

Bilagsoversigt

- Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (*klik på bilagstitlen*)**
- 1 Budget 2014
 1. [Forslag til Budget 2014 til 1. behandling](#)

 - 2 Aftale om tidligere indbetalinger fra VAT vedr. rejsekortet
 1. [Midttrafiks åbningsbalance pr. 1. januar 2007](#)
 2. [Holst Advokaters notat om refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekort A/S af 8. marts 2013](#)
 3. [Holst Advokaters notat vedrørende løsningsforslag vedrørende refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekortet A/S af 6. maj 2013](#)

 - 3 Plan for udrulning af rejsekortet i Midttrafik

 - 4 Chaufførincitament for bodspenge

 - 5 Arbejdsprogram for køreplanlægning 2013/2014
 1. [Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning 2013 14](#)
 2. [Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet juni 2014 \(K14\)](#)

 - 6 Ungdomskort til kollektiv trafik

 - 7 Gratis medtagning af cykler på Lemvigbanen

 - 8 Indgåelse af venneaftale for Flextur mellem Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner

 - 9 Foreløbig mødekalender 2014 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik.

 - 10 Orientering om nødvendige zoneændringer i Midttrafik
 1. [zonekort med priseksempel Randers – Aarhus ud fra forskellige zoneafstandsregningsprincipper](#)

 - 11 Orientering om status for Trafikplan 2013-2017
 1. [Opsamling fra debatmøder om Trafikplan 2013 – 2017](#)

 - 12 Orientering om analyse af kollektiv trafik på Samsø

 - 13 Orientering om rapport om trafikelskabernes varettagelse af offentlig befordring

 - 14 Orientering om bestyrelsesarbejdet i Aarhus Letbane I/S

 - 15 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [eksempler fra imagekampagne 2013](#)
 2. [Trafikelskaberne i Danmarks hørings svar vedr. Lov om trafikelskaber](#)

 - 16 Eventuelt

Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. juni 2013	1-21-1-13	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87408205

Forslag til Budget 2014 til 1. behandling

Budgetprocessen for Budget 2014

I henhold til den af Bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2014, har administrationen i maj fremsendt budgetoplæg til administrativ høring ved bestillerne.

På baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne er der foretaget justeringer i materialet, som er indarbejdet i dette budgetforslag. Herudover er Midttrafik i dialog med nogle bestillere, der ønsker yderligere justering i budgettet. Resultatet af dialogerne forventes indarbejdet inden materialet sendes i politisk høring. Disse ændringer samt øvrige ændringer affødt af den politiske høring vil være indarbejdet ved 2. behandlingen af budgettet.

Det foreliggende oplæg til budget for 2014 behandles på bestyrelsesmødet 21. juni 2013, hvorefter det sendes til politisk høring ved bestillerne. Det endelige budgetforslag for 2014 fremsendes til Bestyrelsen til dennes møde 13. september 2013.

Det skal bemærkes, at økonomiaftalen mellem regeringen og KL lige er indgået, og at der kan forventes ændringer som følge af indgåelse af aftalen. Disse indarbejdes frem til 2. behandling af budgetforslaget.

Samlet budget 2014 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetoplæg er gengivet i nedenstående tabel, som viser budgetforslaget opdelt på forretningsområder.

Midttrafik, forslag til budget 2014 samlet oversigt

	Forslag til budget 2014
Buskørsel	
Udgifter	1.451.194.000
Indtægter	-710.975.000
Netto	740.219.000
Handicapkørsel	
Udgifter	38.826.000
Indtægter	-8.276.000
Netto	30.550.000
Kan-kørsel	
Nettoudgifter, kørsel	395.804.000
Call center	10.019.000
I alt netto	405.823.000
Togdrift	
Udgifter	53.077.000
Indtægter	-16.100.000
Drift netto	36.977.000
Anlæg	14.789.800
I alt netto	51.766.800
Trafikselskabet	
Busadministration	108.667.000
Administration handicapkørsel	13.833.000
Trafikselskabet - netto udgifter	122.500.000
Kontrolafgifter (Aarhus)	
Netto	6.306.000
Letbanen	
Operatørbudget	892.000
Letbanesekretariatet	931.000
Letbanen i alt	1.823.000
Rejsekortet	
Netto	73.590.000
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)	
Netto	1.432.577.800

Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter. Som bilag er der en oversigt over opdelingen på de enkelte bestillere. Disse bestillerfordelte opgørelser, suppleret med mere detaljerede beskrivelser, fremsendes efter bestyrelsesmødet til bestillerne med henblik på den politiske høring.

Busdrift – udgifter

Udgifterne til busdrift budgetteres i 2014 til 1.451,2 mio. kr. Omregnes regnskabsresultatet for 2012 til 2014-priser er der tale om en marginal stigning på 7,5 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2012.

Som det fremgår af nedenstående tabel er der en næsten ligefordeling mellem antallet af bestillere, der har mindre- henholdsvis merudgifter i budgettet for 2014 målt i forhold til regnskabet for 2012. Der er merudgifter i Favrskov, Herning, Horsens, Ikast-Brande, Norddjurs, Odder, Silkeborg, Viborg og Region Midtjylland, mens der er mindreudgifter i Hedensted, Holstebro, Lemvig, Randers, Ringkøbing-Skjern, Samsø, Skanderborg, Skive, Struer, Syddjurs og Aarhus.

En del kommuner får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskuddene er ikke indregnet i nedenstående tabel, men indgår i specifikationerne som en selvstændig del af busbudgettet, der således består af udgifter til kørsel, indtægter og tilskud.

Sammenligning mellem regnskabet for 2012 i 2014-priser og budget 2014

	Regnskab 2012 i 2012-priser	Regnskab 2012 i 2014-priser	Budget 2014, 21. juni 2014	Difference (budget 2014, september minus regnskab 2012 i 2014-priser)
Favrskov	15.613.671	16.040.661	16.150.000	109.339
Hedensted	12.031.438	12.394.032	11.658.000	-736.032
Herning	45.430.860	46.511.990	47.079.000	567.010
Holstebro	33.387.809	34.343.497	33.929.000	-414.497
Horsens	44.536.290	45.571.795	46.100.000	528.205
Ikast-Brande	14.680.811	15.112.534	15.182.000	69.466
Lemvig	8.361.131	8.524.895	7.835.000	-689.895
Norddjurs	14.581.656	14.874.959	14.990.000	115.041
Odder	6.331.166	6.460.610	6.593.000	132.390
Randers	88.737.888	91.165.792	90.330.000	-835.792
Ringkøbing-Skjern	25.761.641	26.282.812	26.025.000	-257.812
Samsø	5.761.195	5.905.961	5.591.000	-314.961
Silkeborg	53.434.439	54.874.706	55.528.000	653.294
Skanderborg	21.788.119	22.372.715	22.173.000	-199.715
Skive	28.569.744	29.146.557	29.063.000	-83.557
Struer	8.191.853	8.361.166	8.170.000	-191.166
Syddjurs	20.438.639	20.834.451	15.918.000	-4.916.451
Viborg	45.214.672	46.163.170	49.310.000	3.146.830
Aarhus	467.130.285	476.645.869	465.464.000	-11.181.869
Regionen	451.589.680	462.084.074	484.106.000	22.021.926
I alt	1.411.572.987	1.443.672.245	1.451.194.000	7.521.755

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårslige reguleringsindeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn for de to typer indeks:

Omkostningsindeks: 2012-13: 0,9 % 2013-2014: 1,2 %
 Reguleringsindeks: 2012-13: 2,2 % 2013-2014: 0,7 %

Indeksene ligger ikke endeligt fast endnu, og kan forventes ændret i løbet af sommeren 2013, hvor det halvårige indeks pr. 1. september 2012 forventes offentliggjort.

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2013 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2012 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I det omfang der har været udbud eller større omlægninger, er der dog udarbejdet nye basisbudgetter med udgangspunkt i køreplantimer, busantal og udgiftssatser.

Alle afholdte og offentliggjorte udbud er indregnet i budgettet med Midttrafiks 35. udbud med lufthavnslinjen mellem Aarhus og Billund Lufthavn som det seneste.

For bybusser, lokalruter og regionale ruter er alle køreplanændringer fra køreplansskiftet i juni 2013 er indregnet, mens budgettet for rabatruterne for flertallet af kommunerne er lavet på baggrund af køreplanen fra 2012, idet den nye køreplanen endnu ikke kendes. Det forventes at køreplandata fra 2013 vil blive indarbejdet i rabatruterne inden budgettet 2. behandles i september måned.

De rutebaserede budgetter har været sendt i administrativ høring hos den enkelte bestiller, der således har kunnet se den budgetterede udgift og det budgetterede køreplantimetal på ruteniveau.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskab 2012 til budget 2014. Udviklingen i tabellen afspejler for hovedparten af bestillerne også udviklingen i udgifterne.

Køreplantimer i budget 2014

	Regnskab 2012	Budget 2014, 21. juni 2013	Difference (budget 2014, juni minus regnskab 2012)
Favrskov	19.738	19.890	153
Hedensted	13.936	12.857	-1.079
Herning	70.044	70.108	65
Holstebro	47.005	47.341	336
Horsens	68.983	68.971	-12
Ikast-Brande	21.952	21.957	5
Lemvig	12.999	12.014	-986
Norddjurs	19.885	19.802	-83
Odder	9.505	9.782	277
Randers	127.255	123.042	-4.213
Ringkøbing-Skjern	37.497	37.816	320
Samsø	7.484	7.236	-248
Silkeborg	87.029	87.352	323
Skanderborg	31.261	30.706	-555
Skive	42.429	42.821	392
Struer	14.411	13.873	-539
Syddjurs	34.444	23.283	-11.161
Viborg	68.990	76.320	7.330
Aarhus	562.300	565.165	2.864
Regionen	750.859	755.815	4.956
I alt	2.048.006	2.046.152	-1.854

Note: Totale køreplantimetal inkl. alle rabat køreplantimer. Dvs. at det ikke er ovenstående køreplantimetal der er anvendt i fordelingen af køreplantimefordelte udgifter i Trafikselskabet, idet rabatruterne her indgår med 50% vægt.

Endelige skal det nævnes, at effekten af ændringer ved køreplansskiftet i 2014 ikke er indregnet, idet disse endnu ikke kendes.

Nedenfor er afvigelserne mellem regnskabet for 2012 i 2014-priser og budgettet for 2014 beskrevet for alle bestillere:

Favrskov Kommune

Merudgifter på 0,1 mio. kr. som primært skyldes ændringer på rabatruter ved køreplansskiftet i 2012 slår helt igennem.

Hedensted Kommune

Mindreudgifter på 0,7 mio. kr., der skyldes at kommunen hjemtager 2 rabatruter samt væsentligst at Midttrafik har lavet kontraktforlængelse med busselskab, som indebærer at de faste busomkostninger reduceres.

Herning Kommune

Merudgifter på 0,6 mio. kr. som følge af, at der er indregnet forventet passagerbonus til bus-selskab samt merkørslen fra køreplansskiftet i 2012 nu er fuld indarbejdet på rabatruterne.

Holstebro Kommune

Mindreudgifter på 0,4 mio. kr., som skyldes at ændringer på rabatruterne ved køreplansskiftet i 2012 slår fuldt igennem.

Horsens Kommune

Merudgifter på 0,5 mio. kr., som hovedsagligt er affødt af ændringerne på bybusserne og udvidelse af teletaxaordningen.

Ikast-Brande Kommune

Merudgifter på 0,1 mio. kr. som er affødt af ændringer på flere lokal- og rabatruter.

Lemvig Kommune

Mindreudgifter på 0,7 mio. kr. som skyldes flere forhold. Reduktioner på rabatruter udgør 0,3 mio. kr., mens ændringer på lokalruterne udgør de resterende 0,4 mio. kr.

Norddjurs Kommune

Merudgifter på 0,1 mio. kr., som skyldes ændringer fra køreplansskiftet i 2012 på rabatruter slår helt igennem samt konsekvenserne af 34. udbud med højere priser.

Odder Kommune

Merudgifter på 0,1 mio. kr., som er en kombination af merudgifter efter 32. udbud i 2012 slår helt igennem og samt mindrekørsel på rabatruter fra køreplansskiftet i 2013.

Randers Kommune

Mindreudgifter på 0,8 mio. kr. Udgiftsændringen sammensat af merudgifter på 0,8 mio. kr. som følge af 29. udbud samt at køreplanændringer på lokal- og rabatruter fra 2012 slår helt igennem samt mindreudgifter på 1,6 mio. kr. på rabatruterne, som følge af en besparelse i køreplanen fra 2013.

Ringkøbing-Skjern Kommune

Mindreudgifter på 0,3 mio. kr. som er affødt konsekvenser af 30. udbud samt køreplanændringer på både lokal- og rabatruter.

Samsø Kommune

Mindreudgifter på 0,3 mio. kr., som hovedsagelig skyldes restriktioner i brugen af teletaxa.

Silkeborg Kommune

Merudgifter på 0,7 mio. kr., som skyldes øget dubleringskørsel til gymnasiet og køreplanændringer på bybus- og rabatruter.

Skanderborg Kommune

Mindreudgifter på 0,2 mio. kr. der er en konsekvens af billigere timepriser i 34. udbud og at køreplanændringerne på rabatruterne fra 2012 er fuldt indarbejdet i 2014.

Skive Kommune

Mindreudgifter på 0,1 mio. kr. fordelt på flere lokalruter.

Struer Kommune

Mindreudgifter på 0,2 mio. kr. som er en konsekvens af 27. udbud og de køreplanændringer, der fulgte med udbuddet er fuldt indarbejdet i 2014.

Syddjurs Kommune

Mindreudgifter på 4,9 mio. kr., hvoraf reduktionen på 4,5 mio. kr. skyldes at kommunen i 2013 tager telekørslen hjem. Herudover er der reduktioner i kørslen på lokalruterne og der er nedlagt en rabatrute i sommeren 2012.

Viborg Kommune

Merudgifter på 3,1 mio. kr., grundet udvidelser i bybussystemet. Bybuskøreplanen blev udvidet ved køreplansskiftet i 2012 og bliver udvidet igen i 2013, hvor der indsættes en ekstra bus. Herudover er der ændringer på flere lokalruter og der er indsat ny dublering.

Aarhus Kommune

Mindreudgifter på 11,2 mio. kr.

Der er indgået aftale med Busselskabet Aarhus Sporveje om rabat på restkørslen i årene 2013-2016. Rabatten udgør 22 mio. kr. i 2013 og 11 mio. kr. i årene 2014-2016.

Baggrunden for aftalen om rabatten er, at Busselskabet har siden primo 2007 har oparbejdet en egenkapital fra 22,4 mio. kr. til 71,4 mio. kr. ultimo 2011 og med de eksisterende businesscases, var der forventninger om, at den ville nå 160 mio. kr. i 2016. Der er opnået enighed om at en egenkapital på 105,9 mio. kr. i 2016 vil være rimelig. Der er indgået aftale med Busselskabet om rabat på restkørslen i årene 2013-2016.

De resterende mindreudgifter på 0,2 mio. kr. er en kombination af ændring i afregningsform ved overgangen til de nye kontrakter i 2012 samt mindreudgifter til billetautomater og kørsel.

Region Midtjylland

Merudgifter på 22,0 mio. kr.

Midttrafik har sammen med Sydtrafik overtaget lufthavnbusen mellem Aarhus og Billund i april 2013. Ruten forventes at være selvfinansierende og koster årligt 6,5 mio. kr., hvoraf Region Midtjyllands andel udgør 5,5 mio. kr. mens de resterende 1,0 mio. kr. finansieres af Region Syddanmark. Al afregningen foretages via Midttrafik.

33. og 34. udbud er fuldt indregnet i budget for 2014 og koster henholdsvis 1,5 mio. kr. årligt og 11,5 mio. kr. årligt.

Endelig er der øvrige ændringer fra køreplansskiftene i 2012 og 2013, der beløber sig til merudgifter på 3,5 mio. kr.

Busdrift - indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres til 711,0 mio. kr. Heraf forventes de samlede passagerindtægter fra salg af billetter og kort til kunderne til 496,9 mio. kr. I forhold til regnskabet for 2012 er det en stigning i indtægterne på ca. 16,1 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt to forhold.

