

## Bilagsoversigt

---

**Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)**

- 1 Årsregnskab 2011 samt revisionsberetning
  1. [Midttrafiks årsregnskab 2011](#)
  2. [Revisionsberetning nr. 9 af 1. juni 2012](#)
- 2 Løsning af opgaven med rejsekort
- 3 Landsdækkende Enkeltbilletsystem med en jysk takstrække
- 4 Seminar for Bestyrelsen og busselskaber om udbudsstrategi, kvalitetssikring og initiativer til at få flere tilfredse kunder
- 5 Mødekalender 2013 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik
- 6 Orientering om mulighedsanalyse af biogasbusser i Holstebro
  1. [Mulighedsanalyse af biogasbusser i Holstebro](#)
- 7 Orientering om status vedr. tiltag på baggrund af workshop om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder
- 8 Orientering om analyse af den kollektive trafik og den sociale kørsel i Syddjurs Kommune
- 9 Orientering om kontrakter og udbud med en større grad af frihed til operatøren til at tilrettelægge kørslen
- 10 Orientering om undersøgelse af kundernes tilfredshed med bybusser i Silkeborg
  1. [notat med resultater fra Silkeborg samt de samlede resultater for de 7 bybusbyer ekskl. Aarhus](#)
- 11 Orientering om Ankenævnet for Bus, Tog og Metro 2011
- 12 Orientering om Finansministeriets rapport om kommuners og regioners mulighed for besparelser på persontransport
- 13 Orientering om udviklingen i Flextur
- 14 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
  1. [10. nyhedsbrev fra Letbanen i Østjylland](#)
- 15 Eventuelt

*Aarhus, 25. maj 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 1. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

**Årsregnskab 2011  
for  
Midttrafik**

**Godkendt på bestyrelsesmødet 1. juni 2012**

**CVR nummer: 29943176**

## **Indhold**

1. Indledning	2
2. Ledelsens påtegning	3
3. Den uafhængige revisors erklæring	4
4. Præsentation af Midttrafik	6
5. Ledelsesberetning	8
6. Anvendt regnskabspraksis	14
6.1 Resultatopgørelsen	14
6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	14
6.2 Balancen	15
7. Resultatopgørelse for 2011	19
8. Balance 31. december 2011	21
9. Pengestrømsopgørelse 2011	22
10. Noter til resultatopgørelse og balance	23
11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	30
12. Personaleoversigt	31
13. Uddrag af internt regnskab for 2011 for Busselskabet Aarhus Sporveje	32

## **1. Indledning**

2011 blev økonomisk set et godt år for Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland. Baggrunden for dette er, at det samlede tilskudsbehov blev 45.111 tkr. lavere end forventet.

På busdriften udviser regnskabsresultatet en samlet netto mindre udgift på 24.275 t.kr. På udgiftssiden er der tale om merudgifter i form af betalinger til vognmænd på 10.525 t.kr. hvilket hovedsageligt skyldes en højere fremskrivningsprocent end det budgetterede. En meget positiv udvikling kan ses på indtægtssiden, hvor der er tale om merindtægter på 34.800 tkr. i forhold til det budgetterede, hvilket svarer til en samlet merindtægt på 5,4 % i forhold til de budgetterede indtægter. Fremgangen skyldes primært flere indtægter fra Hypercard og kompensation for fritidsrejser på Hypercard.

På handicapområdet er der i forhold til de budgetterede udgifter tale om et samlet, mindreforbrug på 4.911 tkr. i 2011.

Kan-kørslen har været præget af stærkt stigende volumen fra 2010 til 2011. Kan-kørsel ekskl. administration udgjorde 168.797 tkr. i 2011.

Udgifterne vedrørende togdrift viser et samlet mindreforbrug på 1.415 tkr. På driftssiden er indtægterne i 2011 underbudgetteret med 1.493 tkr., mens udgifterne overstiger de budgetterede med 78 tkr.

På anlægssiden er der tale om et netto merforbrug på 1.318 tkr.

Der har i Trafikselskabet været et mindreforbrug på 5.254 tkr. i forhold til budgettet.

## **2. Ledelsens påtegning**

Midttrafiks årsregnskab er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således, at årsregnskabet giver et retvisende billede af trafikelskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2011, samt resultatet af Midttrafiks aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 2011.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for Midttrafiks finansielle stilling.

Bestyrelsen for Midttrafik har den 1. juni 2012 behandlet godkendt årsregnskabet for 2011.

---

Arne Lægaard  
Formand for bestyrelsen

---

Jens Erik Sørensen  
Direktør

### **3. Den uafhængige revisors erklæring**

#### **Til bestyrelsen for Midttrafik**

#### **Påtegning af årsregnskabet**

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar – 31. december 2011 som er udarbejdet efter bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabsystem for kommuner". Revisionen omfatter ledelsespåtegning, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter til resultatopgørelse og balance, regnskabsoversigt på bevillingsniveau, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for 2011 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

#### **Ledelsens ansvar for årsregnskabet**

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der er i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets regnskabsregler. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

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

#### **Revisors ansvar og den udførte revision**

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision, god offentlig revisionsetik og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning samt bestemmelserne i Midttrafiks revisionsregulativ. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for Midttrafiks udarbejdelse af et årsregnskab. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet

af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

### **Konklusion**

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

### **Supplerende oplysning om forståelse af revisionen**

Midttrafik har som sammenligningstal i oversigterne medtaget de af bestyrelsen godkendte oprindelige og korrigerede budgettal for 2011. Disse budgettal har ikke været underlagt revision.

### **Udtalelse om ledelsesberetningen**

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

Aarhus, den 1. juni 2012

**KPMG**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen  
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl  
statsaut. revisor



#### **4. Præsentation af Midttrafik**

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

- 1 Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- 2 Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- 3 Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- 4 Flextrafik, herunder individuel handicapkørsel
- 5 Privatbaner – Midtjyske Jernbaner

Der henvises til Midttrafiks årsberetning for 2011, som indeholder en mere detaljeret beskrivelse af nøgletal og selskabets aktiviteter i regnskabsåret 2011.

Midttrafik er registreret i det centrale virksomhedsregister under CVR nr. 29 94 31 76.

#### ***Visioner og mål***

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder, og drives økonomisk effektivt.

Midttrafiks bestyrelse vedtog på møde den 28. november 2008 en strategiplan for Midttrafiks virke i perioden 2009 til 2011. Strategiplanen danner udgangspunkt for fastlæggelse og opfølgning på mål og indsatsområder.

### **Bestyrelse og direktion**

Midttrafik ledes af en politisk valgt bestyrelse på 9 medlemmer. 7 af medlemmerne udpeges af et kommunalt repræsentantskab, og 2 udpeges af Region Midtjylland. Den daglige ledelse varetages af en direktion.

Bestyrelsen:

Arne Lægaard  
Holstebro Kommune, formand (V)

Frank Borch-Olsen  
Silkeborg Kommune (C)

Mads Nikolajsen  
Norddjurs Kommune, 1. næstformand (F)

Rabih Azad-Ahmad  
Århus Kommune (B)

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

Hans Bang-Hansen  
Horsens Kommune (V)

Anders Bøge  
Skive Kommune (F)

Torben Nørregaard  
Region Midtjylland (V)

Finn Stengel Petersen  
Herning Kommune (A)

Direktion:

Jens Erik Sørensen

Mette Julbo-Nielsen

## **5. Ledelsesberetning**

Midttrafiks samlede bruttoudgifter i 2011 udgør 1.897.621 t.kr. Langt hovedparten vedrører busdriften (1.397.295 t.kr.). Bruttoudgifterne til Flextrafik kørsel udgør i 2011 220.835 t.kr. Bruttoudgifterne til administration og fælles formål udgør 131.990 t.kr. Bruttoudgifterne til Togdrift er opgjort til 58.909 t.kr.

Årsregnskabet for Midttrafik viser et samlet finansieringsbehov på 1.169.823 t.kr. Finansieringsbehovet er baseret på forskellen mellem udgifter og indtægter til kollektiv trafik, og fordeles blandt kommunerne og Region Midtjylland. Det budgetterede finansieringsbehov for 2011 var på 1.214.934 t.kr. I 2011 har kommuner og regionen indbetalt tilskud for 1.169.824 t.kr., hvilket giver en efterregulering på 45.111 t.kr., svarende til en afvigelse på 4 % i forhold til budgettet.

Midttrafik overfører i alt 10.097 t.kr. til 2012, hvorefter efterreguleringen vedrørende 2011 udgør 35.014 t.kr.

### **Midttrafiks likviditet**

Midttrafiks indestående i pengeinstitutter udgør ved regnskabsårets udløb 67.403 tkr. Nedgangen på likviditeten skyldes blandt andet at afvigelsen fra budgettet er reduceret til 4 %.

### **Bemærkninger til resultat og balance**

I det følgende suppleres resultatet for hovedområderne i resultatopgørelsen samt balanceposterne med bemærkninger, bl.a. vedrørende afvigelser mellem budget og regnskabs-tal.

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

Budgetlægningen for 2011 var præget af stor usikkerhed grundet de store omlægninger af kørslen de regionale effektiviseringer og Trafikplan Aarhus medførte.

Regnskabsresultatet udviser et samlet netto mindreudgift på 24.275 t.kr. i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 3 %.

Netto mindreudgiften består af merudgifter til vognmandsbetalinger m.v. på 10.525 t.kr. samt merindtægter i forhold til det budgetterede på 34.800 t.kr.

I budgettet for 2011 var anvendt en fremskrivningsprocent på 3,3% fra 2010 til 2011. Den aktuelle fremskrivningsprocent viste sig at blive på 4,3%.

Indtægter ved busdrift i 2011 udgør 674.586 tkr. og viser en fremgang på godt 5 % i forhold til budgettet. Stigningen svarer til merindtægter på 34.800 tkr. Fremgangen skyldes hovedsageligt flere indtægter fra HyperCard og fra kompensation for fritidsrejser på HyperCard. Der er merindtægter på 27,6 mio. kr. fra HyperCard

### **Flextrafik**

Der skelnes her mellem handicapkørsel, som er kørsel af svært bevægelseshæmmede personer udført på baggrund af lovgivningen, og 'kan-kørsel' som omfatter siddende patienttransport for regionen og anden kørsel for kommunerne. 'Kan-kørsel' afregnes direkte med bestilleren efter regning.

Midttrafik har generelt opnået en bedre koordinering samt lavere turpriser end budgetteret.

Omsætningen ved 'kan-kørsel' ligger i 2011 på 168.796 t.kr. Det samlede resultat for kan-kørslen udgør et mindreforbrug på 5.912 t.kr. ekskl. administration.

På trods af aktivitetsstigninger ved handicapkørslen er nettoudgifterne blevet 4.911 tkr. Mindre end budgettet. Dette skyldes, som ved 'kan-kørslen', bedre koordinering samt lavere turpriser.

### **Togdrift**

Midtjyske Jernbaner A/S udarbejder som aktieselskab et selvstændigt regnskab omfattende jernbanens samlede økonomi.

I Midttrafiks regnskab indgår kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik. Regnskabet for 2011 viser samlede mindreudgifter på ca. 97 t.kr. i forhold til budgettet. Beløbet sammensættes af et mindreforbrug til drift af togtrafik på 1.415 t.kr. samt et merforbrug på ca. 1.318 t.kr. vedrørende anlægsinvesteringer.

Bruttodriftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner A/S blev næsten som budgetteret. Der er merudgifter på 0,1 mio. kr., som skyldes udgifter til køreplankassetter og omkostninger til udfærdigelse af et revisorpåtegnet byggeregnskab for sporombygningen på Odderbanen.

Indtægterne viser en fremgang på ca. 1,4 mio. kr. Det skyldes et højere billetsalg end forventet.

Midttrafik yder tilskud til anlægsinvesteringer i Midtjyske Jernbaner. Region Midtjylland finansierer anlægsinvesteringerne. Midttrafiks udbetalinger og regionens finansieringer aftales løbende mellem Midttrafik, Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner. I 2011 har Midttrafik udbetalt ca. 17,9 mio. kr. til anlægsinvesteringer.

For uddybning af regnskabet til togdrift henvises til notat "Togdrift – notat regnskab 2011", der blev forlagt bestyrelsen d. 24. april 2012.

Region Midtjylland har optaget to lån til finansiering af sporombygningen. Provenuet fra lånene er videreudlånt til Midttrafik, til anvendelse som et anlægstilskud til sporombygningen. Region Midtjylland yder et tilskud til Midttrafik, svarende til ydelserne på de to lån.

### **Trafikselskabet**

Under Trafikselskabet er der samlet en række udgiftstyper omfattende egentlige driftsudgifter (vedligeholdelse af billetteringsudstyr, tilskud til rutebilstationer m.v.) samt fælles-

udgifter af driftsmæssig karakter (personaleudgifter, information og markedsføring, IT m.v). Samlet set er der tale om en mindreudgift for Trafikselskabet på 5.254 tkr. i 2011.

Mindreforbruget skyldes hovedsageligt implementeringen af Trafikplan Aarhus, som betød at Midttrafik har måtte udskyde planlagte kampagner.

Midttrafik fik i regnskabsåret 2011 en kendelse fra SKAT, om at Drifttilskud til rutebilstationer samt chaufførlokaler skal pålægges moms. Midttrafik havde i 2010 hensat 2,5 mio. kr. til dette formål.

Midttrafik vil på baggrund af beslutning ved bestyrelsesmødet den 27. april 2012 overføre driftsresultatet.

### **Billetkontrollen**

Billetkontrollen har i 2011 indtægter for 4.107 tkr. og vedrører kun Aarhus Kommune. Baggrunden for indtægtsnedgangen skyldes den ekstraordinære indsats i forbindelse med kompetenceudvikling af billetkontrollen.

### **Puljer**

Midttrafik har i 2011 modtaget en 8.093 tkr. fra Trafikstyrelsen og Aarhus kommune vedrørende Trafikplan Aarhus og diverse projekter. Midttrafik har i regnskabsåret afholdt udgifter på 7.947 tkr. I Midttrafiks driftsregnskab forfindes en mere detaljeret beskrivelse af disse projekter.

### **Letbanen**

Nettoresultatet for Letbanen afviger positivt med 2.806 tkr.

I regnskab 2009 og 2010 er det akkumulerede underskud 8.036 tkr.

Det samlede merforbrug for perioden 2009 – 2011 udgør herefter 5.229 tkr.

I forbindelse med oprettelse af anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S i regnskabsår 2012 vil der ske en opgørelse af mellemværende mellem Midttrafik, hvor underskuddet udlignes.

Udgiften er en del af letbanens samlede anlægsbudget på ca. 1.200.000 tkr., som skal fordeles mellem Staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland efter deres andele i et kommende anlægsselskab.

### **Rejsekortet**

Til rejsekortet er der i Budget 2011 budgetteret med 2.271 tkr. fordelt på Region Midtjylland (75 %) og Horsens Kommune (25 %). I 2011 har der været et forbrug på 381 tkr., bestående af udgifter i forbindelse med Rejsekortsekretariatet til løn og overhead samt renteindtægter på ansvarlig lån til Rejsekort A/S. Mindreforbruget på 1.889 tkr. overføres til 2012. Rejsekort sekretariatet har i 2011 overført 1.382 tkr fra tidligere års hensatte midler til Rejsekort A/S som aktieindskud.

### **Byrdefordelingen**

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

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

- Ruterelaterede udgifter
- Køreplantimer

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

Midttrafik valgte fra regnskabsår 2010 at bestillerfordele årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension. Dette princip er i 2011 tilpasset således at det alene er 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte der byrdefordeles. Den resterende del af årets regulering af tjenestemandspension reguleres på egenkapitalen.

#### *Resultat til byrdefordeling:*

Resultatet til byrdefordeling opgøres på grundlag af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Nyanskaffelser i regnskabsåret indregnes således med kostprisen uanset at aktivet eventuelt optages til afskrivning i balancen.

Indbetaling af aktiekapital og ansvarligt lån til Rejsekort A/S foretaget i regnskabsåret indregnes ikke i resultatet til byrdefordeling.

### **Pengestrømsopgørelsen**

Pengestrømsopgørelsen for 2011 udviser et samlet likviditetstræk på 27.569 tkr.

Pengestrømsopgørelsen viser en stigning i kortfristede tilgodehavender med 13.989 tkr. på balancetidspunktet, som hovedsageligt skyldes vedrørende mellemværender med kommuner og Region Midtjylland, samt en reduktion af den kortfristede gæld med 18.223 tkr.

### **Materielle anlægsaktiver**

Midttrafik har i 2011 fortaget en ombygning af lejede lokaler på Søren Nymarksvej i Højbjerg i forbindelse med etableringen af nye kontorer til Billetkontrollen og Letbanen.

### **Finansielle anlægsaktiver**

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 8.838 tkr. jfr. specifikationen i hovedposter i årsregnskabets note 13.

I regnskabsåret 2011 er der fortaget et aktiekøb til rejsekort A/S med 1.383 tkr., som ikke indgår i byrdefordelingen.

I det omfang der konstateres tab på aktierne og det ansvarlige lån skal tabet henføres til Region Midtjylland og Horsens Kommune.

### **Kortfristede tilgodehavender**

Kortfristede tilgodehavender inkl. supplementsposter udgør 102.559 tkr. inkl. tilgodehavender hos kommuner og Region Midtjylland vedrørende byrdefordeling m.v.

Kortfristede tilgodehavende består blandt andet af bestillerbidrag, kontrolafgifter, klippekort tilgodehavende og tilgodehavender vedrørende handicapørsel.

### **Langfristede tilgodehavender**

Langfristede tilgodehavender udgør 2.560 tkr. Langfristede tilgodehavende består af pension til tjenestemænd. Beløbet er nedskrevet i forhold til regnskab 2010, da Midttrafik har valgt at hensætte 20,3% som følger Indenrigs og Sundhedsministeriets sats og ikke hensætte på baggrund af den årlige aktuarberegning.

Bestyrelsen for Midttrafik vedtog på sit møde 23. marts 2012 en mindre ændring af håndteringen af tjenestemandspensionen.

Midttrafik vil benytte Sundheds- og Indenrigsministeriets sats på 20,3 % til årligt at beregne tilvæksten og ikke den årlige aktuarberegning.

Forskellen på aktuarberegningen og de 20,3 % bliver bogført på Midttrafiks egenkapital. Hvis der opstår en større afvigelse mellem de to metoder, forelægges dette for Bestyrelsen.

Midttrafiks bestillere behøver ikke at underskrive et gældsbrief, idet en skriftlig tilkendegivelse vil blive accepteret. Hensættelsen kan som nu indbetales, hvis bestilleren vælger dette. De kommuner, som allerede har betalt, vil få tilbudt at få tilbagebetalt differencen.

Samlet bliver hensættelsen 5,1 mio. kr. i stedet for 11,7 mio. kr. for årene 2007-2010.

### **Likvide beholdninger**

Likvide beholdninger udgør 67.403 tkr., omfatter dels vekselbeholdninger m.v. på ruter m.v. og dels en særlig indlånskonto modtaget fra Aarhus Kommune som kompensation for overtagelse af pensionsforpligtelser i forbindelse med overførsel af tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik.

### **Varebeholdninger**

Midttrafik er fra 1. januar 2010 startet med at registrere varebeholdninger for klippekort. Værdien af klippekortene udgjorde pr. 31. december 2011 i alt 862 tkr.

### **Langfristet gæld**

Langfristet gæld 195 tkr., vedrører leasingaftaler på biler.

### **Kortfristet gæld i øvrigt**

Kortfristet gæld i øvrigt udgør 121.597 tkr. og vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger samt tilbagebetalinger til bestillere inkl. supplementsposter

Kortfristet gæld består af gæld til entreprenører og busselskaber.

### **Hensatte forpligtelser-moms**

Midttrafik havde i regnskab 2010 hensat 2.500 tkr fra acotobidraget til moms på rutebilstationer. Midttrafik har i 2011 fået en kendelse fra SKAT, som afgør at Midttrafik skal betale moms på drifttilskud. Midttrafik har i 2011 betalt 1800 tkr moms, og har et tilbagestående på 700 tkr som vil blive tilbagebetalt til bestillere, efter endelig afregning med SKAT.

### **Egenkapital**

Midttrafiks egenkapital udgjorde pr. 31. december 2011 15.411 tkr. Faldet skyldes hovedsageligt at Midttrafik har hensat forskellen på Indenrigs og Sundhedsministeriets sats på 20,3 % og en aktuel aktuarberegning på tjenestemandspension.



## **6. Anvendt regnskabspraksis**

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabsystemet for kommuner, fastsat af Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Bortset fra den førnævnte ændring vedrørende tjenestemandspension, er den anvendte regnskabspraksis uændret i forhold til sidste år.

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet.

### ***Generelt om indregning og måling***

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

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

### **6.1 Resultatopgørelsen**

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

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

#### **6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse**

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

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

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

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

## 6.2 Balancen

### **Materielle anlægsaktiver**

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

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

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

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

<b>Aktiv</b>	<b>Afskrives over år:</b>
<b>Tekniske anlæg, større specialudstyr, transportmidler og lignende</b>	
Særlige tekniske installationer i bygninger	10 år
Entreprenørmateriel og større maskiner ekskl. biler	7 - 10 år
Driftsmateriel og biler m.v.	4-5 år
<b>Inventar, herunder computer- og andet IT-udstyr</b>	
Inventar	4-5 år
IT-udstyr (hardware og software)	3 -5 år

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

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

og hvor det findes hensigtsmæssig at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

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

### ***Immaterielle anlægsaktiver***

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

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

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

### ***Finansielle anlægsaktiver***

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

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

### ***Varebeholdninger***

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

### ***Tilgodehavender***

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

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af tilvæksten i pensionsforpligtelsen.

### **Periodeafgrænsningsposter**

Periodeafgrænsningsposter omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

### **Hensættelser**

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenestemandsansatte og medarbejdere på tjenestemandslignende vilkår optages i balancen under hensættelser. Den årlige regulering bliver fra 2011 bestillerfordelt som et tilgodehavende for Midttrafik, men reguleringen bliver ikke opkrævet umiddelbart, men først når de respektive pensioner kommer til forfald

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

20,3 % af årets pensionsgivende løn for tjenestemandsansatte byrdeforddeles til bestillerne. Den resterende del af årets regulering af hensættelser til pension til tjenestemænd reguleres på egenkapitalen.

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

### **Finansielle gældsforpligtelser**

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

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

### **Leje og leasingaftaler**

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

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

### **Eventualforpligtelser**

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser oplyses i årsregnskabet fortegning over eventualforpligtelser.

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

### **Afgivne garantier**

Afgivne garantier indregnes ikke i balancen men anføres i årsregnskabet fortegning over eventualforpligtelser, jf. omtalen ovenfor.

### **Eventualrettigheder**

Eventualrettigheder optages ikke i balancen men oplyses i årsregnskabet fortegning over eventualrettigheder.

## **6.3 Busselskabet Aarhus Sporveje**

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

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

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2011.

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

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab.

