunale tilskud.

For at få et overblik over trafikselskabernes aktuelle økonomiske situation for året – om der er underskud eller overskud – indberettes endvidere tilskudsbeløb for efterregulering. Dvs. det beløb ejerne (regioner og kommuner) skal betale mere, hvis de i året skulle dække trafikselskabets underskud (ved f.eks. stigning i udgifter eller fald i passagerindtægter) eller det beløb, der er i overskud, og som tilbagebetales til ejerne de efterfølgende år.

De samlede udgifter til offentlig buskørsel på landsplan er i 2010 opgjort til 6,6 mia. kr. (jf. tabel 1, side 11). Dette svarer til en stigning på 350 mio. kr. fra året før (207 mio. kr. i faste 2007-priser¹). Denne stigning kan forklares ved de ændrede EU-regler vedr. cross-border-leasing, hvor det fra 2010 ikke længere er muligt at lease busser i udlandet til udenlandsk moms, der har påført trafikselskaberne ekstraudgifter for 335 mio. kr. årligt (2009-priser).

De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,0 mia. kr. i 2010 (jf. tabel 1). Dette er en stigning på ca. 180 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2009 (114 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2010 på 3,7 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til en stigning i løbende priser på omkring 170 mio. kr. (93 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2009. Da regioner og kommuner via bloktilskuddene er blevet kompenseret med 335 mio. kr. (2009-priser) grundet de ændrede EU-regler vedr. cross-border-leasing, er det kommunale og regionale tilskud faldet med ca. 198 mio. kr. i 2010 i forhold til 2009.

Regionale og kommunale tilskud efterreguleres med 1-2 års efterslæb, hvorfor trafikselskaberne oplever overskud/underskud i forbindelse med offentlig buskørsel for de enkelte år (jf. tabel 2). Der var i 2010 et samlet underskud på 171 mio. kr. på landsplan i forbindelse med trafikselskabernes drift af offentlig buskørsel – et underskud som skal dækkes af regioner og kommuner i løbet af 2011 og 2012. Det samlede underskud dækker dog over store udsving trafikselskaberne imellem – med underskud på 196 mio. kr. i Movia og overskud i Fynbus, Sydtrafik samt Nordjyllands Trafikselskab. BAT og Midttrafik har ikke angivet over- eller underskuddet

Fordeling af udgifter

I foråret 2008 udarbejdede trafikselskaberne i fællesskab et forslag til en standardiseret opdeling af udgiftsposterne i forbindelse med offentlig buskørsel. Dette muliggør sammenligning af udgiftsfordelingen trafikselskaberne imellem. (Jf. tabel 3 og tabel 4).

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 91 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikselskaberne imellem på 88 % og 93 %.

Landsgennemsnittet for salgsudgifter er 4 % af samlede udgifter – med variation mellem 3 % og 7 %.

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter der går til administrationsudgifter er på 5 %, varierende mellem 4% og 6 %.

¹ Med henblik på at lette sammenligningen mellem årene er beløb for regnskab 2008-2010 omregnet til faste 2007-priser. Den benyttede opregningsfaktor er nettoprisindekset (NPI). Kilde: Finansministeriets AØV (Økonomisk Administrative Vejledning), 4. august 2011.

Indtægtsfinansiering

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter.

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort, cykel, gods, pakker/post, mv., og kontrolafgift);
- Kommunal finansiering som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort);
- Regional finansiering som udgøres af regionale tilskud til trafikselskabets offentlige buskørsel; og
- Statslig finansiering som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (uddannelseskort, SU-kort, blinde/svagtseende, efterløns- og børnerabatter, og værnepligtshort).

Udgifterne til trafikselskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (39 %), kommunal finansiering (42 %), regionale tilskud (14 %) og statslig finansiering (4 %). (Jf. tabel 10).

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2010 varierer passagerfinansieringsgraden fra 42-58 %, med et landsgennemsnit på 45 %. (Jf. tabel 7). Dette er uændret i forhold til 2009.

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (uddannelseskort, SU-kort, tilskud for blinde og svagtseende, børne- og efterlønsrabatter og værnepligtshort); og
- Indtægter fra kommuner som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids-/pensionist-rabatter, og køb af skolekort).

Den landsgennemsnitlige fordeling mellem disse tre kategorier var i 2010 således, at 87 % finansieredes via passagerbetaling, 10 % via indtægter fra staten og de sidste 3 % fra kommunerne. (Jf. tabel 6).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikselskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 92 %, mens passagererne blot dækker 66 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikselskaberne imellem. I 2010 svingede andelen mellem 7-20 %.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2010 mellem 1-14 % trafikselskaberne imellem.

Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2010 26 % af det samlede tilskud til trafikselskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 74 % (jf. tabel 9 og tabel 10).

Dette er en ændring i forhold til 2009, hvor det regionale tilskud udgjorde 28% af det samlede tilskud, mens det kommunale tilskud udgjorde 72%. Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikskaberne imellem.

Regioner og kommuner yder tilskud til trafikskaberne busdrift så vel som til fællesudgifter. I Movia dækkes fællesudgifterne dog 100 % af regionerne, og kommunerne yder kun tilskud til busdrift. For de øvrige trafikskaber yder regioner og kommuner begge tilskud til både busdrift og fællesudgifter.

Køreplantimer og køreplankm

Antallet af køreplantimer i 2010 er på 9.294 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på knapt en procent i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14). Dette dækker over store forskelle trafikskaberne imellem. Faldet i køreplantimer ses således især i Fynbus, hvor der ses et fald på 8%, mens der ses stigninger i BAT og NT på henholdsvis 7% og 2%. De øvrige trafikskaber har nogenlunde uændrede kørselsomfang fra 2009 til 2010.

Movia er i gang med at ændre opgørelsesmetode af antallet af køreplantimer, så der benyttes samme metode i hele landet. Ændringen sker trinvis i takt med at nye kontrakter træder i kraft. Ændringen betyder at antallet af køreplantimer falder marginalt over en årrække uden at kørselsomfanget af den grund mindskes.

Tilskuddet pr. køreplantime er i gennemsnit steget med små 50 kr. fra 2007 til 2008, yderligere godt 30 kr. fra 2008 til 2009 og 13 kr. fra 2009-2010 i faste 2007-priser. (Jf. tabel 12). Således er tilskuddet pr. køreplantime steget fra 272 kr. i 2007 til 363 kr. i 2010 i faste 2007-priser. Dette svarer til en stigning på 34%, og skyldes dels de stigende driftsudgifter og dels de faldende passagerindtægter i perioden 2007-2009. Det stigende tilskud skyldes dog især, at trafikskaberne som nævnt ovenfor, er blevet pålagt merudgifter grundet ændret lovgivning vedr. energifgifter og cross-border-leasing. Således steg tilskuddet pr. køreplantime med 10% fra 2007 til 2009 i faste 2007-priser, men grundet de øgede passagerindtægter i 2010 er tilskuddet pr. køreplantime faldet så meget fra 2009 til 2010, at tilskuddet pr. køreplantime i 2010 er på niveau med 2007 i faste priser.

Antal påstigninger er steget med 3,5% fra 2009 til 2010. Hermed vendes det fald der var fra 2008 til 2009 og niveauet er således næsten på højde med 2007. Samtidig ses et fald i antallet af køreplantimer på næsten en procent. Antal påstigninger pr. køreplantime er således lidt højere i 2010 end i 2007.

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2010 blev der således kørt ca. 280 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.354 busser. Hver bus kører således ca. 83.500 km rutekørsel om året.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 30,13 km/t – langsomst i Movia med 24,6 km/t og hurtigst i midttrafik med 38,4 km/t

Påstigere, rejser og personkm

Antallet af påstigere på landsplan var i 2010 på 357,4 mio. (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er en stigning på 12,1 mio. påstigere sammenlignet med 2009.

Trafikskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikskab rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikskaber er antallet af rejser estimeret på baggrund af en påstigningsfaktor. Påstigningsfaktor er beregnet på baggrund af DTU's Transportvaneundersøgelse. Den gennemsnitlige påstigningsfaktor udenfor hovedstadsområdet er – af Trafikstyrelsen - beregnet til 1,13 for år 2010, dvs. at hver rejse i gennemsnit udgøres af 1,13 påstigning. (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikselskabsstatistikken. I 2010 er der således kørt 2372 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 427 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 361 km i kollektiv bustrafik i Movia, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 629 km om året i kollektiv bustrafik. Det skyldes at busrejser i Midtjylland typisk er markant længere end på Sjælland.