Dels er der i regnskabet for 2012 indeholdt en stor efterregulering af Midttrafiks betalinger til DSB og Arriva vedrørende takstsamarbejdet for togrejser. I 2014 forventes ingen tilsvarende efterreguleringer.

Dels er der ændret i håndteringen af provisionsomkostninger til salgsstederne. Provisionen på

4,7 mio. kr. er overflyttet til en omkostning under Trafikselskabet og der er foretaget en opskrivning af passagerindtægterne med tilsvarende beløb.

Mio. kr.	Budgetforslag 2014	Budget 2013	2012 Regnskab
Indtægter Busdrift:			
Passagerindtægter	496.900.000	482.000.000	491.849.016
Off peak klippekort - Kompensation	6.375.000	16.000.000	-
Erhvervskort	3.500.000	3.500.000	3.834.379
Ungdomskort - ungdomsuddannelser	89.500.000	83.800.000	90.367.835
Kompensation ungdomskort	9.500.000	7.800.000	12.370.599
Omsætning skolekort	38.800.000	39.000.000	38.644.398
Kompensation - Fælles børneregler	35.400.000	34.800.000	34.736.000
Fragt, Gods og Post mm.	800.000	1.400.000	799.911
Fribefordring Værnepligtige	1.900.000	2.000.000	1.926.984
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	250.000	300.000	139.459
Telebus/ Teletaxa	300.000	400.000	290.415
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	250.000	300.000	239.567
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	104.000.000	102.500.000	108.004.667
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	27.500.000	20.000.000	30.854.548
Indtægter Busdrift	814.975.000	793.800.000	814.057.778
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(104.000.000)	(105.000.000)	(119.168.004)
Total	710.975.000	688.800.000	694.889.774

I administrationens budgetforslag indgår følgende forudsætninger.

Takststigninger.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2014 på 1,3 %. Det er væsentlig lavere end tidligere år. Takststigningen i 2014 vil blive anvendt til stigninger på kontantbilletter. Midttrafik har forpligtiget sig til en fælles jysk takstrække for kontantbilletter fra 2015. Midttrafiks takster for kontantbilletter ligger under de øvrige jyske trafikskabers takster.

Takstnedsættelse også i 2014.

Midttrafik har i 2013 indført off peak klippekortet. Kortet giver ca. 20 % rabat i forhold til et ordinært klippekort i Midttrafik. Off peak klippekortet betyder færre indtægter pga. af rabatten til kunderne. Midttrafiks rabat til kunderne kompenseres af Trafikstyrelsen. Salget af off peak klippekort har i 1. kvartal 2013 været væsentligt lavere end forventet i budgettet for 2013. Det kan muligvis forklares af manglende kendskab til ordningen. Det er dog ganske normalt med en forholdsvis lang tilvænningsperiode for nye produkter i kollektiv trafik.

Rejsekort.

Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutning om tilslutning til rejsekortet. Udrulningen af rejsekortet forventes påbegyndt i 2014. Det er planen, at Odderbanen og det sydlige af Midttrafiks område skal være klar til rejsekortbetalte rejser i 2014. I budgetforslag skønnes passagerindtægter til Horsens Kommune og til Region Midtjylland fra rejsekortbetalte rejser på ca. 0,275 mio. kr.

Ungdomskortet

Fra 1. august 2013 indføres et nyt ungdomskort til erstatning for det nuværende HyperCard. Det nye ungdomskort er gyldigt til:

- SU berettigede studerende på ungdomsuddannelser.
- SU berettigede studerende på videregående uddannelser.
- Alle øvrige unge i aldersgruppen 16-19 årige, uanset om man er tilmeldt en uddannelsesinstitution eller ej.

Ungdomskortet sælges med rabat. Trafikstyrelsen og SU Styrelsen kompenserer Midttrafik for den ydede rabat.

Indtægter fra ungdomskort til ungdomsuddannelserne (nuværende HyperCard) er budgetteret til 89,5 mio. kr.

Indtægtstab v/fritidsrejser

Som noget nyt giver nu også ungdomskort til videregående uddannelser og alle 16-19 årige ret til ubegrænsede rejser med bus og tog i hele det takstområde på studerende bor i. Det er samme rettigheder som det nuværende HyperCard.

Midttrafik kompenseres for indtægtstabet. Kompensationen fra Trafikstyrelsen er nedsat fra de oprindelige kr. 140,- pr. kort/md. i 2012 til kr. 72,- pr. kort/md. i 2013.

Kompensationen til trafikskaberne i 2014 kendes ikke. I budgetforslaget er den samlede kompensation til Midttrafik skønnet til 9,5 mio. kr. Det er Midttrafiks nettoindtægt efter der er afregnet for fritidsrejser hos DSB og Arriva Tog.

Takstsamarbejde med DSB og Arriva.

DSB og Arriva Tog har indført rejsekortet ved togrejser i Midttrafiks område. Det har betydning for Midttrafiks indtægter i takstsamarbejde med DSB og Arriva i 2014.

Midttrafiks indtægter fra kunder med DSB/Arriva billet som fortsætter rejsen i bus (omstigningsrejser), er i budgetforslaget skønnet til 27,5 mio. kr. Såfremt flere kunder vælger at anvende rejsekortet til togrejser i Midttrafiks område, kan det betyde færre indtægter fordi indtægter fra rejsekortbetalte togrejser tilfalder togoperatørerne.

Indtægter fra kunder, der rejser på Midttrafiks billetter og kort hos DSB og Arriva, er i budgetforslaget skønnet til 104,0 mio. kr. Niveauet for disse indtægter er usikkert på grund af kundernes mulighed for substitution til rejsekortet hos DSB og Arriva.

Midttrafiks udgifter til afregning af takstsamarbejdet med DSB/Arriva er i budgetforslaget skønnet til en samlet udgift på 104,0 mio. kr. Afregningen med DSB og Arriva er periodeforskudt og indeholder en efterregulering fra forrige år. I regnskabet for 2012 indgik en stor efterregulering pga. flere togrejser end forventet fra 2011-opgørelserne. I budgetforslaget for 2014 forventes ingen tilsvarende efterreguleringer. Nettoeffekten af takstsamarbejdet med Midttrafiks billetter og kort er budgetteret til 0.

Flextrafik

Flextrafik omfatter handicapkørsel og den såkaldte kan-kørsel.

Handicap og kan-kørslen finansieres via bestillerbidrag, der opkræves som a conto betalinger ved bestillerne.

Handicapkørsel

I dette budgetforslag er det forudsat, at udgifterne til vognmændene inden for handicapkørsel, stiger med ca. 3,2 %, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2013 priser.

Udgifterne og indtægterne er budgetteret noget lavere i forhold til 2013. Udgiften til handicapkørslen i Aarhus Kommune er meget lavere efter turene bestilles et koordineret kørselssystem. Desuden er der færre ture i Aarhus Kommune, pga. prisstigningen for egenbetalingen. For de fleste øvrige kommuner er turantallet på samme niveau som regnskab 2012. For enkelte kommuner som Lemvig, Odder og Viborg er turantallet, ud fra det forventede turantal i 2013. For Syddjurs Kommune er turantallet ud fra kørslen i 2012 og 2013, da der er en faldende tendens.

Der er generelt usikkerhed omkring det budgetterede fald i antal ture på området, og udviklingen følges over sommeren for eventuelt at foretage justeringer inden 2. behandling af budgetforslaget i september.

Kan-Kørsel

Kan-kørslen omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig blandt andet om patientbefordring, kørsel til læge, genoptræning, specialskoler og flexiture.

Turantallet er beregnet ud fra antal af ture i 2013.

Midttrafik startede i henholdsvis april og maj 2012 med at køre patientkørsel for Region Syddanmark og kørsel for Fynbus. Sydtrafik og FynBus har sendt deres budgetoplæg for 2014 vedr. den kommunale kørsel. Budgettet vedr. Patientbefordringen og Teletaxa er beregnet ud fra et forventet turantal og turpris i 2013.

Inden for Flextur kom der en prisstigning i januar 2013 på den billigste støttede tur og på ledsagerbetalingen. Dette har medført et fald i turantallet fra februar 2013. Turantallet ligger dog på samme niveau som gennemsnittet for perioden august til november 2012.

De største ændringer er kort beskrevet nedenfor.

Der udestår en nærmere afklaring af kørslen for Horsens Kommune. Kommunen har udbudt en større del af kørslen, og den samlede effekt heraf er p.t. ikke afklaret. Midttrafik er i dialog med kommunen, og der forventes at være en aftale klar inden 2. behandling af budgettet.

Kørslen for Randers Kommune falder markant fra 2012 til 2013, hvilket skyldes ophør med skolekørsel i Midttrafiks regi. Stigningen på de ca. 2 mio. kr. fra 2013 til 2014 skyldes opstart af kørsel til aflastning, fritidsaktiviteter m.v..

Stigningen i kørslen for Syddjurs Kommune fra 2012 skyldes dels at der ultimo 2012 er opstartet lægekørsel m.fl.. Herudover er flextur opstartet i august 2013.

Stigningen er kørslen for Region Midtjylland er baseret på kørselsomfanget de første måneder af 2013. Udviklingen følges nøje og niveauet forventes endeligt afklaret inden 2. behandling af budgettet.

Togdrift

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland.

I driftsbudgettet indgår udgifter til DSB for togkørsel på Odderbanen og et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S, til drift af togkørsel på Lemvigbanen og infrastrukturopgaver på Odderbanen og Lemvigbanen.

Efter aftale med Region Midtjylland er der i budgetforslaget indarbejdet virkningen af Trafikaf-talen fra 12. juni 2012, hvorefter staten i 2014 stiller 4 Desirotog vederlagsfrit til rådighed for Region Midtjylland. Regionen forventer, at der i løbet af 2013 indgås aftale med Transportministeriet henh. DSB om vilkår for overdragelse af disse tog. I operatørkontrakten med DSB er det aftalt, at betalingen til DSB reduceres med 7,8 mio. kr. når disse tog stilles til rådighed. Budgettet er nedskrevet med beløbet. Eventuelle aftalte betalinger mellem Region Midtjylland og DSB ifm. overdragelse af togene er ikke indeholdt i budgetforslaget.

Budgetforslaget forudsætter uændret kørselsomfang på Lemvigbanen og Odderbanen. Der kan i 2014 forventes sporarbejde ifm. forarbejder til etablering af Letbanen på Aarhus Havn. Det kan betyde en længerevarende sporspærring og afbrydelse af samdriften mellem banerne. I hvilket omfang denne sporspærring vil få betydning for udgifter og indtægter i 2014 er på nuværende tidspunkt vanskeligt at forudsige.

Driftsudgifterne i budgettet er reguleret med omkostningsindekset, der offentliggøres af Trafik-selskaberne i Danmark. I budgetforslaget er anvendt et foreløbigt skøn for indekset i 2014 på 1,2 %.

På indtægtssiden forventes flere indtægter som følge af etableringen af Aarhus Nærbane. Pas-sagertællingen fra 1. kvartal 2013 viser fremgang på Odderbanen på 12 % flere rejser.

Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutning om tilslutning til rejsekortet. Midttrafik ønsker en hurtig implementering på Odderbanen, således at kunder kan benytte rejsekortet til hele Aar-

hus Nærbane. Der er i budgetforslaget indarbejdet en mindre indtægtsandel fra rejsekortbetalte rejser.

Anlægsbudget

I forslaget til anlægsbudget på 4,6 mio. kr. indgår kun midler til mindre investeringer på 3,6 mio. og bidrag til GSM-R radiosystemet på 1,0 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner har tilsluttet sig Banedanmarks option for anskaffelse af GSM-R radiosystemet. Banedanmark har i 2011 vurderet, at Midtjyske Jernbaners andel af anskaffelsesudgiften er 7,5 mio. kr. Banedanmark oplyser imidlertid, at den endelige udgift for Midtjyske Jernbaner nu forventes at være 8,9 mio. kr. samt en årlig driftsudgift på 0,6 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner har hensat 5,9 mio. fra opsparede investeringsmidler, for om muligt selv at kunne finansiere anskaffelse af radiosystemet. Der er behov for et ekstraordinært investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på 3,0 mio. kr. for at projektet er fuldt finansieret.

Det er aftalt med regionen, at budgettet for anlægsinvesteringer fremskrives med samme reguleringssats, som anvendes for Regional Udvikling i Regionerne. Fremskrivningsprocenten for 2014 kendes ikke endnu, derfor er anvendt en foreløbig fremskrivning på 1,1%.

Forslag til anlægsbudget 2014

Investeringsstilskud	Budget 2014
Pulje til mindre investeringer	3.601.487
GSM-R radiosystem	1.034.289
Afdrag spormoderniseringslån	10.154.000
Samlet til investeringer	14.789.776

Regionen har finansieret sporombygningen på Odderbanen ved optagelse af et lån. Lånet er videreformidlet gennem Midttrafik til Midtjyske Jernbaner. I budgettet for 2014 indgår et afdrag til Regionen vedrørende dette lån på ca. 10,1 mio. kr.

Den nuværende investeringsplan for Midtjyske Jernbaner udløber med udgangen af 2014. Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik har igangsat et arbejde med en ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner. Oplæg til en investeringsplan frem mod 2020 forventes færdiggjort i 2013. Investeringsplanen forelægges for Midttrafiks Bestyrelse, Bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner og for Regionsrådet i Region Midtjylland.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration af busdrift og handicapkørsel. Busadministrationen består dels af ren administration samt forskellige fællesudgifter i form af f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr og markedsføring.

Udgangspunktet for budget 2014 er en fremskrivning af budget 2013 med en fremskrivningsprocent på 1,4 %.

Busadministration

Bestyrelsen har tidligere vedtaget en samlet besparelse på 5,0 mio. kr. på busadministration grundet det faldende aktivitetsniveau med de regionale effektiviseringer og den nye trafikplan i Aarhus. Der er i Trafikselskabets budget for 2014 indarbejdet den sidste besparelse på 1 mio. kr.

Herefter er den samlede besparelse på 5 mio. kr. indarbejdet.

Der er i budget 2014 tilføjet 4,7 mio. kr. til dækning af provision. Beløbet vedrører kun Randers, Silkeborg og Aarhus. Posten var i Budget 2013 modtregnet under Busindtægter, og er på samme måde fjernet under busindtægter.

I budgettet for rejsekortet er der i Business casen for 2013 indarbejdet permanente besparelser i Midtrafiks administration på 12 mio. kr. årligt, når rejsekortet er udrullet 100 %.

Besparelserne er indregnet i forhold til Business casen og afhænger af at Midttrafik får udfaset i samme tempo som udrulningen af rejsekortet.

Besparelserne udgør i 2014 2,74 mio. kr. Besparelsen består i 2014 af 0,7 mio. kr. på driften af det nuværende billeteringsystem, som løbende vil blive udfaset og vil derfor også på sigt give en større besparelse. Derudover er der en besparelse på kundeservice og betjent salg på 3 mio. kr. Hertil skal lægges 0,96 mio. kr. til bla. administrative opgaver og funktioner i forbindelse med rejsekortet.

De 2,74 mio. kr. er nu indarbejdet i budgettet fremadrettet og den yderligere besparelse lægges ind i årene efter til den samlede besparelse på 12 mio. kr. opnås.

Besparelsen på kundeservice blev i Business casen kun fordelt på Aarhus Kommune og Region. I budget 2014 og fremadrettet bliver besparelsen fordelt på alle kommuner som har haft salgssteder.

BESPARELSER BC2013							
Mio. kr.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Samlet 2013-2028
Billetteringsudstyr	0	-0,7	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7
Kundeservice og betjent salg	0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0
Tællinger	0	-	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0
Klippekort/periodekort	0	-	-0,4	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1
Salgsprovision	0	-	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0
Nye Funktioner	0,64	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	15,0
I ALT	0,6	-2,7	-4,4	-10,8	-12,0	-12,0	-161,8

Administration af flextrafik

Udgangspunktet for budget 2014 er en fremskrivning af budget 2013 med en fremskrivningsprocent på 1,4 %.

Trafikselskabet samlet

Budget 2014 for trafikselskabet sammenholdt med 2013 viser en samlet regulering på 2 mio. kr. som er tilført budgettet i 2014. Reguleringen består af besparelse på 1 mio. kr. (ud af en samlet besparelse på i alt 5 mio. kr.), P/L regulering på 1,6 mio. kr., tilføjelse på 4,7 mio. kr. til Provision samt besparelser på 2,7 mio. kr. jf. Business casen 2013.