## 7. Resultatopgørelse for 2011

**Tabel 1: Udgiftsbaseret resultatopgørelse**

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Busdrift	1	722.709	746.984	693.401
Handicapkørsel	2	43.913	48.824	44.203
KAN-kørsel	3	168.796	174.709	159.651
KAN-kørsel Adm	5	9.780	9.533	
Togdrift	4	44.116	44.213	36.752
Billetkontrollen		-4.107	-5.090	-48
X-Bus		0	0	-298
Særaftaler				1.696
Trafikselskabet	5	131.990	137.245	121.105
Øvrige (Renteindtægter)	6	-1.048	0	1.216
Letbanen	7	42.800	45.606	24.036
Letbanen Sekretariatet	7a	2.546	2.546	
Rejsekort	8	381	2.271	273
Eksterne projekter	9	7.947	8.093	127
<b>Resultat</b>		<b>1.169.823</b>	<b>1.214.934</b>	<b>1.082.114</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	10	<b>1.179.920</b>	<b>1.214.934</b>	<b>1.080.850</b>
<b>Resultat til overførsel</b>	Tabel 6	<b>-10.097</b>		<b>1.264</b>

**Tabel 2: Resultat fordelt på bestillere**

1.000 kr. i løbende priser	Note 10	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Favrskov Kommune		15.785	15.825	15.154
Hedensted Kommune		9.291	9.196	8.929
Herning Kommune		36.285	39.462	38.031
Holstebro Kommune		26.955	27.020	25.435
Horsens Kommune		41.889	42.365	35.338
Ikast-Brande Kommune		16.143	16.429	16.609
Lemvig Kommune		10.425	10.113	10.410
Nordjurs Kommune		15.928	15.138	14.738
Odder Kommune		6.752	6.162	6.780
Randers Kommune		73.455	74.623	69.368
Ringkøbing-Skjern Kommune		22.898	22.300	20.487
Samsø Kommune		5.077	4.521	4.637
Silkeborg Kommune		39.099	42.458	40.708
Skanderborg Kommune		17.622	18.651	17.341
Skive Kommune		32.935	34.776	32.123
Struer Kommune		8.321	8.415	7.851
Syddjurs Kommune		17.380	19.192	15.518
Viborg Kommune		27.603	30.386	27.540
Aarhus Kommune		293.402	295.070	276.265
Region Midtjylland		390.320	408.860	370.754
Sydtrafik		34.960	36.486	26.184
Andre		31.152	31.246	652
Overført fra Regnskab 2010		6.242	6.242	0
<b>Udgifter til byrdefordeling</b>		<b>1.179.921</b>	<b>1.214.934</b>	<b>1.080.850</b>

## Resultatopgørelse for 2011 – fortsat

**Tabel 3: Omkostningsbaseret resultatopgørelse**

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2011	Regnskab 2010
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		10.097	-1.264
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jf. anvendt regnskabspraksis	11	354	0
Leasing afdrag		312	288
Udbetalt pension		96	96
Afskrivninger på anlægsaktiver	11	244	-800
Periodisering af hensættelser til tjenestemandspensioner		-8.013	-11.724
<b>Driftsresultat, omkostningsbaseret</b>		<b>3.090</b>	<b>-13.404</b>

## 8. Balance 31. december 2011

**Tabel 4: Balance pr. 31. december**

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2011	Regnskab 2010
<b>AKTIVER</b>			
Materielle anlægsaktiver	11	3.665	4.044
Finansielle anlægsaktiver	12	8.838	8.639
Varebeholdninger	13	862	867
Kortfristede tilgodehavender		102.559	88.570
Langfristede tilgodehavender-Pension til tjenestemænd	14	2.560	11.724
Periodeafgrænsningspost	15	137.592	147.746
Likvide aktiver		67.403	94.972
<b>Aktiver i alt</b>		<b>323.479</b>	<b>356.562</b>
<b>PASSIVER</b>			
Egenkapital	16	15.411	20.456
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		47.984	45.533
Hensatte forpligtelser-moms		700	2.500
Langfristet gæld vedrørende leasingaftaler		195	507
Langfristet gæld til Region Midtjylland		137.592	147.746
Kortfristet gæld i øvrigt		121.597	139.820
<b>Passiver i alt</b>		<b>323.479</b>	<b>356.562</b>



## 9. Pengestrømsopgørelse 2011

**Tabel 5: Pengestrømsopgørelse**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab <b>2011</b>
<b>Driftsresultat, omkostningsbaseret</b>	<b>3.090</b>
<b>Likviditetsregulering til driftsresultat</b>	
Pensionsudbetaling	-96
Afskrivninger	-244
Afdrag leasing	-312
Regulering af pensionsforpligtelser	8.013
Diverse egenkapitalposter	-7.161
<b>Likviditetsregulering til driftsresultat i alt</b>	<b>3.290</b>
<b>Likviditetsreguleringer fra investeringer</b>	
Anlæg under opførelse Rejsekort	0
Køb af anlægsaktiver	-354
Salg af anlægsaktiver	0
<b>Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt</b>	<b>-354</b>
<b>Likviditetsvirkning af drift og investeringer</b>	<b>2.936</b>
<b>Øvrige likviditetsforskydninger</b>	
Stigning i kortfristet tilgodehavende i øvrigt	-13.989
Stigning af langfristede tilgodehavender	-199
Stigning i langfristet pensionsforpligtelse	3.701
Fald i kortfristede gældsforpligtelser	-18.223
Fald i kortfristet lån i pengeinstitutter	0
Fald af Varebeholdninger	5
Fald i Hensættelse til moms på rutebilstationer	-1.800
<b>Øvrige likviditetsforskydninger i alt</b>	<b>-30.505</b>
<b>Årets samlede likviditetsvirkning</b>	
Likvid beholdning primo regnskabsåret	94.972
Ændring i likviditet jf. ovenfor (likviditetstræk)	-27.569
<b>Likvid beholdning ultimo regnskabsåret</b>	<b>67.403</b>

## 10. Noter til resultatopgørelse og balance

### Note 1: Busdrift (inkl. bus/tog samarbejdet)

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
<b>Udgifter</b>			
Drift af busruter (inkl. godstransport)	1.416.707	1.386.770	1.383.522
Kørsel i naboregioner (netto)*	-19.412		-15.043
Diverse			
<b>Udgifter i alt</b>	<b>1.397.295</b>	<b>1.386.770</b>	<b>1.368.479</b>
<b>Indtægter</b>			
Salg af kort og billetter m.v.	-609.973	-579.486	-609.749
Takstkompensation fra staten	-33.996	-33.500	-33.276
Bus- og togsamarbejdet	-28.655	-24.500	-29.869
Befordring af værnepligtige	-1.962	-2.300	-2.184
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-674.586</b>	<b>-639.786</b>	<b>-675.078</b>
<b>Nettoudgift til byrdefordeling</b>	<b>722.709</b>	<b>746.984</b>	<b>693.401</b>

\*Nettoindtægt ifm. Midttrafiks kørsel i naboregioner og NT og Sydtrafiks kørsel i Region Midtjylland. Da der er en indtægt har Midttrafik kørt mere i naboregionerne end NT og Sydtrafik har kørt i Region Midtjylland. Kørslen vedrører Region Midtjylland, Randers Kommune og Skive Kommune.

### Note 2: Handicapkørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Udgifter til handicapkørsel	52.039	57.192	52.198
Indtægter fra egenbetaling	-8.126	-8.368	-7.995
<b>Nettoudgift til byrdefordeling</b>	<b>43.913</b>	<b>48.824</b>	<b>44.203</b>

### Note 3: KAN-kørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
<b>Udgifter</b>			
Flextrafik for kommuner og region	167.723	174.144	159.119
Kommunestøttet Midttur	1.073	565	532
<b>Nettoudgift til byrdefordeling</b>	<b>168.796</b>	<b>174.709</b>	<b>159.651</b>

**Note 4: Togdrift**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Driftsudgifter	40.978	40.900	40.189
Investeringer	17.931	16.613	10.686
Billetindtægter, fragt mv.	-14.793	-13.300	-14.123
<b>Nettoudgift til byrdefordeling</b>	<b>44.116</b>	<b>44.213</b>	<b>36.752</b>

**Note 5: Trafikselskabet**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
<b>Driftsudgifter</b>			
Terminaler, rutebilstationer og billetteringsudstyr	21.876	17.286	14.769
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>21.876</b>	<b>17.286</b>	<b>14.769</b>
<b>Administration</b>			
Løn	52.618	51.992	51.137
lønsom	2.829	2.984	3.282
Administrationudgifter	6.076	5.649	4.957
IT-udgifter	19.383	18.638	18.861
Information og markedsføring	11.689	13.699	14.004
Lokaler	6.914	7.214	6.552
Personale	2.928	3.961	1.502
Tjenestebiler	729	879	841
Bus & Tog Sekretariatet	1.816	1.816	1.472
X-bus sekretariat	1.059	1.000	1.765
Diverse/trafikanalyser/indtægtsfordeling	4.073	4.885	1.963
Kan kørsel administration	9.780	9.533	9.308
Kan kørsel administration indtægter	-9.780	-9.533	-9.308
Overført resultat 2010		4.442	
Overførte hensættelser til moms		1.800	
Ekstrabudgette ved lukning af Visit Århus		1.000	
<b>Administration i alt</b>	<b>110.114</b>	<b>119.959</b>	<b>106.336</b>
<b>Resultat</b>	<b>131.990</b>	<b>137.245</b>	<b>121.105</b>
Budget Trafikselskabet 2011	<b>137.245</b>		<b>126.763</b>
Resultat Trafikselskabet 2011	<b>131.990</b>		<b>121.105</b>
Til Overførsel	<b>5.255</b>		<b>-5.658</b>

**Note 6: ØVRIGE POSTER**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Renteudgifter	-1.048	0	-2.161
Lønsumsafgift 2009	0	0	3.377
<b>Resultat</b>	<b>-1.048</b>	<b>0</b>	<b>1.216</b>

**Note 7: Letbanen**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Udgifter 2011	42.800	45.606	24.036
<b>Resultat</b>	<b>42.800</b>	<b>45.606</b>	<b>24.036</b>
Budget Letbanen 2011	45.606		
Resultat Letbanen 2011	42.800		
Til Overførsel	-2.806		

**Note 7a: Letbane sekteriatet**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Udgifter 2011	2.546	2.546	2.442
<b>Resultat</b>	<b>2.546</b>	<b>2.546</b>	<b>2.442</b>

**Note 8: Rejsekortet**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Udgifter 2011	381	2.271	338
<b>Resultat</b>	<b>381</b>	<b>2.271</b>	<b>338</b>
Budget Rejsekortet 2011	2.271		
Resultat Rejsekortet 2011	381		
Til Overførsel	-1.890		

**Note 9: Eksterne projekter**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
Udgifter 2011	7.947	8.093	127
<b>Resultat</b>	<b>7.947</b>	<b>8.093</b>	<b>127</b>
Budget Eksterne projekter 2011	8.093		
Resultat Eksterne projekter 2011	7.947		
Til Overførsel	-146		

**Note 10: Byrdefordeling i hovedtal**

1.000 kr.	Resultat til Byrdefordeling 2011								
	Bus	Handicap	Kan-kørsel	Kan-kørsel adm	Tog	Billetkontrol	Letban e sek.	Rente indtægter	I alt
Favrskov	13.736	770	149	36			102	-7	14.786
Hedensted	7.083	1.144	24	9			0	-4	8.256
Herning	31.320	1.462	0	0			0	-33	32.748
Holstebro	23.227	831	413	180			0	-20	24.632
Horsens	25.336	1.668	9.672	381			0	-33	37.024
Ikast-Brande	14.586	638	40	19			0	-9	15.274
Lemvig	8.957	519	258	19			0	-5	9.748
Nordjurs	14.030	579	329	131			102	-8	15.162
Odder	5.644	549	0	0			102	-3	6.292
Randers	53.265	1.778	11.375	492			102	-61	66.951
Ringkøbing-Skjern	19.918	1.226	0	0			0	-13	21.131
Samsø	4.196	165	254	63			0	-4	4.674
Silkeborg	29.828	1.723	2.137	285			102	-46	34.030
Skanderborg	15.354	718	0	0			102	-12	16.162
Skive	18.517	722	10.692	546			0	-22	30.455
Struer	7.208	424	21	9			0	-7	7.653
Syddjurs	15.378	601	0	0			102	-12	16.069
Viborg	21.122	1.469	1.436	282			0	-30	24.279
Aarhus	201.898	26.927	2.534	282		-4.107	1.374	-297	228.611
Regionen	192.106	0	96.691	4.802	44.116		458	-423	337.749
Sydtrafik			32.715	2.245			0	0	34.960
Andre			57	1			0	0	58
Overførsel Regnskab 2010									
<b>I alt</b>	<b>722.709</b>	<b>43.913</b>	<b>168.797</b>	<b>9.780</b>	<b>44.116</b>	<b>-4.107</b>	<b>2.546</b>	<b>-1.048</b>	<b>986.704</b>

**Note 10: Byrdefordeling i hovedtal**

1.000 kr.	Budget til Byrdefordeling 2011							I alt byrdefor	
	Trafikselskabet	Letbanen	Rejsekortet	Puljer	Overskud 2010	Ekstra Budget Aarhus	Overførsel moms 2010		I alt Budget
Favrskov	999	0	0	0				999	15.785
Hedensted	1.035	0	0	0				1.035	9.291
Herning	3.537	0	0	0				3.537	36.285
Holstebro	2.323	0	0	0				2.323	26.955
Horsens	4.297	0	568	0				4.865	41.889
Ikast-Brande	869	0	0	0				869	16.143
Lemvig	677	0	0	0				677	10.425
Nordjurs	766	0	0	0				766	15.928
Odder	460	0	0	0				460	6.752
Randers	6.504	0	0	0				6.504	73.455
Ringkøbing-Skjern	1.767	0	0	0				1.767	22.898
Samsø	403	0	0	0				403	5.077
Silkeborg	5.069	0	0	0				5.069	39.099
Skanderborg	1.460	0	0	0				1.460	17.622
Skive	2.480	0	0	0				2.480	32.935
Struer	668	0	0	0				668	8.321
Syddjurs	1.311	0	0	0				1.311	17.380
Viborg	3.324	0	0	0				3.324	27.603
Aarhus	44.271	15.000	0	4.521		1.000		64.792	293.402
Regionen	47.783	3.085	1.703	0				52.571	390.320
Sydtrafik	0	0	0	0				0	34.960
Andre		27.521	0	3.573				31.094	31.152
Overførsel Regnskab 2010					4.442		1.800	6.242	6.242
<b>I alt</b>	<b>130.003</b>	<b>45.606</b>	<b>2.271</b>	<b>8.094</b>	<b>4.442</b>	<b>1.000</b>	<b>1.800</b>	<b>193.216</b>	<b>1.179.921</b>

Ovenstående er den samlede byrdefordeling for Midttrafik på alle forretningsområder fordelt ud på de enkelte bestillere

**Note 11: Materielle anlægsaktiver**

1.000 kr. i løbende priser	Om- bygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar inkl. it-udstyr	Rejsekort under opførsel	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	1.402	2.246	1.349	2.304	7.301
Tilgang	354	0	0	0	354
Afgang	0	-976	0		-976
<b>Kostpris pr. 31. december 2011</b>	<b>1.756</b>	<b>1.270</b>	<b>1.349</b>	<b>2.304</b>	<b>6.679</b>
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2011	-336	-1.851	-1.070	0	-3.257
Årets afskrivninger	-158	-326	-249	0	-733
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	976	0	0	976
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2011</b>	<b>-494</b>	<b>-1.201</b>	<b>-1.319</b>	<b>0</b>	<b>-3.014</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2011</b>	<b>1.262</b>	<b>69</b>	<b>30</b>	<b>2.304</b>	<b>3.665</b>

**Note 12: Finansielle anlægsaktiver**

1.000 kr. i løbende priser	Andel i Århus rute- bilstation	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til Rejse- kort A/S	Rejse- kort A/S	Aktier i Rejseplan A/S	Ansvarlig lån til Rejse- plan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	707	1.370	4.608	976	978	0	8.639
Tilgang	0	1.383	128	-976	0	0	535
<b>Kostpris pr. 31. december 2011</b>	<b>707</b>	<b>2.753</b>	<b>4.736</b>	<b>0</b>	<b>978</b>	<b>0</b>	<b>9.174</b>
Nedskrivninger pr. 1. januar 2011	0	0	0	0	0	0	0
Årets reguleringer og afdrag	-116	-110	0	0	-110	0	-336
<b>Nedskrivninger 31. december 2011</b>	<b>-116</b>	<b>-110</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-110</b>	<b>0</b>	<b>-336</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2011</b>	<b>591</b>	<b>2.643</b>	<b>4.736</b>	<b>0</b>	<b>868</b>	<b>0</b>	<b>8.838</b>

Værdien af Midttrafiks aktiebeholdning i Rejsekort A/S er indregnet på baggrund af årsregnskabet for 2010. Værdien af aktiebeholdningen i Rejseplanen A/S og Århus rutebilstation er indregnet på baggrund af årsregnskabet 2011.

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver 8.838 tkr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner, der i bogføringen og årsregnskabet for 2011 er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

**Midtjyske jernbaner**

Midttrafik ejer 39.389 tkr. af Midtjyske Jernbaners samlede aktiekapital og disponerer over 87,66 % af stemmeretten på selskabets generalforsamling.

**Note 13: Varebeholdninger**

1.000 kr. i løbende priser

	Klippekort i alt
Lager Primo pr. 1. januar 2011	867
Tilgang	56
Afgang	-61
<b>Lager Ultimo pr. 31. december 2011</b>	<b>862</b>

**Note 14: Pension til tjenestemænd**

1.000 kr. i løbende priser	Saldo	Hensættelse	Regnskab 2010	Indbetalt	Regnskab 2010	Regnskab 2010
	2011	2011	Korrektion	2011	Korrektion	
Favrskov	-14	7	32	-54	-54	54
Hedensted	0	4	17	-21	-21	21
Herning	200	35	165		-250	250
Holstebro	129	21	107		-146	146
Horsens	197	35	162		-238	238
Ikast-Brande	48	9	39		-58	58
Lemvig	33	5	28		-31	31
Norddjurs	50	9	41		-46	46
Odder	19	3	16		-19	19
Randers	375	65	310		-448	448
Ringkøbing-Skjern	78	14	64		-86	86
Samsø	26	4	22		-31	31
Silkeborg	-57	49	235	-341	-341	341
Skanderborg	-8	13	59	-79	-79	79
Skive	125	23	102		-152	152
Struer	38	8	30		-43	43
Syddjurs	-12	12	58	-82	-82	82
Viborg	174	31	143		-201	201
Aarhus	1.718	316	1.403		-6.274	6.274
Regionen	-561	450	2.113	-3.124	-3.124	3.124
<b>I alt</b>	<b>2.560</b>	<b>1.115</b>	<b>5.146</b>	<b>-3.701</b>	<b>-11.724</b>	<b>11.724</b>

Hensættelse til tjenestemandspension blev i regnskab 2010 indregnet som et langfristet tilgodehavende for årene 2009-2010. I regnskab 2011 bliver denne hensættelse tilbageført, og Midttrafik hensætter i stedet 20,3 % af tilgangen startende fra regnskabsår 2007.

Enkelte bestillere har i regnskab 2011 indbetalt hensættelsen, og de vil i regnskab 2012, få disse beløb tilbagebetalt hvis ønskes.

Midttrafik fortsætter med årligt at få fortaget en aktuarberegning, og forskellen på denne og Indenrigs og Sundhedsministeriets sats på 20,3 % vil blive hensat på Midttrafiks egenkapital.

**Note 15: Periodeafgrænsningsposter**

1.000 kr. i løbende priser	Investringstilskud Midtjyske jernbaner i alt
Kostpris pr. 1. januar 2011	157.900
Afdrag pr. 1. januar 2011	-10.154
Årets afdrag	-10.154
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2011</b>	<b>-20.308</b>

**Regnskabsmæssig værdi 31. december 2011** **137.592**

Midttrafik har ydet et tilskud på 157.900 tkr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner, hvoraf 49.000 tkr. er ydet i 2009. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån som Region Midtjylland har optaget.

I 2011 har Midttrafik afholdt afdrag på gældsbrief til Region Midtjylland på 10.154 tkr. Gældsbriefet til Region Midtjylland angår et anlægstilskud til sporombygningen på Odderbanen.

Region Midtjylland har optaget lån til finansiering af sporombygningen og Regionen har i 2011 ydet et tilskud til Midttrafik, svarende afdrag på gældsbriefet.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten Langfristet gæld til Region Midtjylland.

**Note 16: Egenkapital**

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Regnskab 2010
Egenkapital jf. regnskab for 2010	20.456	8.371
Reguleringer af balanceposter mv. netto	-8.135	13.765
Resultat 2011 if. omkostningsbaseret resultatopgørelse	3.090	-1.680
<b>Egenkapital pr. 31. december 2011</b>	<b>15.411</b>	<b>20.456</b>



## 11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

**Tabel 6: Drifts- og rådighedsbeløb**

1.000 kr. i løbende priser

	Oprindeligt budget 2011	Budget- korrektioner		Korrigeret budget 2011	Regnskab 2011	Til overførelse
<b>Busdrift,</b>						
<b>Mindreudgift på 24.275 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	770.672	-23.688	(1)	746.984	722.709	0
<b>Handicapkørsel,</b>						
<b>Mindreudgift på 4.911 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	50.685	-1.861	(2)	48.824	43.913	0
<b>KAN-kørsel,</b>						
<b>Mindreudgift på 5.912 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	184.192	-9.483	(2)	174.709	168.796	0
<b>KAN-kørsel,</b>						
<b>Mindreudgift på 247 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	9.477	56	(2)	9.533	9.780	0
<b>Togdrift,</b>						
<b>Mindreudgifter på 96 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	44.213	0		44.213	44.116	0
<b>Billetkontrollen</b>						
<b>Merudgifter på 983 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	0	-5.090	(3)	-5.090	-4.107	0
<b>Trafikselskabet</b>						
<b>Mindreudgifter på 5.254 tkr.</b>						
Overføres	120.610	16.635	(2),(3)	137.245	131.990	5.255
<b>Renteindtægter</b>						
<b>Mindreudgifter på 1.048 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	0	0		0	-1.048	0
<b>Letbanen Sekteriatet</b>						
<b>Mindreudgifter på 0 tkr.</b>						
Resultat byrdefordeling	2.546	0		2.546	2546	0
<b>Letbanen,</b>						
<b>Mindreudgifter på 2.806 tkr.</b>						
Overføres	29.581	16.025	(4)	45.606	42.800	2.806
<b>Rejsekort,</b>						
<b>Mindreudgifter på 1.890 tkr.</b>						
Overføres	2.271	0		2.271	381	1.890
<b>Eksterne projekter</b>						
<b>Mindreudgifter på 373 tkr.</b>						
Overføres	0	8.093	(5)	8.093	7.947	146
<b>Total</b>	<b>1.214.247</b>	<b>687</b>		<b>1.214.934</b>	<b>1.169.823</b>	<b>10.097</b>

(1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 8. april 2011

(2) Besluttet på bestyrelsesmødet den 27. januar 2011 (Trafikselskabet indeholder lønsumsafgift og regulering af Aarhus Kommune)

(3) Udskeelse af billetkontrollen samt indarbejdelse af overførelse fra 2010 og budget vedr. Aarhus Kommune jf. note 10.

(4) Budgettet justeres løbende på baggrund af aftaler mellem Regionen, Bane Danmark og Aarhus Kommune i letbanens styregruppe.

(5) Budgettet var ikke med i det oprindelige budget for 2011.

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

## 12. Personaleoversigt

**Tabel 7: Personaleoversigt**

Årsværk	2011 Årsværk	2010 Årsværk
Direktion	2,00	2,00
Områdeledelse	2,00	
HR	3,00	3,27
IT	2,00	1,00
Kundeservice, Intern Service, Rutebilstationer	18,13	16,57
Markedsføring, Kommunikation, Kvalitet, Udvikling	7,62	7,92
Trafikkontrol, Billetkontrol, Drift	41,89	42,39
Køreplanlægning, Udbud og Kontrakter	20,86	24,85
Handicapkørsel	19,34	22,10
KAN-kørsel	12,66	12,70
Økonomi, Afregning og Takster	11,00	9,08
Letbanesekretariat	2,00	2,00
Rejsekort	1,00	1,00
<b>I alt</b>	<b>143,50</b>	<b>144,88</b>

Fra 2010 til 2011 er sket et fald på 1,38 fuldtidsstillinger.