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

I det følgende præsenteres nøgletal for den offentlige buskørsel. I tabel 1-10 præsenteres de økonomiske nøgletal, mens de øvrige data vises i tabel 11-14

Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2010 (mio. kr.)

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|------------------------------|----------------|-------------|--------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| Udgifter (1) | | | | | | | |
| Driftsudgifter (inkl. løn) | 2.987,4 | 42,7 | 503,1 | 562,2 | 1.390,3 | 577,5 | 6.063,3 |
| Salgsudgifter (inkl. løn) | 145,5 | 1,2 | 18,0 | 19,3 | 46,1 | 49,1 | 279,3 |
| Administration (inkl. løn) | 165,2 | 2,4 | 33,0 | 25,0 | 62,1 | 30,1 | 317,8 |
| Samlede udgifter | 3.298,1 | 46,3 | 554,1 | 606,5 | 1.498,5 | 656,7 | 6.660,3 |
| Indtægter | | | | | | | |
| <i>Passagerindtægter</i> | | | | | | | |
| Billetter/kort | 1.392,3 | 17,5 | 191,0 | 193,2 | 577,3 | 231,7 | 2.602,9 |
| Offentlige instanser | 127,4 | 9,1 | 41,9 | 65,1 | 101,8 | 49,0 | 394,3 |
| Andre inkl. kontrolafg. (2) | 8,0 | 0,1 | 0,7 | 1,5 | 2,0 | 0,7 | 13,0 |
| <i>Samlede passagerindt.</i> | <i>1.527,7</i> | <i>26,8</i> | <i>233,5</i> | <i>259,9</i> | <i>681,0</i> | <i>281,4</i> | <i>3.010,2</i> |
| <i>Tilskud (1)</i> | | | | | | | |
| Tilskud fra regioner (3) | 460,1 | 0,0 | 97,4 | 62,6 | 234,4 | 109,6 | 964,2 |
| Tilskud fra kommuner (3) | 1.310,3 | 19,6 | 223,1 | 284,0 | 583,1 | 265,8 | 2.685,9 |
| <i>Samlede tilskud</i> | <i>1.770,4</i> | <i>19,6</i> | <i>320,6</i> | <i>346,7</i> | <i>817,5</i> | <i>375,4</i> | <i>3.650,2</i> |
| Samlede indtægter (1) | 3.298,1 | 46,3 | 554,1 | 606,5 | 1.498,5 | 656,7 | 6.660,3 |

(1) Grundet ændrede EU-regler vedr. cross-border-leasing er Trafiksselskaberne blevet pålagt øgede udgifter for 335 mio. 2009-kr. i 2010, som regioner og kommuner er blevet kompenseret for af staten

(2) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

(3) Fynbus: Andre passagerrelaterede indtægter (cykel, gods, pakker, post, mv.) er inkluderet i billetter/kort. Kontrolafgifter er indberettet som omkostningsreducerende post.

(4) Tilskud er et udtryk for trafiksselskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafiksselskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2010 (mio. kr.)

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|--------------------------------------|---------------|------------|------------|-------------|------------|------------|---------------|
| Efterregulering af tilskud | | | | | | | |
| Efterregulering fra/til regioner (1) | -31,4 | 0,0 | -6,8 | 5,5 | 0,0 | 3,2 | -29,4 |
| Efterregulering fra/til kommuner (1) | -164,6 | 0,0 | 10,6 | 11,4 | 0,0 | 0,6 | -142,0 |
| Samlet efterregulering | -196,0 | 0,0 | 3,9 | 16,9 | 0,0 | 3,9 | -171,3 |

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafiksselskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafiksselskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikskelskab, regnskab 2010 (mio. kr.)

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|--------------------------------|----------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Passagerbetaling | | | | | | | |
| Billetter/kort | 1.392,3 | 17,5 | 191,0 | 193,2 | 577,3 | 231,7 | 2.602,9 |
| Andre (cykel, post mv.) (1) | 0,4 | 0,1 | 0,7 | 1,4 | 1,5 | 0,7 | 4,7 |
| Kontrolafgifter (1) | 7,6 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,5 | 0,0 | 8,3 |
| Passagerbetaling i alt | 1.400,3 | 17,6 | 191,7 | 194,7 | 579,3 | 232,4 | 2.615,9 |
| Indtægter fra staten | | | | | | | |
| Uddannelseskort | 63,5 | 3,5 | 16,3 | 24,1 | 31,3 | 21,1 | 159,9 |
| SU-kort | 14,4 | 0,1 | 1,0 | 0,4 | 4,0 | 1,5 | 21,3 |
| Blinde og svagtseende | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,2 | 0,5 |
| Efterlønsrabatter | 3,3 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,7 | 0,3 | 4,8 |
| Børnerabatordningen | 23,2 | 1,6 | 11,3 | 13,6 | 33,3 | 13,2 | 96,1 |
| Værnepligtskort | 2,6 | 0,1 | 0,3 | 1,3 | 2,2 | 1,5 | 8,0 |
| Indt. fra staten i alt | 106,9 | 5,5 | 29,3 | 39,7 | 71,4 | 37,8 | 290,6 |
| Indtægter fra kommune | | | | | | | |
| (Førtids)pensionistrabatter | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Køb af skolekort | 20,4 | 3,7 | 12,5 | 25,4 | 30,4 | 11,2 | 103,6 |
| Indtæg. fra komm. i alt | 20,4 | 3,7 | 12,5 | 25,4 | 30,4 | 11,2 | 103,7 |
| Samlede passagerindt. | 1.527,7 | 26,8 | 233,5 | 259,9 | 681,0 | 281,4 | 3.010,2 |

(1) Fynbus: Andre passagerrelaterede indtægter (cykel, gods, pakker, post, mv.) er inkluderet i billetter/kort. Kontrolafgifter er indberettet som omkostningsreducerende post.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikskelskab, regnskab 2010 (pct.)

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Passagerbetaling | 92% | 66% | 82% | 75% | 85% | 83% | 87% |
| Indtægter fra staten | 7% | 20% | 13% | 15% | 10% | 13% | 10% |
| Indtægter fra kommune | 1% | 14% | 5% | 10% | 4% | 4% | 3% |
| Samlede passagerindt. | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikskelskab, regnskab 2010 (pct.) (1)

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|---------------------------|-------|-----|--------|-----------|------------|-----|------|
| Passagerfinansieringsgrad | 46% | 58% | 42% | 43% | 45% | 43% | 45% |

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Tabel 8. Tilskud pr. trafikskelskab, regnskab 2010 (mio. kr.)

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|--------------------------------|----------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Regionale tilskud | | | | | | | |
| Busdrift | 170,6 | 0,0 | 65,0 | 47,3 | 182,9 | 92,0 | 557,8 |
| Fællesudgifter | 289,5 | 0,0 | 32,4 | 15,4 | 51,5 | 17,7 | 406,5 |
| Regionale tilskud i alt | 460,1 | 0,0 | 97,4 | 62,6 | 234,4 | 109,6 | 964,2 |
| Kommunale tilskud | | | | | | | |
| Busdrift | 1.304,6 | 15,9 | 190,9 | 244,7 | 504,5 | 234,7 | 2.495,4 |
| Fællesudgifter | 5,7 | 3,6 | 32,3 | 39,3 | 78,6 | 31,0 | 190,6 |
| Kommunale tilskud i alt | 1.310,3 | 19,6 | 223,1 | 284,0 | 583,1 | 265,8 | 2.685,9 |
| Samlet tilskud | 1.770,4 | 19,6 | 320,6 | 346,7 | 817,5 | 375,4 | 3.650,2 |

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2010 (pct.)