Reguleringen er vist nedenfor:

Budget 2013 vs. budget 2014								
Mio. kr.	Budget 2013	Besparelser 2014	Budget til regulering	P/L-reg.	Budget 2014	Tilføjelser til budget	Besparelser jf. BC2013	Budget 2014
Budget Adm	106,2	-1,0	105,2	1,4%	106,7	4,7	-2,7	108,7
Budget Handicap	13,6	0,0	13,6	1,4%	13,8			13,8
I alt Trafikselskab	119,9	-1,0	118,9	1,4%	120,5	4,7	-2,7	122,5

Billetkontrollen

I budgettet for billetkontrollen er der i 2014 forudsat samme aktivitetsniveau som for 2013. Det skal bemærkes, at eventuelle ændringer som følge af den fremtidige struktur og opgavevaretagelse på området ikke er indarbejdet i nærværende budgetforslag.

Letbanen

Letbanen består i budget 2014 af Letbanesekretariatet, som er Budget 2013 fremskrevet med 1,4 %.

I forbindelse med anlægsudbuddet af Aarhus Letbane har det været nødvendigt at påbegynde arbejdet med operatørudbuddet af hensyn til afklaring af snitfladerne mellem anlægsudbuddet og det senere operatørudbud.

Region Midtjylland og Aarhus Kommune har på styregruppemøde for letbanesamarbejdet den 14. maj 2013 besluttet at bevilge 4,3 mio. kr. i perioden 2013 til og med 2016 til finansiering af Midttrafiks udgifter til operatørudbud på letbanen.

Operatørbudgettet vil blive finansieret af Drifts- og infrastrukturselskabet for Aarhus Letbane.

Rejsekortet

Bestyrelsen for Midttrafik besluttede april 2013, at Midttrafik skal tilsluttes Rejsekortprojektet. Budgettet for Rejsekortet er i 2014 i alt 73,6 mio.kr. som primært går til indskud og udstyr.

Samlet for perioden 2013-2028 er budgettet 506,5 mio. kr., hvilket er en besparelse på 11,6 mio. kr i forhold til business casen 2013, som blev forlagt bestyrelsen 25. januar 2013.

Besparselsen skyldes hovedsageligt, at lånerenten blev væsentlig bedre end antaget i BC2013. Hertil skal modregnes, at der indgår flere busser til bl.a. Favrskov, Norddjurs, Odder, Ringkøbing-Skjern, Struer samt Aarhus Kommune, hvilket medfører flere udgifter på udstyr samt driften heraf.

Ændringerne på antal busser er efter aftale med ovenstående kommuner. I Aarhus Kommune er busserne øget med 32, hvilket ligeledes er aftalt med Trafik og Veje. Midttrafik og Aarhus Kommune er i dialog om en fremtidig løsning og overdragelse af de ekstra 32 busser.

Mio. kr. (2013 -priser)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013-28	BC2013 NY	BC2013, jan	Forskel
INVESTERINGER										
Årets investering aktier, ansvalige lån, udstyr (25%)	0,0	46,4	-0,1	0,4	0,0	0,0	46,7		48,3	-1,6
Kontantfinansiering (Silkeborg og Horsens)	10,6	3,8	0,5	0,3	0,0	0,0	15,1		0,0	15,1
Årets investering internt projekt (25%)	0,0	2,2	1,9	0,5	0,0	0,0	4,7		4,8	-0,1
Investeringer i alt	10,6	52,4	2,3	1,2	0,0	0,0	66,5		53,1	13,4
LÅN OG FORRENTNING AF LÅN										
Ydelser på lån. (75 % af rest invest.)	0,0	14,3	12,8	12,6	12,5	12,3	173,2		197,9	-24,7
Forrentning af ansvarlig lånekapital	0,0	0,0	0,0	-5,6	-5,6	-5,6	-59,9		-70,5	10,5
Tilbagebetaling af aktieindskud							-18,3			-18,3
Investeringer i alt	0,0	14,3	12,8	7,0	6,9	6,7	94,9		127,4	-32,5
DRIFTSUDGIFTER										
Rejse- og omsætningsafgifter	0,0	0,3	20,7	29,4	30,1	30,1	411,9		424,7	-12,7
Drift af lokalt udstyr	0,0	3,5	3,5	4,8	4,8	4,8	69,9		65,1	4,8
Bus & Tog, kundecenter	0,0	3,0	3,0	3,0	2,0	2,0	25,0		15,6	9,4
Distribution netto	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Drift i alt	0,0	6,9	27,3	37,2	37,0	37,0	506,9		505,4	1,5
ÆNDRERE UDGIFFER / INDTÆGTER I ADMINISTRATIONEN										
Drift af det nuværende billetsalgssystem	0,0	-0,7	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7		-54,2	1,5
Kundeservice og betjent salg	0,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0		-45,0	0,0
Tællinger, analyser	0,0	0,0	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0		-7,0	0,0
Periodekort, klippekort mv.	0,0	0,0	-0,4	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1		-14,1	1,0
Sparet salgsprovision	0,0	0,0	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0		-63,5	4,5
Ændret ressourcerforbrug i administrationen	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	15,0		16,0	-1,0
Ændrede udgifter i alt	0,6	-2,7	-4,4	-10,8	-12,0	-12,0	-161,8		-167,8	6,0
NETTOUDGIFT I ALT	11,2	70,8	38,0	34,7	31,8	31,6	506,5		518,1	-11,6
Besparelse udmøntet i Trafikselskabet	-0,6	2,7	4,4	10,8	12,0	12,0	161,8		168,0	-6,2
NETTOUDGIFT TIL FORDELING	10,6	73,6	42,4	45,4	43,8	43,7	668,2		686,1	-5,3

Grundet en farvorabel rente er lån og forrentning af lån faldet ift. BC2013.

De forventede Rejse- og omsætningsafgifter i perioden 2013-2028 sættes ned med 12,7 mio. kr. ift BC2013. Besparelsen på rejse og omsætningsafgiften er dog usikker og er baseret på Rejsekortets sidste prognose fra april 2013, og kan fremadrettet blive ændret ved nye prognoser.

Drift af udstyr er sat op i forbindelse med flere busser i Aarhus Kommune, hvorfor den øgede udgift hertil tilgår primært Aarhus Kommune. Bus & Tog er øget siden BC2013 pga. Midttrafik's deltagelse i kundecenter i Bus & Tog samarbejdet.

De samlede besparelser i business casen på løbende drift, vil i årene 2013-2018 udgøre 161,8 mio kr. Besparelserne vil blive udmøntet i Trafikselskabet, og ikke i rejsekort budgettet. Derfor vil den samlede ydelse pr. bestiller blive højere for Rejsekortet og tilsvarende lavere ved Trafikselskabet.

Dette medfører, at den samlede udgift for bestillerne er på 668,2 mio. kr. i perioden 2013-2028 og i 2014 på 73,6 mio. kr.

Investeringen i 2013 dækkes af Horsens og Silkeborg via kontantfinansiering mens den løbende drift i 2013 dækkes af Midttrafiks opsparede midler fra regnskab 2012. Låneydelsen for 2013, vil blive tillagt bestillerne i 2014.

Følgende forudsætninger gør sig gældende ved bestillerfordelingen af Rejsekortes budget 2014:

- Aktier er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Ansvarlig lån er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Tilbage betaling af indskud af egenkapital er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Udstyr er fordelt efter antal busser og validatorer(standere) hos den enkelte bestiller
- Udstyr til internt projekt er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Rejse- og omsætningsafgifter er fordelt efter indtægter
- Drift af decentralt udstyr er fordelt efter antallet busser hos den enkelte bestiller
- Bus & Tog / kundecenter er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Drift af det nuværende billetsalgssystem er fordelt efter billeteringsudstyr
- Kundeservice og betjent salg er fordelt efter salgssteder/rutebilstationer
- Tællinger / analyse er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Periodekort / klippekort er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Sparet salgsprovision er fordelt efter salgsprovision
- Ændret ressourceforbrug i administrationen er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)

Det skal bemærkes, at udmøntningen af besparelserne er baseret på udrulningsplanen jf. business case 2013 som fremlagt for bestyrelsen i januar 2013. Eventuelle forskydninger i tidsplanen kan medføre tilsvarende forskydninger i besparelserne.

Det videre forløb

Budgetoplæg sendes – efter behandling i Bestyrelsen - til politisk høring ved bestillerne.

Bestillerne anmodes om en tilbagemelding senest 23. august 2013.

På baggrund af de politiske høringssvar, forelægges et endeligt budget for 2014 for Bestyrelsen 13. september 2013. Budgettet skal i henhold til lovgivningen være vedtaget senest den 15. september 2013.

Henset til det forhold, at bestillerne har én måned mere til behandling af deres egne budgetter, kan der forekomme ændringer, som ikke kunne nå at blive indarbejdet i Midttrafiks budget. Det kan derfor blive nødvendigt at justere budgettet for 2014. I givet fald forelægges dette for Bestyrelsen.

Tabel 1: Midttrafik, forslag til budget 2014

	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto
	Busdrift	Handicap kørsel	Kan-kørsel incl. call center	Togdrift	Trafik-selskabet	Kontrolafgifter	Letbanen sekretariat	Letbanen operatør	Rejsekortet	I alt	Netto
Favrskov	14.983.000	817.000	503.000		909.000		38.000		224.000	17.474.000	
Hedensted	7.592.000	1.110.000	67.000		954.000		0		272.000	9.995.000	
Herning	29.752.000	1.504.000	0		3.467.000		0		2.150.000	36.873.000	
Holstebro	25.374.000	706.000	1.014.000		2.223.000		0		1.227.000	30.544.000	
Horsens	25.846.000	1.701.000	642.000		4.032.000		0		1.840.000	34.061.000	
Ikast-Brande	15.182.000	579.000	57.000		980.000		0		175.000	16.973.000	
Lemvig	7.835.000	497.000	304.000		605.000		0		95.000	9.336.000	
Norddjurs	13.173.000	546.000	2.695.000		753.000		38.000		142.000	17.347.000	
Odder	5.329.000	649.000	0		503.000		38.000		77.000	6.596.000	
Randers	58.990.000	1.895.000	3.523.000		7.591.000		38.000		4.070.000	76.107.000	
Ringkøbing-Skjern	20.535.000	1.235.000	495.000		1.870.000		0		815.000	24.950.000	
Samsø	4.300.000	169.000	324.000		491.000		0		280.000	5.564.000	
Silkeborg	30.123.000	1.617.000	3.179.000		5.006.000		38.000		2.388.000	42.351.000	
Skanderborg	16.920.000	643.000	0		1.439.000		38.000		684.000	19.724.000	
Skive	19.794.000	635.000	10.626.000		2.327.000		0		1.156.000	34.538.000	
Struer	7.024.000	429.000	36.000		723.000		0		265.000	8.477.000	
Syddjurs	12.271.000	564.000	2.185.000		1.049.000		38.000		385.000	16.492.000	
Viborg	29.804.000	1.637.000	1.844.000		4.575.000		0		2.488.000	40.348.000	
Århus	186.130.000	13.617.000	4.685.000		40.976.000	6.306.000	499.000	446.000	22.208.000	274.867.000	
Regionen	209.262.000	0	115.158.000	51.766.800	42.027.000		166.000	446.000	32.649.000	451.474.800	
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	740.219.000	30.550.000	147.337.000	51.766.800	122.500.000	6.306.000	931.000	892.000	73.590.000	1.174.091.800	
Staten										0	
Sydtrafik			192.389.000							192.389.000	
NT			53.000							53.000	
Fynbus			66.044.000							66.044.000	
I alt vedr. øvrige	0	0	258.486.000	0	0	0	0	0	0	258.486.000	
Total Midttrafik	740.219.000	30.550.000	405.823.000	51.766.800	122.500.000	6.306.000	931.000	892.000	73.590.000	1.432.577.800	

Tabel 2: Busdrift, forslag budget 2014

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto		
	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014
Favrskov	15.613.671	15.582.000	16.150.000	-1.148.989	-1.272.000	-1.167.000	0	0	0	0	0	0	14.464.682	14.310.000	14.983.000	14.464.682	14.310.000	14.983.000	14.464.682	14.310.000	14.983.000
Hedensted	12.031.438	12.231.000	11.658.000	-3.873.294	-2.647.000	-3.153.000	-899.000	-913.000	-899.000	-913.000	-913.000	-899.000	7.259.144	8.671.000	7.592.000	7.259.144	8.671.000	7.592.000	7.259.144	8.671.000	7.592.000
Herring	45.430.860	45.596.000	47.079.000	-17.018.264	-16.076.000	-17.322.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	28.407.596	29.515.000	29.752.000	28.407.596	29.515.000	29.752.000	28.407.596	29.515.000	29.752.000
Holstebro	33.387.809	33.433.000	33.929.000	-8.748.144	-8.868.000	-8.555.000	0	0	0	0	0	0	24.639.665	24.565.000	25.374.000	24.639.665	24.565.000	25.374.000	24.639.665	24.565.000	25.374.000
Horsens	44.536.290	45.906.000	46.100.000	-19.691.298	-19.342.000	-19.942.000	-307.000	-312.000	-307.000	-312.000	-312.000	-307.000	24.537.992	26.252.000	25.846.000	24.537.992	26.252.000	25.846.000	24.537.992	26.252.000	25.846.000
Ikast-Brande	14.680.811	14.936.000	15.182.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.680.811	14.936.000	15.182.000	14.680.811	14.936.000	15.182.000	14.680.811	14.936.000	15.182.000
Lemvig	8.361.131	8.318.000	7.835.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.361.131	8.318.000	7.835.000	8.361.131	8.318.000	7.835.000	8.361.131	8.318.000	7.835.000
Norddjurs	14.581.656	15.003.000	14.990.000	-1.561.982	-2.015.000	-1.350.000	-460.000	-467.000	-460.000	-467.000	-467.000	-460.000	12.559.674	12.521.000	13.173.000	12.559.674	12.521.000	13.173.000	12.559.674	12.521.000	13.173.000
Odder	6.331.166	6.286.000	6.593.000	-1.356.951	-1.217.000	-1.264.000	0	0	0	0	0	0	4.974.215	5.069.000	5.329.000	4.974.215	5.069.000	5.329.000	4.974.215	5.069.000	5.329.000
Randers	88.737.888	90.224.000	90.330.000	-31.142.640	-30.074.000	-30.658.000	-671.000	-682.000	-671.000	-682.000	-682.000	-671.000	56.924.248	59.468.000	58.990.000	56.924.248	59.468.000	58.990.000	56.924.248	59.468.000	58.990.000
Ringkøbing-Skjern	25.761.641	24.802.000	26.025.000	-3.775.935	-3.755.000	-3.925.000	-1.540.000	-1.565.000	-1.540.000	-1.565.000	-1.565.000	-1.540.000	20.445.706	19.482.000	20.535.000	20.445.706	19.482.000	20.535.000	20.445.706	19.482.000	20.535.000
Samsø	5.761.195	5.522.000	5.591.000	-1.270.669	-1.384.000	-1.291.000	0	0	0	0	0	0	4.490.526	4.138.000	4.300.000	4.490.526	4.138.000	4.300.000	4.490.526	4.138.000	4.300.000
Silkeborg	53.434.439	54.053.000	55.528.000	-25.077.748	-24.667.000	-25.405.000	0	0	0	0	0	0	28.356.691	29.386.000	30.123.000	28.356.691	29.386.000	30.123.000	28.356.691	29.386.000	30.123.000
Skanderborg	21.788.119	21.530.000	22.173.000	-5.221.881	-4.893.000	-5.253.000	0	0	0	0	0	0	16.566.238	16.637.000	16.920.000	16.566.238	16.637.000	16.920.000	16.566.238	16.637.000	16.920.000
Skive	28.569.744	28.693.000	29.063.000	-8.696.452	-8.831.000	-8.637.000	-622.000	-632.000	-622.000	-632.000	-632.000	-622.000	19.251.292	19.230.000	19.794.000	19.251.292	19.230.000	19.794.000	19.251.292	19.230.000	19.794.000
Struer	8.191.853	7.584.000	8.170.000	-1.144.533	-1.131.000	-1.146.000	0	0	0	0	0	0	7.047.320	6.453.000	7.024.000	7.047.320	6.453.000	7.024.000	7.047.320	6.453.000	7.024.000
Syddjurs	20.438.639	19.905.000	15.918.000	-3.562.959	-3.648.000	-3.647.000	0	0	0	0	0	0	16.875.680	16.257.000	12.271.000	16.875.680	16.257.000	12.271.000	16.875.680	16.257.000	12.271.000
Viborg	45.214.672	47.716.000	49.310.000	-16.338.185	-15.394.000	-16.707.000	-2.755.000	-2.799.000	-2.755.000	-2.799.000	-2.799.000	-2.755.000	26.121.487	29.523.000	29.804.000	26.121.487	29.523.000	29.804.000	26.121.487	29.523.000	29.804.000
Aarhus	467.130.285	455.427.000	465.464.000	-278.914.331	-264.345.000	-279.334.000	0	0	0	0	0	0	188.215.954	191.082.000	186.130.000	188.215.954	191.082.000	186.130.000	188.215.954	191.082.000	186.130.000
Regionen	451.589.680	467.535.000	484.106.000	-266.345.519	-279.241.000	-282.219.000	7.259.000	7.375.000	7.259.000	7.375.000	7.375.000	7.259.000	192.503.161	195.669.000	209.262.000	192.503.161	195.669.000	209.262.000	192.503.161	195.669.000	209.262.000
I alt	1.411.572.987	1.420.282.000	1.451.194.000	-694.889.774	-688.800.000	-710.975.000	0	0	0	0	0	0	716.683.213	731.482.000	740.219.000	716.683.213	731.482.000	740.219.000	716.683.213	731.482.000	740.219.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Bem. Tilskud er i ovenstående tabel opgjort i 2013-priser, da det nye pristal endnu ikke kendes. Tilskuddene pristalsreguleres inden 2. behandling af budgetforslaget.