### 13. Uddrag af internt regnskab for 2011 for Busselskabet Aarhus Sporveje

#### Resultatopgørelse omkostningsbaseret

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2011	Budget 2011	Regnskab 2010
<b>Indtægter</b>			
Indtægter, busdrift	493.189	468.265	473.792
Indtægter, øvrige	8.457	7.697	8.703
<b>Indtægter i alt</b>	<b>501.646</b>	<b>475.962</b>	<b>482.495</b>
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	236.393	238.848	242.217
Vognomkostninger	85.031	80.173	75.757
Variable produktionsomkostninger i alt	321.424	319.021	317.974
<b>Dækningsbidrag</b>	<b>180.222</b>	<b>156.941</b>	<b>164.522</b>
Faste omkostninger			
Kontante kapacitetsomkostninger	48.914	47.813	55.117
Administrationsomkostninger (øvrige faste)	58.006	55.877	40.910
Faste omkostninger i alt	106.920	103.690	96.026
<b>Resultat før renter og afskrivninger</b>	<b>73.302</b>	<b>53.251</b>	<b>68.495</b>
Renter	1.185	4.435	5.705
Afskrivninger	35.997	34.862	35.352
Omvendt momsforpligtigelse (cross border)	6.447	6.403	6.391
Lønsum af årets resultat	914	0	648
<b>Årets resultat</b>	<b>28.759</b>	<b>7.551</b>	<b>20.399</b>

**Balance pr. 31. december 2011**

1.000 kr. i løbende priser	<b>Primo året</b>	<b>Årets Bevægelser</b>	<b>Ultimo året</b>
<b>Aktiver</b>			
<b>Anlægsaktiver</b>	<b>235.181</b>	<b>-18.672</b>	<b>216.509</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Varelager i alt	10.307	1.515	11.822
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	1.240	16.259	17.499
Tilgodehavender, vekselpenge	391	-37	354
Tilgodehavender, depositum	80	-35	45
Tilgodehavender, moms og afgifter	2.542	-2.499	43
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	1.257	148	1.405
Tilgodehavender i alt	5.510	13.836	19.346
Formuekonto		55.857	55.857
Likvide beholdning	71.710	-36.209	35.501
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>87.526</b>	<b>34.999</b>	<b>122.525</b>
<b>Aktiver i alt</b>	<b>322.707</b>	<b>16.327</b>	<b>339.034</b>
<b>Passiver</b>			
<b>Egenkapital og lign.</b>			
Egenkapital			
Egenkapital primo	22.245	20.399	42.644
Periodens resultat	20.399	8.361	28.760
Egenkapital ultimo i alt	42.644	28.760	71.404
Aktiver fra Århus Kommune			
Anlæg overtaget fra Å.K.	41.459	-18.613	22.846
Aktiver fra Århus Kommune i alt	41.459	-18.613	22.846
<b>Egenkapital og lign.</b>	<b>84.103</b>	<b>10.147</b>	<b>94.250</b>
Langfristet gæld	129.355	18.938	148.293
Kortfristet gæld			
Gæld til kreditorer	39.689	-19.570	20.119
Mellemregning med Lønhuset	17.672	4.730	22.402
Timebanker, feriepenge mv.	51.889	2.080	53.969
Kortfristet gæld	109.250	-12.759	96.491
<b>Passiver i alt</b>	<b>322.707</b>	<b>16.327</b>	<b>339.034</b>

*Aarhus, 25. maj 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 1. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



**KPMG**  
**Statsautoriseret Revisionspartnerselskab**  
**AUDIT**  
Bruun's Galleri  
Værkmestergade 25  
Postboks 330  
8100 Aarhus C

Telefon 73 23 30 00  
Telefax 72 29 30 30  
www.kpmg.dk

## **Midttrafik**

# Revisionsberetning nr. 9 af 1. juni 2012 vedrørende risikovurdering, revisionsstrategi og -plan, revision i årets løb samt afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2011

007381 11007 / 1419900\_1

## Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2011	124
1.1	Indledning	124
1.2	Revisionspåtegning på årsregnskabet	124
1.3	Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning	125
1.4	Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen	125
2	Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan	125
2.1	Risikovurdering	125
2.2	Revisionsstrategi og -plan	126
3	Kommentarer vedrørende årsregnskabet for Midttrafik	126
3.1	Byrdefordeling	127
3.2	Sammenholdelse af regnskab med bevillinger	127
3.3	Periodisering af indtægter og udgifter	128
3.4	Kortfristede tilgodehavender	128
3.5	Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner	128
3.6	Likvide aktiver	129
3.7	Hensatte forpligtelser, pension	129
3.8	Kortfristet gæld i øvrigt	130
3.9	It-anvendelse	130
4	Ledelsesberetningen	131
5	Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller	131
5.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik	131
6	Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje	133
7	Forvaltningsrevision m.v.	133
8	Øvrige forhold	134
8.1	Direktionens regnskabserklæring	134
8.2	Ikke-korrigerede forhold	134
8.3	Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet	134
8.4	Overholdelse af lovgivningen	135
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	135
8.6	Forsikringer	135
8.7	Lovpligtige oplysninger	136

# 1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2011

## 1.1 Indledning

I henhold til Revisionsregulativ for Midtrafik afgives hermed beretning om udført revision vedrørende årsregnskabet for 2011.

Årsregnskabet for Midtrafik er aflagt af direktionen og forelagt bestyrelsen til godkendelse.

Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for, hvilke revisionsarbejder der er udført, og om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger over for bestyrelsen, som tilsynsmyndigheden skal informeres om, jf. afsnit 1.3. Herudover anføres supplerende oplysninger eller kommentarer, som revisor finder anledning til at meddele bestyrelsen, jf. afsnit 1.4.

## 1.2 Revisionspåtegning på årsregnskabet

Revisionens mål og omfang samt ansvaret for regnskabsaflæggelsen er omtalt i vores revisionsprotokollat af 18. februar 2008.

Revisionen af årsregnskabet for 2011 er udført i overensstemmelse hermed samt i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge revisorlovgivningen.

Vores konklusion på den udførte revision meddeles dels ved revisionspåtegning på årsregnskabet for 2011 og dels ved afgivelse af revisionsberetning.

Revisionen af årsregnskabet og gennemlæsningen af ledelsesberetningen har ikke givet anledning til bemærkninger af en sådan væsentlighed eller karakter, at det vil komme til udtryk i vores påtegning på årsregnskabet samt udtalelse om ledelsesberetningen.

Vi har forsynet Midtrafiks årsregnskab for 2011 med revisionspåtegning uden forbehold. I lighed med tidligere år har vi ikke revideret budgettal i årsregnskabet. Som følge heraf har vi indarbejdet en supplerende oplysning, som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer, i revisionspåtegningen, hvori vi anfører, at budgettal i regnskabet ikke har været underlagt revision. Der er i øvrigt ikke givet supplerende oplysninger i revisionspåtegningen.

I henhold til reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner" så skal vores revision udføres i overensstemmelse med principperne for god offentlig revisionsskik. Dette medfører, at vi skal foretage forvaltningsrevision, hvor der foretages en vurdering af Midtrafiks sparsommelighed, produktivitet og effektivitet. Vores gennemgang af den foretagne forvaltningsrevision har ikke givet anledning til bemærkninger.

Der er i 2011 indgået ny aftale om udformning af revisionserklæringer mellem Rigsrevisionen og Foreningen for Statsautoriseret Revisorer. Aftalen medfører blandt andet, at der kun medtages en udtalelse om forvaltningsrevision, såfremt vi har bemærkninger hertil. For 2011 er forvaltningsrevision således ikke beskrevet i vores erklæring, da vi ingen bemærkninger har hertil.



### 1.3 Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning

I henhold til § 7 i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 30 af 20. januar 2012 om kommunernes budget og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

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

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

Nærværende beretning indeholder ingen revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skal besvare over for tilsynsmyndigheden.

### 1.4 Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen

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

Nærværende beretning indeholder ingen nye supplerende oplysninger, som bestyrelsen hermed orienteres om.

## 2 Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan

### 2.1 Risikovurdering

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

Vores revision baseres på en vurdering af væsentlighed og risiko. Revisionens formål er således ikke at afdække enkeltstående uvæsentlige fejl.

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for besvigelser og fejl ved revisionen af årsregnskabet. Revisionen tilrettelægges derfor bl.a. med henblik på at afdække væsentlige fejl som følge af besvigelser. Forekommer der besvigelser, er

der forøget risiko for, at årsregnskabet indeholder væsentlig fejlinformation, idet besvigelser sædvanligvis tilsløres eller holdes skjult.

Som forberedelse til revisionen af årsregnskabet for 2011 har vi med direktionen og de økonomiansvarlige drøftet risici forbundet med regnskabsaflæggelsen og de af Midttrafik, herunder Busselskabet Aarhus Sporveje, iværksatte tiltag til styring heraf, herunder med henblik på at forebygge, opdage og korrigere fejl.

## 2.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2011 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet.

### *Revisionsstrategi*

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

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

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

### *Revisionsplan*

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

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

## 3 Kommentarer vedrørende årsregnskabet for Midttrafik

Indledningsvis skal vi henvise til Midttrafiks regnskabsbemærkninger vedrørende årsregnskabet for 2011.

Nedenfor har vi anført vores kommentarer til revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje henvises til afsnit 6.

### 3.1 Byrdefordeling

Byrdefordelingen sker på baggrund af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Der er i alt byrdefordelt nettoudgifter for 1.179.921 tkr. mod 1.080.850 tkr. sidste år og 1.214.934 tkr. i henhold til korrigeret budget for 2011.

Det er besluttet på bestyrelsesmødet den 27. april 2012, at der ikke skal ske byrdefordeling af mer- eller mindreforbrug i forhold til korrigeret budget for trafikelskabet samt udvalgte specifikke områder. I alt er der sket overførsel til 2012 af mindreforbrug på i alt 10.097 tkr. Der henvises til tabel 6 i årsregnskabet for specifikation heraf.

Revisionen har omfattet en gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtalene i note 10. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v. Under gennemgangen har vi stillet spørgsmål til de medarbejdere ved Midttrafik, som har foretaget beregningerne eller leveret grundlaget herfor.

I 2010 valgte Midttrafik at bestillerfordele årets forskydning i hensættelse til tjenstemands-pension. Dette princip er i 2011 tilpasset, således at det alene er 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte, der byrdefordeles. Resterende del af årets regulering af hensættelsen til tjenstemandspension reguleres på egenkapitalen.

Opgørelsen af byrdefordelingen er kompleks, og særligt på beregningen på busdriftsområdet er der stor personafhængighed. Ledelsen er opmærksom herpå og har oplyst, at der fortsat vil være fokus på, at de foreliggende beskrivelser vil blive udbygget med mere operationelle beskrivelser af, hvorledes byrdefordelingen skal beregnes.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen er baseret på Midttrafiks bogføring og årsregnskab. Gennemgangen af byrdefordelingsregnskabet har ikke givet formodning om væsentlige beregningsfejl eller manglende overensstemmelse med de beskrevne fordelingsmetoder.

### 3.2 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

Årsregnskabet regnskabsbemærkninger indeholder ledelsens kommentarer m.v. til regnskabsoversigten, bl.a. vedrørende forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau fremgår af særskilt afsnit i årsregnskabet. Regnskabsoversigten, med tilhørende regnskabsbemærkninger, indeholder ledelsens bevillingsafregning til bestyrelsen for regnskabsåret.

Vi har påset, at der på bestyrelsesmødet den 10. september 2010 blev godkendt bevillingsniveauet for 2011.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 3.3 Periodisering af indtægter og udgifter

Vi har gennemgået selskabets forretningsgange og kontroller vedrørende posteringer i supplementsperioden. Vi har stikprøvevis kontrolleret disse posteringer, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 3.4 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender udgør pr. 31. december 2011 102.559 tkr. mod 88.570 tkr. pr. 31. december 2010.

Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

tkr.	31/12 2011	31/12 2010
Posteringer i supplementsperiode, netto	0	10.665
"Restance"-konto	37.303	27.681
Bestillerbidrag, handicapkørsel	19.843	24.495
Buscheck, institutioner	8.191	12.061
Egenbetaling vedrørende handicapkørsel	414	159
Letbanen	5.413	0
Øvrige kortfristede tilgodehavender	31.395	13.509
	<u>102.559</u>	<u>88.570</u>

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

Den væsentligste årsag til stigningen i de kortfristede tilgodehavender er stigningen i øvrige kortfristede tilgodehavender. Stigningen skyldes bl.a. et tilgodehavende ved Aarhus Kommune vedrørende ændringen i køreplanen i 2011 for Aarhus Sporveje på ca. 5,4 mio. kr.

"Restance"-kontoen består primært af tilgodehavende hos Trafikstyrelsen for HyperCard tilskud på ca. 21 mio. kr., et tilgodehavende ved Arriva på ca. 5 mio. kr. og et tilgodehavende hos Aarhus Kommune på ca. 5 mio. kr. Derudover er der en række mindre tilgodehavender.

Vi har gennemgået aldersfordelt liste pr. 31. december 2011 samt påset, at der pr. 1. maj 2012 ikke er væsentlige overforfaldende debitorer, der ikke har betalt.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 3.5 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midttrafik ydede i 2008 og 2009 tilskud på i alt 157,9 mio. kr. til spormodernisering af "Midtjyske Jernbaner". Midttrafik finansierede tilskuddene via lån hos Region Midtjylland. Lånet bliver forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten langfristet gæld til Region Midtjylland. Periodeafgrænsningsposter under aktiver og langfristet gæld udgør pr. 31. december 2011 137.592 tkr. mod 147.746 tkr. pr. 31. december 2010. Reduktionen kan henføres til afdrag.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### **3.6 Likvide aktiver**

Likvide aktiver udgør pr. 31. december 2010 67.403 tkr. mod 94.972 tkr. pr. 31. december 2010.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti pr. 31. december 2011, og at der er foretaget periodisering af renter. Vi har endvidere påset, at der i 2011 ikke har været problemer med overholdelse af kassekreditreglen.

Samlet set er likviditeten således forbedret med 156.188 tkr. De væsentligste årsager til denne udvikling er bl.a. forøgede indtægter samt forøget acontobetalt bestillerbidrag.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### **3.7 Hensatte forpligtelser, pension**

Midtrafik har i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2011 bedt Sampension om, ud fra en aktuarmæssig beregning, at opgøre pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2011. Sampension har opgjort tjenstemandsforpligtelsen pr. 31. december 2011 til 47.984 tkr., svarende til en stigning på 2.451 tkr. i forhold til indregningen i årsregnskabet for 2010.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi gennemgået Sampensions notat om beregning og forudsætninger for beregning af Midtrafiks pensionsforpligtelse til tjenstemænd pr. 31. december 2011.

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

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

### 3.8 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør pr. 31. december 2011 121.597 tkr. mod 139.820 tkr. pr. 31. december 2010.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

tkr.	31/12 2011	31/12 2010
Kreditorer	53.642	75.083
Posterings i supplementsperiode, netto	24.354	0
Bestillerbidrag	29.006	62.423
Øvrig kortfristet gæld	14.595	2.314
	121.597	139.820

Reduktionen af kortfristet gæld kan primært henføres til et fald i kreditorer og bestillerbidrag.

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

Vi har fået forevist afstemninger og specifikationer af saldi pr. 31. december 2011.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 3.9 It-anvendelse

Driften af de væsentlige it-systemer hos Midttrafik er outsourcet til Front-data og Flex Danmark (tidligere Bektra).

Vi har modtaget revisionserklæring for it-systemerne driftet hos Front-data. Revisionserklæringen er generel og ikke specifik for Midttrafik. Revisionserklæringen vedrørende Front-data har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik. Det fremgår ikke af erklæringen, om der foretages test af beredskabsplan og periodisk test af sikkerhedskopier. Midttrafiks ledelse har fået oplyst af Front-data, at der foreligger en specifik beredskabsplan, hvor Front-data foretager genindlæsningstest af de væsentligste forretningssystemer. Midttrafiks ledelse har oplyst, at de finder dette tiltrækkeligt.

Ved vores revision af adgangskontrol og rettigheder har vi i lighed med tidligere år konstateret, at administratorrettigheder i Prisme er tildelt to medarbejdere i økonomiafdelingen. Vi har noteret, at ledelsen har vurderet, at det er nødvendigt at tildele administratoradgang til den ene medarbejder, der både varetager opgaver inden for økonomi og it. Vi anbefaler derfor, at administratorrettigheder i Prisme ikke permanent tildeles andre end denne nøglemedarbejder, herunder at midlertidig administratoradgang fjernes, når den ikke længere er relevant. Vi har fået oplyst, at der ud over nøglemedarbejderen fra 2012 alene vil blive tildelt administratorrettigheder til personer, der ikke er tilknyttet økonomiafdelingen.

Vedrørende systemer outsourcet til Flex Danmark anbefaler vi forsat, at selskabet indhenter en revisionserklæring. Vi skal bemærke, at det påhviler ledelsen at sikre, at system-, data- og driftssikkerhed i forbindelse med outsourcing af it-systemer er betryggende.

## 4 Ledelsesberetningen

I tilknytning til revisionen af årsregnskabet har vi gennemlæst ledelsesberetningen og

- sammenholdt oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- sammenholdt oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision
- ud fra vores viden om regelgrundlaget taget stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi har ikke foretaget nye, særskilte arbejdshandlinger i forbindelse med vores udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

## 5 Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller

Ved revisionen har vi fokuseret på overordnede forretningsgange, arbejdsrutiner m.v. for udvalgte områder.

Formålet er at påse, hvorvidt der forefindes korrekte, valide og rettidige regnskabsregistreringer som grundlag for regnskabsaflæggelsen.

I det følgende har vi omtalt omfanget af den for indeværende udførte revision med fokus på forhold, som vi vurderer bør komme til bestyrelsens kendskab.

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

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller indenfor følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- Kvartalsvis økonomisk rapportering
- Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgingsprocedurer
- Løn- og personaleområdet
- Betalingsområdet
- Finansiell status
- Indtægter
- Afregning med vognmænd

- Afregning vedrørende handicapkørsel.

Gennemgangen har givet anledning til følgende kommentarer:

### 5.1.1 Kasse- og regnskabsfunktioner

Den udførte revision har primært omfattet følgende væsentlige processer:

- Likvide aktiver, afstemning
- Øvrige statuskonti, afstemning og opfølgingsprocedurer, herunder ledelsestilsyn.

I forbindelse med revisionen har vi gennemgået kasse- og regnskabsregulativet og påset, om de interne retningslinjer heri er opfyldt. Ved revisionsbesøget i december 2011 blev det konstateret, at der ikke var foretaget efteranvisning af bilag for alle områder i 2011. Midttrafik har efterfølgende foretaget en opfølgning på den manglende efteranvisning.

### 5.1.2 Indtægter

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt fakturering for 2011.

Midttrafik har i efteråret 2011 udarbejdet procedurebeskrivelse vedrørende indregning af indtægter. Dette har medvirket til en forbedring af procedurerne omkring indregningen af indtægter. Midttrafik har pr. 31. december 2011 foretaget gennemgang og afstemning af alle indtægtskonti og -grupper. Midttrafik har ikke løbende i 2011 foretaget denne dokumentation af kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter.

Ledelsen har oplyst, at der i 2012 løbende vil blive udarbejdet dokumentation for gennemførelse af kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter.

### 5.1.3 Afregninger med vognmænd

En betydelig del af Midttrafiks aktivitet består af kontraktindgåelse med vognmænd og løbende afregning heraf, herunder modregning af billetindtægter.

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af korrekt registrering af vognmandsafregning vedrørende kørsel i 2011. Det er fortsat vores opfattelse, at området overordnet set er velfungerende. Det er fortsat vores opfattelse, at grundlaget for opfølgning på indberetning fra vognmændene med fordel kan forbedres.

Ledelsen har oplyst, at der i 2012 løbende vil blive foretaget stikprøvevis kontrol af vognmændenes indberetninger. Den stikprøvevis kontrol vil indebære en sammenligning af indberetningen med udtræk Midttrafik selv kan foretage via billetteringsudstyret.



## 6 Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje

Som led i revisionen af Midtrafiks årsregnskab for 2011 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for 2011 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Revisionen har bl.a. omfattet følgende områder:

- Procesbeskrivelser og funktionsadskillelse
- Indtægtsområdet
- Løn- og personaleområdet
- Anlægsaktiver
- Finansiell status
- Betalingsområdet
- Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende 3. udbud og restproduktion
- It-forhold.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Som anført i vores beretning nr. 8 af 17. juni 2011 har bl.a. Busselskabet Aarhus Sporvejes økonomichef og controller superbrugerrettigheder i Navision. Dette er ud fra en kontrolmæssig synsvinkel ikke hensigtsmæssigt. Forholdet er fortsat gældende, men vi er bekendt med, at Busselskabet er i gang med at vurdere mulighed for at indarbejde mere restriktive adgangsrrettigheder. Vores supplerende oplysning er således fortsat gældende.

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

## 7 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

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

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

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

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

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

- Anvendelse af indkøbsaftaler og indhentning af tilbud ved større indkøb
- Overholdelse af modtagne bevillinger, jf. afsnit 3.2.

Som anført i afsnit 1.2 er vi ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2011 på de områder vi har undersøgt ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

## 8 Øvrige forhold

### 8.1 Direktionens regnskaberklæring

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen har vi indhentet en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet og ledelsesberetningen.

Den skriftlige erklæring omfatter årsregnskabet indhold, herunder den økonomiske forvaltning, aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, besvigelser, begivenheder efter balancedagen og andre områder, hvor det er vanskeligt at opnå et revisionsbevis. Endvidere dækker ledelsens regnskaberklæring de forhold, som ledelsesberetningen omhandler.

Den modtagne regnskaberklæring har ikke givet anledning til bemærkninger.

### 8.2 Ikke-korrigerede forhold

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

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

### 8.3 Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet

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

Vi har i 2011 med direktionen drøftet risikoovervågning og overordnede kontroller og risikoen for besvigelser, herunder områder hvor risikoen for besvigelser skønnes størst.

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

Direktionen har over for os bekræftet:

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

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

## 8.4 Overholdelse af lovgivningen

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

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

## 8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midtrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen.

Direktionen i Midtrafik har oplyst, at der efter deres opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2011, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

## 8.6 Forsikringer

Direktionen har på vores forespørgsel bekræftet, at de tegnede forsikringer opfylder de af bestyrelsen trufne afgørelser.

Vi har påset, at der foreligger en forsikringsoversigt med alle Midtrafiks forsikringer.

Vi er bekendt med, at der er udarbejdet forslag til forsikringspolitik, som endnu ikke er forelagt for bestyrelsen.

## 8.7 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven skal vi oplyse,

at vi opfylder lovgivningens krav til revisors uafhængighed, og

at vi under revisionen har modtaget alle de oplysninger, vi har anmodet om.

Aarhus, den 1. juni 2012

**KPMG**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen  
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl  
statsaut. revisor

Revisionsberetning nr. 9 omfattende side 123-136 er fremlagt på mødet den 1. juni 2012.

I bestyrelsen:

---

Arne Lægaard  
formand

---

Mads Nikolajsen

---

Bjarne Schmidt Nielsen

---

Anders Bøge

---

Finn Stengel Petersen

---

Frank Borch-Olsen

---

Hans Bang-Hansen

---

Rabih Azad-Ahmad

---

Torben Nørregaard

*Aarhus, 25. maj 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 1. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
15. maj 2012	1-34-70-2-08	Kristiana Stoyanova	krs@midttrafik.dk	87 40 82 65

## Mulighedsanalyse af biogasbusser i Holstebro

Vestforsyning, Holstebro Kommune og Midttrafik har gennemført en analyse af mulighederne for at køre på biogas når bybuskørslen genudbydes i 2014. Holstebro Kommune ønsker at være selvforsynende ikke kun med el- og varme, men også med brændstoffer til transport. Fossile brændsler forventes, at blive endnu dyrere i de kommende år, og satsning på alternativer kan være et strategisk klogt initiativ.

Der produceres biogas i stor skala i Holstebro, hvor det lokale selskab Maabjerg BioEnergy producerer ca. 19 mio. m<sup>3</sup> biogas om året. Selskabet skal være i stand til at opgradere brændstoffet til naturgaskvalitet allerede i 2013, og det er netop opgraderet biogas der kan anvendes i gasbusser og gasbiller.

De væsentlige konklusioner af analysen er fremhævet i dette notat, som har til formål at videreformidle den viden der blev opsamlet i forløbet, til andre bestillere, der overvejer anvendelse af biogas i rutekørslen.