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Regionale tilskud | | | | | | | |
| Busdrift | 37% | 0% | 67% | 75% | 78% | 84% | 58% |
| Fællesudgifter | 63% | 0% | 33% | 25% | 22% | 16% | 42% |
| Regionale tilskud i alt | 100% | 0% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Kommunale tilskud | | | | | | | |
| Busdrift | 100% | 81% | 86% | 86% | 87% | 88% | 93% |
| Fællesudgifter | 0% | 19% | 14% | 14% | 13% | 12% | 7% |
| Kommunale tilskud i alt | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Tilskud | | | | | | | |
| Regionale tilskud | 26% | 0% | 30% | 18% | 29% | 29% | 26% |
| Kommunale tilskud | 74% | 100% | 70% | 82% | 71% | 71% | 74% |
| Samlet tilskud | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselvskab, regnskab 2010 (pct.) (1)

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Finansiering via passagerbetaling (2) | 42% | 38% | 35% | 32% | 39% | 35% | 39% |
| Kommunal finansiering (3) | 40% | 50% | 43% | 51% | 41% | 42% | 42% |
| Regional finansiering | 14% | 0% | 18% | 10% | 16% | 17% | 14% |
| Statens finansiering | 3% | 12% | 5% | 7% | 5% | 6% | 4% |
| I alt | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykle, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, regnskab 2010

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|-----------------------------|--------------|------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| Trafikkontrollører | 14,0 | 0,5 | 5,2 | 7,1 | 33,5 | 7,0 | 67,3 |
| Administration | 265,0 | 3,5 | 93,0 | 39,9 | 93,0 | 29,3 | 523,7 |
| Medarb. adm. indt. virks. | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10,5 | 11,5 |
| Andre | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 0,0 | 2,5 | 3,1 |
| Samlet antal årsværk | 279,0 | 5,0 | 98,2 | 47,6 | 126,5 | 49,3 | 605,6 |

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2010

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|-----------------------------------|-----------|----------|----------|-----------|------------|----------|-----------|
| Antal driftsbusser | 1.307,9 | 31,0 | 279,0 | 421,0 | 928,0 | 387,0 | 3.353,9 |
| Tusinde køreplankm | 110.726,6 | 3.009,8 | 21.747,8 | 33.731,2 | 82.575,1 | 28.239,0 | 280.029,4 |
| Køreplankm pr. bus | 84.657,2 | 97.089,8 | 77.949,0 | 80.121,7 | 88.981,8 | 72.968,9 | 83.492,7 |
| Tusinde køreplantimer | 4.511 | 79 | 696 | 914 | 2.150 | 945 | 9.294,3 |
| Gennemsnitshastighed (km/t) | 24,5 | 38,3 | 31,3 | 36,9 | 38,4 | 29,9 | 30,1 |
| Køreplantimer pr. bus | 3.448,6 | 2.535,2 | 2.494,3 | 2.171,8 | 2.317,2 | 2.440,9 | 2.771,2 |
| <i>Pr. køreplankm (kr./time):</i> | | | | | | | |
| Passagerindtægter (1) | 338,7 | 340,4 | 335,6 | 284,2 | 316,7 | 297,8 | 323,9 |
| Tilskud | 392,5 | 249,2 | 460,6 | 379,2 | 380,2 | 397,4 | 392,7 |

(1) Samlede passagerindtægter bestående af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2010

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Antal 1.000 indbyggere (1) | 2.477,3 | 41,9 | 485,0 | 715,7 | 1.261,0 | 579,8 | 5.560,6 |
| Antal påstignere (i mio.) | 208,9 | 1,7 | 17,8 | 23,1 | 78,6 | 27,3 | 357,4 |
| Antal rejser (i mio.) (2) | 182,5 | 1,5 | 15,8 | 20,4 | 69,5 | 24,2 | 314,0 |
| Transportarb. (i mio personkm) | 895,2 | 17,4 | 180,2 | 224,0 | 793,5 | 261,2 | 2.371,5 |
| <i>Pr. indbygger</i> | | | | | | | |
| Køreplantimer | 1,8 | 1,9 | 1,4 | 1,3 | 1,7 | 1,6 | 1,7 |
| Køreplankm | 44,7 | 71,8 | 44,8 | 47,1 | 65,5 | 48,7 | 50,4 |
| Påstigninger | 84,3 | 41,2 | 36,8 | 32,3 | 62,3 | 47,1 | 64,3 |
| Rejser | 73,7 | 36,4 | 32,6 | 28,6 | 55,1 | 41,7 | 56,5 |
| Personkm | 361,4 | 415,9 | 371,5 | 313,0 | 629,3 | 450,5 | 426,5 |
| <i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i> | | | | | | | |
| Regionalt tilskud | 185,7 | 0,0 | 200,9 | 87,5 | 185,9 | 189,1 | 173,4 |
| Kommunalt tilskud | 528,9 | 467,4 | 460,1 | 396,9 | 462,4 | 458,3 | 483,0 |
| Samlet tilskud pr. indb. | 714,7 | 467,4 | 661,0 | 484,4 | 648,3 | 647,4 | 656,4 |

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2011.

(2) Movia udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafiksselskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet af rejser er skønnet på basis af antal påstignere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2010 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,13.

(3) Påstignertal for sydtrafik er 2009-tal

Tabel 14. Påstignere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2010

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | NT | Alle |
|---------------------------------|------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| Tusinde påstignere | | | | | | | |
| Regionalruter | 19.008,7 | 0,0 | 6.671,6 | 4.932,7 | 18.435,0 | 6.609,6 | 55.657,7 |
| Lokalruter | 8.210,8 | 1.230,4 | 2.001,9 | 6.234,2 | 3.728,0 | 5.150,8 | 26.556,1 |
| Bybusruter | 180.236,3 | 151,0 | 9.113,8 | 11.923,8 | 52.171,0 | 15.456,2 | 269.052,2 |
| Åbne skolebusruter | 980,5 | 343,7 | 0,0 | 0,0 | 3.997,4 | 0,0 | 5.321,6 |
| Telebusruter og lign. | 435,4 | 0,0 | 51,5 | 0,0 | 231,0 | 105,6 | 823,5 |
| Tusinde påstignere i alt | 208.871,8 | 1.725,1 | 17.838,8 | 23.090,7 | 78.562,4 | 27.322,2 | 357.411,0 |
| Køreplantimer | | | | | | | |
| Regionalruter | 535,0 | 0,0 | 318,2 | 245,4 | 851,7 | 298,7 | 2.249,0 |
| Lokalruter | 433,1 | 67,4 | 118,5 | 315,9 | 179,1 | 276,8 | 1.390,6 |
| Bybusruter | 3.425,7 | 3,1 | 249,6 | 353,0 | 922,1 | 355,3 | 5.308,8 |
| Åbne skolebusruter | 51,1 | 8,1 | 0,0 | 0,0 | 197,4 | 0,0 | 256,6 |
| Telebusruter og lign. | 65,6 | 0,0 | 9,7 | 0,0 | 0,0 | 13,9 | 89,2 |
| Køreplantimer i alt | 4.510,5 | 78,6 | 695,9 | 914,3 | 2.150,3 | 944,6 | 9.294,3 |
| Køreplankm | | | | | | | |
| Regionalruter | 19.693,1 | 0,0 | 12.258,5 | 12.271,1 | 41.735,3 | 11.947,2 | 97.905,1 |
| Lokalruter | 16.420,0 | 2.695,2 | 3.994,3 | 12.634,1 | 6.268,1 | 6.919,0 | 48.930,6 |
| Bybusruter | 72.549,1 | 71,4 | 5.468,2 | 8.826,1 | 27.663,2 | 8.883,1 | 123.461,2 |
| Åbne skolebusruter | 1.445,8 | 243,2 | 0,0 | 0,0 | 6.908,5 | 0,0 | 8.597,5 |
| Telebusruter og lign. | 618,6 | 0,0 | 26,8 | 0,0 | 0,0 | 489,7 | 1.135,0 |
| Køreplankm i alt | 110.726,6 | 3.009,8 | 21.747,8 | 33.731,2 | 82.575,1 | 28.239,0 | 280.029,4 |

(1) Fynbus: Påstignere og køreplantimer for åbne skolebusruter og telebusruter er inkluderet i lokalruter.

(2) Sydtrafik: Telebusser er ikke opgjort. Åbne skolebusruter, der primært betjener skolebørn, indgår under "Lokalruter". Sydtrafiks påstignere er 2009-tal. Køreplankilometer er udregnet på baggrund af skønnet gns. hastighed for grupper af ruter.

(3) Midttrafik: Påstignere på åbne skolebus- og telebusruter er ikke registreret. De enkelte kommuner skal udføre tælling. Der er ikke korrigeret for passagerer i NT og Sydtrafik på regionskrydsende ruter. Der er ikke afholdt passagertælling i Midttrafik i 2010 – påstignertallet er derfor skønnet på baggrund af 2009-tal.