Tabel 2 (fortsat): Busdrift, forslag til budget 2014 (budgetoverslagsårene 2015-2017)

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto	
	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2017
Favrskov	16.150.000	16.150.000	16.150.000	-1.167.000	-1.167.000	-1.167.000	0	0	0	0	0	0	14.983.000	14.983.000	14.983.000	14.983.000
Hedensted	11.658.000	11.658.000	11.658.000	-3.153.000	-3.153.000	-3.153.000	-913.000	-913.000	-913.000	-913.000	-913.000	-913.000	7.592.000	7.592.000	7.592.000	7.592.000
Herning	47.079.000	47.079.000	47.079.000	-17.322.000	-17.322.000	-17.322.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	29.752.000	29.752.000	29.752.000	29.752.000
Holstebro	33.929.000	33.929.000	33.929.000	-8.555.000	-8.555.000	-8.555.000	0	0	0	0	0	0	25.374.000	25.374.000	25.374.000	25.374.000
Horsens	46.100.000	46.100.000	46.100.000	-19.942.000	-19.942.000	-19.942.000	-312.000	-312.000	-312.000	-312.000	-312.000	-312.000	25.846.000	25.846.000	25.846.000	25.846.000
Ikast-Brande	15.182.000	15.182.000	15.182.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.182.000	15.182.000	15.182.000	15.182.000
Lemvig	7.835.000	7.835.000	7.835.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.835.000	7.835.000	7.835.000	7.835.000
Norddjurs	14.990.000	14.990.000	14.990.000	-1.350.000	-1.350.000	-1.350.000	-467.000	-467.000	-467.000	-467.000	-467.000	-467.000	13.173.000	13.173.000	13.173.000	13.173.000
Odder	6.593.000	6.593.000	6.593.000	-1.264.000	-1.264.000	-1.264.000	0	0	0	0	0	0	5.329.000	5.329.000	5.329.000	5.329.000
Randers	90.330.000	90.330.000	90.330.000	-30.658.000	-30.658.000	-30.658.000	-682.000	-682.000	-682.000	-682.000	-682.000	-682.000	58.990.000	58.990.000	58.990.000	58.990.000
Ringkøbing-Skjern	26.025.000	26.025.000	26.025.000	-3.925.000	-3.925.000	-3.925.000	-1.565.000	-1.565.000	-1.565.000	-1.565.000	-1.565.000	-1.565.000	20.535.000	20.535.000	20.535.000	20.535.000
Samsø	5.591.000	5.591.000	5.591.000	-1.291.000	-1.291.000	-1.291.000	0	0	0	0	0	0	4.300.000	4.300.000	4.300.000	4.300.000
Silkeborg	55.528.000	55.528.000	55.528.000	-25.405.000	-25.405.000	-25.405.000	0	0	0	0	0	0	30.123.000	30.123.000	30.123.000	30.123.000
Skanderborg	22.173.000	22.173.000	22.173.000	-5.253.000	-5.253.000	-5.253.000	0	0	0	0	0	0	16.920.000	16.920.000	16.920.000	16.920.000
Skive	29.063.000	29.063.000	29.063.000	-8.637.000	-8.637.000	-8.637.000	-632.000	-632.000	-632.000	-632.000	-632.000	-632.000	19.794.000	19.794.000	19.794.000	19.794.000
Struer	8.170.000	8.170.000	8.170.000	-1.146.000	-1.146.000	-1.146.000	0	0	0	0	0	0	7.024.000	7.024.000	7.024.000	7.024.000
Syddjurs	15.918.000	15.918.000	15.918.000	-3.647.000	-3.647.000	-3.647.000	0	0	0	0	0	0	12.271.000	12.271.000	12.271.000	12.271.000
Viborg	49.310.000	49.310.000	49.310.000	-16.707.000	-16.707.000	-16.707.000	-2.799.000	-2.799.000	-2.799.000	-2.799.000	-2.799.000	-2.799.000	29.804.000	29.804.000	29.804.000	29.804.000
Aarhus	465.464.000	465.464.000	465.464.000	-279.334.000	-279.334.000	-279.334.000	0	0	0	0	0	0	186.130.000	186.130.000	186.130.000	186.130.000
Regionen	484.106.000	484.106.000	484.106.000	-282.219.000	-282.219.000	-282.219.000	7.375.000	7.375.000	7.375.000	7.375.000	7.375.000	7.375.000	209.262.000	209.262.000	209.262.000	209.262.000
I alt	1.451.194.000	1.451.194.000	1.451.194.000	-710.975.000	-710.975.000	-710.975.000	0	0	0	0	0	0	740.219.000	740.219.000	740.219.000	740.219.000

Note: Budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Bem. Tilskud er i ovenstående tabel opgjort i 2013-priser, da det nye pristal endnu ikke kendes. Tilskuddene pristalsreguleres inden 2. behandling af budgetforslaget.

Tabel 3: Handicapkursel, forslag til budget 2014

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014
Favskov	1.025.566	1.010.000	1.041.000	-230.277	-228.000	-224.000	795.289	782.000	-224.000	795.289	782.000	817.000
Hedensted	1.423.313	1.395.000	1.379.000	-288.558	-284.000	-269.000	1.134.755	1.111.000	-269.000	1.134.755	1.111.000	1.110.000
Herning	1.942.796	1.914.000	1.886.000	-420.350	-414.000	-382.000	1.522.446	1.500.000	-382.000	1.522.446	1.500.000	1.504.000
Holstebro	1.076.681	1.037.000	954.000	-287.164	-275.000	-248.000	789.517	762.000	-248.000	789.517	762.000	706.000
Horsens	2.402.344	2.353.000	2.210.000	-550.194	-547.000	-509.000	1.852.150	1.806.000	-509.000	1.852.150	1.806.000	1.701.000
Ikast-Brande	837.548	826.000	767.000	-208.833	-206.000	-188.000	628.715	620.000	-188.000	628.715	620.000	579.000
Lemvig	599.567	584.000	639.000	-150.225	-148.000	-142.000	449.342	436.000	-142.000	449.342	436.000	497.000
Norrdjurs	695.769	673.000	694.000	-168.259	-153.000	-148.000	527.510	520.000	-148.000	527.510	520.000	546.000
Odder	704.162	688.000	818.000	-142.371	-141.000	-169.000	561.791	547.000	-169.000	561.791	547.000	649.000
Randers	2.495.011	2.463.000	2.381.000	-506.591	-506.000	-486.000	1.988.420	1.957.000	-486.000	1.988.420	1.957.000	1.895.000
Ringkøbing-Skjern	1.627.160	1.607.000	1.575.000	-385.692	-381.000	-340.000	1.241.468	1.226.000	-340.000	1.241.468	1.226.000	1.235.000
Samsø	200.115	209.000	206.000	-38.211	-38.000	-37.000	161.904	171.000	-37.000	161.904	171.000	169.000
Silkeborg	2.366.911	2.306.000	2.108.000	-548.319	-538.000	-491.000	1.818.592	1.768.000	-491.000	1.818.592	1.768.000	1.617.000
Skanderborg	891.346	873.000	843.000	-211.932	-210.000	-200.000	679.414	663.000	-200.000	679.414	663.000	643.000
Skive	915.993	883.000	830.000	-227.226	-224.000	-195.000	688.767	659.000	-195.000	688.767	659.000	635.000
Struer	562.653	560.000	596.000	-151.572	-152.000	-167.000	411.081	408.000	-167.000	411.081	408.000	429.000
Syddjurs	831.498	799.000	719.000	-191.284	-187.000	-155.000	640.214	612.000	-155.000	640.214	612.000	564.000
Viborg	2.143.419	2.124.000	2.121.000	-475.979	-480.000	-484.000	1.667.440	1.644.000	-484.000	1.667.440	1.644.000	1.637.000
Aarhus	20.792.463	18.602.000	17.059.000	-2.966.073	-3.797.000	-3.442.000	17.826.390	20.787.000	-3.442.000	17.826.390	20.787.000	13.617.000
I alt	43.534.315	40.906.000	38.826.000	-8.149.110	-8.909.000	-8.276.000	35.365.205	37.979.000	-8.276.000	35.365.205	37.979.000	30.550.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 3 (fortsat): Handicapkørsel, forslag til revideret budget 2014 (budgetoverslagsårene 2015-2017)

	Udgifter			Indtægter			Indtægter			Netto		
	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Favskov	1.041.000	1.041.000	1.041.000	-224.000	-224.000	-224.000	817.000	817.000	817.000	817.000	817.000	817.000
Hedensted	1.379.000	1.379.000	1.379.000	-269.000	-269.000	-269.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000
Herning	1.886.000	1.886.000	1.886.000	-382.000	-382.000	-382.000	1.504.000	1.504.000	1.504.000	1.504.000	1.504.000	1.504.000
Holstebro	954.000	954.000	954.000	-248.000	-248.000	-248.000	706.000	706.000	706.000	706.000	706.000	706.000
Horsens	2.210.000	2.210.000	2.210.000	-509.000	-509.000	-509.000	1.701.000	1.701.000	1.701.000	1.701.000	1.701.000	1.701.000
Ikast-Brande	767.000	767.000	767.000	-188.000	-188.000	-188.000	579.000	579.000	579.000	579.000	579.000	579.000
Lemvig	639.000	639.000	639.000	-142.000	-142.000	-142.000	497.000	497.000	497.000	497.000	497.000	497.000
Norddjurs	694.000	694.000	694.000	-148.000	-148.000	-148.000	546.000	546.000	546.000	546.000	546.000	546.000
Odder	818.000	818.000	818.000	-169.000	-169.000	-169.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000
Randers	2.381.000	2.381.000	2.381.000	-486.000	-486.000	-486.000	1.895.000	1.895.000	1.895.000	1.895.000	1.895.000	1.895.000
Ringkøbing-Skjern	1.575.000	1.575.000	1.575.000	-340.000	-340.000	-340.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000
Samsø	206.000	206.000	206.000	-37.000	-37.000	-37.000	169.000	169.000	169.000	169.000	169.000	169.000
Silkeborg	2.108.000	2.108.000	2.108.000	-491.000	-491.000	-491.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000
Skanderborg	843.000	843.000	843.000	-200.000	-200.000	-200.000	643.000	643.000	643.000	643.000	643.000	643.000
Skive	830.000	830.000	830.000	-195.000	-195.000	-195.000	635.000	635.000	635.000	635.000	635.000	635.000
Struer	596.000	596.000	596.000	-167.000	-167.000	-167.000	429.000	429.000	429.000	429.000	429.000	429.000
Syddjurs	719.000	719.000	719.000	-155.000	-155.000	-155.000	564.000	564.000	564.000	564.000	564.000	564.000
Viborg	2.121.000	2.121.000	2.121.000	-484.000	-484.000	-484.000	1.637.000	1.637.000	1.637.000	1.637.000	1.637.000	1.637.000
Aarhus	17.059.000	17.059.000	17.059.000	-3.442.000	-3.442.000	-3.442.000	13.617.000	13.617.000	13.617.000	13.617.000	13.617.000	13.617.000
I alt	38.826.000	38.826.000	38.826.000	-8.276.000	-8.276.000	-8.276.000	30.550.000	30.550.000	30.550.000	30.550.000	30.550.000	30.550.000

Note: Budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 4: Kan-kørsel, forslag til budget 2014

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter	
	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017		
Favskov	540.240	799.000	503.000	503.000	503.000	503.000		503.000
Hedensted	69.215	82.000	67.000	67.000	67.000	67.000		67.000
Herning		0	0	0	0	0		0
Holstebro	930.280	1.032.000	1.014.000	1.014.000	1.014.000	1.014.000		1.014.000
Horsens	10.446.025	10.521.000	642.000	642.000	642.000	642.000		642.000
Ikast-Brande	45.576	50.000	57.000	57.000	57.000	57.000		57.000
Lemvig	291.366	306.000	304.000	304.000	304.000	304.000		304.000
Norddjurs	2.637.768	3.727.000	2.695.000	2.695.000	2.695.000	2.695.000		2.695.000
Odder		0	0	0	0	0		0
Randers	7.574.721	1.615.000	3.523.000	3.523.000	3.523.000	3.523.000		3.523.000
Ringkøbing-Skjern	115.882	653.000	495.000	495.000	495.000	495.000		495.000
Samsø	308.482	308.000	324.000	324.000	324.000	324.000		324.000
Silkeborg	2.905.556	3.028.000	3.179.000	3.179.000	3.179.000	3.179.000		3.179.000
Skanderborg		0	0	0	0	0		0
Skive	10.480.030	10.565.000	10.626.000	10.626.000	10.626.000	10.626.000		10.626.000
Struer	25.665	27.000	36.000	36.000	36.000	36.000		36.000
Syddjurs	902.253	3.474.000	2.185.000	2.185.000	2.185.000	2.185.000		2.185.000
Viborg	1.866.405	2.003.000	1.844.000	1.844.000	1.844.000	1.844.000		1.844.000
Århus	4.781.567	5.762.000	4.685.000	4.685.000	4.685.000	4.685.000		4.685.000
Regionen	105.825.047	104.986.000	115.158.000	115.158.000	115.158.000	115.158.000		115.158.000
I alt vedr. bestillere	149.746.078	148.938.000	147.337.000	147.337.000	147.337.000	147.337.000		147.337.000
Sydttrafik	131.011.624	181.168.000	192.389.000	192.389.000	192.389.000	192.389.000		192.389.000
NT	39.258	0	53.000	53.000	53.000	53.000		53.000
Fynbus	32.455.240	51.760.000	66.044.000	66.044.000	66.044.000	66.044.000		66.044.000
I alt vedr. øvrige	163.506.122	232.928.000	258.486.000	258.486.000	258.486.000	258.486.000		258.486.000
I alt	313.252.200	381.866.000	405.823.000	405.823.000	405.823.000	405.823.000		405.823.000

Note: 1) Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

2) Kan-kørsel omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patientbefordring, lægekørsel, specialskolekørsel, flexitur og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