### Infrastruktur

Blandt de væsentligste udfordringer ved at køre på andre brændstoffer end fossil diesel, er behovet for nyt tankningsinfrastruktur, som i de fleste tilfælde medfører en stor investering. Netop på grund af de større opstartsomkostninger er anvendelse af alternative drivmidler mere rentabel de steder, hvor flere busser er garageret det samme sted, som fx i bybussystemer.

I stedet for at lægge nye rør i jorden, bliver det i analysen valgt, at tanke busserne på "biogas-certificeret" naturgas fra naturgasnettet. Dvs. at busserne tankes fra naturgasnettet, mens Vestforsyning sikrer gennem en certificeringsordning, at den tilsvarende mængde opgraderet biogas sendes til naturgasnettet. På sidste side i notatet er et kort over naturgasnettet i Midtjylland.

Tankanlægget, som skal forsyne busserne med gas, skal etableres i umiddelbar nærhed til bussernes endestation og til naturgasnettet. For at undgå unødvendig tomkørsel, skal anlægget placeres så tæt på ruternes endestation, som muligt. I analysen er det blevet valgt, at anvende den så kaldte "slow-fill" tankning, som tager op til 12 timer til en fuld optankning. Dette medfører, at busserne skal forblive på tankstationen om natten og garageres på stedet.

I Holstebro har det været muligt at anvise en placering på en grund ejet af Vestforsyning. Grunden er tæt på naturgasnettet, og Naturgasselskabet har tilkendegivet, at de omkostningsfrit vil tilkoble det nye tankeanlæg. Grunden er ca. ½ km væk fra den nuværende vognmands garage og dermed er der ikke en væsentlig større afstand end i dag.

Normalt står vognmanden selv for garage- og tankanlæg, og et alternativt set-up udløser flere problemstillinger i forhold til indretning af tankpladsen med chauffør- og vaskefaciliteter, kontor, mv. I den forbindelse er der behov for yderligere afklaring, og evt. forhandling i udbudsprocessen.

### Busser

Gasbusser findes som standardvare fra flere busproducenter, og har kørt i årevis i både Sverige, Tyskland og Norge. Busserne opfylder de samme kapacitet- og indretningskrav som dieselbusser, og er ca. 10-15 % dyrere i indkøb end dieselbusserne. Gasbusser findes kun som laventré- eller lavgulvsmodeller.

Den komprimerede gas, som busserne kører på, fylder mere end diesel, hvilket medfører, at de skal tankes oftere end dieselbusser (hhv. hver anden og hver tredje dag). Busserne er derudover

marginalt mindre driftspålidelige end dieselbusser, og deres vedligeholdelse er op til 50 % dyrere end for dieselbusser.

### **Udbud og kontrakt**

Et udbud med biogas som drivmiddel, medfører større usikkerhed for vognmænd, som er vant til at køre på diesel. Usikkerhed for de bydende vognmænd i forbindelse med et udbud vil automatisk give højere priser. Med henblik på at reducere usikkerheden, er der i analysen lagt op til at udbudet gennemføres efter forhandling. Dette vil muliggøre, at de nødvendige informationer videregives til tilbudsgiveren, samt at der kan forhandles om indretning og vedligeholdelse af anlægspladsen.

Med henblik på at reducere vognmændenes usikkerhed yderligere, er det desuden lagt op til, at Vestforsyning selv står for opsætning og drift af tankanlægget, og vognmanden ikke bliver pålagt at vedligeholde anlægget, eller at fremvise certifikater for anvendelse af biogas.

Med henblik på at sikre en længere afskrivningsperiode for investering i busser og udstyr, er det i analysen lagt op til en kontraktlængde på 8 år, med mulighed for forlængelse i 2x2 år.

Udbud efter forhandling varer ca. ½-1 år længere end Midttrafiks standard udbudsproces, og er dermed mere administrationskrævende.

### **Omkostninger**

Opsætning og indretning af tankanlægget, som Vestforsyning står for, er beregnet til at koste ca. 5,9 mio. kr.

Holstebro Kommune finansierer selve kørslen og meromkostningerne forbundet med rutekørsel på gas. Den årlige meromkostning<sup>1</sup> for kommunen er mellem 0,2 mio. kr. og 1,5 mio. kr. Til sammenligning er Holstebro Kommunes årlig bruttoudgift til bybuskørsel på knap 11 mio. kr.

Regeringen indgik en energiaftale i marts 2012, der medfører lavere pris for produktion og anvendelse af biogas. En revideret beregning af de samfundsøkonomiske fordele foretaget i maj 2012 viser, at det vil være omkostningsneutralt for kommunen at vælge biogas i stedet for diesel. Beregningen baserer sig dels på, at Vestforsyning overfører sin besparelse på produktionen til vognmanden, dels at markedspris på gas er faldet ligesom visse øvrige udgifter bl.a. i forbindelse med transport af gas er faldet. Samtidig er dieselprisen steget.

Busselskabet skal dermed betale prisen for naturgasen der tankes fra naturgasnettet minus besparelsen for produktion af den tilsvarende mængde biogas, som Vestforsyning modtager ifølge energiaftalen.

Markedsprisen for naturgasgas, transport af gas samt diesel kan ændre sig, så en fornyet beregning vil medføre et andet resultat i løbet af få måneder. Vestforsyning vurderer, at priserne på transport, distribution samt diverse afgifter på gas er forholdsvis stabile over tid, mens gasprisen har forholdsvis høj følsomhed. Historisk kan man dog se, at prisen på diesel er steget væsentligt mere end prisen på gas.

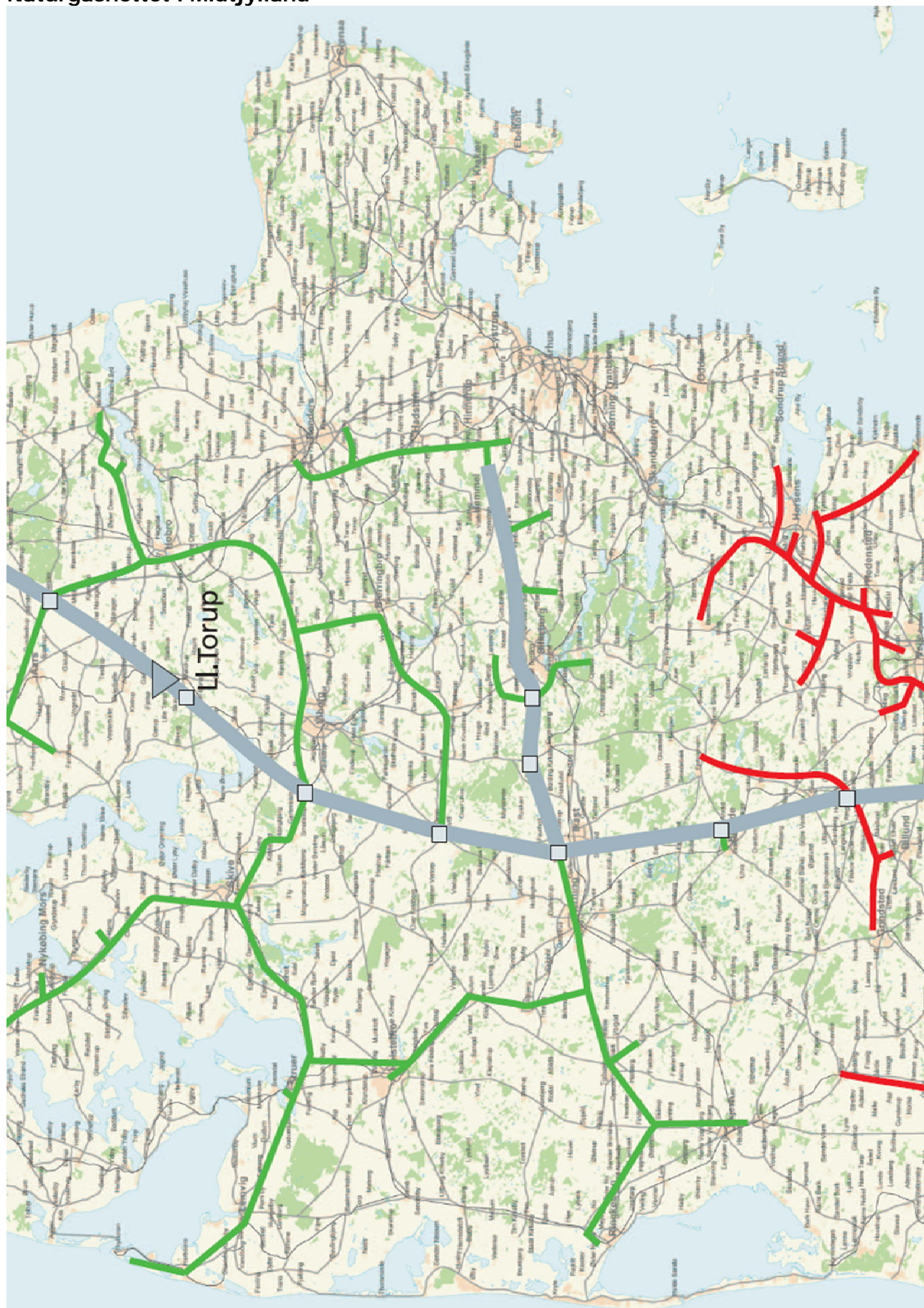
### **Samfundsøkonomisk effekt**

Den årlige samfundsøkonomiske gevinst er skønnet til ca. 2 mio. kr. Dette beløb stammer primært fra reduceret import af fossil diesel, samt forøget skatteprovenu. CO<sub>2</sub> udslippet reduceres årligt med 568 tons.

---

<sup>1</sup> Det er tale om 9 busser (8 kontraktbusser og 1 reservebus), og ca. 21.000 køreplantimer.

# Naturgasnettet i Midtjylland





*Aarhus, 25. maj 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 1. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 10**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
3. maj 2012	1-15-0-77-3-10	Sarah Mandrup	sm@midttrafik.dk	+45 87 40 82 31

## Resultater fra Silkeborg samt de samlede resultater for de 7 bybusbyer ekskl. Aarhus

Midttrafik gennemførte en kundetilfredshedsundersøgelse i ugerne 21-22 2011. Undersøgelsens formål var at dokumentere kundernes tilfredshed med busrejser i Midttrafiks område på en række forskellige målepunkter. Undersøgelsen dækkede foruden regionale og lokale ruter 4 bybusbyer, Aarhus, Viborg, Randers og Horsens. Disse resultater blev fremlagt for Bestyrelsen 9. september 2011. Kundetilfredshedsundersøgelsen blev i uge 37 og 38 2011 yderligere fulgt op af en bybusundersøgelse, således at Herning, Skive og Holstebro også blev undersøgt, hvilket blev forelagt Bestyrelsen 9. december 2011. I uge 13 og 14 2012 blev Silkeborg Bybusser også undersøgt, og således er samtlige bybusbyer i Midttrafiks område blevet undersøgt det seneste år. Silkeborg er først blevet undersøgt i 2012 pga. stor omlægning af busnettet.

Undersøgelsens formål var at dokumentere bybuskundernes tilfredshed med busrejser i Midttrafiks område på en række forskellige målepunkter og i forhold til en række baggrundsvariable (køn, alder, formål med rejsen osv.). Undersøgelsen er gennemført som en spørgeskemaundersøgelse blandt kunderne i Midttrafiks busser. Der har været interviewere ude i busserne og ved stoppestederne. Kunderne er interviewet i forbindelse med en rejse, og udvalgt tilfældigt. Der er blevet interviewet kunder i alderen 15 til +65 år.

På en tilfredshedsskala fra "Meget tilfreds", "tilfreds", "utilfreds", "meget utilfreds", er den samlede tilfredshed på 89 % for de 7 bybusbyer. Det er antal køreplantimer der ligger til grund for vægtningen af resultaterne. Aarhus regnes ikke med i tallene for de 7 bybusbyer, da dette ville skabe en u hensigtsmæssig høj vægtning af disse resultater grundet det relativ høje antal køreplantimer blandt bybusserne i Aarhus.

Der er generelt mest tilfredshed med "tryghed i bussen". Der er mindst tilfredshed med prisen og information i bussen (om næste stop). Overordnet set er tilfredsheden meget høj på størstedelen af målepunkterne.

Der er indhentet følgende antal besvarelser og stikprøven for undersøgelserne er bygget op omkring følgende vægtning:

By	Indsamlede besvarelser	Andel af køreplantimer	Vægt
Herning	304	16%	1,15
Skive	346	4%	0,29
Holstebro	323	6%	0,44
Viborg	325	11%	0,79
Randers	326	29%	2,02
Horsens	330	16%	1,10
Silkeborg	307	17%	1,27
Aarhus	1582		

Stikprøven har været inddelt i to dagsbånd og 3 tidsbånd for at give et repræsentativt billede:

<b>Fordelingsnøgle på dagsniveau</b>	<b>Andel i %</b>
Mandag – Fredag	74 %
Lørdag – Søndag	26 %

Der er samlet på følgende tidsbånd:

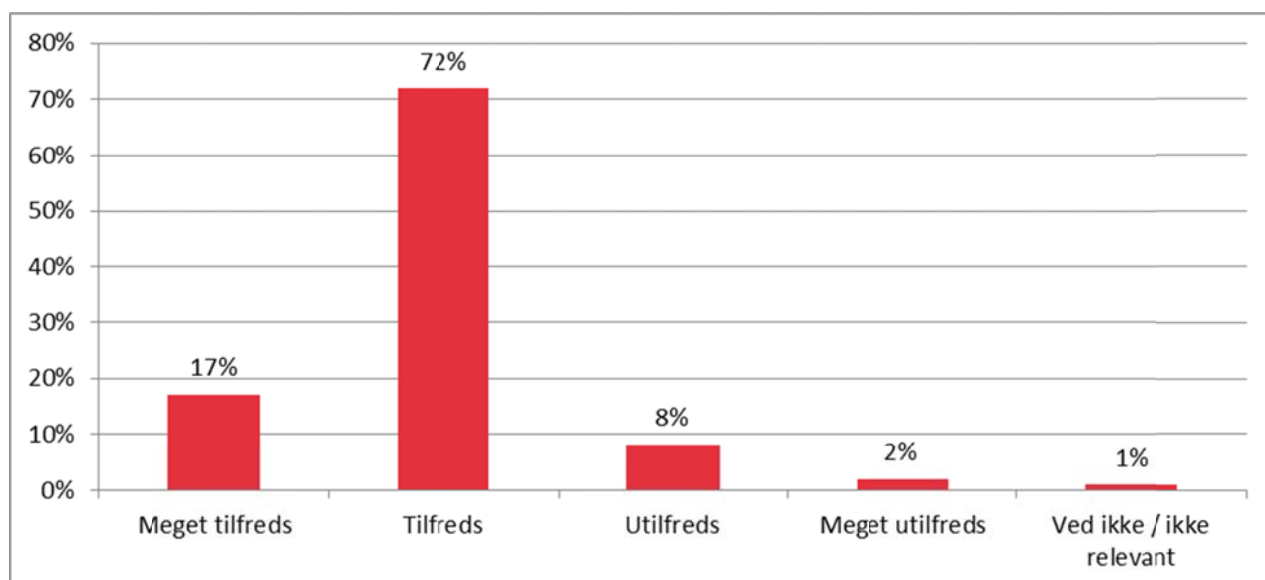
<b>Fordelingsnøgle på tidsniveau</b>	<b>Andel i %</b>
Morgenmyldretid	24 %
Eftermiddagsmyldretid	33 %
Øvrig tid	43 %

Kunderne er blevet spurgt til deres tilfredshed med 17 forskellige områder, der tilsammen dækker en række hovedområder, der erfaringsmæssigt har betydning for kundernes oplevelse. Det drejer sig om informationer før, under og efter rejsen, oplevelsen af rettidighed, oplevelsen af komfort og den generelle service. Herudover er der er indsamlet oplysninger om køn, alder, rejsefrekvens samt formål og tidspunkt for rejsen.

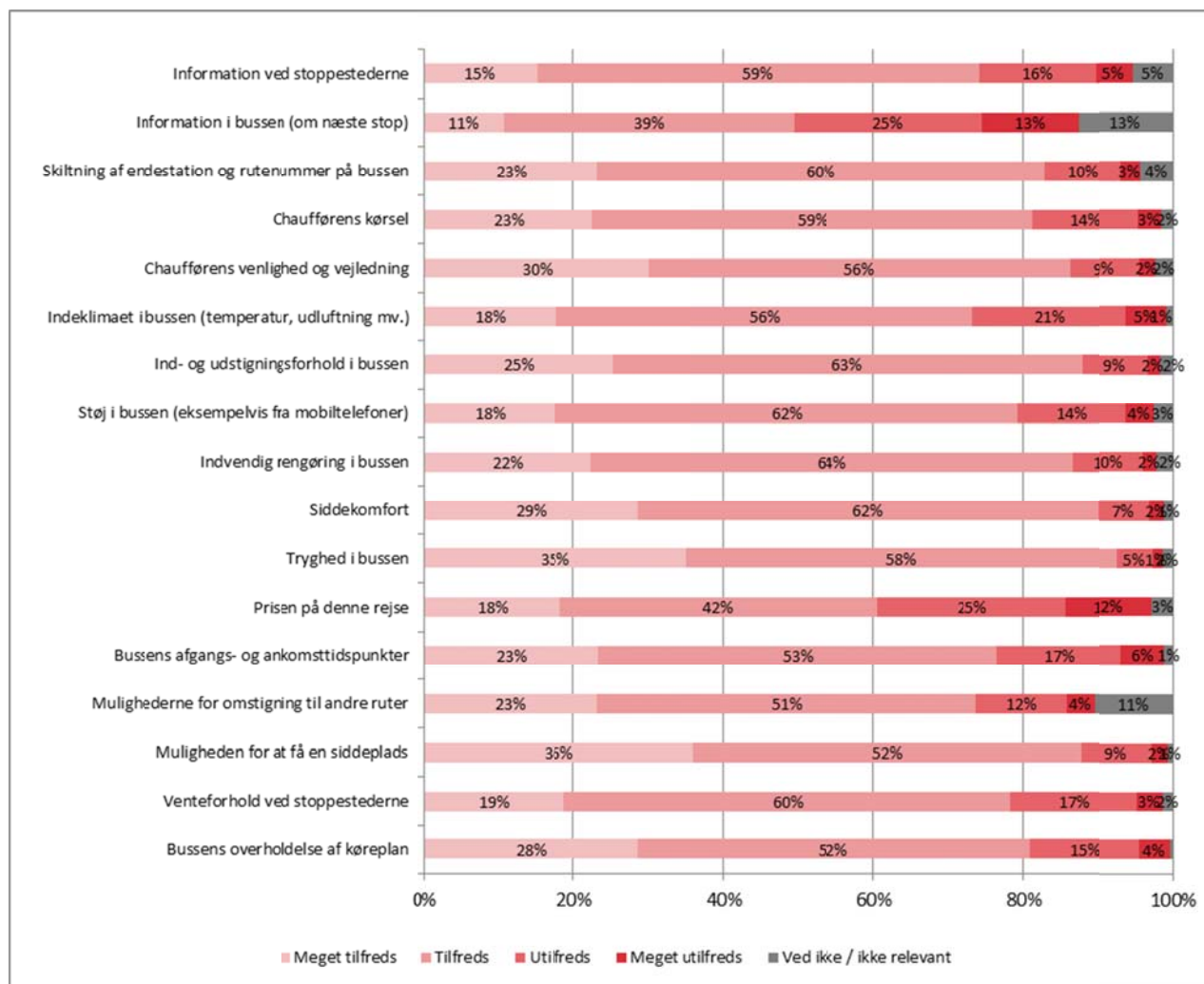
Med hensyn til tilfredshed, er der spurgt til kundernes oplevelser på en 5 punkts skala (Meget tilfreds, Tilfreds, Utilfreds, Meget utilfreds og ved ikke/ikke relevant).

Bybuskundernes samlede tilfredshed i de 7 bybusbyer ekskl. Aarhus:

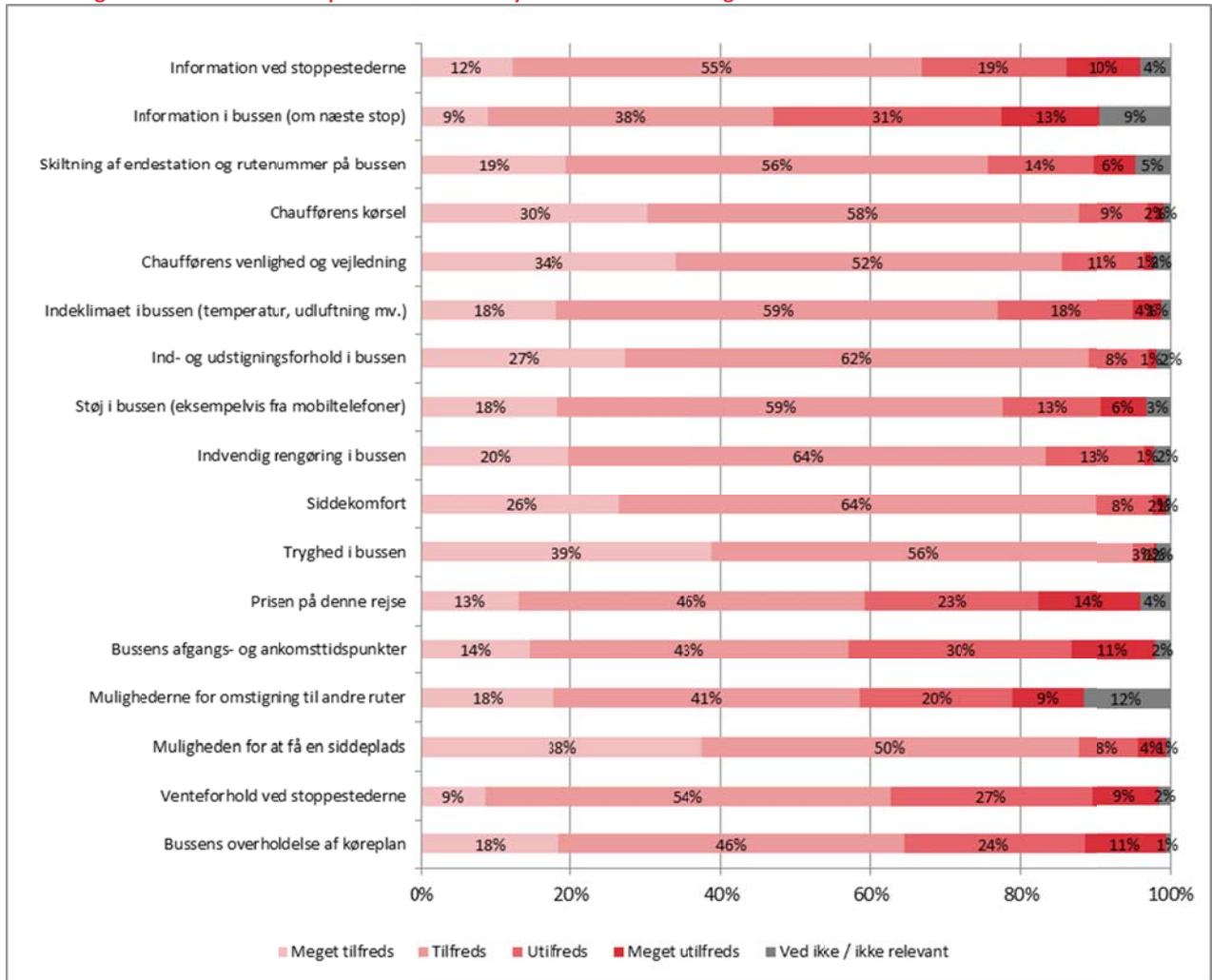
#### Den samlede tilfredshed i bybusserne i de syv byer



## Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre i bybusserne i de syv byer