(4) For Nordjyllands Trafikselskab er påstignere og køreplantimer for åbne skolebusruter inkluderet i lokalruter, og påstignere og køreplantimer for telebusruter er inkluderet i både lokalruter og regionalruter.

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
DK-1117 København K.

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, R2010**

Århus, 28. oktober 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 12.30
Ferskvandscenteret, Vejlsøhus, lokale 3.06,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 2**

| | | | | |
|------------------|------------------|------------------------|-------------------|----------------|
| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
| 27. oktober 2011 | 1-22-1-10 | Niels-Jørgen Danielsen | njd@midttrafik.dk | 87 40 82 38 |

**Sammenligning af trafiksekskabernes udgifter til
administration og fællesudgifter**

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene fra de danske trafiksekskaber. Rapporten er vedlagt som bilag.

Nøgletallene for regnskab 2010 er offentliggjort 24. oktober 2011.

Et uddrag af nøgletallene for buskørsel ses nedenfor. De nøgletal der er indeholdt i rammen, er taget direkte fra Trafikstyrelsens rapport. Nøgletal under rammen er en udregning på baggrund af tallene.

| | Movia | BAT | Fynbus | Sydtrafik | Midttrafik | Nordjyllands Trafikselskab | Alle |
|---|------------------|---------------|----------------|----------------|------------------|-------------------------------|------------------|
| Driftsudgifter (mio. kr.) | 2.987,4 | 42,7 | 503,1 | 562,2 | 1.390,3 | 577,5 | 6.063,2 |
| Salgsudgifter (mio. kr.) | 145,5 | 1,2 | 18,0 | 19,3 | 46,1 | 49,1 | 279,2 |
| Administration/personale (mio. kr) | 165,2 | 2,4 | 33,0 | 25,0 | 62,1 | 30,1 | 317,8 |
| <i>Bruttoudgifter (mio. kr)</i> | <i>3.298,1</i> | <i>46,3</i> | <i>554,1</i> | <i>606,5</i> | <i>1.498,5</i> | <i>656,7</i> | <i>6.660,2</i> |
| Antal køreplantimer i alt (afrundet) | 4.510.500 | 78.600 | 695.900 | 914.300 | 2.150.300 | 944.600 | 9.294.200 |
| Driftsudgifter % | 91% | 92% | 91% | 93% | 93% | 88% | 91% |
| Salgsudgifter % | 4% | 3% | 3% | 3% | 3% | 7% | 4% |
| Administration/personale % | 5% | 5% | 6% | 4% | 4% | 5% | 5% |
| Bruttoudgifter % | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Driftsudgifter pr. køreplantime | 662 | 543 | 723 | 615 | 647 | 611 | 652 |
| Salgsudgifter pr. køreplantime | 32 | 15 | 26 | 21 | 21 | 52 | 30 |
| Administration/personale pr. køreplantime | 37 | 31 | 47 | 27 | 29 | 32 | 34 |
| Bruttoudgift pr. køreplantime | 731 | 589 | 796 | 663 | 697 | 695 | 717 |

Tabellen viser, at Midttrafik også i 2010 brugte den laveste andel af sine samlede udgifter til administration/personale sammenlignet med de øvrige trafiksekskaber. Sydtrafik brugte en tilsvarende andel som Midttrafik.

Tilsvarende er udgiften set i forhold til aktiviteterne (målt i køreplantimer) lav. Midttrafik bruger 29 kr. pr. køreplantime på administration/personale og 21 kr. pr. køreplantime til salgsudgifter. Kun Sydtrafik bruger mindre pr. køreplantime administration og personale (målt pr. køreplantime).

Århus, 28. oktober 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 12.30
Ferskvandscenteret, Vejlsøhus, lokale 3.06,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg**

Vedr. punkt nr. 7

Fra: Claus Bjarne Christensen [<mailto:cb@dhf-net.dk>]

Sendt: 12. oktober 2011 11.54

Til: Anette Bjerregaard Nielsen

Cc: jorgen@ahler.dk; laegaard@holstebro.dk; madsn@norddjurs.dk; bsn@rr.rm.dk; boge@skivekommune.dk; byrfe@herning.dk; frank.borch-olsen@silkeborg.dk; hansbang@horsens.dk; ra@byr.aarhus.dk; torben.norregaard@rr.rm.dk

Emne: Uetisk beslutning af Midttrafiks bestyrelsen - (jule kørsel)

Kære Anette

Tak for et godt møde. Det er vigtigt at alle giver deres mening til kende.

Jeg mener forsat, at det er så uetisk og amorals at vedtage en handicapkørselspris på 3,00 kr/km for rejser på 30 – 100 km velvidende, at prisen er 30 – 100 kr. ved den almindelige kollektive trafik. Det er også beklageligt at takstharmoniseringen har været til høring i de kommunale handicapråd....

Hvordan kan bestyrelsen være det bekendt at have priser der er 2 - 3 gange højere end den almindelige kollektive trafik?

Kopi til bestyrelsen med [håb om reaktion fra bestyrelsen](#) og at priserne for handicapkørslen bliver på niveau med den almindelige kollektive trafik som transportministeren (daværende) ønsker det.

Som aftalt får du adresseliste over region DH formænd, som du kan sende information om jule og nytårs handicapkørsel.

Jeg har selv lagt en info ud på DHF – Aarhus Randers afdeling.

Jeg må bede om at Midttrafik sender en redegørelse for hvorfor den mener at kørsel kan klares for 9,00 kr/km når Trafikstyrelsen opgør prisen til ca. 26 kr/km. Jeg synes, at det er flot, hvis det kan klares for 9,00 kr/km. Det har min største beundring.

Jeg ser frem til en redegørelse – gerne i pixi-format så det er let at forstå.

Med venlig hilsen

Claus Bjarne Christensen

Formand Bygge- og Trafikpolitisk Udvalg i Dansk Handicap Forbund



Dansk Handicap Forbund

Hovedkontor telefon 39293555 - Direkte telefon 61304688 - www.dhf-net.dk/byggeri

Århus, 28. oktober 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 12.30
Ferskvandscenteret, Vejlsøhus, lokale 3.06,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg**

Vedr. punkt nr. 8



LETBANEN I ØSTJYLLAND

NYHEDSBREV // NR. 8 // OKTOBER 2011

FASE 1-UNDERSØGELSE FOR LETBANEUDBYGNINGEN I ØSTJYLLAND FÆRDIGGJORT (SIDE 2)

Parterne i Letbanesamarbejdet har fået udarbejdet en undersøgelse, som omfatter de økonomiske konsekvenser ved etaperne Lisbjerg – Hinnerup, Banegårdspladsen – Brabrand, Banegårdspladsen – Hasselager/Kolt og Banegårdspladsen – Hasselager/Kolt – Skanderborg. Undersøgelsen skal hjælpe til at prioritere de kommende faser.



GODT FOR BYEN – OG FOR MILJØET (SIDE 4)

I dette nummer har vi talt med borgmester i Odder Kommune, Elvin Hansen (A), om forventningerne til letbanen og samdriften mellem Odderbanen og Grenaa-banen. Han håber og tror, at den får stor betydning for de mange pendlere, der bor syd for Aarhus.

- For mange familier vil letbanen være et godt aktiv for, at den ene part kan rejse til Aarhus og arbejde, frem for at familien skal have to biler.



UDBUDSSTRATEGI FOR ETAPE 1 UNDER UDARBEJDELSE (SIDE 7)

Letbanesekretariatet har det seneste år arbejdet på udbudsstrategien for at sikre så mange kvalificerede bud som muligt. Udbuddet er opdelt i to overordnede kategorier: de forberedende bane- og anlægsarbejder og transportsystemet. Især den sidste har givet anledning til nærmere overvejelser for at undgå monopollignende tilstande.



LANGS MED BANEN (SIDE 9)

I "Langs med banen" kan du læse store & små nyheder med relation til det østjyske letbaneprojekt. Denne gang fortæller vi bl.a. om det første 'spadestik' til letbanen, om udarbejdelsen af designkonceptet, om transportministerens besøg på værk-stedet, og om hvordan Aarhus-modellen med succes er blevet gennemført i Mulhouse.



VIDSTE DU... (SIDE 12)

... at moderne sporvogne bruger mindre end en femtedel så meget energi på at transportere 1 passager 1 mile som en hybridbil, men at hybridbiler omvendt har de laveste totalomkostninger, når man ser på hele deres livscyklus?