Tabel 5: Kan-kørsel udspecificeret, forslag til budget 2014

	Budget 2014						
	Kørsel i alt	Kørsel KAN	Kørsel Flextur	Administration i alt	Administration KAN	ADM Flextur	I alt kørsel og administration
Favrskov	341.000	28.000	313.000	162.000	2.000	160.000	503.000
Hedensted	40.000	0	40.000	27.000	0	27.000	67.000
Herning	0			0			0
Holstebro	894.000	894.000		120.000	120.000		1.014.000
Horsens	557.000	557.000		85.000	85.000		642.000
Ikast-Brande	34.000	0	34.000	23.000	0	23.000	57.000
Lemvig	276.000	232.000	44.000	28.000	12.000	16.000	304.000
Norddjurs	2.210.000	865.000	1.345.000	485.000	75.000	410.000	2.695.000
Odder	0			0			0
Randers	3.118.000	2.698.000	420.000	405.000	161.000	244.000	3.523.000
Ringkøbing-Skjern	382.000	0	382.000	113.000	0	113.000	495.000
Samsø	246.000	246.000		78.000	78.000		324.000
Silkeborg	2.782.000	2.703.000	79.000	397.000	342.000	55.000	3.179.000
Skanderborg	0			0			0
Skive	10.093.000	10.038.000	55.000	533.000	461.000	72.000	10.626.000
Struer	19.000	0	19.000	17.000	0	17.000	36.000
Syddjurs	1.856.000	1.064.000	792.000	329.000	101.000	228.000	2.185.000
Viborg	1.489.000	1.136.000	353.000	355.000	120.000	235.000	1.844.000
Aarhus	4.038.000	3.061.000	977.000	647.000	337.000	310.000	4.685.000
Regionen	110.116.000	110.116.000		5.042.000	5.042.000		115.158.000
I alt vedr. bestillere	138.491.000	133.638.000	4.853.000	8.846.000	6.936.000	1.910.000	147.337.000
Sydtrafik	191.656.000	191.656.000	0	733.000	733.000	0	192.389.000
NT	53.000	53.000	0	0	0	0	53.000
Fynbus	65.604.000	65.604.000	0	440.000	440.000	0	66.044.000
I alt vedr. øvrige	257.313.000	257.313.000	0	1.173.000	1.173.000	0	258.433.000
I alt	395.804.000	390.951.000	4.853.000	10.019.000	8.109.000	1.910.000	405.823.000

Table 6: Togriffs proposal for budget 2014

	Udgifts		Udgifts		Indtægts		Indtægts		Netto		Netto	
	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014
Regionen												
Driftstilskud	43.287.159	60.213.800	53.077.000	-15.064.594	-15.900.000	-16.100.000	28.222.565	44.313.800		44.313.800		36.977.000
Anlægstilskud	21.036.951	14.712.000	14.789.800				21.036.951	14.712.000		14.712.000		14.789.800
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	7.661.000	4.558.000	4.635.800				7.661.000	4.558.000		4.558.000		4.635.800
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.504	10.154.000	10.154.000				10.153.504	10.154.000		10.154.000		10.154.000
I alt	3.222.447	74.925.800	67.866.800	-15.064.594	-15.900.000	-16.100.000	49.259.516	59.025.800		59.025.800		51.766.800

Note: Regnskab 2012 og budget 2013, budget 2014 er i årets priser mens BO-årene er i 2014-prisniveau.
Midttrafik afholder afdrag på gældsbrøvet til Region Midtjylland på mio. kr. 10,154. Gældsbrøvet vedrører et anlægstilskud til sporombygning på Odderbanen.

	Udgifts		Udgifts		Indtægts		Indtægts		Netto		Netto	
	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Regionen												
Driftstilskud	60.721.800	60.721.800	60.721.800	-15.900.000	-15.900.000	-15.900.000	44.821.800	44.821.800		44.821.800		44.821.800
Anlægstilskud	17.653.000		0				17.653.000	0		0		0
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.558.000		-				4.558.000					
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.154.000	10.154.000	10.154.000				10.154.000	10.154.000		10.154.000		10.154.000
I alt	78.374.800	60.721.800	60.721.800	-15.900.000	-15.900.000	-15.900.000	62.474.800	44.821.800		44.821.800		44.821.800

Note: Budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.
Nuværende investeringsplan udløber i 2015. Midttrafik, Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland udarbejder revideret investeringsplan i 2013.

Table 7: Trafikskelskabet, forslag til budget 2014

Table 10a: Letbanesekretariat	Regnskab 2012			Budget 2013			Forslag til budget 2014		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	590.000	288.000	878.000	600.000	286.000	886.000	613.000	296.000	909.000
Hedensted	635.000	433.000	1.068.000	602.000	390.000	992.000	552.000	402.000	954.000
Herning	2.796.000	544.000	3.340.000	2.889.000	515.000	3.404.000	2.933.000	534.000	3.467.000
Holstebro	2.032.000	419.000	2.451.000	1.910.000	343.000	2.253.000	1.865.000	358.000	2.223.000
Horsens	3.121.000	797.000	3.918.000	3.126.000	858.000	3.984.000	3.155.000	877.000	4.032.000
Ikast-Brande	777.000	239.000	1.016.000	716.000	251.000	967.000	722.000	258.000	980.000
Lemvig	716.000	185.000	901.000	605.000	158.000	763.000	422.000	183.000	605.000
Norddjurs	548.000	198.000	746.000	593.000	162.000	755.000	583.000	170.000	753.000
Odder	286.000	199.000	485.000	295.000	198.000	493.000	269.000	234.000	503.000
Randers	5.997.000	735.000	6.732.000	6.845.000	818.000	7.663.000	6.750.000	841.000	7.591.000
Ringkøbing-Skjern	1.864.000	407.000	2.271.000	1.602.000	450.000	2.052.000	1.409.000	461.000	1.870.000
Samsø	383.000	59.000	442.000	452.000	80.000	532.000	411.000	80.000	491.000
Silkeborg	3.829.000	665.000	4.494.000	3.990.000	801.000	4.791.000	4.180.000	826.000	5.006.000
Skanderborg	993.000	372.000	1.365.000	1.083.000	316.000	1.399.000	1.110.000	329.000	1.439.000
Skive	2.421.000	308.000	2.729.000	2.084.000	288.000	2.372.000	2.027.000	300.000	2.327.000
Struer	517.000	170.000	687.000	552.000	168.000	720.000	555.000	168.000	723.000
Syddjurs	1.020.000	243.000	1.263.000	1.091.000	228.000	1.319.000	844.000	205.000	1.049.000
Viborg	3.684.000	661.000	4.345.000	3.862.000	622.000	4.484.000	3.917.000	658.000	4.575.000
Aarhus	40.021.000	7.226.000	47.247.000	30.167.000	6.710.000	36.877.000	34.323.000	6.653.000	40.976.000
Regionen	45.380.000		45.380.000	43.174.000		43.174.000	42.027.000	0	42.027.000
Besparelse fra Rejsekort									
I alt	117.610.000	14.148.000	131.758.000	106.238.000	13.642.000	119.880.000	108.667.000	13.833.000	122.500.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Note: Der er i budget 2014 indregnet 2,7 mio kr besparelse fra Rejsekortet i trafikskelskabet, som i budgetårene forhøjes til samlet at udgøre 12 mio kr årligt.

Tabel 7 (fortsat): Trafikskelskabet, forslag til budget 2014 (budgetoverslagsårene 2015-2017)

	BO 2015			BO 2016			BO 2017		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	613.000	296.000	909.000	613.000	296.000	909.000	613.000	296.000	909.000
Hedensted	552.000	402.000	954.000	552.000	402.000	954.000	552.000	402.000	954.000
Herring	2.933.000	534.000	3.467.000	2.933.000	534.000	3.467.000	2.933.000	534.000	3.467.000
Holstebro	1.865.000	358.000	2.223.000	1.865.000	358.000	2.223.000	1.865.000	358.000	2.223.000
Horsens	3.155.000	877.000	4.032.000	3.155.000	877.000	4.032.000	3.155.000	877.000	4.032.000
Ikast-Brande	722.000	258.000	980.000	722.000	258.000	980.000	722.000	258.000	980.000
Lemvig	422.000	183.000	605.000	422.000	183.000	605.000	422.000	183.000	605.000
Norddjurs	583.000	170.000	753.000	583.000	170.000	753.000	583.000	170.000	753.000
Odder	269.000	234.000	503.000	269.000	234.000	503.000	269.000	234.000	503.000
Randers	6.750.000	841.000	7.591.000	6.750.000	841.000	7.591.000	6.750.000	841.000	7.591.000
Ringkøbing-Skjern	1.409.000	461.000	1.870.000	1.409.000	461.000	1.870.000	1.409.000	461.000	1.870.000
Samsø	411.000	80.000	491.000	411.000	80.000	491.000	411.000	80.000	491.000
Silkeborg	4.180.000	826.000	5.006.000	4.180.000	826.000	5.006.000	4.180.000	826.000	5.006.000
Skanderborg	1.110.000	329.000	1.439.000	1.110.000	329.000	1.439.000	1.110.000	329.000	1.439.000
Skive	2.027.000	300.000	2.327.000	2.027.000	300.000	2.327.000	2.027.000	300.000	2.327.000
Struer	555.000	168.000	723.000	555.000	168.000	723.000	555.000	168.000	723.000
Syddjurs	844.000	205.000	1.049.000	844.000	205.000	1.049.000	844.000	205.000	1.049.000
Viborg	3.917.000	658.000	4.575.000	3.917.000	658.000	4.575.000	3.917.000	658.000	4.575.000
Aarhus	34.323.000	6.653.000	40.976.000	34.323.000	6.653.000	40.976.000	34.323.000	6.653.000	40.976.000
Regionen	42.027.000	0	42.027.000	42.027.000	0	42.027.000	42.027.000	0	42.027.000
Besparelse fra Rejsek	-1.700.000		-1.700.000	-8.100.000		-8.100.000	-9.300.000		-9.300.000
I alt	106.967.000	13.833.000	120.800.000	100.567.000	13.833.000	114.400.000	99.367.000	13.833.000	113.200.000

Note: Budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Note: Der er i budget 2014 indregnet 2,7 mio kr besparelse fra Rejsekortet i trafikskelskabet, som i budgetårene forhøjes til samlet at udgøre 12 mio kr årligt.

Tabel 8: Trafikskelskabet busadministration udspecificeret, forslag til budget 2014

	Lønudgifter	Udmøntning af besparelse	Teletaxa adm	Div. administration	Billetteringsudstyr	Rutebilstationer/gods inkl. moms	Information og markedsføring	Provision	Besparelse billetteringsudstyr	Kundeservice og betjent salg	Nye funktioner	Bus-adm i alt
Favrskov	293.000	-7.000	0	231.000	1.000	0	91.000	0	0	-2.000	6.000	613.000
Hedensted	207.000	-5.000	53.000	162.000	79.000	0	64.000	0	-13.000	0	5.000	552.000
Herning	1.390.000	-32.000	1.000	1.090.000	6.000	45.000	431.000	0	-1.000	-28.000	31.000	2.933.000
Holstebro	880.000	-20.000	0	690.000	27.000	56.000	273.000	0	-4.000	-56.000	19.000	1.865.000
Horsens	1.428.000	-33.000	26.000	1.118.000	196.000	0	443.000	0	-32.000	-23.000	32.000	3.155.000
Ikast-Brande	353.000	-8.000	0	276.000	1.000	0	110.000	0	0	-18.000	8.000	722.000
Lemvig	193.000	-4.000	3.000	151.000	5.000	56.000	60.000	0	-1.000	-45.000	4.000	422.000
Norddjurs	278.000	-6.000	0	218.000	2.000	0	86.000	0	0	-1.000	6.000	583.000
Odder	127.000	-3.000	9.000	100.000	2.000	0	39.000	0	0	-8.000	3.000	269.000
Randers	2.548.000	-59.000	0	2.002.000	206.000	1.254.000	790.000	118.000	-34.000	-131.000	56.000	6.750.000
Ringkøbing-Skjern	701.000	-16.000	0	550.000	16.000	130.000	217.000	0	-3.000	-202.000	16.000	1.409.000
Samsø	162.000	-4.000	68.000	129.000	2.000	0	50.000	0	0	0	4.000	411.000
Silkeborg	1.867.000	-43.000	12.000	1.465.000	174.000	0	579.000	118.000	-29.000	-4.000	41.000	4.180.000
Skanderborg	508.000	-12.000	40.000	398.000	11.000	0	157.000	0	-2.000	-1.000	11.000	1.110.000
Skive	960.000	-22.000	10.000	753.000	79.000	30.000	298.000	0	-13.000	-89.000	21.000	2.027.000
Struer	260.000	-6.000	6.000	204.000	5.000	0	81.000	0	-1.000	0	6.000	555.000
Syddjurs	403.000	-9.000	0	314.000	2.000	0	125.000	0	0	0	9.000	844.000
Viborg	1.711.000	-39.000	46.000	1.339.000	84.000	350.000	531.000	0	-14.000	-129.000	38.000	3.917.000
Aarhus	12.174.000	-281.000	0	9.560.000	1.159.000	4.086.000	3.776.000	4.464.000	-190.000	-704.000	269.000	34.323.000
Regionen	16.941.000	-391.000	0	13.362.000	2.213.000	6.196.000	5.254.000	0	-363.000	-1.559.000	374.000	42.027.000
I alt	43.384.000	-1.000.000	274.000	34.112.000	4.270.000	12.213.000	13.455.000	4.700.000	-700.000	-3.000.000	959.000	108.667.000

Tabel 9: Kontrolafgifter forslag til budget 2014

	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Kontrolafgifter	-13.826.330	-12.541.000	-12.717.000	-12.717.000	-12.717.000	-12.717.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	8.249.150	7.261.000	7.363.000	7.363.000	7.363.000	7.363.000
Afskrivninger						
Kompetence udvikling						
Billetkontroladministration		11.499.000	11.660.000	11.660.000	11.660.000	11.660.000
I alt	-5.577.180	6.219.000	6.306.000	6.306.000	6.306.000	6.306.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 10: Letbane, forslag til budget 2013

Tabel 10a: Letbanesekretariat

	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Favrskov	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Hedensted				0	0	0
Herning				0	0	0
Holstebro				0	0	0
Horsens				0	0	0
Ikast-Brande				0	0	0
Lemvig				0	0	0
Norddjurs	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Odder	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Randers	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Ringkøbing-Skjern				0	0	0
Samsø				0	0	0
Silkeborg	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skanderborg	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skive				0	0	0
Struer				0	0	0
Syddjurs	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Viborg				0	0	0
Aarhus	486.000	492.000	499.000	499.000	499.000	499.000
Regionen	162.000	164.000	166.000	166.000	166.000	166.000
I alt	900.000	915.000	931.000	931.000	931.000	931.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 10b: Letbane Operatørbudget

	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Aarhus		750.000	446.000	446.000	446.000	
Regionen		750.000	446.000	446.000	446.000	
I alt	609.291	1.500.000	892.000	892.000	892.000	0

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

2) Letbanens Etape 1 udgår fra og med 2013 af Midttrafikks budget og regnskab.

Table 11: Rejsekort, forslag til budget 2014

	Budget 2013*	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017	Samlet 2013-2028	Besparelse	I alt 2013-2028	BC2013 2013-2028	Forskel***
Favrskov		224.000	96.000	89.000	83.000	1.308.000	-67.000	1.241.000	107.000	1.134.000
Hedensted		272.000	129.000	131.000	124.000	1.917.000	-995.000	922.000	-898.000	1.820.000
Herning		2.150.000	1.062.000	1.079.000	1.031.000	15.765.000	-658.000	15.107.000	16.162.000	-1.055.000
Holstebro		1.227.000	563.000	552.000	522.000	8.092.000	-1.270.000	6.822.000	9.593.000	-2.771.000
Horsens	4.460.000	1.840.000	925.000	915.000	792.000	17.221.000	-2.945.000	14.276.000	17.279.000	-3.003.000
Ikast-Brande		175.000	47.000	17.000	12.000	289.000	-316.000	-47.000	162.000	-209.000
Lemvig		95.000	25.000	9.000	6.000	146.000	-757.000	-611.000	44.000	-655.000
Norddjurs		142.000	84.000	86.000	83.000	1.242.000	-62.000	1.180.000	76.000	1.104.000
Odder		77.000	42.000	45.000	44.000	659.000	-144.000	515.000	-125.000	640.000
Randers		4.070.000	2.145.000	2.217.000	2.128.000	32.253.000	-6.297.000	25.956.000	27.634.000	-1.678.000
Ringkøbing-Skjern		815.000	367.000	339.000	320.000	4.995.000	-3.304.000	1.691.000	250.000	1.441.000
Samsø		280.000	118.000	110.000	103.000	1.622.000	-49.000	1.573.000	112.000	1.461.000
Silkeborg	6.136.000	2.388.000	1.210.000	1.151.000	983.000	22.107.000	-3.925.000	18.182.000	20.833.000	-2.651.000
Skanderborg		684.000	329.000	336.000	320.000	4.922.000	-190.000	4.732.000	5.129.000	-397.000
Skive		1.156.000	544.000	501.000	475.000	7.317.000	-2.438.000	4.879.000	7.211.000	-2.332.000
Struer		265.000	113.000	99.000	92.000	1.456.000	-95.000	1.361.000	114.000	1.247.000
Syddjurs		385.000	185.000	175.000	166.000	2.561.000	-68.000	2.493.000	3.179.000	-686.000
Viborg		2.488.000	1.162.000	1.115.000	1.068.000	16.323.000	-3.218.000	13.105.000	15.964.000	-2.859.000
Aarhus		22.208.000	15.031.000	17.003.000	16.667.000	245.008.000	-82.591.000	162.417.000	150.281.000	12.136.000
Regionen		32.649.000	18.220.000	19.461.000	18.830.000	283.058.000	-53.011.000	230.047.000	244.351.000	-14.304.000
Midtrafik**							640.000	640.000	609.000	31.000
I alt	10.596.000	73.590.000	42.397.000	45.430.000	43.839.000	668.241.000	-161.760.000	506.481.000	518.067.000	-11.586.000

Note: 1) Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

2) Der er ikke tilgængelig budgettal for rejsekortet i 2014 ff.