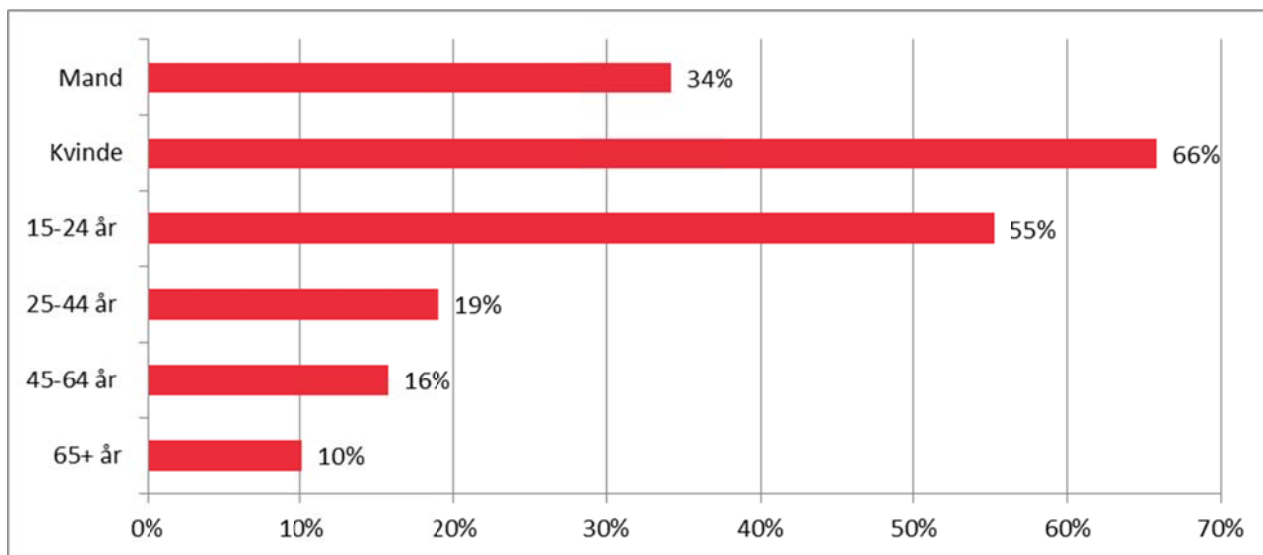
Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Silkeborg



### Øvrige forhold:

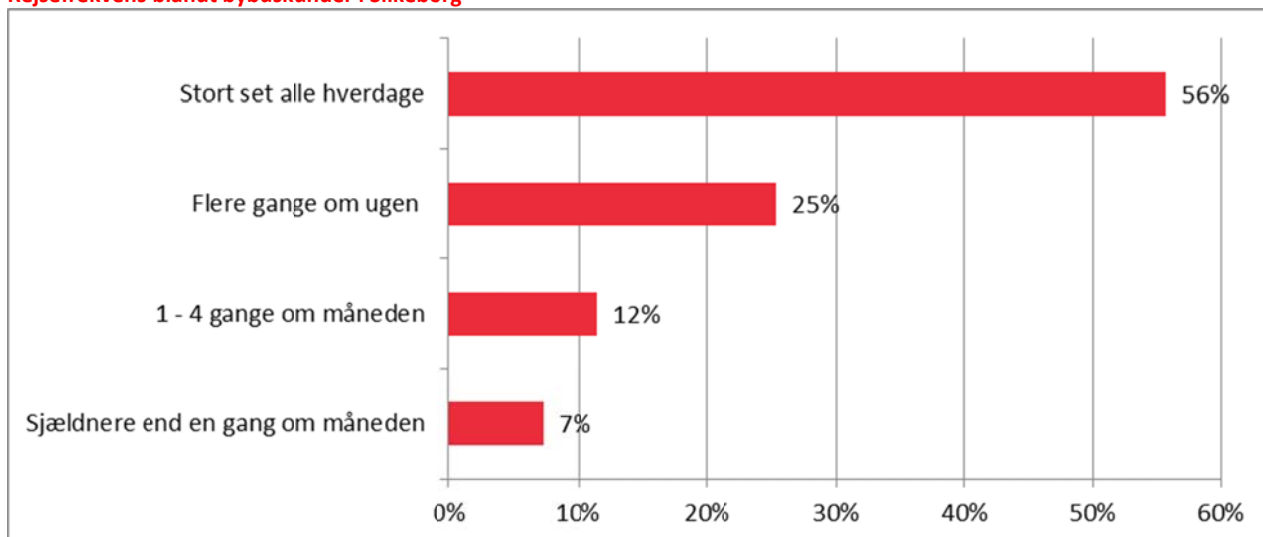
Figuren nedenfor illustrerer, at 66 % af bybuskunderne i Silkeborg er kvinder, hvormed der er lidt flere kvinder i Silkeborgs bybusser end i bybusserne samlet set. 55 % af bybuskunderne i Silkeborg er mellem 15 og 24 år, 19 % er mellem 25 og 44 år, 16 % mellem 45 og 64 år og 10 % er 65 år eller derover. Kunderne i bybusserne i Silkeborg er dermed yngre end tilfældet i bybusserne i de syv byer samlet set.

#### Demografi blandt bybuskunder i Silkeborg



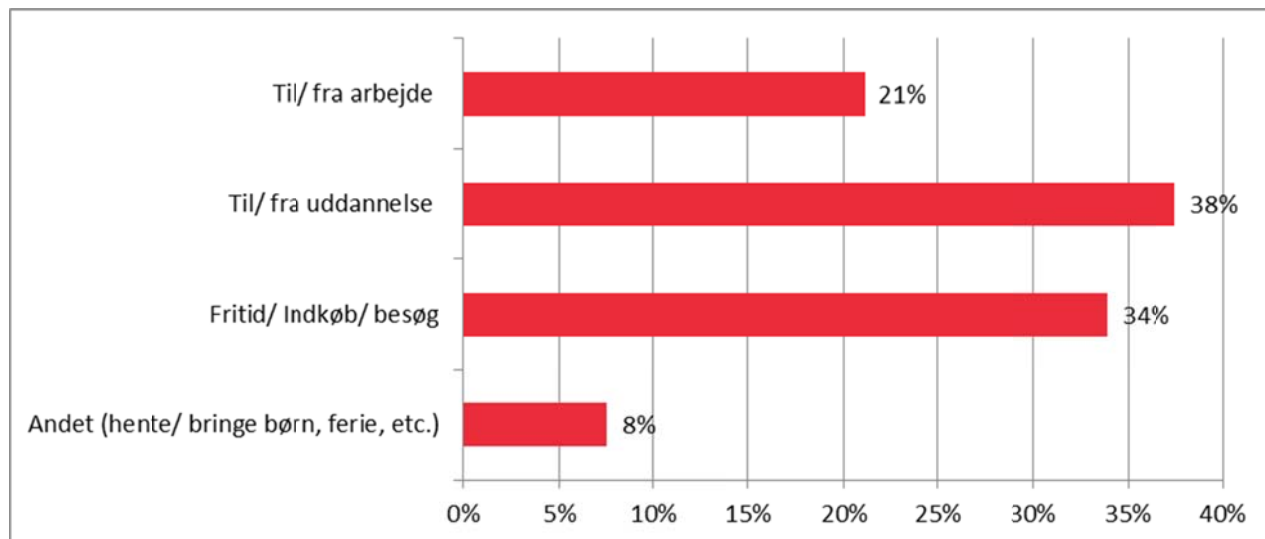
Som det fremgår af nedenstående figur rejser mere end halvdelen (56 %) af bybuskunderne i Silkeborg på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 25 % rejser flere gange om ugen og 12 % rejser 1-4 gange om måneden. 7 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

#### Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Silkeborg



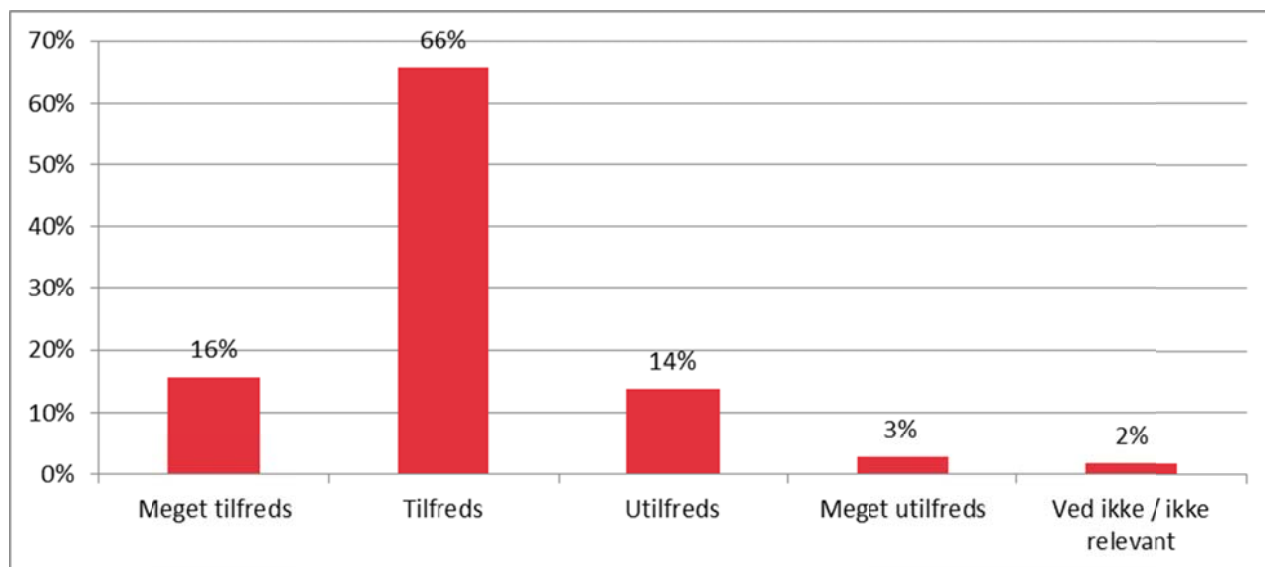
Nedenstående figur viser at størstedelen af bybuskunderne i Silkeborg benytter bussen som transportmiddel til eller fra uddannelse (38 %) eller i forbindelse med fritidsænder (34 %), men en stor del anvender også bybussen i forbindelse med transport til eller fra arbejde (21 %).

#### Rejseformål blandt bybuskunder i Silkeborg



Nedenstående vises den samlede tilfredshed blandt bybuskunderne i Silkeborg. Som det fremgår er 16 % meget tilfredse, mens 66 % er tilfredse. Bybuskunderne i Silkeborg er således mindre tilfredse end bybuskunderne samlet set, hvor samme andele udgjorde henholdsvis 17 % og 72 %.

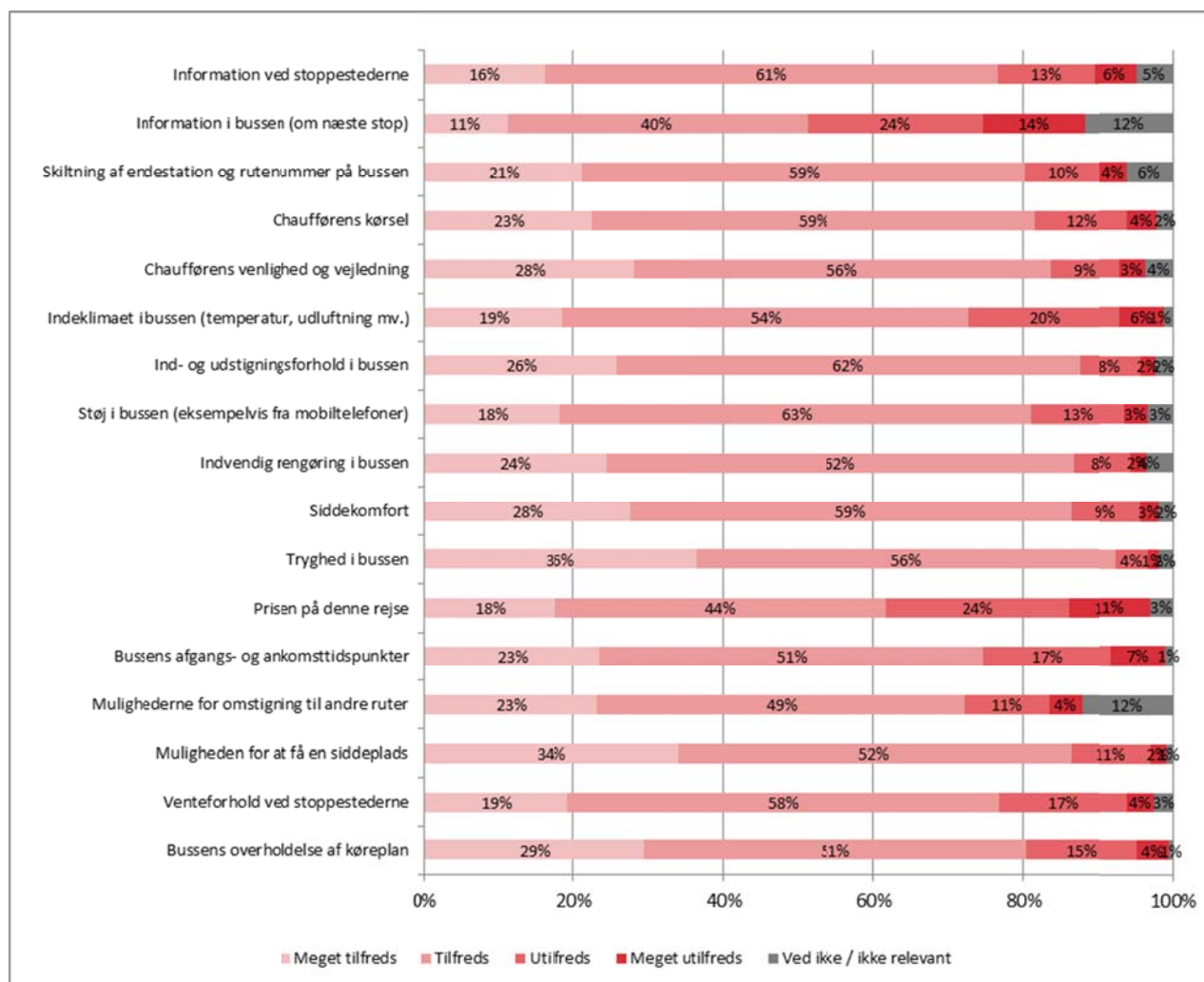
#### Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Silkeborg



I dette afsnit illustreres vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre fordelt på de demografiske variable køn og alder, rejsefrekvens og rejseformål i bybusserne i de syv byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers, Horsens og Silkeborg, samlet set.

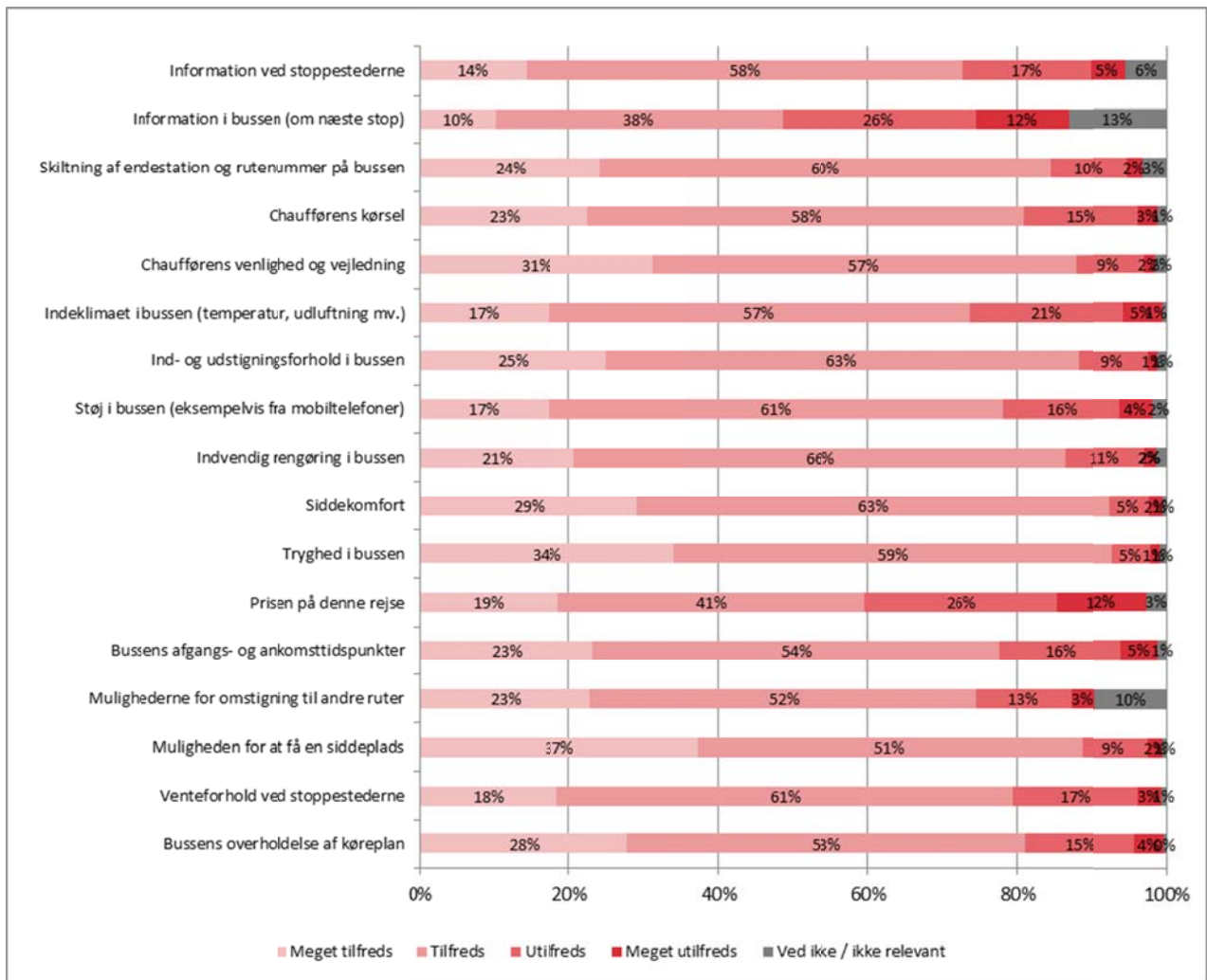
## Demografi:

### Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt mandlige bybuskunder

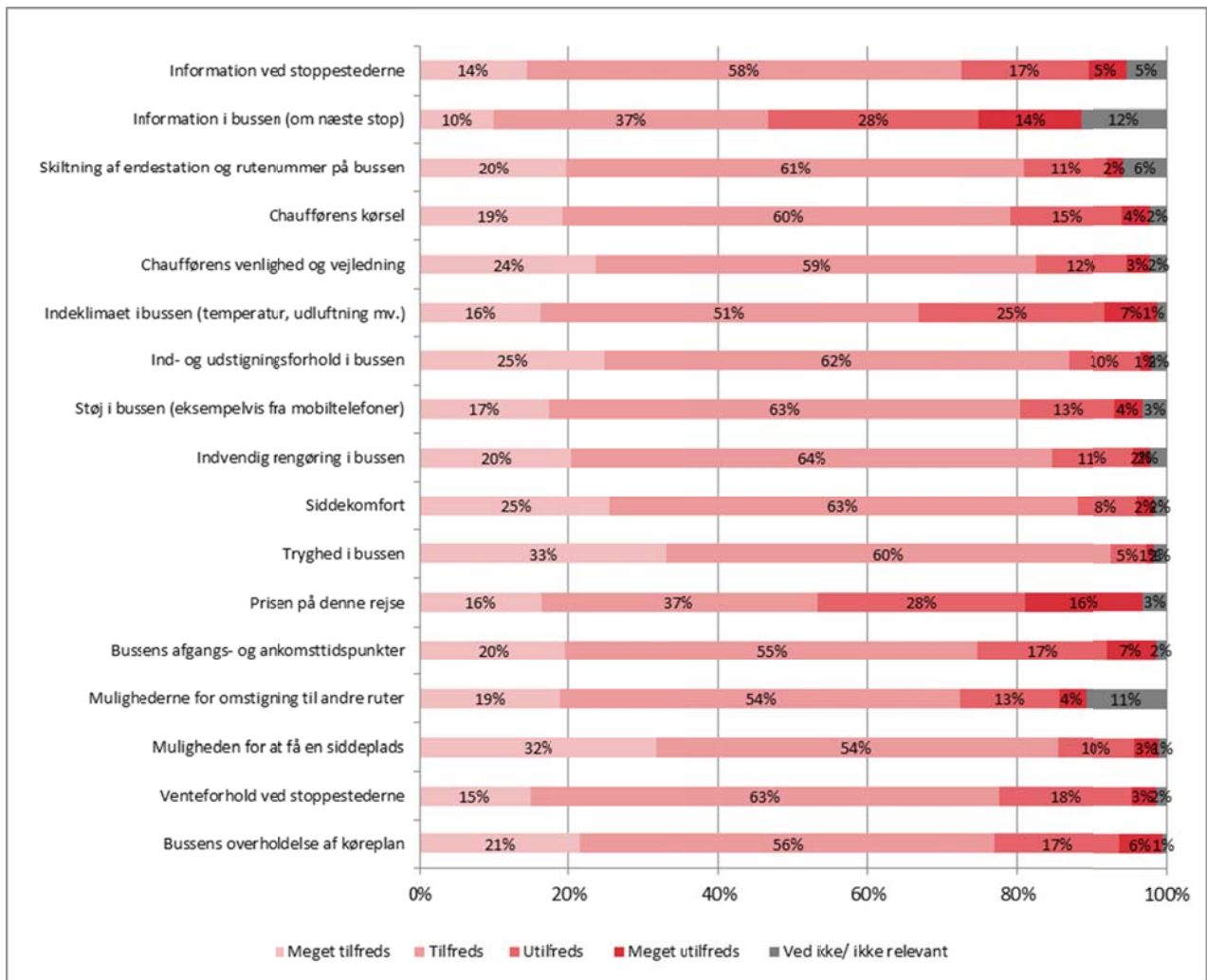




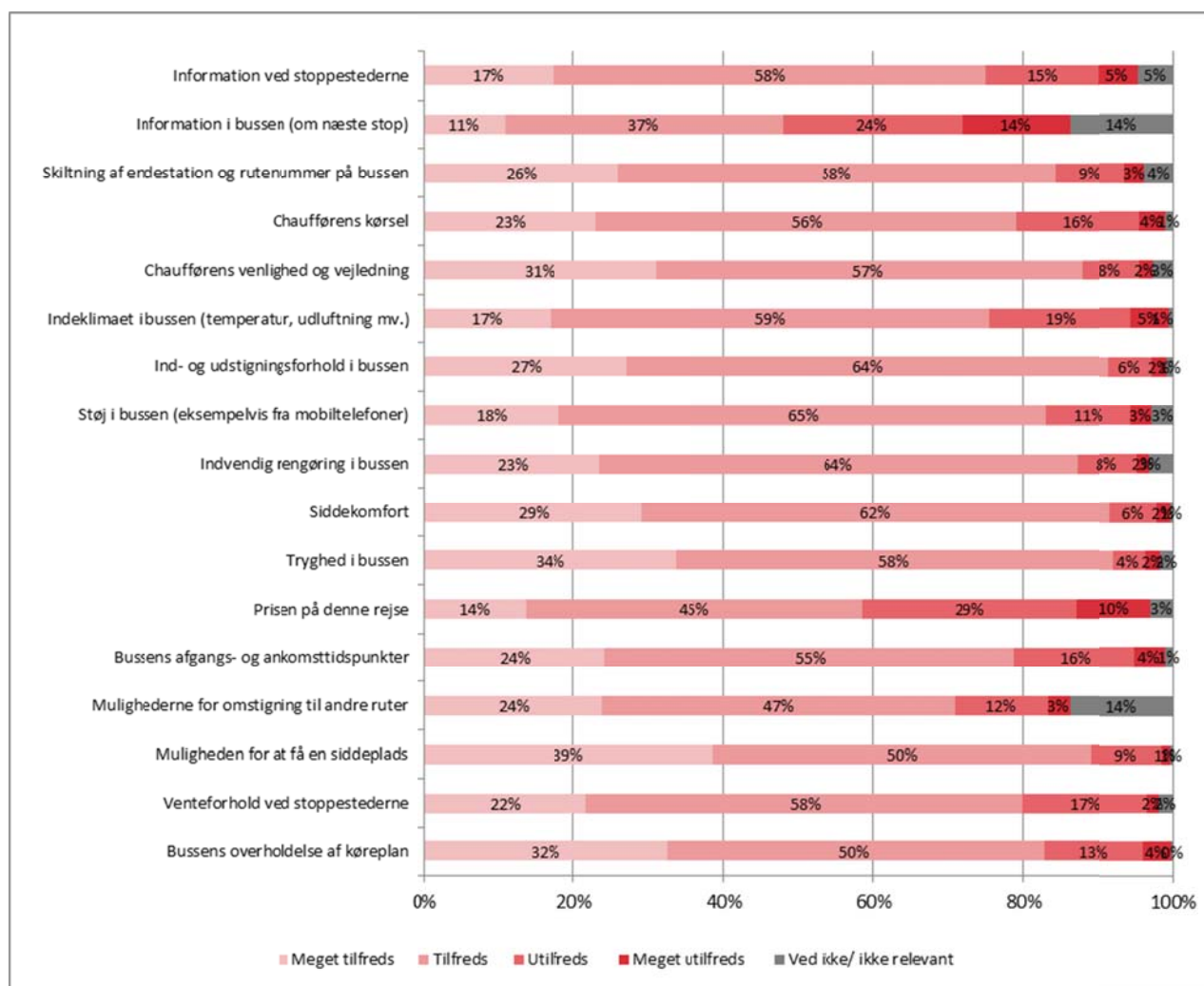
## Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt kvindelige bybuskunder