FASE 1-UNDERSØGELSE FOR LETBANEUDBYGNINGEN I ØSTJYLLAND FÆRDIGGJORT

Trafikstyrelsen arbejder i øjeblikket på en strategisk analyse af fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder på infrastrukturen i Østjylland. Denne analyse omfatter dog kun den fremtidige togtrafik på hovedbanen og en ny direkte regionalforbindelse mellem Silkeborg og Aarhus. Parallelt hermed besluttede parterne i Letbanesamarbejdet i marts 2011 at igangsætte en såkaldt fase 1-undersøgelse af de østjyske letbanestrækninger, som umiddelbart synes mest sandsynlige at etablere som letbanens etape 2. Det er ønsket, at den lokale undersøgelse kan bidrage til, at det østjyske letbanenet i højere grad indtænkes i den statslige planlægning af infrastrukturen i Østjylland. Samtidig er det håbet, at staten vil engagere sig yderligere i projektet – både i forhold til prioritering af etaperne og til økonomi.

Sideløbende med planlægningen af etape 1 arbejder Letbanesamarbejdets kommuner (Aarhus, Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg og Odder) og Region Midtjylland videre med planlægning af de mulige udbygningsetaper.

Visionen for udbygningsetaperne er at få etableret et effektivt kollektivt trafiknet, som sikrer direkte forbindelser til de største rejsemål både for den interne trafik i Aarhus og den eksterne pendlertrafik til og fra omegnskommunerne.

Det kræver, at letbanebetjeningen udbygges både inden for og uden for Aarhus Kommune. Der er udpeget 10 udbygningsetaper, hvoraf etaperne til Brabrand, Hasselager, Vejlbj, Nordhavnen og Trige etableres inden for Aarhus Kommune, mens etaperne til Skanderborg, Harlev, Hinnerup, Hadsten og Randers etableres ud i omegnskommunerne. Endvidere indgår etablering af en ny statslig regionalbane mellem Aarhus og Silkeborg.



Foto: Letbanen i Saarbrücken (D) betjener både selve byen og oplandsbyerne. Det er visionen, at den østjyske letbane skal gøre det samme med sine udbygningsetaper.

Letbaneudbygning og byudvikling skal understøtte hinanden

Kommunerne i Letbanesamarbejdet har i forbindelse med den seneste revision af kommuneplanerne tilpasset byudviklingsplanerne, så de i langt højere grad understøtter udbygningen af et fremtidigt letbanenet.

Letbanens udbygning er en afgørende forudsætning for at realisere den fremtidige målsætning om en "fingerplan" for byudviklingen i Østjylland, dvs. en koncentration af byudviklingen i udvalgte korridorer med højklasset kollektiv trafik ligesom i Hovedstadsområdet. På samme måde skal byudviklingen understøtte udviklingen og brugen af kollektiv trafik i landets næststørste byområde.

Anlægsoverslagene for de fire etaper svarer til mellem ca. 71 og 96 mio. kr./km med Hinnerupetapen og Brabrandetapen som henholdsvis den billigste og den dyreste letbaneetape pr. km. Til sammenligning er en letbane i Ring 3 i København, hvis anlægsoverslag er beregnet efter samme metodik, anslået til ca. 134 mio. kr./km.

Der er flere eksempler på, at et projekt ikke behøver at være samfundsøkonomisk rentabelt for at blive gennemført. Det sker fx, hvis projektet understøtter politiske mål og strategier for byudviklingen. Letbaner anvendes eksempelvis også til at sikre bedre trafik integration af belastede boligområder. Denne fordel gør det acceptabelt, at den interne rente for letbanens etape 1 i Aarhus kun er 1,7 pct., og at den interne rente for letbanen i Ring 3 og Metroens Cityring i København kun er henholdsvis 2,8 pct. og 3,1 pct.



Derfor kan letbanens sammenhæng med - og understøttelse af - den fysiske planlægning ikke fuldt ud værdisættes ud fra den metode, som anvendes i "Ny Anlægsbudgettering". Hele formålet med letbaneudbygningen er at understøtte den ønskede byudvikling, og der er næppe tvivl om, at letbanebetjening eller anden skinnebaseret betjening af et byområde vil have stor betydning for mulighederne for at udvikle området. Også selvom det ikke fremgår af den samfundsøkonomiske beregning.

Derfor er det vigtigt, at analysens økonomiske resultater holdes op imod de øvrige politiske mål og strategier, der måtte være.

Den videre proces

Fase 1-undersøgelsen er som sagt et lokalt bidrag til Trafikstyrelsens strategiske analyse af fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder på infrastrukturområdet i Østjylland. Den strategiske analyse er p.t. under udarbejdelse og forventes at ligge klar i 2013. Derefter skal Folketinget tage stilling til, hvordan infrastrukturen i Østjylland skal udbygges, herunder om letbanen skal være en del af denne udbygning.



Kort: Det samlede letbanenet, hvor de etaper, som indgår i fase 1-undersøgelsen, er markeret med blå.

| | A1: Lisbjerg – Hinnerup | B: Banegårds- pladsen – Brabrand | C1: Banegårds- pladsen – Hasselager/ Kolt | C2: Banegårds- pladsen – Skanderborg | A-C: Samlet udbygning A1, B og C2 |
|--|--|---|--|---|--|
| Anlægsudgift inkl. korrektionsreserve på 50 pct., mio. kr. | 596 | 623 | 906 | 2.012 | 3.196 |
| Driftsresultat pr. år, mio. kr. | -4,8 | -2,0 | 4,9 | -36,7 | -35,5 |

Tabel: De økonomiske resultater for letbanealternativerne til henholdsvis Hinnerup, Brabrand, Hasselager/Kolt og Skanderborg.



GODT FOR BYEN – OG FOR MILJØET

Vi har talt med Odder Kommunes borgmester, Elvin Hansen (A), om letbanens betydning for Odder Kommune og den forestående samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen, som bliver en del af letbanens etape 1.

Han forklarer, at der er store forventninger til, at projektet kan give nye og bedre tog mellem Odder og Aarhus. Samtidig kan den forbedrede kollektive trafik være med til at trække endnu flere tilflyttere til byen.

- Det er altid vigtigt for en kommune som Odder, der ligger så tæt på Aarhus, at det er nemt at pendle til byen. For mange familier vil letbanen betyde, at den ene part kan tage offentlig transport til Aarhus og arbejde, frem for at familien skal have to biler. Samfundsmæssigt og miljømæssigt er det også bedre. Borgerne bestemmer selvfølgelig selv, men vi kan gøre meget for, at så mange som muligt vælger den kollektive trafik. Vejen til Aarhus ville også hurtigt sande til, hvis alle skal køre på den.

Han påpeger, at Odder kun er et blandt mange områder, der får gevinst af letbanen. Den gavner hele Østjylland, fordi borgerne får mulighed for hurtigt og nemt at komme fra bolig til arbejde.

Alternativ til bil nr. to

Byrådet bakker ifølge Elvin Hansen fuldstændig op om projektet. Og det samme lader til at være tilfældet med borgerne i Odder.

- Jeg tror, der er stor opbakning. Jeg har ikke lavet nogen undersøgelse, men jeg tror, at folk synes, det er en god ide. Der er formentlig flere, der vil bruge letbanen, og jeg tror i særdeleshed, at de nye borgere, som flytter til byen, vil bruge den. Det vil være noget af det, de kommer til at lære at kende først, hvis den ene har et job uden for kommunen. Det kunne jo også godt være, at det ikke er lige om hjørnet, der kommer gang i Danmark, og derfor behøver de ikke to biler lige fra starten, når man lige har købt et nyt hus.

Er der særlige byudviklingsplaner i Odder i forbindelse med etableringen af letbanen?



Foto: Elvin Hansen (Kilde: Odder Kommune)

- Dét er der. For vi tror på, at der er flere, der gerne vil bo i Odder og tage banen ind til Aarhus. Men vi må også sige, at banen ikke drejer op omkring Vestbyen, et nyt byudviklingsområde nordvest for Odder, hvor der kommer til at bo ca. 3.500 mennesker. Vi har tænkt os at lave en omfartsvej omkring området, og det kunne så være, at banen skulle følge den på længere sigt. Jeg tror nu mere på, at man lader en minibus køre igennem det nye byudviklingsområde og samler passagererne op for derefter at køre dem til stationen. Men vi er jo i forvejen privilegerede, fordi vi både har tog og regionalbusser mod Aarhus, og de kører ret tit for tiden. Det er vi glade for, men bybusordningen kunne også udvikles, så den passer bedre sammen med togafgangene.