* Kontantfinansieret indskud fra Horsens og Silkeborg. Rest bestillere dækkes via lån i 2014.

** Midtrafik dækker i 2013 udgiften på ændrede ressourceforbrug i administrationen. Fremtider fordeles den mellem bestillerne.

*** Merudgift hos nogle bestillere skyldes indkøb af flere busser end i BC2013

Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Midtrafik

Udkast til åbningssbalance 1. januar 2007

Note	Midtrafik 31. december 2007		Reguleringer		Århus Kommune		Ringkøbing Amt	Vejle Amt		Region Midtjylland Forberedelseudvalg	Silkeborg Kommune	Herning Kommune	Holstebro Kommune
	Midtrafik	Åbningsbalance 1. januar 2007	Midtrafik	Sporveje	Århus Amt	Midtrafik		Viborg Amt	VAT				
Aktiver													
Finansielle anlegsaktiver													
Oddebanen A/S		0		0	0								
Lemvigbanen A/S		0		0									
Århus Rutebilstation	668.639	560.813											
Rejsekort A/S	1.770.303	745.259	16.215	98.287	462.526								
Rejsekort A/S, ansvarlig lån	?	2.575.532							729.044				
Rejsplan A/S	1.583.796	1.583.797		485.127	413.785	?	156.953	?	194.051	?	57.074	?	42.805
Rejsplan A/S, ansvarlig lån	823.587	1.100.454		368.900	316.200	?	115.940	?	143.344	?	?	?	?
Finansielle anlegsaktiver i alt	4.846.325	6.565.855	16.215	952.314	1.192.511	0	272.893	337.395	3.666.111	0	57.074	42.805	28.537
Materielle og immaterielle anlegsaktiver													
Grunde og bygninger		0							179.952		?		
Tekniske anlæg		187.131.506		615.981	186.206.082								
Inventar		3.161.633		941.063	1.521.624								
Software		10.370.724		1.823.161	3.410.204					698.946			
Materielle anlegsaktiver i alt	0	200.663.863	0	3.380.205	191.137.910	0	0	179.952	5.137.359	5.836.305	0	0	0
Varebeholdninger													
Diesellager		8.445.029			8.445.029								
Reserveudslager		2.015.177		28.492	1.986.685								
Varebeholdninger i alt	0	10.460.206	0	28.492	10.431.714	0	0	0	0	0	0	0	0
Tilgodehavender													
Kortfristede tilgodehavender		17.790.241		16.201.191	1.589.050								
Kompensationsbeløb		0											
Tilgodehavender i alt	0	137.005.570	0	26.198.816	109.185.976	0	1.620.778	0	1.620.778	0	0	0	0
Likvider													
Likvider, Århus Kommune		2.238.665		1.689.660	549.005								
Likvider		0		0	0								
Likvider i alt	0	2.238.665	0	1.689.660	549.005	0	0	0	0	0	0	0	0
Aktiver i alt	4.846.325	374.724.400	16.215	48.450.678	312.893.655	1.322.002	272.893	1.958.173	3.846.063	5.836.305	57.074	42.805	28.537
Forpligtelser													
Pensionsforpligtelse				26.198.816									
Århus Kommune	27.284.735												
Århus Amt		2.329.000		2.329.000									
Viborg Amt		30.148.594		26.198.816	0		1.620.778	1.620.778	0		0	0	0
Pensionsforpligtelser i alt	27.284.735	37.713.666		37.639.649									
Langfristet leasingforpligtelse													
Kortfristede gældsforpligtelse													
Kortfristede gældsforpligtelser		2.069		2.069									
Kompensationsbeløb		2.705.917		1.689.660	549.005								
Kortfristede gældsforpligtelse i alt	0	2.707.986	0	1.691.729	549.005	0	0	0	467.252	467.252	0	0	0
Forpligtelser i alt	27.284.735	70.570.246	0	27.890.545	38.188.654	2.403.017	0	1.620.778	467.252	0	0	0	0
Egenkapital			16.215	20.560.133	274.705.001	-1.081.015	272.893	337.395	3.378.811	5.836.305	57.074	42.805	28.537
Passiver i alt	27.284.735	374.724.400	16.215	48.450.678	312.893.655	1.322.002	272.893	1.958.173	3.846.063	5.836.305	57.074	42.805	28.537
	22.438.410	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Kommal

Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Jens Andersen-Møller
Partner

JAM@holst-law.com
T +45 8934 1166

J.nr. 040337-0011 JAM/MGL

Notat om refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekortet A/S

8. marts 2012

1. Problemstillingen

I forbindelse med gennemførelsen af kommunalreformen, der trådte i kraft pr. 1. januar 2007, blev Vejle Amts Trafikselskab (VAT) nedlagt, og selskabets aktiver og passiver, rettigheder og pligter blev i medfør af lov nr. 539 af 24. juni 2005 (lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen) fordelt mellem Region Syddanmark og Region Midtjylland.

Et af de aktiver, der blev fordelt mellem Region Syddanmark og Region Midtjylland, var VAT's aktiebesiddelse i Rejsekortet A/S samt rettigheder og forpligtelser knyttet hertil. Begge regioner, nu de af regionerne stiftede trafikelskaber, ejer i dag en aktiepost i Rejsekortet A/S.

Dette har rejst et spørgsmål om, hvorvidt Hedensted og Horsens kommuner, der var en del af VAT, og som derfor før kommunalreformen har afholdt udgifter til deltagelsen i Rejsekortet A/S og udviklingen af rejsekortet, er berettiget til kompensation for disse udgifter. Problemstillingen er behandlet nedenfor i notatets afsnit 2.

I tiden efter Midttrafiks stiftelse, er Region Midtjyllands udgifter til deltagelsen i Rejsekortet A/S blevet fordelt mellem Horsens Kommune og Region Midtjylland med 25% til Horsens Kommune og 75% til Regionen. Dette giver anledning til spørgsmål om, hvorvidt Horsens Kommune kan kræve kompensation for disse udgifter. Vurderingen heraf fremgår af notatets afsnit 3.

Endelig er der i notatets afsnit 4 en kort redegørelse for, i hvilket omfang eventuelle kompensationskrav må anses for at være forældede.

Et krav om refusion eller kompensation kan støttes enten på aftale (med respekt af "kommunalfuldmagten"), lov eller almindelige retsgrundsætninger.

2. Kompensation for udgifter afholdt før kommunalreformen

2.1 Aftaleretligt grundlag

Som et led i strukturreformen blev det ved lov besluttet, at de fælleskommunale trafikskaber skulle nedlægges, ligesom det ved lov blev besluttet, at de i forbindelse med strukturreformen oprettede regioner hver skulle etablere et regionalt trafikskab, der skulle varetage opgaverne vedrørende offentlig transport i regionen.

Ved lov nr. 539 af 24. juni 2005 (procedureloven) og bekendtgørelse nr. 877 af 16. september 2005 (procedurebekendtgørelsen) fremgår det udtrykkeligt, at den/de myndigheder, hvortil en opgave i medfør af lovgivningen vedrørende kommunalreformen overføres, overtager de aktiver, passiver, rettigheder og pligter, der er knyttet til varetagelsen af opgaven. I forhold til den/de region(er), der overtager opgaverne efter de nedlagte trafikskaber, er der således tale om en universalsuccession.

Regelsættet fastlægger ligeledes proceduren for fordeling af aktiver og passiver mellem flere myndigheder samt for værdiansættelsen af disse. Den myndighed, der afgiver opgaver, her det fælleskommunale samarbejde VAT, skal således udarbejde et udkast til en samlet aftale med den/de modtagende myndighed(er). I overensstemmelse hermed er der også mellem VAT, Region Midtjylland og Region Syddanmark indgået en samlet delingsaftale.

Såvel procedureloven og procedurebekendtgørelsen som delingsaftalen angår alene spørgsmålet om, hvilke aktiver, passiver, rettigheder og pligter henholdsvis Region Midtjylland og Region Syddanmark skal overtage fra VAT. Procedureloven fastslog dog i § 8, stk. 2, 2. pkt., en hjemmel til at aftale vilkår om, at en myndighed, der i kraft af loven overtager et aktiv eller indtræder i en rettighed, der overføres fra en myndighed, der ikke nedlægges i henhold til lovgivningen, skal betale et beløb til den myndighed, hvorfra aktivet eller rettigheden overføres.

Baggrunden for denne bestemmelse er ifølge forarbejderne at sikre, "*at der er et rimeligt forhold mellem på den ene side de aktiver og rettigheder, der overføres, og på den anden side de passiver og pligter, der overføres fra den pågældende myndighed*".

En konkret stillingtagen til, om denne bestemmelse kunne have været udnyttet i forbindelse med indgåelsen af fordelingsaftalen, forudsætter et mere indgående kendskab til de aktiver og passiver, der overførtes fra VAT til Region Midtjylland i forbindelse med kommunalreformen, og en sådan vurdering kan ikke foretages på det foreliggende grundlag.

Det bemærkes dog, at det formentlig ville have været overordentligt vanskeligt at håndtere spørgsmålet om hvilke investeringer i de enkelte kommuner, der berettigede til kompensation, og hvilke, der ikke gjorde, ligesom fastsættelse af kompensationens størrelse forment-

lig ville medføre betydelige vanskeligheder. Samtlige kommuner har således foretaget investeringer i den offentlige transport, og der ville i større eller mindre omfang kunne argumenteres for, at sådanne vil komme også andre kommuner til gode efter en sammenlægning i et regionalt trafikselskab.

I og med at procedureloven foreskriver en universalsuccession, kan det heller ikke på overdragelsestidspunktet endeligt afgøres, om et overtaget aktiv er udtryk for en berigelse for den modtagende myndighed og dennes trafikselskab. Sammen med aktivet overtages også de forpligtelser og passiver, der er knyttet hertil, og der er således ikke sikkerhed for, at en investering også i det lange løb samlet set vil vise sig at udgøre et aktiv for det regionale trafikselskab.

Hvorvidt bestemmelsen i procedurelovens § 8, stk. 2, 2. pkt., konkret kunne have været udnyttet i forbindelse med indgåelsen af fordelingsaftalen er dog i princippet uden betydning, da hjemlen ikke er udnyttet, og da aftalen ikke på andet grundlag kan anfægtes.

Det bemærkes hertil, at det forhold, at Horsens og Hedensted kommuner ikke var direkte aftaleparter i fordelingsaftalen, ikke kan ændre på denne konklusion. Fordelingsaftalen er således underskrevet af VAT's bestyrelse, der i denne henseende handlede på vegne af de i trafikselskabet deltagende kommuner.

Aftalen indeholder således ikke hjemmel til at tilkende Horsens og Hedensted kommuner kompensation for de udgifter, de har afholdt i forbindelse med rejsekortet.

2.2 Lovhjemmel

Der ses ikke at være lovhjemmel for at foretage en efterregulering på andet grundlag, heller ikke på ekspropriationsretligt grundlag.

2.3 Almindelige retsgrundsætninger

Det kan overvejes, om Horsens og Hedensted kommuner, i det omfang disse kan påvise et tab, kan gøre et erstatningsansvar gældende overfor Midttrafik. Da Midttrafik imidlertid ved lov er pålagt at overtage Horsens og Hedensted kommuners rettigheder og forpligtelser i relation til Rejsekortet A/S, vil det nødvendige ansvarsgrundlag ikke foreligge.

I og med at Horsens og Hedensted kommuner gennem deltagelsen i rejsekortsamarbejdet har medvirket til udviklingen af rejsekortet, således at de øvrige kommuner i regionen nu har mulighed for at tilslutte sig et mere eller mindre færdigudviklet produkt, kan det overvejes, om Horsens og Hedensted kommuner med hjemmel i en almindelig berigelsesgrundsætning kan fremsætte et krav om kompensation.

Berigelsesgrundsætningen er ikke en fast standard i dansk ret, og området for grundsætningens anvendelse er meget snævert. Den hviler på en antagelse om, at en ugrundet berigelse på en andens bekostning i visse tilfælde bør føre til kompensation. Anvendelsen af en

sådan retsgrundsætning forudsætter, at der foreligger en ugrundet berigelse af en vis størrelse.

Efter berigelsesgrundsætningen skal der foretages en afvejning af hensynet til den "krænkede" (Horsens og Hedensted kommuner) over for hensynet til den berigede (de øvrige kommuner i Region Midtjylland).

Det er ikke vanskeligt at følge Horsens og Hedensted kommuners tankegang, hvorefter deres investeringer i rejsekortet, i det omfang disse i dag repræsenterer en værdi, der nu stilles til rådighed for de øvrige kommuner i regionen, kan/bør berettige en kompensation.

Imidlertid var der ikke tale om et frit valg for Midttrafik (de øvrige kommuner i regionen) om at indtræde i rejsekort-samarbejdet, men dette fulgte af Midttrafiks status som universalsuccessor i forhold til VATs rettigheder og pligter.

I forlængelse heraf kan det anføres, jf. også ovenfor, at det ikke på nuværende tidspunkt kan afgøres, om der reelt bliver tale om en berigelse for Midttrafik/de øvrige kommuner i regionen. Det er således uvist hvilke omkostninger, deltagelsen i Rejsekortet A/S indebærer, og som i kraft af universalsuccessionen vil blive påført Midttrafik/de øvrige kommuner i regionen, ligesom det også er oplyst, at de øvrige kommuner i forbindelse med en fuld tilslutning til rejsekortet vil skulle betale herfor.

Videre kan det anføres, at Horsens og Hedensted kommuner selv valgte at gå ind i samarbejdet omkring rejsekortet, vel vidende at størstedelen af de danske kommuner holdt sig uden for dette projekt. Horsens og Hedensted kommuner har således oprindeligt accepteret at skulle bære en (større) andel af udviklingsomkostningerne uden at have sikkerhed for, at disse senere ville blive fordelt på flere kommuner.

Endelig vil det få betydning, at parterne ikke ved aftaleindgåelsen benyttede hjemlen til at træffe nærmere aftale, jf. ovenfor under pkt. 2.1.

Horsens og Hedensted kommuner vurderes således at være nærmest til at bære risikoen for, at de øvrige kommuner i Region Midtjylland (måske) opnår en berigelse ved Midttrafiks indtræden i VATs rettigheder og pligter, og der ses ikke at være grundlag for et berigelseskrav.

2.4 Konklusion

Der ses ikke at være hverken aftaleretligt eller andet grundlag for gennemførelse af et refusionskrav eller anden form for kompensation for de før kommunalreformen afholdte udgifter.