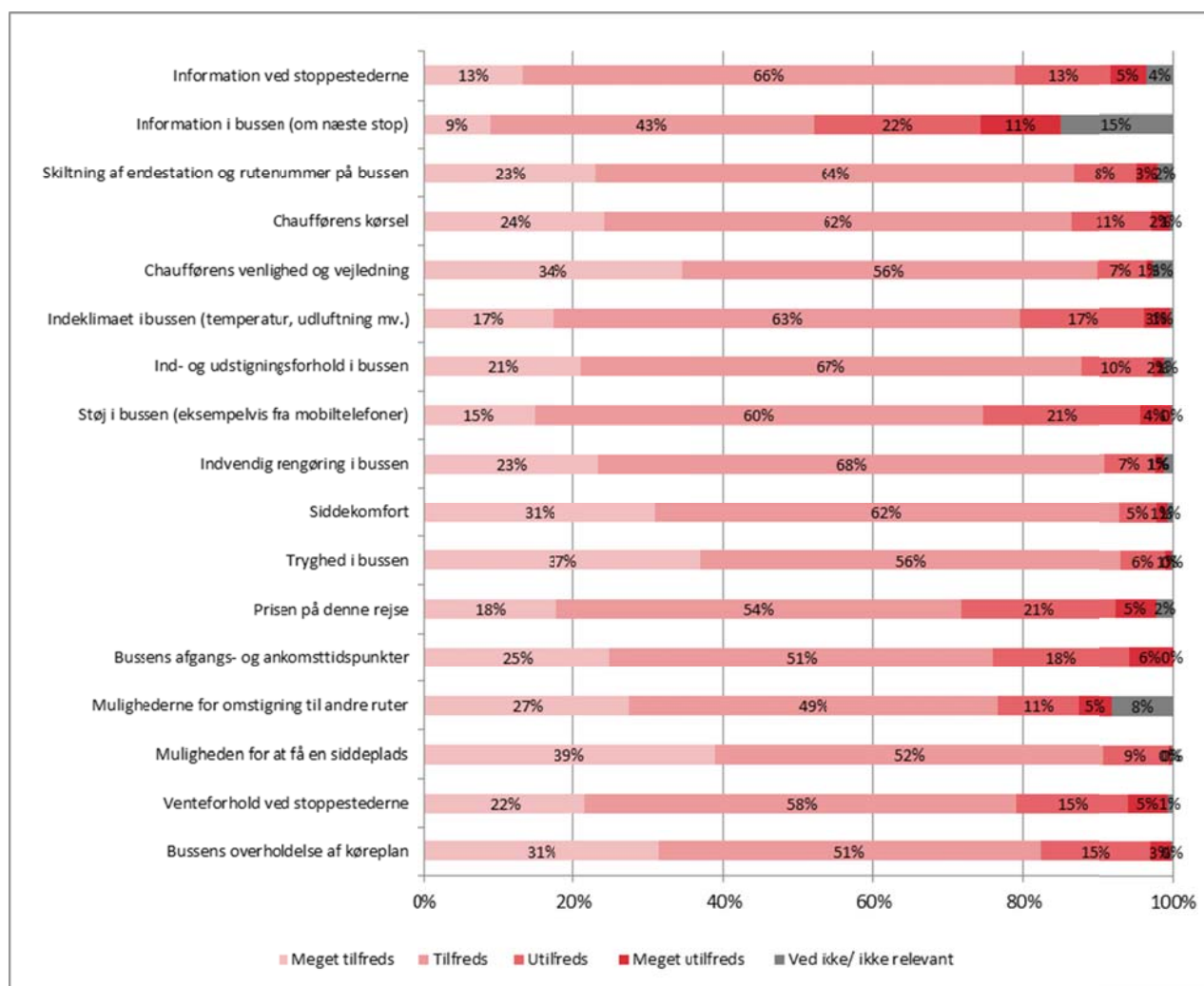
Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i alderen 15-24 år



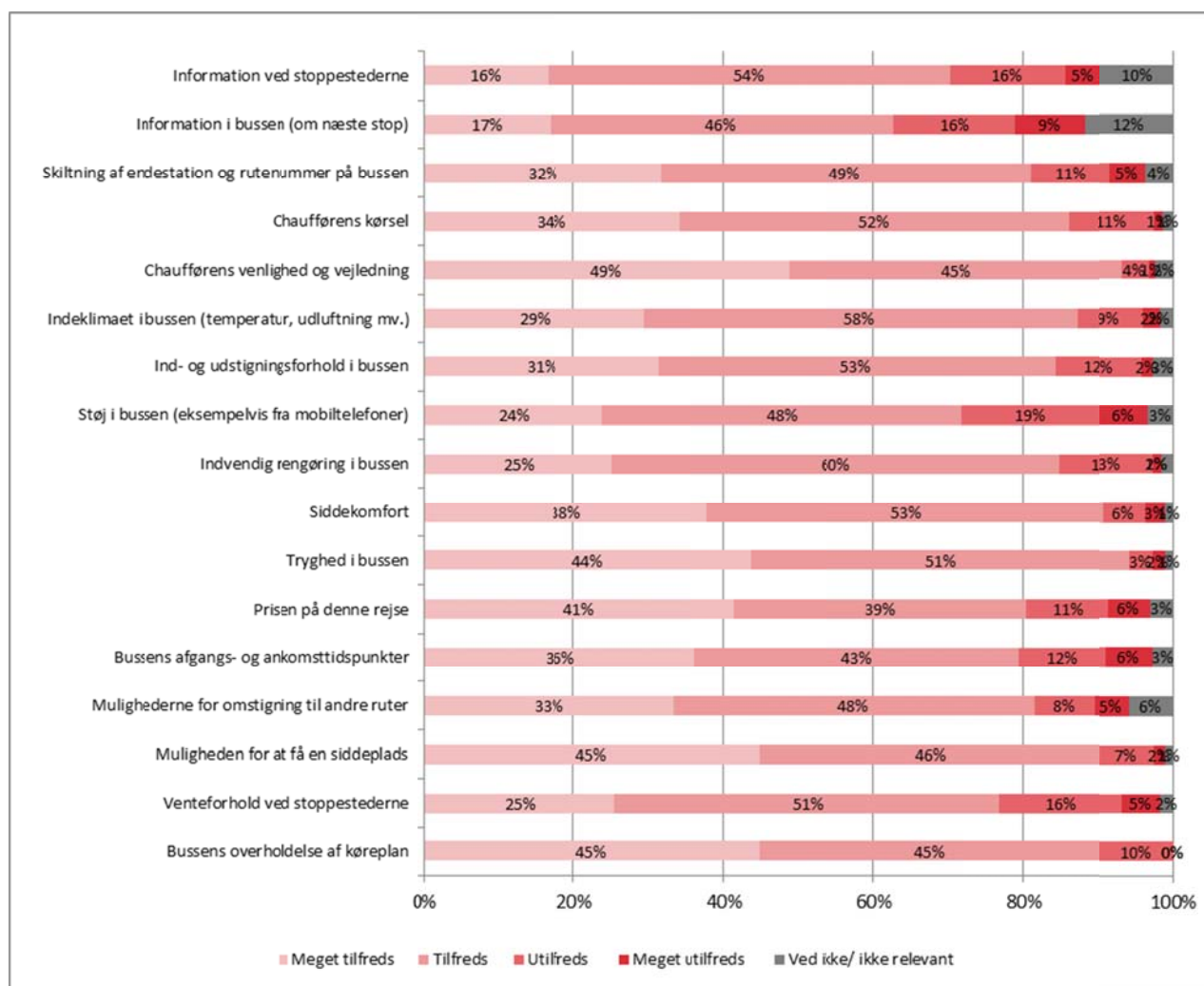
F Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i alderen 25-44 år



## Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i alderen 45-64 år

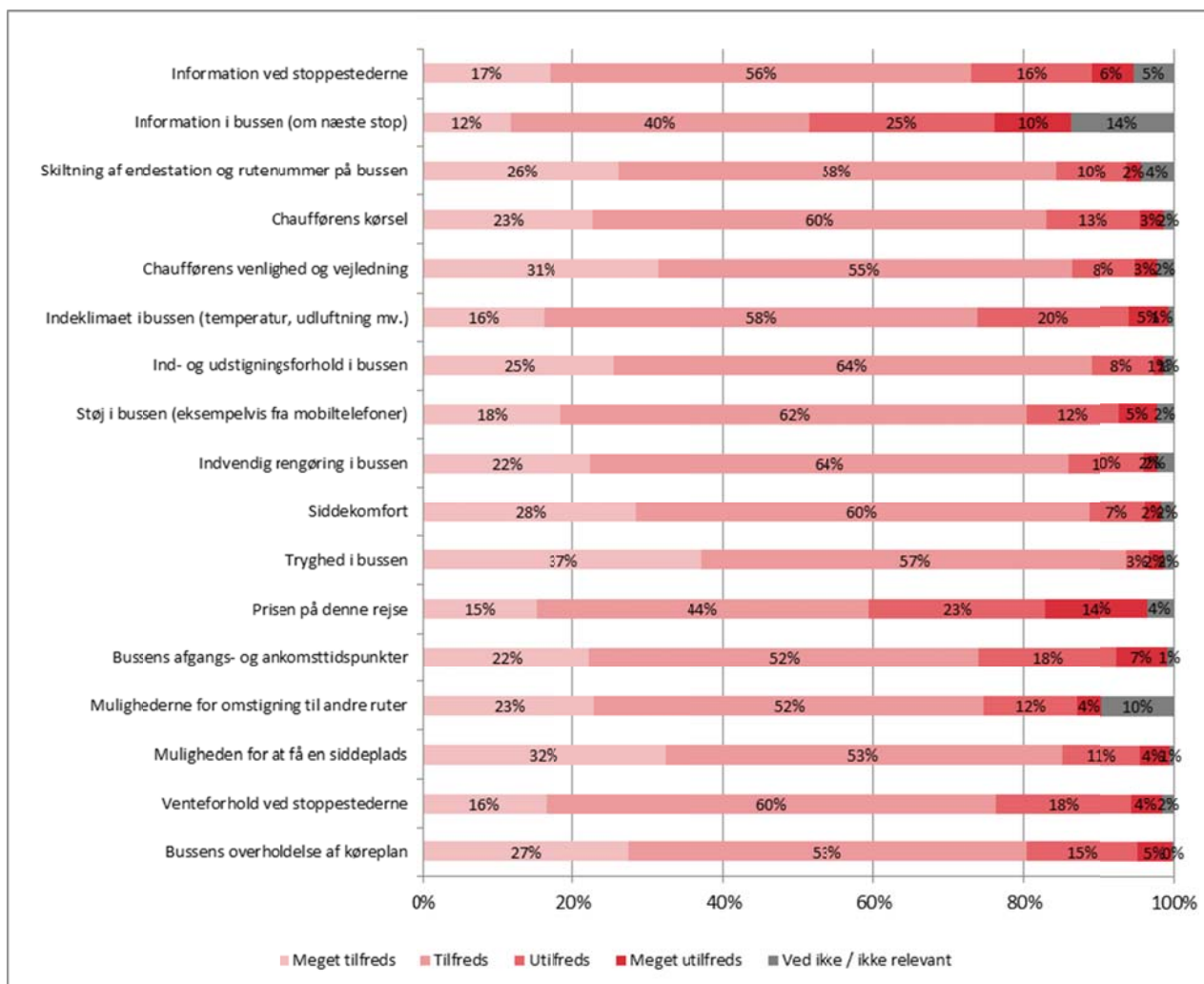


## Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i alderen 65 år+

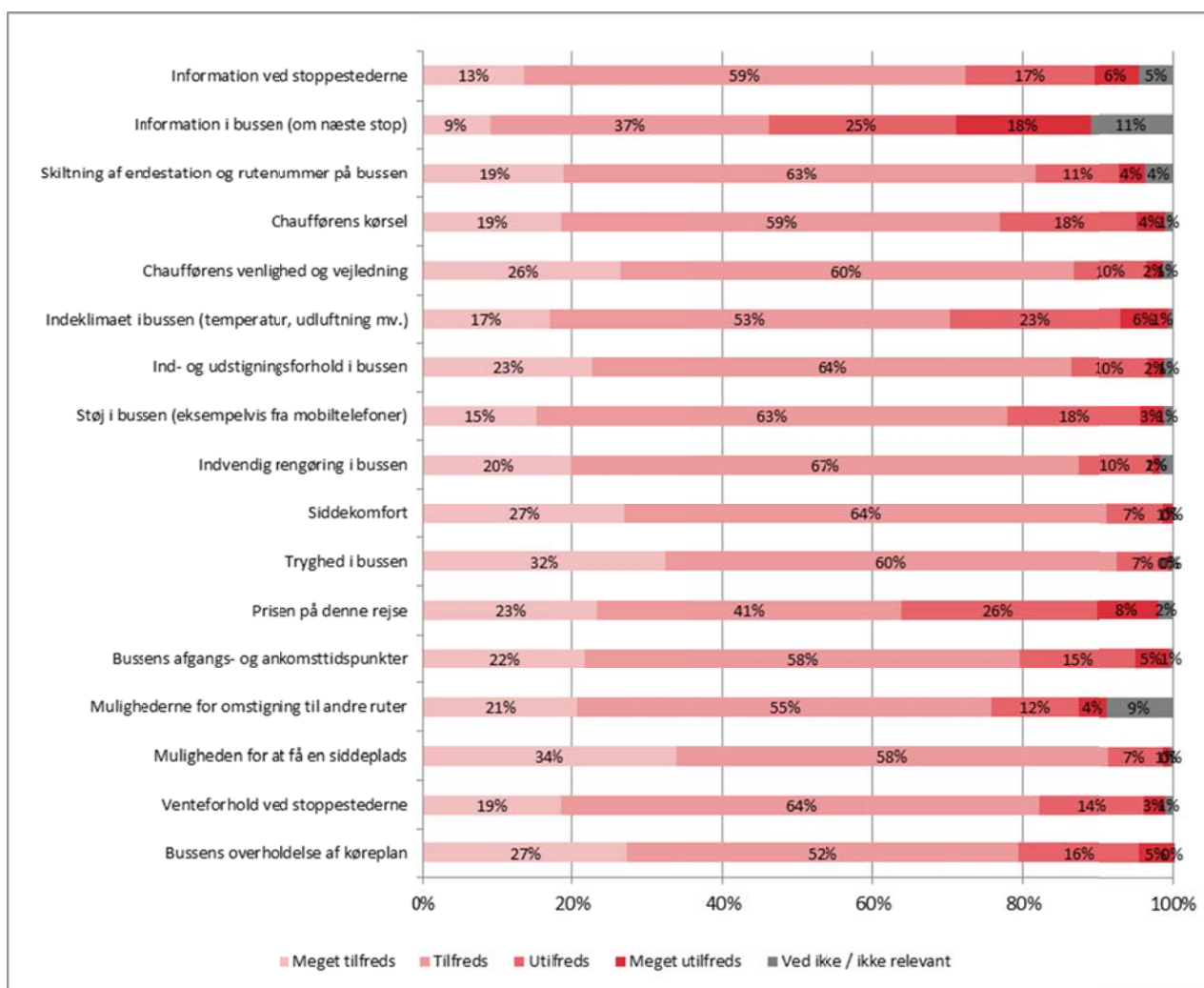


# REJSEFREKVENNS

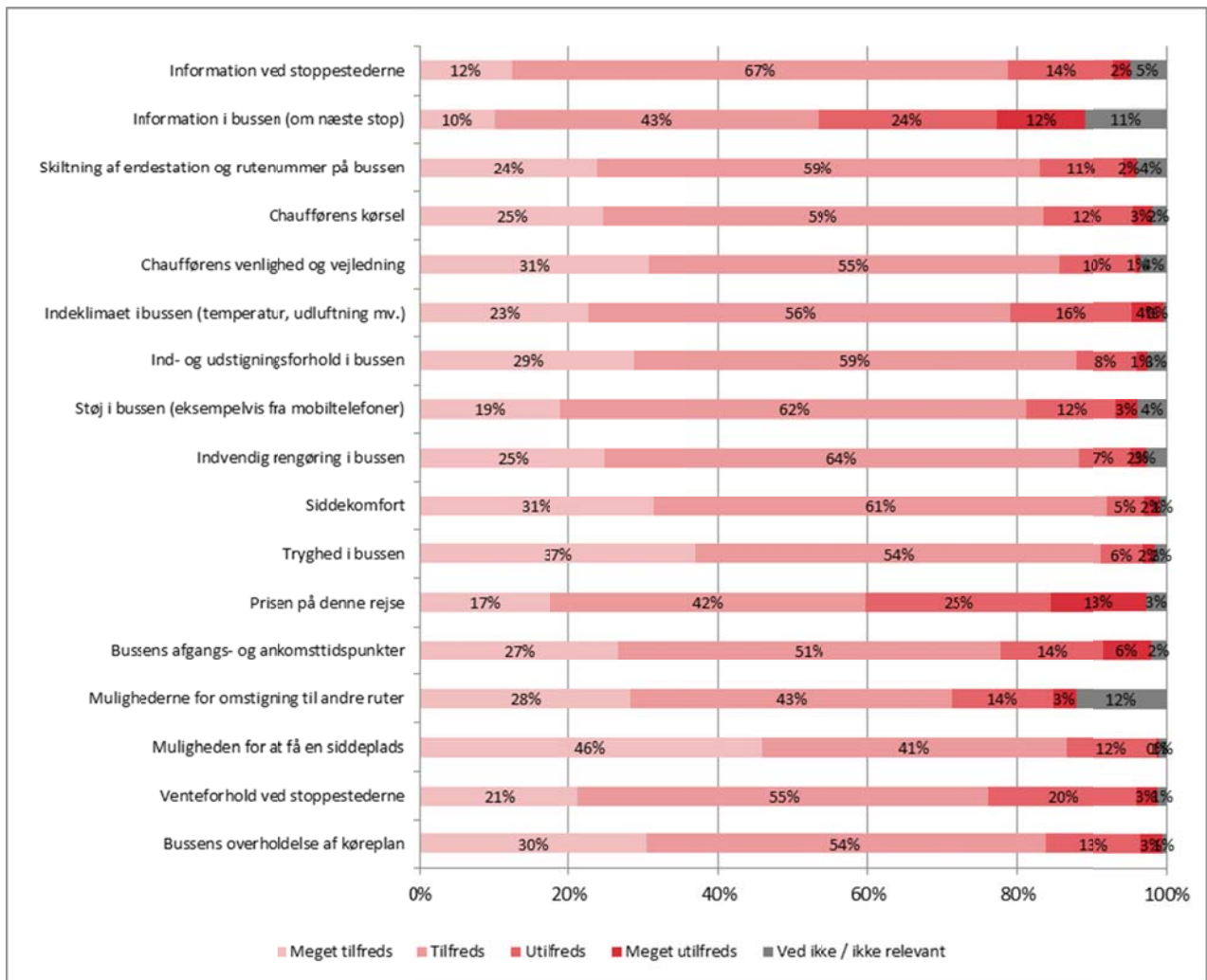
Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser stort set alle hverdage



### Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser flere gange om ugen

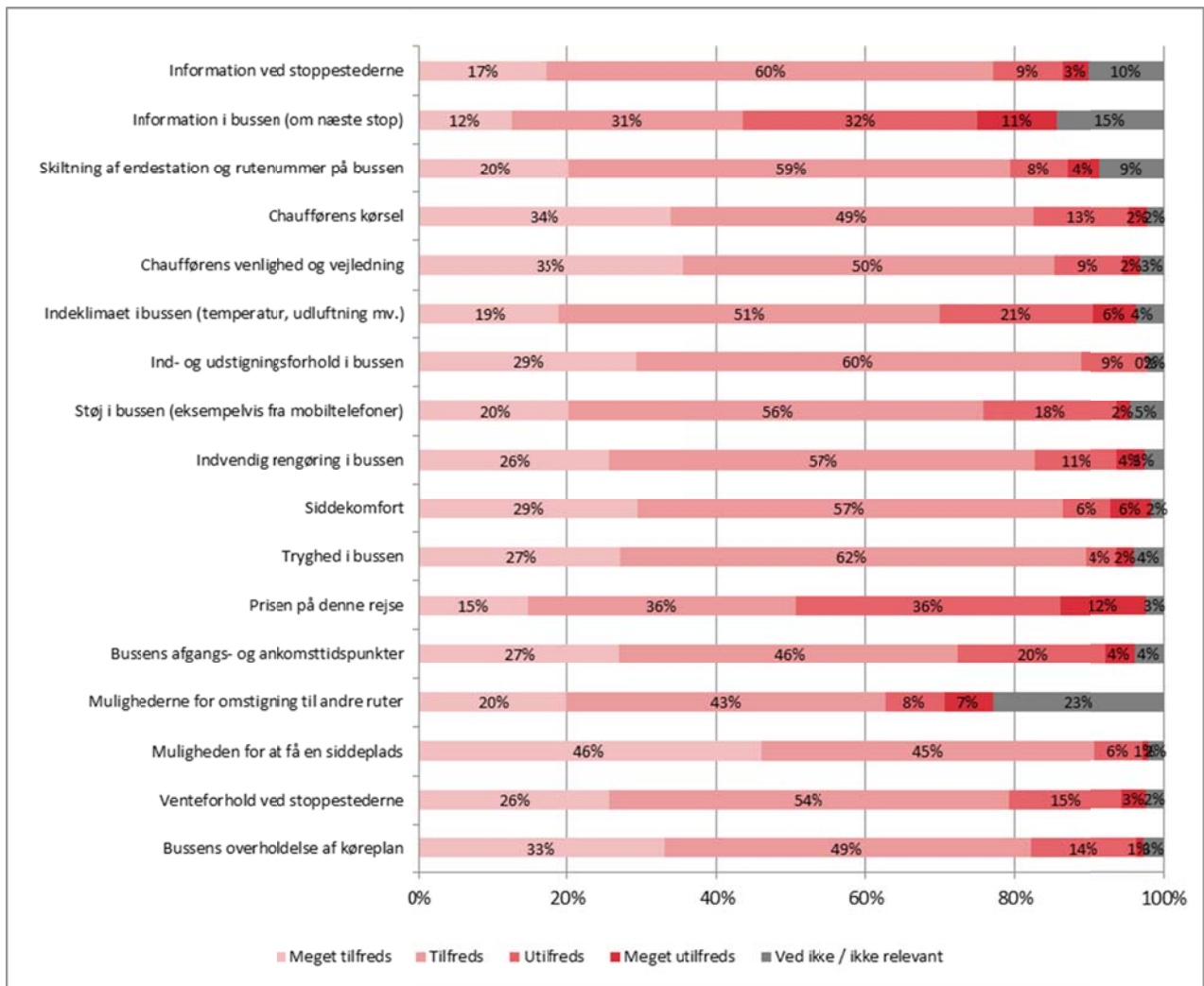


Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser 1 - 4 gange om måneden



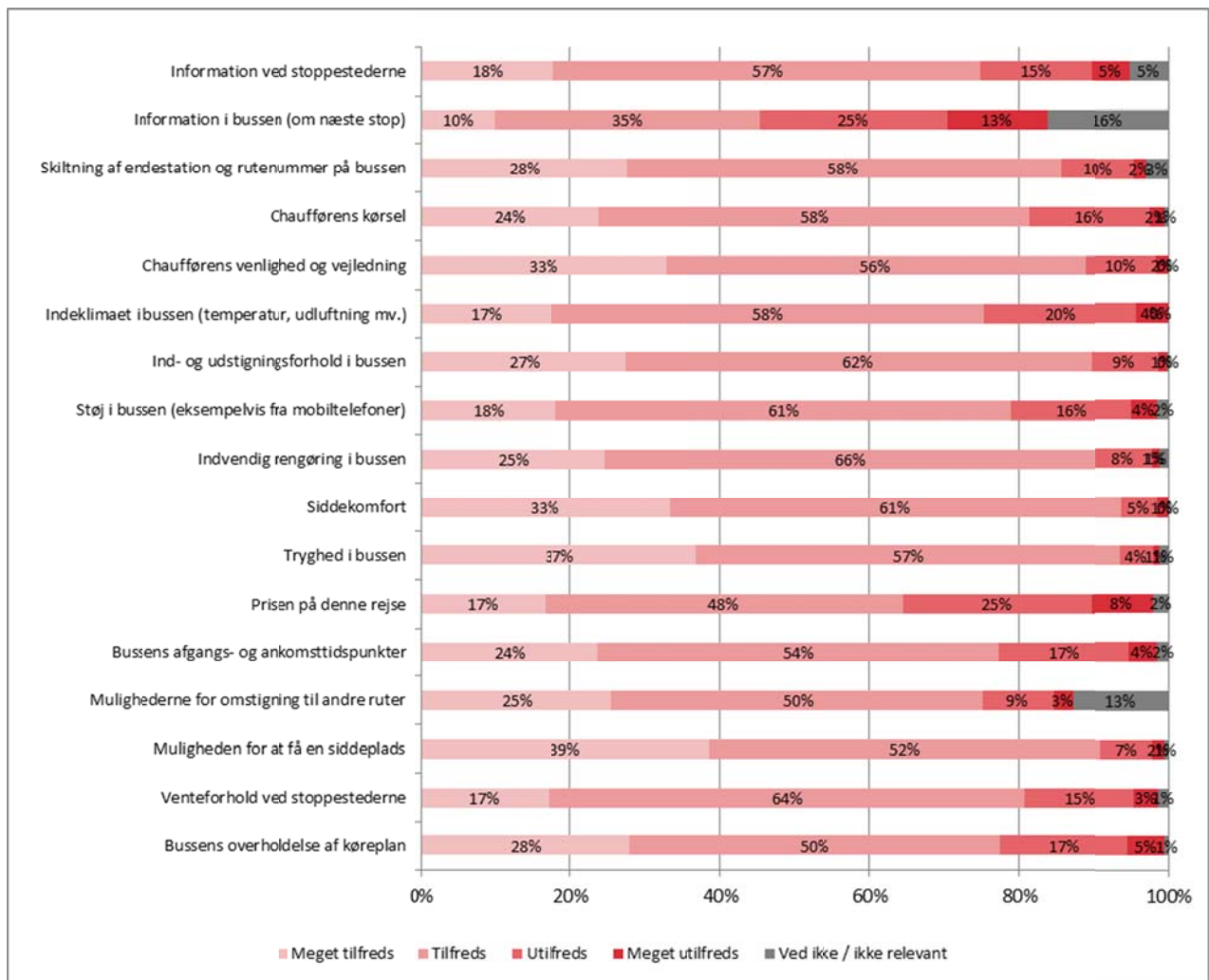


Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser sjældnere end en gang om måneden

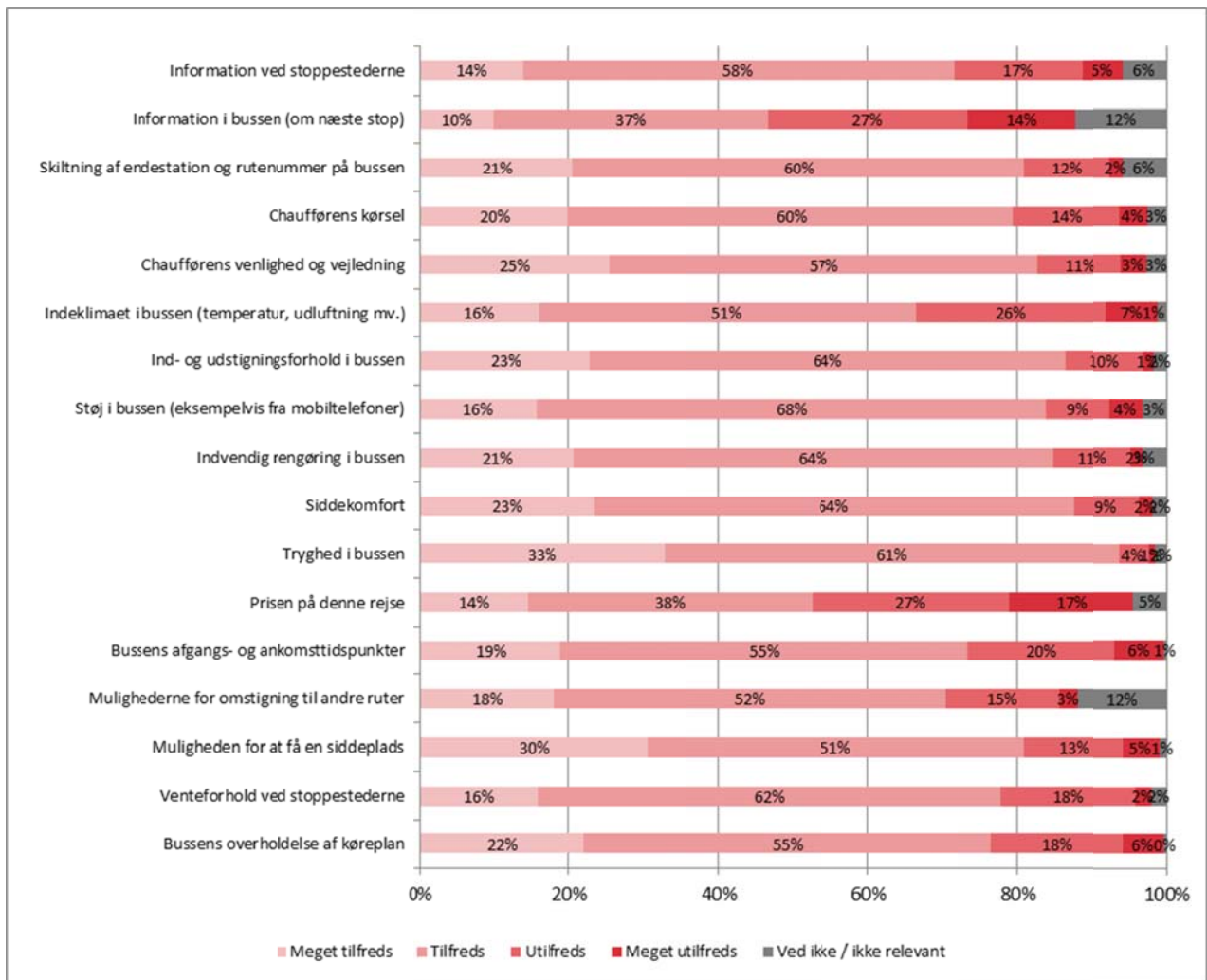


# REJSEFORMÅL

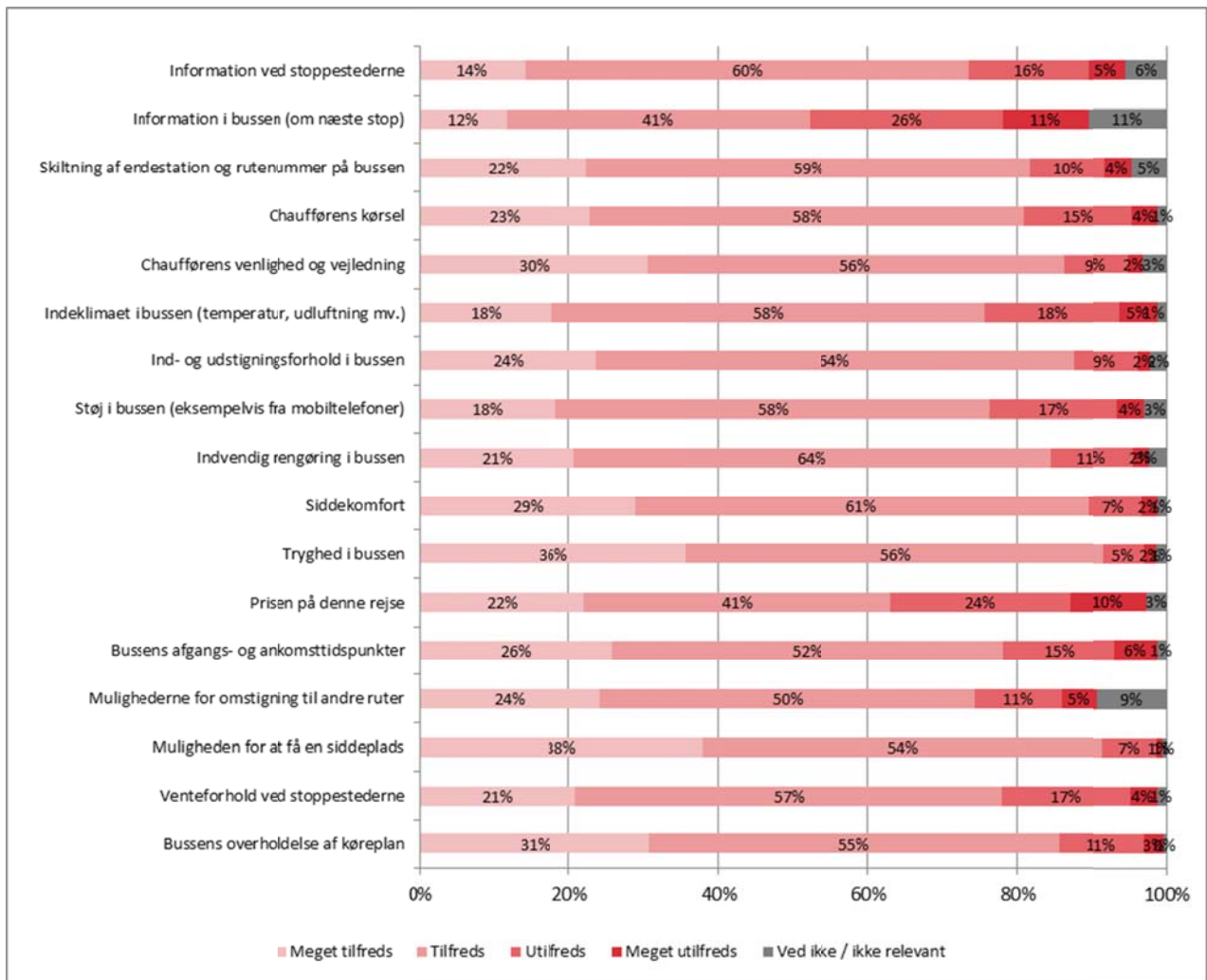
Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser til / fra arbejde



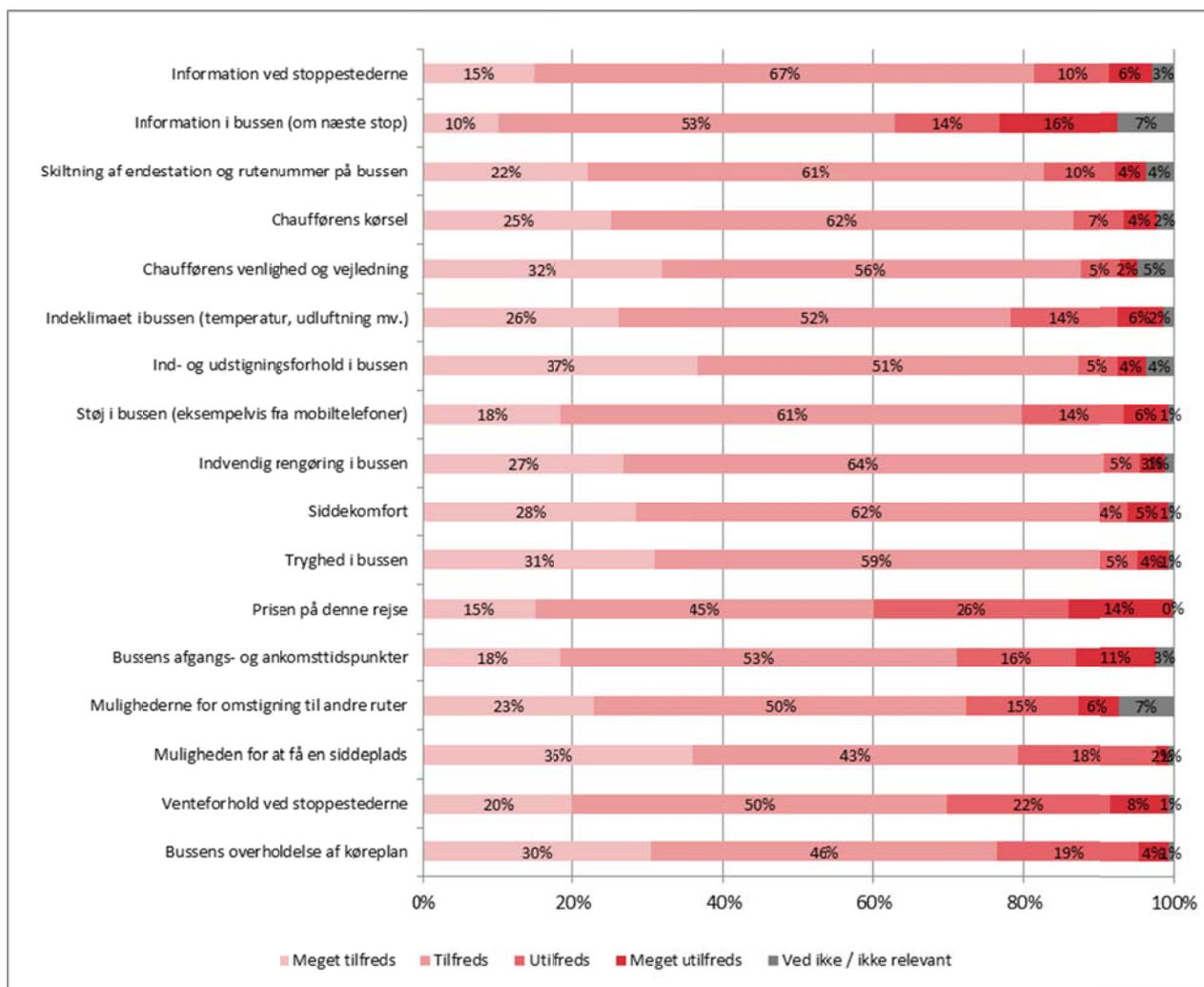
Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser til / fra uddannelse



Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser i forbindelse med fritid / indkøb / besøg



Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser i forbindelse med andet (hente / bringe børn, ferie, etc.)



*Aarhus, 25. maj 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 1. juni 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 14**



## LETBANEN I ØSTJYLLAND

NYHEDSBREV // NR. 10 // MAJ 2012

### MULIGHED FOR YDERLIGERE ELEKTRIFICERING AF LETBANEN (SIDE 2)

Aarhus Letbane var oprindeligt planlagt til at køre på el på strækningen igennem Aarhus og diesel på Odderbanen og Grenaa-banen. Men den nye anlægslov lader det være op til de lokale parter, om de ønsker en hel eller delvis elektrificering af letbanen fra Odder til Grenaa. Det giver større konkurrence i udbudsfasen.



### VI SKAL SKABE SAMMENHÆNG FOR KUNDERNE (SIDE 4)

I dette nummer har vi talt med Midttrafiks bestyrelsesformand, Arne Lægaard (V), og Midttrafiks direktør, Jens Erik Sørensen, om letbaneprojektets betydning for Midttrafik – og om Midttrafiks betydning for letbanen.



- Vi skal – udover at bidrage med erfaring og ekspertise – først og fremmest skabe sammenhæng med den øvrige kollektive transport og dermed sikre, at letbanen matcher kundernes behov, pointerer begge.

### TO SPOR I SAMARBEJDET OM LETBANEN (SIDE 7)

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven om Aarhus Letbane deler Letbanesamarbejdet sig i to spor. Om kort tid stiftes anlægsselskabet, hvor fokus i de kommende år bliver at etablere Danmarks første letbane fra Odder i syd via Aarhus til Grenaa i nord. Letbanesekretariatet fortsætter arbejdet med at udbygge letbanen med etaper til de øvrige kommuner i Østjylland.



### LANGS MED BANEN (SIDE 8)

I "Langs med banen" kan du læse store og små nyheder med relation til det østjyske letbaneprojekt. Denne gang fortæller vi blandt andet om "perlekæden", der skal skabe helhed omkring den nye busterminal i Aarhus, om designkonceptet, om letbane-videoer på YouTube, om det underjordiske arbejde på Randersvej og om de trafikale udfordringer på Kystvejstrækningen i det indre Aarhus.



### VIDSTE DU... (SIDE 12)

... at alle letbanetog bliver tilgængelige også for kørestolsbrugere? At der arbejdes med at sikre niveaufri indstigning mellem tog og perron? At en revisor for tilgængelighed skal gennemgå alle skitse- og detailprojekter omkring letbanens etape 1? At der findes en række konventioner, krav og standarder for tilgængelighed, som letbanen skal efterleve? Og at der er nedsat en følgegruppe for tilgængelighed?





## MULIGHED FOR YDERLIGERE ELEKTRIFICERING AF LETBANEN

**Den nye anlægslov åbner mulighed for, at letbanen kan køre på el på en længere strækning end først planlagt. Oprindeligt var planen at indsætte såkaldte dieselhybrid letbanetog, som kunne køre på el på strækningen igennem Aarhus og på diesel på Odderbanens og Grenaaanens eksisterende strækninger. Men markedet for dieselhybridtog har ikke udviklet sig som ventet, og for at sikre størst mulig konkurrence i udbuddet udvides mulighederne for yderligere elektrificering.**

Anlægsloven giver parterne omkring etape 1 af Aarhus Letbane flere muligheder for at kombinere el- og dieseldrift på letbanen:

- Letbanen kan køre på diesel på Odderbanens og Grenaaanens eksisterende spor og på el på det nye letbanespor igennem Aarhus – det vil sige kørsel med de såkaldte dieselhybrid letbanetog, som der lægges op til i VVM-redegørelsen
- Der kan etableres yderligere elektrificering af Odderbanens nuværende strækning og strækningen mellem Lystrup og Hornslet, så kun tog, der betjener Grenaaan via Risskov, kører på diesel
- Der kan gennemføres fuld elektrificering af letbanen hele vejen fra Odder via Aarhus til Grenaa

Udgiften til elektrificering, udover hvad der er i driftsøkonomisk balance i forhold til de hidtidige beregninger, skal ifølge Lov om Aarhus Letbane I/S finansieres af de parter, som måtte ønske den. Dog skal en yderligere elektrificering først besluttes af Aarhus Kommune og Region Midtjylland, inden finansieringen kan diskuteres.

### **Et fremtidssikret anlæg**

Muligheden for en yderligere elektrificering af Aarhus Letbane er blevet aktuel, fordi forudsætningerne i VVM-redegørelsen for letbanens etape 1 har vist sig at have visse svagheder.

VVM-redegørelsen fra 2010 tog udgangspunkt i dieselhybrid letbanetog, som på daværende tidspunkt var sat i drift i Kassel (Regio Citadis leveret af Alstom med en dieselpowerpack til drift på ikke elektrificerede strækninger, red). I Kassel betjener dieselhybrid letbanetog en delstrækning, som ellers ville kræve en omkostningstung elektrificering, hvilket kan sammenlignes med forholdene omkring letbanens etape 1 i Aarhusområdet.

Forudsætningen og strategien i VVM-redegørelsen var baseret på indkøb af dieselhybrid letbanetog, som kunne køre på diesel fra Odder til Aarhus, videre igennem Aarhus på el for derefter at koble tilbage på diesel på strækningen mellem Østbanetorvet og Grenaa.

### **Marked for letbanetog undersøgt**

Markedet for dieselhybrid letbanetog har dog ikke udviklet sig som forventet. To udbud med dieselhybridtog er blevet aflyst i Tyskland inden for det seneste år (udbud i Chemnitz og Braunschweig), og dieselhybridløsningen må i dag betragtes som en lille niche inden for letbanebranchen. Der findes p.t. ikke et dieselhybridtog i drift, som umiddelbart vil kunne leveres til letbaneprojektet i Aarhus. Også Regio Citadis-toget fra Kassel vil skulle gennemgå redesign på grund af nye EU-krav for at kunne køre i Aarhus.

Letbanesekretariatet har derfor iværksat yderligere undersøgelser af markedet for standard letbaneløsninger i udlandet. Undersøgelserne har vist, at standardiserede løsninger som rene elektriske sporevognstog med hastigheder på op til 80 km/h tilbydes af syv til otte forskellige leverandører i EU. Dieselhybridtoget med hastigheder på op til 100 km/h, som VVM-analysen tager udgangspunkt i, leveres fortsat kun af én leverandør og må maksimalt kunne forventes at blive leveret af tre leverandører. Til sammenligning bliver de tilsvarende rene elektriske letbanetog produceret og leveret af fem til seks leverandører i EU.

### **Skrappere krav til letbanetog**

Generelt vil der med hensyn til støj og emissioner blive stillet skrapere krav til letbanetog, end der i dag stilles til tog på de eksisterende strækninger. Det betyder, at togdriften vil larme og forurene mindre end i dag, og at letbanedrift vil have en





*Foto: Sønderborgbanen blev elektrificeret i slutningen af 1990'erne (Kilde: Letbanesekretariatet)*

positiv indflydelse på luftkvaliteten i de nærmiljøer, den ligger umiddelbart op til banen. Letbanetog, der udelukkende kører på el, vil desuden give besparelser på energiomkostninger og vedligehold af togene. Til gengæld er der øgede driftsudgifter forbundet med vedligehold af kørestrømsanlægget.

### **Udbud skal sikre en god pris**

Det kan ikke på forhånd afgøres, om dieselhybrid eller elektriske letbanetog er den økonomisk bedste løsning. Usikkerheden omkring leverance af dieselhybrid letbanetog har gjort det nødvendigt at indarbejde alternativer til dieselhybrid drift i udbudsstrategien, og leverandørerne bliver bedt om at give deres bud på omfanget af elektrificering. Det giver samtidig større konkurrence, fordi flere vil være i stand til at levere en ren elektrisk løsning.

Udbudsstrategien forventes offentliggjort i løbet af forsommeren 2012 efter endelig godkendelse i bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S.



## VI SKAL SKABE SAMMENHÆNG FOR KUNDERNE

Midttrafiks rolle i Letbanesamarbejdet er som kommunernes og regionens trafikselskab dels at sikre et godt samarbejde mellem ejerne af den kollektive trafik, dels at have den viden og faglige kompetence, som kan være med til at løfte samarbejdet og sikre den faglige kvalitet i det færdige resultat.

**Samtidig er det helt centralt, at Midttrafik sikrer, at den kollektive trafik i regionen er sammenhængende – set fra kundernes synspunkt.**

- Kunderne er jo i bund og grund fuldstændig ligeglade med, om det er staten, regionen eller kommunen, som finansierer den kollektive trafik. De skal bare have en løsning, der passer til deres behov, konstaterer Jens Erik Sørensen, direktør i Midttrafik og formand for Letbanesamarbejdets styregruppe.