Hvad gør I for at fremme brugen af den kollektive trafik?

- Vi sørger for at bygge, hvor det er nemt at komme til den kollektive trafik og få lavet nogle veje, så man kan komme rundt med den kollektive trafik. Det vil sige veje uden store chikaner, som gør, at busserne ikke kan køre



igennem området. Infrastrukturen skal være i orden. Vi har blandt andet en lokal x-bus (rute 100, red.), som nu kører op i Vestbyen og videre til banegården. X-bussen kører mellem Odder og Aarhus, og den fungerer også herved som bybus. Det kan - og er et led i Midttrafiks planer om at - trække nogle flere passagerer til busserne og toget. Det synes jeg er et godt initiativ.

Odderbanen og Grenaa-banen forbindes

Det er planen at etablere samdrift mellem Grenaa-banen og Odderbanen inden 2012, og det glæder Elvin Hansen. Han mener, at det er et afgørende skridt, som burde være taget for flere år siden.

- Samdriften mellem Odderbanen og Grenaa-banen betyder utroligt meget. Vi havde faktisk forventet, at vi kom i gang i 2005. Det fik vi lovning på, dengang man nedlagde privatbanerne. Det har jo trukket lidt ud, og derfor ser jeg frem til, at det kommer til at fungere. Jeg tror, at Grenaa-banen og Odderbanens sammenlægning er med til at støtte den kollektive trafik, og at man får nye tog på begge baner samtidig.

Har det haft nogen negative konsekvenser, at det har trukket i langdrag?

- Jeg vil mene, at det samfundsmæssigt har haft den negative konsekvens, at der ikke er flere, som benytter toget, fordi togene ikke er 'up to date'. Det handler om at få nogle ordentlige tog, som folk gerne vil køre med. I dag er vi kommet så langt, at man fx også skal have toiletter i toget. Det er jo 45 minutter, man sidder i toget plus ventetid i begge ender.

Transportministeren har jo afprøvet togene, og han gav udtryk for, at der var en vældig god komfort i togene. Er de ikke gode nok?

- Odderbanens ansatte har altid gjort, hvad de kunne for at holde togene i god stand, og de ser også pæne og flotte ud, men det er jo ikke nok. Togene har ikke fulgt med tiden. Alle andre tidligere privatbaner har fået nye tog, men Odderbanen har overtaget det gamle materiel fra Skagen- og Lemvigbanen, så det må være vores tur nu. Fjedresystemer, accelerationstid og sådan noget er jo ikke up to date på "vores" tog, som

er ca. 40 – 45 år gamle. Det var jo nogle helt andre skabeloner, man byggede tog efter dengang. Jeg er ikke sikker på, at man kommer til at sidde bedre i de nye tog, men komforten kan og skal forbedres i form af bedre affjedring og acceleration.

Ønsker mere ansvar fra staten

Letbanen er som bekendt ikke noget, man bare lige etablerer. Det kræver store ressourcer, og en del af dem kommer fra staten. Men hvis det stod til Elvin Hansen skulle staten tage et endnu større ansvar i forbindelse med letbaneprojektet.

- Jeg synes, det er fint, at staten har overtaget nogle aktier i projektet. Jeg mener også i stor udstrækning, at det er staten, som skal sørge for, at den kollektive trafik fungerer i Danmark – både i forbindelse med anlæg og drift. Der er store omkostninger og udgifter forbundet med at drive en bane. Hvis det skal pålægges en kommune eller brugerne, skal der nogle andre tilskudsregler til. Vi har længe manglet nye tog, og vi kan ikke skaffe de penge selv. Derfor er det efter min mening en statsopgave.

Debat om finansieringen

Af lovforslaget om letbanens etape 1 i Aarhus fremgår det, at staten skal finansiere 47 pct. af anlægget, mens de lokale og regionale parter skal stå for den øvrige del. Derudover er der lagt op til, at staten trækker sig ud af anlægsselskabet, så snart der bliver tale om drift. Det er ikke en optimal løsning ifølge Elvin Hansen.

- Jeg er ikke helt tilfreds med det, hvis jeg skal være helt ærlig. Jeg synes, staten skal være endnu mere med, og så synes jeg, at 47 pct. er lige i underkanten. Det burde nok have været 57 pct. i stedet for. Men det er det, man kan blive enige om nu, og så er man nødt til at sige ja til det, for ellers kommer vi ikke videre med letbaneprojektet. Det tæller mere for mig at komme i gang i stedet for at snakke om procenter. Det må vi finde ud af hen ad vejen.

Nu skal borgerne se det i aktion

Elvin Hansen tror på letbaneprojektet, og nu handler det om at få det afprøvet i praksis.



- Jo før vi kommer i gang og får prøvet 1. etape af, jo bedre. Alene dét vil gøre, at folk får øjnene endnu mere op for letbanenettet. Vi kan snakke længe om det, men folk skal se det fungere, før de tror på det. Som politikere skal vi være troværdige og udføre de ting, vi har lovet, så jeg håber, vi kommer hurtigt i gang med etape 1, slutter borgmesteren i Odder, Elvin Hansen [A].

TRE HURTIGE TIL ELVIN HANSEN

1. Hvorfor er det en god ide at etablere en letbane i Østjylland?

- Borgerne skal kunne komme på tværs i Østjylland. Når man samler letbanen omkring en storby som Aarhus, kan borgerne både rejse fra syd til nord og fra øst til vest. Men den allerstørste fordel er, at man kan komme direkte til erhvervsområdet i Aarhus N uden at skulle skifte.

2. Hvorfor er det en god ide at lade en eksisterende banestrækning som Odderbanen indgå i letbaneprojektet?

- Det er det, fordi Odderbanen er der i forvejen, og den transporterer rigtig mange borgere fra Odder og Aarhus S ind til Aarhus. Og så er fordelene, at de også kan komme direkte til Aarhus N. Når man binder Odderbanen og Grenaa-banen sammen, er man godt i gang med at skabe letbanenettet i Aarhus.

3. Ser du ulemper ved at etablere letbanen?

- Nej, det kan jeg ikke se, i hvert fald ikke i vores kommune.



UDBUDSSTRATEGI FOR ETAPE 1 UNDER UDARBEJDELSE

Letbanesekretariatet har gennem det seneste år arbejdet videre med indholdet af VVM-redegørelsen for letbanens etape 1 for at fastlægge en udbudsstrategi for etablering af letbanen. Ønsket er at sikre gode udbudsvilkår, fordi det øger chancerne for at få gode tilbud.

Udbuddet er opdelt i to overordnede kategorier: de forberedende bane- og anlægsarbejder og transportsystemet.

Forberedende bane- og anlægsarbejder

Den ene del af udbudspakken, de forberedende bane- og anlægsarbejder, skal sikre, at der er fysisk plads til letbanen igennem Aarhus. Entrepriserne retter sig mod flere større og mindre entreprenører og dækker arbejder som ledningsflytninger, brokonstruktioner, ombygninger af kryds, ændringer af afvandingsforhold mv.

Entrepriserne vil blive udbudt i fortløbende rækkefølge og så vidt muligt uden overlap for på den måde at sikre optimale udbudsvilkår og dermed forhåb-

entligt mange bydende. Anlægsarbejderne vil være det første synlige bevis på, at letbanen nærmer sig.

Ændringer på markedet – ændringer i udbuddet

Den anden del af udbudspakken, som omhandler transportsystemet, indeholder produktion af letbanetog og anlæg af skinner, kørestrøm, sikringsanlæg, transformerstationer, depot og værksted mv. Denne del af udbuddet har dog vist sig at være mere kompliceret at lave rammer for end først antaget. Det skyldes i høj grad udviklingen på markedet inden for letbanetog.