3. Kompensation for udgifter afholdt efter kommunalreformen

På trods af Region Midtjyllands (Midttrafik) forpligtelse til i medfør af procedureloven at overtage ethvert passiv og enhver forpligtelse knyttet til de af delingsaftalen mellem VAT og Region Midtjylland og Region Syddanmark omfattede aktiver, har Midttrafik fået dækket 25% af sine udgifter til deltagelsen i Rejsekortet A/S af Horsens Kommune. Denne byrdefordeling har efter det oplyste været i høring blandt kommunerne i regionen og er herefter godkendt af Regionsrådet og Midttrafiks Repræsentantskab, jf. § 3, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 412 af 4. november 2010 (Lov om trafiksselskaber)

Bestemmelsen i § 3, stk. 2, i loven om trafiksselskaber har følgende ordlyd:

*"For så vidt angår trafiksselskaber vest for Storebælt, beslutter trafiksselskabet fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Tilskudsfordelingen skal godkendes af de berørte regionsråd og repræsentantskabet. **Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafiksselskabets ydelser**, herunder individuel handicapkørsel, og en region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter." (min fremhævelse)*

I overensstemmelse hermed anvender Midttrafik efter det oplyste en byrdefordeling, hvorefter hver kommune betaler nettoudgiften for den kørsel, den enkelte kommune bestiller, og fællesudgifterne (bl.a. administrationsomkostninger) byrdefordeles efter køreplantimer eller konkret nytte.

I forhold til udgifterne til deltagelse i Rejsekortet A/S, opstår spørgsmålet, om disse skal betragtes som relateret til Horsens Kommune, eller om der i stedet er tale om en fællesudgift.

Det forhold, at Midttrafik som universalsuccessor indtrådte i samtlige VAT's rettigheder og pligter, taler for, at der skal ses bort fra, hvorfra omkostningen oprindeligt stammer, således at omkostningen må fordeles på samtlige kommuner som en fællesudgift.

Omvendt fremgår det af den efter kommunalreformen indgåede aktionæroverenskomst, at Midttrafik som aktionær i Rejsekortet A/S:

"kun er forpligtet og berettiget af Aktionæroverenskomsten for så vidt angår omfanget af den overtagne aktiepost og hertil knyttede aktiviteter, men ikke i forhold til andre aktiviteter, som den pågældende (nye) Aktionær i øvrigt udfører. Med mindre omstændighederne tilsiger andet, afgrænses de overtagne aktiviteter ud fra en geografisk betragtning."

På baggrund heraf kunne det være nærliggende at forstå aktionæroverenskomsten således, at rettighederne til brug af resultatet af investeringen i Rejsekortet A/S er geografisk begrænset til den del af regionen, der har bidraget til rejsekortet. Lægges denne fortolkning til grund, vil det ikke være i strid med lov om trafikkselskaber at vælte omkostningerne til deltagelse i Rejsekortet helt eller delvist over på de i VAT deltagende kommuner. I det omfang Midttrafik vælger at tiltræde rejsekortsamarbejdet også på vegne af de øvrige kommuner i regionen, vil omkostningerne hertil dog fremover skulle betragtes som en fællesudgift/fordeles blandt de kommuner, der konkret benytter rejsekortet.

Dette støttes videre af det forhold, at en kommunes udgift til deltagelse i et udviklings samarbejde/egen iværksat produktudvikling af et givent produkt efter det oplyste som hovedregel af Midttrafik vil blive anset som en udgift, der relaterer sig til den enkelte kommune, og som kommunen derfor også alene ville skulle bære.

På baggrund af de foreliggende oplysninger, er det vanskeligt at komme med en entydig konklusion, men meget taler dog for, at udgiften til deltagelse i Rejsekortet A/S kan anses som hidrørende fra kommunerne under VAT, således at disse kommuner også må betale den andel af udgifterne, som Midttrafik/de øvrige kommuner i regionen ikke kan siges at få et direkte udbytte af.

Forudsat at den konkret aftalte byrdefordeling mellem Horsens Kommune og Midttrafik, herunder friholdelsen af Hedensted Kommune, i relation til rejsekortet hviler på et sagligt grundlag, er der således næppe grundlag for at anfægte denne. Det er oplyst, at fordelingen af omkostninger er foretaget efter det forventede køreplanteantal på ruter, der overdrages fra VAT, som forventes at tage rejsekortet i brug, hvilket fremstår som et sagligt byrdefordelingsparameter.

Lægges det derimod til grund, at den aftalte byrdefordeling i relation til rejsekortet har været i strid med lov om trafikkselskaber § 3, stk. 2, er resultatet heraf formentlig, at Horsens Kommune som udgangspunkt kan kræve det for meget opkrævede tilbagebetalt. Ved vurderingen af dette spørgsmål vil det dog spille en væsentlig rolle, om Horsens Kommune har anfægtet byrdefordelingen, eller om parterne har været enige herom, samt om der har været en anden praksis i sektoren, idet Midttrafiks berettigede forventning om at kunne opkræve de 25% af udgifterne vil kunne tillægges en vis betydning i relation til pligten til tilbagebetaling.

Hvis Midttrafik vælger at indgå fuldt ud i rejsekortsamarbejdet bemærkes, at byrdefordelingen bør ændres, således at udgifterne fordeles på samtlige de kommuner, der konkret benytter rejsekortet. Uden at have et nærmere kendskab til de omkostninger, der vil være forbundet med den enkelte kommunes tilslutning til rejsekortet, forudsættes der at være visse tilslutnings-/licensomkostninger, som VAT-kommunerne allerede har afholdt, og som disse kommuner derfor ikke kan afkræves igen. Ved den fremtidige byrdefordeling må der derfor tages højde herfor.

3.1 Konklusion

Meget taler for, at det har været berettiget at anse udgiften til deltagelse i Rejsekortet A/S som geografisk begrænset til de kommuner, der tidligere var omfattet af VAT, hvorfor det også har været berettiget at lade Horsens Kommune bære en del af udgifterne hertil. Denne konklusion synes at være klar, hvis Aktionæroverenskomstens pkt. 1.5 skal forstås sådan, at Midttrafiks ret til at benytte rejsekortet er geografisk begrænset til området omfattet af VAT. Har dette ikke været hensigten med Aktionæroverenskomsten, vil muligheden for at anfægte den aftalte byrdefordelingen afhænge af, om der findes en saglig begrundelse for denne.

Tiltrædes rejsekortsamarbejdet også af de øvrige kommuner i Region Midtjylland, vil den nugældende byrdefordeling dog næppe kunne opretholdes fremadrettet, idet omkostningerne i så fald bør fordeles på de kommuner, der benytter rejsekortet. De omkostninger, der for den enkelte kommune måtte være forbundet med erhvervelsen af selve rettigheden til brug af rejsekortet, som Horsens Kommune via sin deltagelse i Rejsekortet A/S og den nuværende byrdefordeling forudsættes allerede at have betalt for, kan ikke igen opkræves af Horsens Kommune.

4. Forældelse og passivitet

Selv om Horsens og Hedensted kommuner ikke var direkte parter i den aftale, VAT indgik med de to regioner, må kommunerne antages at have været bekendt med aftalen allerede fra dennes indgåelse, og der ses ikke at være reklameret over for aftalens indhold, hvilket vil begrænse mulighederne for at komme igennem med et refusionskrav (i det omfang et sådant måtte eksistere) ud fra en almindelig passivitetsgrundsætning.

Efter forældelseslovens § 3, stk. 1, forældes fordringer som udgangspunkt efter 3 år fra det tidspunkt, hvor fordringshaveren fik eller burde have fået kendskab til fordringen. Den absolute forældelsesfrist er på 10 år fra fordringens forfaldstidspunkt, jf. forældelseslovens § 3, stk. 3, nr. 3).

For at der er tale om et ukendskab til fordringen, der kan suspendere forældelsesfristen på 3 år, er det et krav, at ukendskabet går på faktum, hvorimod ukendskab til retlige forhold (dvs. muligheden for retligt at kunne gøre kravet gældende) ikke medfører suspension.

I forhold til Horsens og Hedensted kommuner beror manglende forfølgelse af eventuelle krav ikke på et ukendskab til faktum. Kommunerne har således været fuldt bekendt med at have betalt til deltagelse i Rejsekortet A/S, både under VAT og Midttrafik.

Dette betyder, at de krav, som Horsens (og eventuelt Hedensted) kommuner måtte kunne have fremsat over for Midttrafik, som ligger mere end 3 år tilbage i tiden, er forældede. Horsens Kommune har således ikke for så vidt angår disse krav mulighed for *retligt* at gennemtvinge disse.

Det bemærkes, at forhandling om fordringen efter forældelseslovens § 21, stk. 5, suspenderer forældelsesfristen og i øvrigt giver en tillægsfrist på et år fra det tidspunkt, hvor forhandlingerne må anses for at have været afsluttet. Efter praksis skal der typisk meget til, før der foreligger suspensionsgivende forhandlinger, men forholdet kan ikke nærmere afklares på grundlag af det foreliggende materiale.

5. Supplerende redegørelse

Ovennævnte redegørelse er udarbejdet på det foreliggende skriftlige grundlag. En mere sikker vurdering vil kunne gennemføres i det omfang, der gives mulighed for hos de involverede personer og myndigheder at indhente supplerende oplysninger.

Aarhus, den 8. marts 2012

Jens Andersen-Møller

Mette Høgh

Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Notat vedrørende løsningsforslag vedrørende refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekortet A/S

6. maj 2013

1. Indledning

Nærværende notat er udarbejdet efter aftale med direktør Jens Erik Sørensen med henblik på kortfattet at redegøre for de principielle overvejelser, som efter min vurdering bør indgå i de drøftelser, der på baggrund af beslutningen herom på bestyrelsesmødet den 14. april skal finde sted mellem Midttrafik og Horsens Kommune med henblik på udarbejdelse af oplæg til løsningsforslag vedrørende refusion af indbetalinger til rejsekortet før 2007 fra det tidligere VAT.

Notatet indeholder endvidere en skitse til løsningsforslag, som eventuelt kan indgå i drøftelserne.

2. Principielle betragtninger

2.1 Hensynet til ligebehandling

I forbindelse med Midttrafiks etablering pr. 1. januar 2007 overtog Midttrafik fra de enkelte amter og kommuner en række aktiver og passiver vedrørende den del af amternes og kommuners opgavevaretagelse inden for kollektiv trafik, som ifølge lov om trafikskaber skulle overgå til de regionale trafikskaber. Af Midttrafiks åbningsbalance, som blev udarbejdet i forbindelse med etableringen af Midttrafik, fremgår, at der – med en enkelt undtagelse, nemlig Århus Amt - i varierende grad af de enkelte amter og kommuner blev indskudt en nettoformue/egenkapital (dvs. at værdien af de overtagne aktiver oversteg de samtidigt overtagne passiver) i Midttrafik. Åbningsbalancen vedlægges som bilag 1.

Som nærmere redegjort for i vores notat af 8. marts 2012 ("Notat om refusion af udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekortet A/S", der vedlægges som bilag 2) indeholdt procedureloven (lov nr. 539 af 24. juni 2005) hjemmel til at aftale vilkår om, at en myndighed, der i kraft af loven overtog et aktiv el-

ler indtrådte i en rettighed, der overførtes fra en myndighed, der ikke blev nedlagt som led i kommunalreformen, skulle betale et beløb (vederlag) til den myndighed, hvorfra aktivet eller rettigheden blev overført.

Medmindre de i henhold til procedureloven indgæede fordelingsaftaler mellem de "overførende" kommuner/amter og Midttrafik indeholder bestemmelse om betaling af vederlag for den nettoformue/egenkapital, som blev overført, er overdragelsen således sket på vilkår, at der ikke skulle ydes særskilt vederlag herfor.

Efter de oplysninger, jeg har modtaget, er der alene i forhold til Aarhus Kommunes overdragelse af aktiver/passiver vedrørende Busselskabet Aarhus Sporveje aftalt vederlæggelse i den forstand, at det fremgår af den mellem Aarhus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland på vegne af Trafikselskabet i Region Midtjylland under dannelse (Midttrafik) indgæede "udmøntningsaftale", at det er aftalt, »...at såfremt "Resultatområdet Århus Sporveje" nedlægges ("likvideres") tilbageføres restværdien af de overførte aktiver/de konkrete aktiver til Århus Kommune«.

Under forudsætning af, at der ikke er aftalt vederlæggelse af de øvrige kommuner i forbindelse med overdragelserne af aktiver/passiver til Midttrafik, gælder således i forhold til samtlige disse kommuner, at overdragelsen af nettoformue/egenkapital til Midttrafik er sket uden andet vederlag end ejerandelen i Midttrafik I/S.

I forbindelse med drøftelserne om en politisk løsning i relation til betaling af refusions-/kompensationsbeløb til Horsens og Hedensted kommuner for de overdragne aktiver i form af (1) aktier i Rejsekortet A/S og (2) tilgodehavende mod Rejsekortet A/S i form af ansvarligt lån, bør det derfor efter min vurdering indgå i overvejelserne, at det tilsvarende i forhold til øvrige kommuner gør sig gældende, at der vederlagsfrit er overdraget en nettoformue (af varierende størrelse) til Midttrafik. Det er derfor en principiel overvejelse, om *hensynet til ligebehandling* af de i Midttrafik deltagende kommuner indebærer, at det - i tilfælde af imødekommelse Horsens og Hedensted kommuner rejste refusions-/kompensationskrav - skal sikres, at de øvrige kommuner vederlægges på tilsvarende vis som Horsens og Hedensted kommuner for den nettoformue/egenkapital, som ved stiftelsen af Midttrafik blev overdraget til Midttrafik. En politisk løsning kan i så fald ikke blot omfatte det af Horsens og Hedensted kommuner rejste refusions-/kompensationskrav, men skal i givet fald omfatte samtlige øvrige kommuner.

2.2 *Hensynet til Midttrafiks likviditet*

En politisk aftale, hvorefter Midttrafik skal betale kontant vederlag til kommunerne for den nettoformue, som ved stiftelsen af Midttrafik blev overdraget fra

kommunerne til Midttrafik, vil indebære en økonomisk og likviditetsmæssig belastning for Midttrafik, ligesom en sådan model vil kræve stillingtagen til fordelingen blandt de i Midttrafik deltagende kommuner af de heraf følgende finansieringsudgifter.

Nedenfor under pkt. 3 er derfor skitseret en løsningsmodel, som ikke vil indebære en økonomisk/likviditetsmæssig belastning af Midttrafik.

3. Skitse til løsningsforslag

3.1 *Fastsættelse af vederlaget for overdragne aktiver*

I det omfang, der i forbindelse med overdragelse af aktiver til Midttrafik tillige er sket overdragelse af passiver, kan *vederlaget for overdragne aktiver maksimalt udgøre et beløb svarende til den overdragne nettoformue/egenkapital*, dvs. det beløb, hvormed værdien af de overdragne aktiver oversteg de samtidigt overtagne passiver. Det kan i denne forbindelse eventuelt diskuteres, om der skal tillægges en forrentning heraf.

I relation til de fra VAT overdragne aktiver i form af aktier i Rejsekortet A/S og ansvarligt lån indebærer det anførte, at vederlaget maksimalt kan fastsættes til et beløb svarende til den overdragne nettoformue/egenkapital. I åbningsbalancen for Midttrafik (bilag 1) er dette beløb opgjort til DKK 3.378.811, men beløbet bør verificeres, idet der ikke er overensstemmelse mellem de beløb, som er anført i åbningsbalancen og de beløb, som er opgjort for aktier og ansvarlig lånekapital i Horsens Kommunes brev af 18. marts 2013 med bilag.

Tilsvarende verifikation bør selvsagt ske i forhold til de øvrige kommuner.

3.2 *Oplæg til løsningsforslag vedrørende betaling af kompensations-/refusionskrav for værdien af overdragne aktiver*

Hvad angår kompensations-/refusionskrav vedrørende aktier og ansvarlig lånekapital i Rejsekortet A/S kunne følgende løsningsmodel overvejes:

- Aktierne: I tilfælde af Midttrafiks afhændelse af aktierne i Rejsekortet A/S eller likvidation af Rejsekortet A/S, hvorved Midttrafik modtager et kontantprovenu for aktierne, er de kommuner, som har indskudt aktier i Rejsekortet A/S i Midttrafik, berettiget til som kompensations-/refusionsbeløb at modtage en andel af proventet, dog maksimalt et beløb svarende til det beløb, der oprindeligt er betalt for aktierne (evt. med tillæg af forrentning). Det samlede kompensations-/refusionsbeløb for såvel aktier som ansvarlige lån kan dog ikke over-

stige den nettoformue/egenkapital, som i sin tid blev indskudt i Midttrafik.

Herved sikres en løsning, som ikke belaster Midttrafik likviditetsmæssigt, idet kompensations-/refusionsbeløbet først forfalder til betaling, når Midttrafik har modtaget provenue for afhændelse af aktierne.