### Det bedste samlede tilbud til kunderne

I modsætning til hovedstadsområdet, hvor flere trafikaktører (Movia, Metroselskabet, DSB, DSB S-tog og Trafikstyrelsen) skal samarbejde om blandt andet kundeservice, køreplanlægning, markedsføring og takster, er strukturen i Midtjylland, at én central aktør sikrer tilbuddet til kunderne. Det vil sige, sørger for en effektiv koordinering af bustrafik, letbanetrafik og forskellige former for trafik styret af kundernes behov – for eksempel flextrafik og handicapkørsel.

- Derfor er vores deltagelse i Letbanesamarbejdet essentiel. Vi skal sikre det bedste tilbud til kunderne og den bedste udnyttelse af ressourcerne samlet set, slår Jens Erik Sørensen fast.

Bestyrelsesformand for Midttrafik og 2. viceborgmester i Holstebro Kommune, Arne Lægaard (V) uddyber:

- For at opnå succes med letbanen er det kolossalt vigtigt at skabe sammenhæng mellem de forskellige transportformer og få koordineret den øvrige kollektive trafik omkring letbanen. Derfor er det vigtigt, at vi får én planlægningsenhed, og at Midttrafik, som har ansvar for driften af den kollektive trafik, er med i planlægningen af letbanen, siger han og fortsætter:



Foto: Bestyrelsesformand og direktør er enige om, at Midttrafiks vigtigste opgave er at skabe sammenhæng i den kollektive trafik (Kilde: Midttrafik)



- Jeg tror, det er vigtigt at skelne mellem, hvad de forskellige transportformer kan løse. Der, hvor der bor mange mennesker, kan letbanen være med til at løse trafikproblemerne, mens der i de tyndtbefolkede områder er behov for andre løsningsmuligheder, for eksempel mindre busser og behovsstyret trafik som Flextur og Teletaxa.

### **Sammen kan vi skabe statslig interesse**

Baggrunden for Letbanesamarbejdet er dog først og fremmest politisk. En række kommuner og Region Midtjylland vurderede i fællesskab, at man ved at gå sammen om at udvikle et nyt produkt i den kollektive trafik kunne løse nogle af de udfordringer, der er omkring trængsel og bæredygtig kollektiv trafik i et større byområde.

- For mig at se viser Letbanesamarbejdet, at når kommunerne og regionen går sammen om et projekt, er det væsentligt nemmere at skabe den nødvendige statslige interesse for projektet. Så det, at både regionen, kommunerne og Midttrafik er gået sammen, er den egentlige grund til, at vi har kunnet skabe en statslig medfinansiering på knap 50 procent til etape 1, vurderer Arne Lægaard.

### **Plads i bestyrelsen**

Midttrafiks bestyrelsesformand glæder sig samtidig over, at Midttrafik med vedtagelsen af anlægsloven om Aarhus Letbane I/S får én af de i alt fem bestyrelsesposter i anlægsselskabet – selvom trafikskabet ikke er blandt ejerne.

- Midttrafik skal planlægge og udbyde letbanens drift, så derfor er det vigtigt, at vi er med i selve planlægningen. Når det er sagt, ser jeg det også som en cadeau fra ejerne om, at Midttrafik har den fornødne viden og kompetence – og derfor skal have en rolle i udviklingen af letbanen, siger Arne Lægaard.

### **Vi skal tiltrække flere kunder**

Midttrafiks direktør ser umiddelbart to vigtige opgaver i anlægsselskabet:

- Sammen med den øvrige bestyrelse skal vi sikre, at tidsplan og budget holder. Samtidig skal vi konstant levere den faglige viden, vi tilsammen ligger inde med i Midttrafik og på den måde sikre, at anlægsbudget, transportudbud og ikke mindst operatørbud bliver af den ønskede kvalitet, forklarer Jens Erik Sørensen.

Målet er at tiltrække så mange kunder som muligt.

- Når anlægget er klar til at blive taget i brug, bliver vores fornemste opgave at lave et godt tilbud til kunderne. Det vil sige, vi skal sørge for, at letbanen tiltrækker flere kunder til den kollektive trafik, siger direktøren og uddyber:

- For det første skal vi sikre, at letbanen har en god, sikker og stabil drift. Det er helt afgørende, og det er jeg sikker på, vi opnår. For det andet skal vi få letbanen til at hænge godt sammen med bustrafikken, så de kunder, som skal stige om mellem bus og letbane, får en god oplevelse. For det tredje skal vi sørge for at få formidlet alle fordelene ved letbanen til borgerne via en målrettet markedsføring.

### **Samarbejde er nøglen til succes**

Men Midttrafik kan ikke løfte opgaven med at tiltrække passagerer til letbanen alene.

- Faktisk kan kommunerne hjælpe os med at tiltrække flere passagerer, blandt andet ved at sørge for ordentlige faciliteter på letbanestationerne. Det gælder for eksempel Parkér og Rejs-faciliteter, der, som navnet antyder, skal give bilister mulighed for at parkere deres biler uden for Aarhus centrum og rejse videre med kollektiv trafik, forklarer Jens Erik Sørensen og fortsætter:

- Samtidig kan kommunen hjælpe med at informere borgerne, så vi laver en god sammenhængende pakke, som gør det attraktivt for kunderne at bruge letbanen. Så er jeg sikker på, at letbanen bliver en succes.



### Overbevisende resultater

Direktørens og bestyrelsesformandens største ønske for projektet er da også, at Midttrafik både i anlægs- og driftsfasen kan levere nogle overbevisende resultater. Det vil sige resultater, som kan overbevise politikerne om, at det er værd at investere i kollektiv trafik, så længe man gør det intelligently og målrettet.

- Det er nøglen til at realisere den udbygning af letbanen, der allerede er lavet skitser for, vurderer Arne Lægaard og Jens Erik Sørensen.

### Sekretariatet samler trådende

For at fremme arbejdet med letbanens etaper, både i forhold til etape 1 og udbygningsetaperne, har Midttrafik etableret et letbanesekretariat, som arbejder på at løse mange af de store udfordringer i projektet.

- Vi bidrager i alle arbejdsgrupper, styregrupper og følgegrupper med viden og kompetence. Vi har samtidig til opgave at profilere og markedsføre Letbanesamarbejdet i hele Danmark, og så deltager sekretariatet i internationale netværk for at sikre, at vi konstant kan levere de ypperste faglige løsninger, forklarer Jens Erik Sørensen.

### Forberedelse af operatørbuddet er i gang

Herudover er Midttrafik gået i gang med de indledende forberedelser til operatørbuddet, som vil være et separat udbud i letbanens etape 1.

- Vi har gode erfaringer med – og stor viden om – at udbyde bustrafik. Og selvom en letbane er et produkt af meget høj klasse, er det for mig et trafikprodukt på lige fod med bussen, slår Jens Erik Sørensen fast og uddyber:

- Det er meget vigtigt, at vi får forberedt det her kæmpe projekt på en måde, så der bliver god konkurrence mellem de bydende operatører, og så kvaliteten bliver, som bestillerne ønsker. Derfor har vi nedsat de nødvendige arbejdsgrupper til at forberede et rigtig spændende udbud af letbanedriften, siger direktøren, der også ser nogle gode udviklingsmuligheder ved at deltage i letbaneprojektet.

- Jeg synes, det er et fantastisk spændende projekt, og jeg er rigtig glad for, at vi i Midttrafik har fået en så central rolle i det. Det er med til at forbedre vores omdømme. Og så giver det fantastisk gode udviklingsmuligheder for både ledelse og medarbejdere i organisationen, at Midttrafik er så centralt placeret. Det er et stort ansvar, men jeg er helt sikker på, vi kan løfte det, siger direktøren.

### 3 HURTIGE TIL BESTYRELSESFORMAND I MIDTTRAFIK, ARNE LÆGAARD (V)

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

Det er der to grunde til. For det første er letbanen et godt svar på de trængsels-, klima- og miljøproblemer, vi oplever i de større byområder. Og for det andet er letbanen med til at højne kvaliteten af den kollektive trafik, så den forhåbentlig kan tiltrække endnu flere kunder.

#### 2. Hvilken betydning får letbanen for den regionale kollektive trafik?

Som jeg ser det, er letbanen et nyt højklasset produkt inden for den kollektive trafik og et godt svar på trængselsproblemerne i det østjyske. Forhåbningen er, at letbanen bliver så stor en succes, at den kan udbygges. Det gælder selvfølgelig først og fremmest dér, hvor der er mange mennesker.

#### 3. Ser du nogle ulemper ved at etablere letbanen?

Letbanen i sig selv kan jeg ikke se noget negativt ved, men jeg ser en udfordring i, hvordan man finansierer driften af den. Det vil sige, hvor meget regional bustrafik og hvor meget bybustrafik vil Aarhus Kommune og Region Midtjylland reducere for at finansiere letbanen?

På det område er erfaringen fra København, da man etablerede metroen, at man skal være meget forsigtig med at reducere for meget i bustrafikken. Det kan nemlig betyde, at en hel del kunder samlet set forsvinder fra den kollektive trafik.

Det er en udfordring, og her vil vi i Midttrafik selvfølgelig byde ind med den viden og de kompetencer, vi har i den sammenhæng.



## TO SPOR I SAMARBEJDET OM LETBANEN

**Vedtagelsen af Lov om Aarhus Letbane I/S – L77 – bliver en milepæl i det letbanesamarbejde, som otte kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik indgik tilbage i 2007. Med anlægsloven kommer visionen om at etablere et effektivt kollektivt trafiknet med gode og direkte forbindelser til de største rejsemål i Østjylland et skridt nærmere.**

Samarbejdet om letbanen i Østjylland deler sig i to spor, når anlægsselskabet for Aarhus Letbane I/S påtager sig opgaven og ansvaret med at anlægge letbanes etape 1. Samtidig fortsætter Letbanesamarbejdet arbejdet med en række yderligere udbygningsetaper.

### Danmarks første letbanestrækning

Med anlægsloven kan etableringen af Danmarks første letbane gå i gang. Letbanen forbinder de to eksisterende lokalbaner fra Odder og Grenaa med 12 kilometer nye letbanespor igennem Aarhus midtby. Anlægsselskabets første opgaver bliver at sende anlægsarbejderne, transportsystemet og det rullende materiel i udbud. Prækvalifikation af konsortier, der inviteres til at byde, forventes at finde sted hen over sommeren, og i løbet af efteråret bliver opgaverne sendt i udbud. En endelig aftale forventes at være på plads medio 2013, hvor anlægsarbejderne i Aarhus kan gå i gang. Sideløbende vil der blive justeringer af Odderbanens og Grenaabanens eksisterende skinne-net. Første etape af Aarhus Letbane forventes at være i drift i 2016.

### Ét stort anlægsarbejde blandt mange

Letbanens etape 1 er ét af flere store anlægsarbejder i Aarhus i de kommende år. Det forsøges så vidt muligt at koordinere arbejdet med de øvrige store anlægsprojekter – eksempelvis langs havnefronten og ved Universitetshospitalet i Skejby. Anlægsarbejderne vil dog give en række gener for både beboere på strækningen og for trafikanter i form af støj, vejarbejde og ruteændringer.

### Organisering – Aarhus Letbane I/S

Aarhus Letbane I/S ejes i fællesskab af Aarhus Kommune (47,2 procent), transportministeren (47 procent) og Region Midtjylland (5,8 procent). Ejerne og Midttrafik skal ifølge loven udpege medlemmer til bestyrelsen for selskabet, mens bestyrelsen ansætter direktionen. Bestyrelsen er endnu ikke konstitueret.

### Fortsat fokus på udbygning

Sideløbende med anlægget af etape 1 fortsætter Letbanesekretariatet i Midttrafik arbejdet med at undersøge mulighederne for en udvidelse af letbanen.

I efteråret 2011 offentliggjorde Letbanesekretariatet på vegne af kommunerne i samarbejdet en fase 1-undersøgelse af fire udbygningsetaper til Hinnerup, Brabrand, Kolt/Hasselager og Skanderborg. Fase 1-undersøgelsen er et udspil til, hvordan letbanen i Østjylland kan udbygges, og den skal indgå i de lokale og den statslige prioritering af de næste etaper.

På længere sigt peger Letbanesamarbejdet på yderligere etaper til Hadsten og Randers samt nogle mindre indre strækninger i Aarhus. Det vurderes til gengæld, at betjeningen af Silkeborg sker mest effektivt via en ny, hurtig regionalbane mellem Aarhus og Silkeborg med gode forbindelser og omstigningsmuligheder til letbanesystemet.

### Organisering – Letbanesamarbejdet

Letbanesamarbejdets organisering fortsætter som hidtil med en styregruppe, en politisk følgegruppe samt Letbanesekretariatet.

Organisationsdiagram kan ses på [www.letbanerimidttrafik.dk](http://www.letbanerimidttrafik.dk)



## LANGS MED BANEN

I "Langs med banen" kan du læse store og små nyheder med relation til det østjyske letbane-projekt. Denne gang fortæller vi blandt andet om "perlekæden", der skal skabe helhed omkring den nye busterminal i Aarhus, om design-konceptet, om letbane-videoer på YouTube, om det underjordiske arbejde på Randersvej og om de trafikale udfordringer på Kystvejstrækningen i det indre Aarhus. **Perlekæde skaber helhedsplan for ny busterminal i Aarhus**

### PERLEKÆDE SKABER HELHEDSPLAN FOR NY BUSTERMINAL I AARHUS

Aarhus Kommune og DSB Ejendomsudvikling A/S har i samarbejde med Steen & Strøm Danmark, som ejer Bruuns Galleri i midten af Aarhus, præsenteret det projekt, som skal lægge grund for det videre arbejde med en helhedsplan for midtbyen.

"Perlekæden" er navnet på det vinderprojekt, som skal omdanne de nedslidte arealer omkring Ny Banegårdsgade og Rutebilstationen i centrum af Aarhus til et tæt, livligt og varieret bykvarter med en ny busterminal og en udvidelse af shoppingcentret Bruuns Galleri.

Tanken er, at nye og eksisterende bygninger af forskellig form og størrelse skal omkranse området – heraf navnet "Perlekæden".

Rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Bünyamin Simsek (V), sagde ved præsentationen af projektet:

- Forslaget indeholder blandt andet en ny busterminal i direkte tilknytning til banegården og et stoppested for den kommende letbane. Begge elementer vil forbedre de rejsendes vilkår og styrke stedet som trafikknudepunkt.

Bag vinderprojektet står planlægningsteamet COBE, Transform, Rambøll, Søren Jensen og ICP.

I alt havde fire teams udarbejdet forslag. Forslagene blev givet som såkaldte parallelopdrag. Det betyder, at forslag fra alle fire projekter kan indgå i det videre arbejde med området.

Den nye busterminal i Aarhus forventes at stå færdig i 2015, mens omdannelsen af bydelen strækker sig over en længere periode.



Illustration: En ny busterminal i tilknytning til Aarhus H og Bruuns Galleri er med til at skabe et nyt trafikknudepunkt i centrum af Aarhus (Kilde: Aarhus Kommune)



## DESIGNKONCEPT SKAL SIKRE SAMMENHÆNG I LETBANENS VISUELLE UDTRYK

Letbanesekretariatets designrådgiver - Team Preben Skaarup Landskab - har gennem det seneste år arbejdet på et designkoncept for letbanen. Et designkoncept, som nu er endeligt godkendt.

Det overordnede design for letbanen tager udgangspunkt i, at letbanen kommer til at løbe igennem vidt forskellige miljøer fra rå urbanitet langs havnen og i den indre by til mere grønne og landskabelige områder i det nordlige Aarhus.

Designkonceptet skal med sine anbefalinger og retningslinjer sikre, at letbanen fremstår som et sammenhængende visuelt element på tværs af de enkelte by- og landskabsrum, som letbanen løber igennem.



Illustration: Designkonceptet for første etape af letbanen er nu offentliggjort (Kilde: Letbanesekretariatet)

Designkonceptet er vejledende og skal være med til at sikre et konstruktivt samarbejde omkring eksempelvis indretning af perroner og tog både internt i anlægsselskabet for letbanens etape 1 og udadtil i dialogen med borgere, politikere og andre interessenter. Herudover vil designkonceptet indgå i flere af de kommende udbud, og designet indarbejdes som en del af evalueringskriterierne i udbuddet af transportsystemet.

Designkonceptet kan ses på [www.letbanerimidttrafik.dk](http://www.letbanerimidttrafik.dk).

## VIDEOER OM LETBANEN PÅ YOUTUBE



Illustration: Se videoer om letbanen på YouTube (Kilde: Letbanesekretariatet)

Det er nu muligt at tage på tur med letbanen langs den nye havnefront i Aarhus eller at få en introduktion til Danmarks første letbane. To videoer om letbanen giver et overblik over letbanens etape 1, der forbinder Odderbanen og Grenaa-banen med et 12 kilometer nyt letbanespor igennem Aarhus, og over de mulige udbygningsetaper til andre byer i Østjylland.

Videoerne er udarbejdet af Preben Skaarup Landskab, ÅF Lighting, Knud Holscher Design og COWI A/S for Letbanesekretariatet, og de kan ses på [www.youtube.com/letbanen](http://www.youtube.com/letbanen)



### **TRAFIKAL UDFORDRING LANGS KYSTVEJSTRÆKNINGEN I AARHUS**

Forvandlingen af Aarhus Havn fra industriområdet til et sted, hvor mennesker skal bo, arbejde, uddanne og udfolde sig, er i fuld gang. Visionen er at skabe et nyt havnebyrum og sammenhæng mellem by og vand. For at kunne realisere visionen skal trafikken på Kystvejstrækningen nedrosles, og Aarhus Kommune har netop udgivet en folder om planerne for fremtidens trafikmønstre i midtbyen.

Planen indebærer, at Kystvejstrækningen fra Mindet til Nørreport bliver omlagt, så der i fremtiden vil være to spor til biler, to letbanespor, brede fortove og en dobbeltrettet cykelsti. Omlægningen vil åbne området, så især de bløde trafikanter som fodgængere og cyklister kan bevæge sig sikkert til og fra det nye byrum på havnen. Letbanen får tre standsningssteder på Kystvejstrækningen; ved det nye multimediehus, Skolebakken og Nørreport.

Trafikplanen betyder, at bilister, der skal køre igennem Aarhus, med fordel kan benytte Ringvejen eller Ringgaden i stedet for Kystvejstrækningen, når de kører igennem byen. Bilister med ærinder i Aarhus Midtby og i den nye bydel på havnen får forbedrede adgangsforhold til den centrale del af Aarhus.

Målinger viser, at en del af gennemfartstrafikken allerede er flyttet væk fra Kystvejstrækningen. I 2002 kørte omkring 40.000 biler i døgnet på Kystvejen og Nordhavnsvej. I 2011 var antallet faldet til 25.000 biler i døgnet på samme strækning. Målet er, at der vil køre 15.000-20.000 biler i døgnet, når vejen er blevet omlagt til to spor.



*Illustration: Letbanen kommer til at løbe i to spor langs Kystbanestrækningen (Kilde: Letbanesekretariatet)*





### UNDERJORDISK ARBEJDE PÅ RANDERSVEJ

Omfattende ledningsarbejder under jorden i og omkring Randersvej betyder, at det tager halvandet år at anlægge busbaner mellem Stjernepladsen og Ringvejen – en strækning på omkring en kilometer.

Under jorden ligger store mængder kabler og rør, som leder fjernvarme, spildevand, brugsvand, el og telefonledninger rundt i området. En stor del af disse kabler og rør skal flyttes for at give plads til en udvidelse af Randersvej og etableringen af letbanen.

Aarhus Kommune har fotograferet under jorden i forbindelse med arbejderne.

Links til billederne findes på [www.letbanerimidttrafik.dk](http://www.letbanerimidttrafik.dk)



Foto: En stor mængde kabler og rør skal flyttes under jorden i og omkring Randersvej for at skabe plads til busbaner og letbane  
(Kilde: Svend Emil Mosbæk, Aarhus Kommune)

### SAMLET SKITSEPROJEKT FOR LETBANEN ER PÅ PLADS

Letbanesekretariatets rådgivere har netop færdiggjort de sidste skitseprojekter for letbanens forløb fra Herredsvej til Lystrup i det nordlige Aarhus. Med færdiggørelsen er alle skitseprojekter nu udarbejdet, og der foreligger et samlet skitseprojekt for hele den nye strækning på 12 km igennem Aarhus.

Skitseprojekterne er udarbejdet på baggrund af det letbaneprojekt, der lå til grund for kommuneplanen og VVM-redegørelsen. De enkelte skitseprojekter indeholder blandt andet beskrivelse af geoteknik, ledningsplaner, arkæologi, geometri, perroner, principper for afvanding, belysning og gadesignalanlæg. Herudover beskriver skitseprojekterne sporets tracé, elektroniske forhold, broer og bygninger.

Skitseprojekterne vil ligge til grund for den kommende detailprojektering og udbuddet af diverse entrepriser i de kommende år. Materialet benyttes desuden i forbindelse med ekspropriationsforretning med henblik på at erhverve arealer til letbanens realisering.



## VIDSTE DU ...

### **... at alle tog vil være tilgængelige for kørestolsbrugere?**

I udformningen af letbanens etape 1 skal det sikres, at kørestolsbrugere har adgang til alle perroner og tog på lige fod med andre. Kørestolsbrugeres adgang til perroner vil hovedsageligt ske via ramper. Ved Aarhus H og Aarhus Universitet ved Wilhelm Meyers Allé er det ikke muligt at komme til og fra letbanen via ramper, og her bliver der i stedet etableret elevatorer.

### **... at der arbejdes med at sikre niveaufri indstigning mellem tog og perroner?**

I arbejdet med udviklingen af letbanen er det centralt, at der sikres niveaufri adgang mellem perroner og tog. Derfor er perronerne hovedsageligt placeret på rette strækninger. Den kommende togleverandør bliver også ansvarlig for at designe perroner, der sikrer de mest optimale forhold for ind- og udstigning.



Foto: Tog og perron vil så vidt muligt være i samme niveau på standsningsstederne, og afstanden mellem perron og tog så lille som mulig (Kilde: Letbanesekretariatet)

### **... at alle skitse- og detailprojekter vil blive gennemgået af både trafik- og tilgængelighedsrevisorer?**

Alle skitse- og detailprojekter vedrørende letbanens etape 1 har været og vil også fremadrettet blive gennemgået af trafik- og tilgængelighedsrevisorer. En tilgængelighedsrevision er en metode til systematisk at gennemgå og sikre, at tilgængeligheden i projektet er i orden. Revisoren er altid uafhængig, det vil sige, at hun eller han ikke kan indgå i projektorganisationen eller være repræsentant for en virksomhed, myndighed eller vejbestyrelse.

### **... at der findes en række konventioner, krav og standarder for tilgængelighed, som letbanen skal efterleve**

Der findes en række internationale og nationale standarder for tilgængelighed, som Aarhus Letbane følger, blandt andre:

- FNs konvention om rettigheder for personer med handicap.
- Aarhus Kommunes Handicappolitik om tilgængelighed.
- Tilgængelighed i kommunale bygninger og i de offentlige rum – Sådan gør vi i Aarhus.
- DS 3028: Tilgængelighed for alle.
- DS-Håndbog 105:1995. Udearealer for alle.
- Færdselsarealer for alle. Håndbog i tilgængelighed.
- Bygningsreglementet.

### **... at der er nedsat en følgegruppe med medlemmer fra Handicaprådet og Ældrerådet i Aarhus Kommune, som vil følge projektet?**

Aarhus Letbane har inviteret Handicaprådet og Ældrerådet i Aarhus Kommune til at deltage i en følgegruppe for tilgængelighed. Følgegruppen skal følge arbejdet med adgangsforhold og tilgængelighed til perron og tog og vil løbende blive orienteret om udviklingen i projektet. Der vil blive afholdt dialogmøder, hvor problemstillinger vedrørende tilgængelighed vil blive drøftet.