Forudsætningen og strategien fra VVM-redegørelsen vedrørende indkøb af dieselelektriske tog, som kan køre på diesel fra Odder til Aarhus og videre igennem Aarhus på el for derefter at koble tilbage på diesel på strækningen fra Lystrup til Grenaa, har vist sig at være problematisk. Markedet for netop denne togtype har ikke udviklet sig som forventet. I Tyskland er to udbud med dieselhybridtog blevet aflyst inden for det seneste år, så dieselhybridløsningen må i dag betragtes som en lille niche inden for letbane-



Foto: Dieselelektriske togene fra Kassel har tidligere været en stor inspirationskilde for letbaneprojektet i Aarhusområdet. Der har dog ikke været efterspørgsel på denne type letbanetog, hvilket har stor betydning for Letbanesekretariatets udbudsstrategi, som er under udarbejdelse.



branchen. Derfor har Letbanesekretariatet iværksat yderligere undersøgelser af letbanemarkedet i udlandet.

De har vist, at standardiserede løsninger (som rene elektriske letbanetogsæt med hastighed op til 80 km/h) tilbydes af syv til otte forskellige leverandører. Det dieselelektriske tog med hastighed på op til 100 km/h, som er beskrevet i VVM-redegørelsen, leveres kun af én leverandør. De rent elektriske letbanetog produceres og leveres derimod af fem-seks leverandører til projekter i EU.

Undgå monopollignende tilstande

Udbudsstrategien skal som sagt sikre størst mulig konkurrence, og det har derfor været nødvendigt med nogle alternativer, så monopollignende tilstande undgås. For at matche markedet og ønsket om standardiserede løsninger er der igangsat en VVM-screening på yderligere elektrificering fra Odder til Grenaa. Det vil skabe mulighed for, at leverandører, som producerer rene elektriske letbanetog, kan byde på transportsystemet. Undersøgelserne har på den måde resulteret i en ny udbudsstrategi, der tager udgangspunkt i leverandørmarkedet, som det ser ud i dag.

Udbudsstrategien er stadig under udarbejdelse og afventer endelig godkendelse hos de tre parter, som finansierer letbanens etape 1, dvs. staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Det forventes, at prækvalifikation i forbindelse med udbud af transportsystemet finder sted i første halvdel af 2012, mens udbud af de forberedende arbejder finder sted i anden halvdel af 2012 og 2013. Vi vil løbende informere om udbuddene på Letbanesekretariatets hjemmeside.



LANGS MED BANEN

I "Langs med banen" kan du læse store & små nyheder med relation til det østjyske letbane-projekt. Denne gang fortæller vi bl.a. om det første 'spadestik' til letbanen, om udarbejdelsen af designkonceptet, om transportministerens besøg på værkstedet, og om hvordan Aarhus-modellen med succes er blevet gennemført i Mulhouse.

DET FØRSTE 'SPADESTIK' TIL LETBANEN

Letbanesekretariatet går nu i gang med forarbejderne til letbanen på strækningen mellem Skejby og Lisbjerg og mellem Lisbjerg og Lystrup.

Ved anlægsarbejder i det åbne land skal det altid undersøges, om der findes fortidsminder i jorden. Arkæologerne fra Moesgård Museum vil derfor lave en forundersøgelse på strækningerne i perioden fra september 2011 til marts 2012.

De går i gang nu for ikke at forsinke etableringen af letbanen, hvis de finder fortidsminder, der kræver arkæologiske udgravninger.

Forundersøgelsen indebærer, at arkæologerne graver en række ca. 3 m bredde søgegrøfter i området, hvor letbanen kommer til at ligge. I søgegrøfterne fjerner de muldlaget og inspicerer jorden, inden de lægger muldlaget på igen.

Hvis arkæologerne finder spor af fortidsminder, vil der eventuelt komme arkæologiske udgravninger på et senere tidspunkt.

AFVIKLING AF TRAFIKKEN SKAL SIKRES

I forbindelse med anlægsarbejder i trafikerede områder skal der udarbejdes trafikafviklingsplaner. Det gælder også for letbanen.

En af udfordringerne ved at anlægge letbanen i byzonen er at opretholde et acceptabelt service-niveau for bilister, cykellister og fodgængere - uden at gå på kompromis med sikkerheden. Den midlertidige afmærkning skal være klar og entydig for alle trafikanter, så der sikres en smidig afvikling. Men trafikken vil blive påvirket af anlægsarbejdet, når det går i gang. Den overordnede myndighed er politiet, som skal godkende entreprenørens planer for trafikafvikling, og som udgangspunkt skal alle trafikstrømme og svingretninger opretholdes. For letbanens vedkomne kan det indebære, at:

- anlæg af spor igennem kryds på eksempelvis Randersvej skal ske om natten
- krydset Nørreport ombygges under hensyntagen til Molslinien og deres ankomst og afgangstider
- 2 vejbaner i begge retninger på Randersvej opretholdes under anlægget
- Nehrus Allé og Olof Palmes Allé udvides med ekstra vejbaner i begge retninger, inden anlæggelse af letbane i eksisterende vejbaner

Letbanesekretariatet vil forsøge at afvikle trafikken, så der bliver så få gener som muligt. Der kommer mere information om trafikafvikling via hjemmesider og i de lokale medier, når det bliver aktuelt.



UDARBEJDELSE AF DESIGNKONCEPT FOR LETBANEN ER KOMMET GODT I GANG

Siden foråret 2011 har designrådgiveren for letbaneprojektet (Preben Skaarup Landskab) arbejdet med at udvikle et designkoncept for letbanens etape 1 i Aarhus.

Designkonceptet indeholder bl.a. idéer til, hvordan letbanen kan indpasses og forstærke det eksisterende byrum, den passerer igennem. Der laves overordnede designprincipper for letbanens broer og udvikles ideer til udformningen af standsningsstederne. Det gælder overvejelser om perronnernes opbygning, inventar, belysningskoncept mm.

Designkonceptet skal sikre, at letbanen kommer til at fremstå som et sammenhængende visuelt element på tværs af de enkelte by- og landskabsrum, den kører igennem.

Det forventes, at det endelige designkoncept for letbanen ligger færdigt i slutningen af 2011.

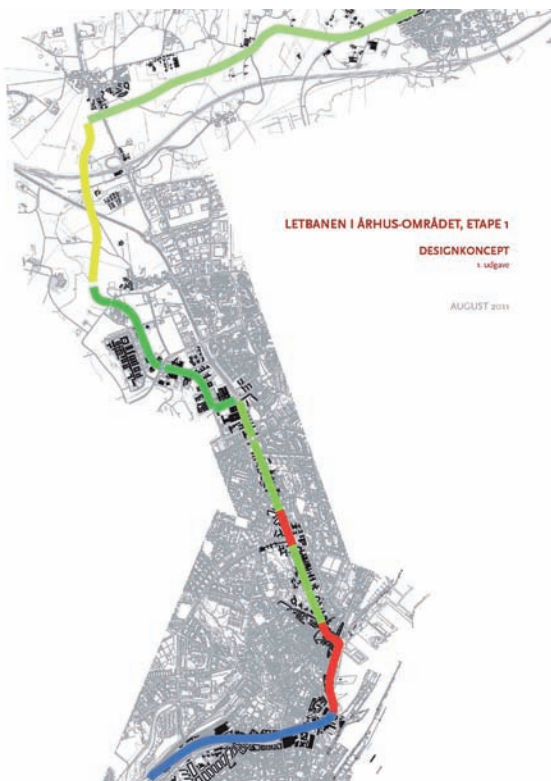


Illustration: Designkonceptet er under udarbejdelse, men forventes færdiggjort i slutningen af 2011.

TRANSPORTMINISTEREN PÅ VÆRKSTEDSBESØG

Forhenværende transportminister Hans Christian Schmidt (V) og folketingsmedlem Kim Andersen (V) besøgte i juli Midtjyske Jernbaners værksted i Odder. Anledningen var den forestående samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen, der betragtes som letbanens etape 0.

Samdriften betyder bl.a., at de gamle Y-tog på Odderbanen udskiftes med nye Desirotog, som i dag kører på Grenaabanen. Dermed kan Y-togene gå på pension efter 45 års tjeneste.

Ud over inspicering af værkstederne, som skal bevares til servicering af Desirotogene, hørte de to politikere om planerne for selskabet Aarhus Nærbane, som skal stå for driften på begge baner fra december 2011.

Planen er, at Desirotogene skal køre på de to baner frem til letbanens etablering, hvor banerne bliver en del af etape 1. Herefter erstattes Desirotogene af letbanetog.

AARHUS-MODELLEN GENNEFØRT I MULHOUSE

Frankrig har fået sit første rigtige letbanesystem. Det skete, da helt nye regionale letbanetog (tram-trains) blev indviet på en 22km mellembys-strækning mellem de to byer Mulhouse og Thann i december 2010.

Mulhouseprojektet følges med stor interesse hos Letbanesekretariatet, fordi de regionale letbanetog både kan køre på jernbanevilkår på en eksisterende jernbanestrækning og i blandet trafik ligesom de lokale letbanetog (sporvognstog) i Mulhouse's gader (se billedet nedenfor). Dette princip minder i høj grad om det, som skal etableres i Aarhus, og som allerede er i drift i eksempelvis Kassel, Karlsruhe og Saarbrücken i Tyskland.



Foto: Et lokalt letbanetog (til venstre) og et regionalt letbanetog, også kaldet tramtrain (til højre) side om side i Mulhouse. Begge typer tog kan køre i blandet trafik i Mulhouse's gader, men hvor det lokale letbanetog kun kører på de bynære strækninger, betjener det regionale letbanetog også oplandsbyerne. [Kilde: Axel Kuehn]

Forskellige hastigheder – forskellige togsæt

I Aarhus omfatter etape 1 både strækninger i by, land og opland, hvor der må køres med forskellige hastigheder. Lige som i Mulhouse er der derfor behov for at bruge to forskellige slags togsæt, henholdsvis regionale og lokale letbanetog.

Lokale letbanetog er ideelle til brug på bynære strækninger, eksempelvis i Aarhus, hvor der ikke er mulighed for at køre hurtigere end 80 km/t. Denne type letbanetog bliver benyttet i et meget stort antal europæiske byer.

De regionale letbanetog er derimod mere oplagte til brug på længere strækninger med forholdsvis få stop, hvor der er mulighed for at køre op til 100 km/t, fx på Grenaabanen. De er samtidig mere robuste i deres konstruktion end lokale letbanetog.

Det betyder også, at denne type letbanetog generelt er dyrere end lokale letbanetog.

Indsættelsen af de nye letbanetog i Mulhouse har gjort det muligt at betjene de 60.000 indbyggere og 20.000 arbejdspladser, som har til huse langs letbanestrækningen. Samtidig er der skabt en bedre forbindelse mellem Mulhouse midtby og oplandsbyerne, som letbanen betjener. Foreløbigt har folkene bag projektet tilkendegivet, at letbanetogenes ibrugtagelse er en succes.



VIDSTE DU...

1.

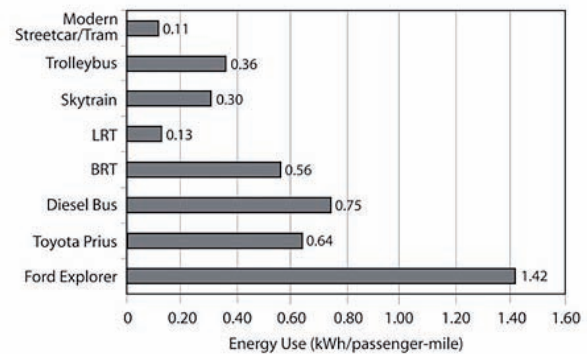
... at sporvogne bruger under en femtedel så meget energi på at transportere 1 passager 1 mile som en hybridbil?

En sammenlignende undersøgelse* af forskellige transportformer fra 2009 viser, at en hybridbil som Toyota Prius har et energiforbrug på 0,64 kWh pr. passager pr. mile, mens en moderne sporvogn (i undersøgelsen benævnt modern streetcar/tram) blot bruger 0,11 kWh. En firehjulstrækker som Ford Explorer bruger til sammenligning hele 1,42 kWh.

I skemaet herunder ses de forskellige transportformers energiforbrug til at transportere 1 passager 1 mile (ca. 1,6 km).

**Undersøgelsen "A Cost Comparison of Transportation Modes", af Patrick M. Condon og Kari Dow, november 2009.*

(Forkortelsen LRT står for Light Rail Transit, dvs. letbanetog, mens BRT står for Bus Rapid Transit, en form for busbaner).



Figur: Forskellige transportformers energiforbrug (kWh) pr. passagermile (ca. 1,6 km).



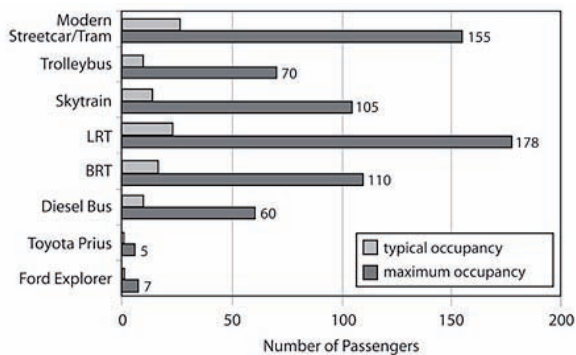
Foto: Letbanen i Alicante i Spanien er et eksempel på en moderne sporvogn.



2. ... at der typisk vil være flest passagerer i sporvogne i forhold til andre transportformer?

Ovennævnte undersøgelse viser også, at selv om et letbanetog ofte har plads til flere passagerer (i undersøgelsen maks. 178 passagerer) end en sporvogn (i undersøgelsen maks. 155 passagerer), vil der i gennemsnit typisk være lidt flere passagerer i sporvogne end i letbanetog. Dette kan formentlig skyldes, at sporvogne kører på bynære strækninger, hvor befolkningstætheden er relativ høj sammenlignet med mellembys-strækninger, som ofte betjenes af letbanetog.

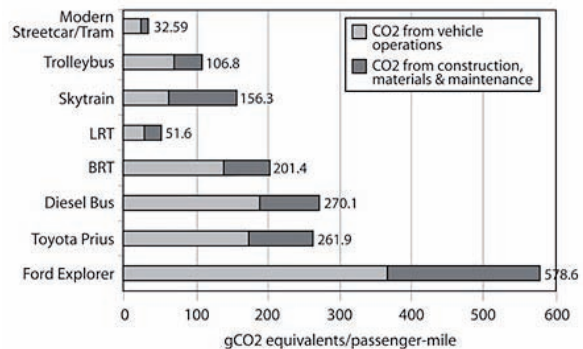
Undersøgelsen viser også, at selv om biler som Toyota Prius og Ford Explorer har plads til henholdsvis fem og syv passagerer, er det typiske kørselsmønster, at der kun er en person i hver bil.



Figur: De forskellige transportformers maksimale og typiske passagertal.

3. ... at en moderne sporvogn samlet set har den mindste CO2-udledning pr. passagermile?

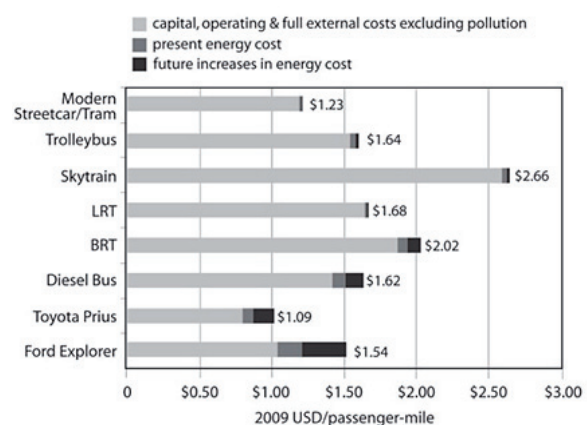
Undersøgelsen viser desuden, at i det samlede miljøregnskab er moderne sporvogne og letbanetog mere miljøvenlige transportformer end bus og bil, når man ser på CO2-udledningen. I den samlede livscyklus (dvs. produktion, materialer, vedligeholdelse og kørsel) har en moderne hybridbil som Toyota Prius således et CO2-udledning pr. passagermile, der er over otte gange større end en moderne sporvogn.



Figur: De forskellige transportformers samlede CO2-udledning i hele deres livscyklus.

4. ... at sporvogne og hybridbiler har de laveste totalomkostninger pr. passagermile?

I undersøgelsen fremgår det, at en moderne hybridbil som Toyota Prius samlet set har de laveste totalomkostninger til at transportere 1 passager 1 mile (ca. 1,6 km). Med en totalomkostning på 1,09 US\$* (pr. passager pr. mile) får hybridbilen dog skarp konkurrence af moderne sporvogne, hvor totalomkostningen er på 1,23 US\$.



Figur: De forskellige transportformers totalomkostninger pr. passagermile.