Løsningsmodellen indebærer endvidere, at enhver diskussion om markedsværdien af aktierne undgås, idet kompensations-/refusionsbeløbet fastsættes på baggrund af den *faktisk* opnåede realisationsværdi.

- Ansvarlige lån: Såfremt Midttrafik fra Rejsekortet A/S modtager betaling som led i afdrag eller indfrielse af de(t) ansvarlige lån, er de kommuner, der har indskudt de ansvarlige lån i Midttrafik, berettiget til som kompensations-/refusionsbeløb at modtage en andel af provenuet, dog maksimalt et beløb svarende til den nominelle værdi af det ansvarlige lån, som i sin tid er ydet til Rejsekortet A/S (evt. med tillæg af forrentning). Det samlede kompensations-/refusionsbeløb for såvel aktier som ansvarlige lån kan dog ikke overstige den nettoformue/egenkapital, som i sin tid blev indskudt i Midttrafik.

På tilsvarende vis som vedrørende aktierne sikres herved en løsning, som ikke belaster Midttrafik likviditetsmæssigt, ligesom det ikke er nødvendigt at tage stilling til kursfastsættelse af det ansvarlige lån.

For så vidt angår øvrige aktiver, som af kommunerne er overdraget til Midttrafik uden særskilt vederlag, kunne der med inspiration i den med Aarhus Kommune indgåede aftale vedrørende Busselskabet Aarhus Sporveje overvejes en løsning, hvorefter den pågældende kommune ved opløsning af Midttrafik modtager restværdien af de overførte aktiver/de konkrete aktiver, dog maksimalt et beløb svarende til den i Midttrafik indskudte nettoformue/egenkapital.

Henset til, at der formentlig løbende sker udskiftning af en række aktiver, kunne det som alternativ løsning overvejes at indgå aftale mellem de i Midttrafik deltagende kommuner, hvorefter kommunerne ved opløsning af Midttrafik forlods – dvs. før fordeling af formuen i øvrigt - skal modtage et beløb svarende til den nettoformue/egenkapital, som i sin tid blev indskudt. Såfremt Midttrafiks formue i tilfælde af opløsning ikke er tilstrækkelig hertil, reduceres beløbet forholdsmæssigt.

4. Afsluttende bemærkninger

- 4.1 Det bemærkes for god ordens skyld, at jeg ikke som led i udarbejdelsen af nærværende notat har foretaget en tilbundsående juridisk vurdering af, hvor-

vidt det skitserede løsningsforslag giver anledning til kommunalretlige problemstillinger.

Endvidere bemærkes, at en eventuel politisk løsning bør afstemmes med Midttrafiks revisor, KPMG, for at sikre, at der ikke opstår utilsigtede regnskabsmæssige virkninger eller konsekvenser heraf, i hvilken det bør drøftes, om en løsning eventuelt kunne være oprettelse af kapitalkonti i Midttrafik for de enkelte interessenter.

Aarhus, den 6. maj 2013

Erik Jensen

Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 1**

Dato 7. juni 2013 **Journalnr** 1-30-75-1-14 **Sagsbehandler** Poul Masud **e-mail** pom@midttrafik.dk **Telefon** 87 40 82 25

**Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning
2013/14**

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
1	Sikre korrekte data til Rejsekortet	Sikre overensstemmelse mellem vores Trapeze data og vores GIS data samt at vi har opgivet de stander i GIS som findes i virkeligheden, herunder sikre opmåling af alle stoppesteder i regionen med GPS	At sikre korrekt data til levering til rejsekortet.	Internt	K14/15/16
2	Nyt køreplanlægningssystem	Der skal testes og indarbejdes et nyt planlægningssystem i Midttrafik	Et nyt tidssvarende planlægningssystem skal sikre bedre og mere effektiv arbejdsgange ifm planlægningen	Internt	K14
3	Planlægning og koordinering ifm implementeringen af letbanen	Analyse af busdriftens mulige tilpasning i forhold til Letbanedriften – primært for at undgå parallelkørsel – sekundært for integration af busdriften, så den kan fungere i samspil med Letbanen fortrinsvis som et tilbringe-/frbringingsystem	At sikre et koordineret samlet trafiksystem i forbindelse med implementeringen af letbanen	Aarhus Kommune Region Midtjylland	K14/15/16/17
4	Bedre koordinering mellem rute 117 (Horsens-Tørring-Give-Billund) og 114 Horsens-Rask Mølle-Tørring	Midttrafik ønsker at undersøge passagerstrømme og særligt regionalt rejsende i samarbejde med Sydtrafik med henblik på optimering af resourceforbruget og særligt koordinering af rute 117 og 114 på strækningen mellem Tørring og Horsens	At sikre et effektiv og koordineret rutenet	Region Midtjylland	K14
5	Holstebro Bybusser	Udarbejdelse og implementering af et nyt moderne bybussystem i Holstebro baseret på resultater af analysearbejdet gennemført i køreplanåret 2011/12.	At sikre et nyt moderne bybussystem, som tilgodeser nuværende og nye kunder i Holstebro.	Holstebro Kommune	K14

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
6	Rute 306	Midttrafik ønsker at undersøge muligheden for at optimere forbindelser i Odder med rute 306, så der opnås bedre forbindelse mod Horsens.	Bedre sammensæng i rutenettet for at tiltrække flere kunder	Region Midtjylland	K14
7	Mixtur stationsgennemgang	Efter stationsgennemgang på Mixturstrækningen mellem Aarhus-Skanderborg-Silkeborg-Herning, ønsker Midttrafik at udbrede stationsgennemgangen til Holstebro, Struer, Skive, Viborg, Randers, Ringkøbing, Skjern, Tarm og Ikast	At sikre optimal sammenhæng mellem bus og tog	Region Midtjylland / kommuner	K14/15
8	Gennemgang af Djursland	Gennemgang af ruter på Djursland.	Etablering af et effektivt system i forhold til kunders behov og bedre sammenhæng med tog.	Region Midtjylland Syddjurs Kommune	K14
9	Bedre betjening af uddannelsessøgende i Hedensted Kommune	Midttrafik ønsker at arbejde for at sikre bedre og mere direkte kørsel for uddannelsessøgende i oplandsbyer omkring Hedensted by - særligt i forhold til uddannelsessteder i Vejle og Horsens	At sikre god betjening for uddannelsessøgende	Region Midtjylland Hedensted Kommune	K14
10	Strukturoplæg på rutenettet i Randers Kommune (bl.a. 230 - 231 - 235 - 237 og 238)	Midttrafik udarbejder ny struktur på rutenettet i Randers Kommune (bl.a. 230 - 231 - 235 - 237 og 238). Konsekvenser ved en eventuel overdragelse af finansieringen på regionale ruter i NT's regi til Mariagerfjord Kommune skal indgå i projektet.	At sikre en effektivt og sammenhængende rutenet med henblik på effektivisering	Region Midtjylland Randers Kommune	K14
11	Kørsel til uddannelsessteder i Viborg	Gennemgå eksisterende kørsel med henblik på at opnå mere gennemskuelige køreplaner samt sikre mere ledig kapacitet gennem koordinering af lokale og regionale ruter	At sikre en bedre og mere effektiv kørsel til uddannelsesstederne	Viborg Kommune	K14
12	Kørsel til industriområde i Viborg	Viborg kommune har et ønske om at sikre busbetjening af det vestlige industriområde	At sikre en betjening med Industribusser tilpasset kundegrundlag og behov	Viborg Kommune	K14

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
13	Bedre koordinering af lokale ruter i Viborg Kommune	Viborg kommune har med det nye bybusnet øget frekvensen på nogle lokalruter ud til oplandsbyerne. Midttrafik ønsker at optimere kørslen ved en gennemgang af det samlede rutenet. Viborg Kommune deltager i projektet for at sikre størst mulig sammenhæng i deres planlægning af lukkede skolebussystemer.	At sikre et effektivt rutenet til betjening af oplandsbyer i kommunen	Viborg Kommune	K14
14	Gennemgang af lokalruter og rabatruiter i Hedensted Kommune	I samarbejde med Hedensted Kommune gennemgås det samlede rabat- og lokalrutenet med henblik på optimering af kørsel og antal driftsbusser	At sikre en mere effektiv lokalrute og rabatruite struktur, som opnås gennem en bedre koordinering af skolernes ringetider	Hedensted Kommune	K14
15	X-bus korridor	I samarbejde med NT vurdere og implementere løsninger i henhold til analyse gennemført i 2012/13 omhandlende styrkelse af X-bus kørsel i 4 korridorer mellem Midtjylland og Nordjylland	At sikre kollektiv trafik tilpasset kundernes behov	Region Midtjylland Region Nordjylland	K14
16	Favrskov Gymnasium ønsker gennemgang af ringetider/bustider	Favrskov Gymnasium ønsker yderligere optimering mellem ringetider og bustider.	Sikre bedre sammenhæng i betjeningen af Favrskov Gymnasium	Region Midtjylland	K14
17	Opfølgning på rute 901X	Der skal ske en evaluering af 901X, da Trafikstyrelsens økonomiske bidrag til ruten ophører.		Region Midtjylland	K14
Planlægningsgennemgang og udbud					
18	Gennemgang og gennemførelse af udbud af regionale ruter	Planlægningsmæssig gennemgang af regionale ruter. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud K14	At sikre et effektivt og sammenhængende rutenet	Region Midtjylland	K14
<i>Herunder,</i>					
A	<i>Udbud af regionale ruter</i>	<i>Midttrafiks 9. udbud</i>	<i>Udbud af regionale ruter</i>	<i>Region Midtjylland</i>	
B	<i>Udbud af regionale ruter</i>	<i>Regionen, tidl. VAFT ruter (4. udbud)</i>	<i>Udbud af regionale ruter</i>	<i>Region Midtjylland</i>	

Nr.	Projekt navn	Projekt beskrivelse	Formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
19	Gennemgang og gennemførelse af udbud af lokale ruter i Holstebro Kommune	Gennemgang af lokalruter i Holstebro Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K14	At sikre effektive ruter og optimal sammenhæng med det øvrige rutenet	Holstebro Kommune	K14
20	Gennemførelse af udbud af bybusser i Holstebro	Udbud af nyt bybussystem i Holstebro	At sikre et nyt og effektivt bybussystem med optimal sammenhæng med det øvrige rutenet	Holstebro Kommune	K14
21	Gennemgang og gennemførelse af udbud af lokale ruter i Ikast-Brande Kommune	Gennemgang af lokalruter i Ikast-Brande Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K14	At sikre effektive ruter og optimal sammenhæng med det øvrige rutenet	Ikast-Brande Kommune	K14
22	Gennemgang og gennemførelse af udbud af lokale ruter og bybusser i Silkeborg Kommune	Gennemgang af lokalruter og bybusser i Silkeborg Kommune. Gennemgangen vil danne grundlag for udbud til K14	At sikre effektive ruter og optimal sammenhæng med det øvrige rutenet	Silkeborg Kommune	K14

Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. juni 2013	1-30-75-1-14	Poul Masud	pom@midttrafik.dk	87 40 82 25

Tidsplan for køreplanlægning til køreplansskifte 29. juni 2014 (K14)

Hvornår	Hvem	Handling
2013:		
21. juni	Bestyrelsen	Arbejdsprogrammet for K14 forelægges til godkendelse hos Midttrafiks bestyrelse. Arbejdsprogrammet indeholder kendte projekter, som blev indkaldt hos bestillerne foråret 2012. Der orienteres samtidig om, at nye projekter indkaldes hos bestillerne for en 2 årig periode frem til K15.
Ultimo juni	Midttrafik	Arbejdsprogrammet til K14 sendes til orientering hos bestillerne. Arbejdsprogrammet indeholder alle allerede kendte projekter til K14. Samtidig indkaldes nye projekter, som bestillerne ønsker, at Midttrafik skal arbejde med de kommende 2 år frem til K15 (køreplanåret 2015/16). Til nye projekter til K15 vil der være svarfrit til medio oktober 2013
Juli-august	Bestillere/Midttrafik	Evt. drøftelser mellem bestillere og Midttrafik med henblik på en præcisering af projekter til K14.
Aug. - 1. nov.	Midttrafik	Arbejdsperiode Detailplanlægning af større projekter – drøftelser undervejs med bestillere.
12. august	Midttrafik	Brev til bestillere, vognmænd, DSB, Arriva og nabotrafiksekskaber med opfordring til at komme med justeringsforslag til de køreplaner, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram K14. Tidsplan og arbejdsprogram K14 vedhæftes.
Medio september	Midttrafik Arriva	<u>Opstartsmøde mellem DSB, Arriva og Midttrafik.</u> <ul style="list-style-type: none"> • Orientering om planlagte ændringer/kommende projekter til efterfølgende køreplansskifte. • Fastlæggelse af snitflader/projekter, hvor der kræves et tæt samarbejde. • Overblik over hvilke ruter, som eventuelt skal skifte med Arriva og DSB • Aftaler om samarbejdsform i planlægningsperioden december til april.
23. september	Bestillere m.fl.	Høringsfrist for bemærkninger/ønsker til ændringer til de konkrete køreplaner, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram K14.
Ultimo sep.	Midttrafik	Møderunde med vognmænd vedr. ændringer i køreplanerne. Bemærk: Midttrafik ønsker primært bemærkninger til de ruter, som indgår i arbejdsprogrammet.
Medio okt.	Bestillere	Svarfrist, hvor bestillerne kan komme med nye projekter til arbejdsprogrammet K15.
4. november	Midttrafik	Udkast til nye køreplaner er klar til drøftelse i region og kommuner. Udkastet godkendes politisk hos bestillere i november måned.
4. nov.	Midttrafik	Høring af feriekalender for skoleåret/køreplanåret 2015/16 sendes til kommuner og regionen

Hvornår	Hvem	Handling
15. nov.	Bestyrelsen	Udkast til arbejdsprogrammet for K15 forelægges bestyrelsen til godkendelse. Arbejdsprogrammet indeholder hovedbestillinger fra Midttrafiks bestillere for en 2 årig periode.
4. dec.	Bestillere	Deadline for endelig politisk godkendelse af køreplaner i udkastet inden de sendes i høring.
4. dec. - 3. jan.	Midttrafik	Udarbejdelse af køreplaner, ændringsbeskrivelser, høringsmateriale og pressemeddelelse til hjemmesiden.
16. dec.	Midttrafik	Deadline for levering af information til udarbejdelse af informationsmateriale, pressemeddelelse ol. til Kommunikation.
2014:		
3. jan.	Midttrafik	Materialer til vognmænd vedr. høring sker ved fx hængeskilte/foldere i busser, pressemeddelelser og på www.midttrafik.dk .
6. jan	Midttrafik	Alle køreplaner sendes i høring hos busselskaber og chauffører
6. - 17. jan	Midttrafik Busselskaber	Møderunde med busselskaberne vedr. bemærkninger til høringkøreplaner
6. - 19. jan	Kunder Uddannelsesinstitutioner m.fl.	Offentlig høring af udkast til nye køreplaner.
20. jan - 28. feb.	Midttrafik	Behandling af indkomne høringssvar og evt. implementering i køreplaner. Drøftelse med bestillere og justering i køreplaner.
28. feb.	Bestillere	Administrativ godkendelse af de reviderede køreplaner som følge af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
24. marts	Bestillere	Deadline for den politiske beslutning/godkendelse i region og kommuner på baggrund af indkomne bemærkninger i den offentlige høring.
28. marts	Midttrafik	De endelige køreplaner og vognløb sendes til busselskaberne.
29. april	Midttrafik	Aflevering af køreplaner til trykning.
30. april	Midttrafik	Køreplanerne afleveres elektronisk til rejseplanen.dk
1. maj	Midttrafik	De endelige køreplaner og resultatet af den offentlige høring offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside.
29. juni		Køreplanskifte.

Rabatruter

Køreplanlægning for rabatruter udføres af kommunerne efter følgende tidsplan:

Hvornår	Hvem	Handling
2013:		
Maj	Bestillere	Svarfrist. - Afklaring af ruter, der skal i udbud. (kørselsomfang, m.v.) - Afklaring om ruterne skal indgå i større projekter i området med henblik på ændringer ved køreplansskiftet i sommeren 2014. Såfremt ruterne indgår i et projekt følges proceduren for arbejdsprogrammet. Alternativt følges denne procedure.
2014:		
Marts	Bestillere	Såfremt kørslen indgår i en kontrakt, hvor det er aftalt, at køreplanerne skal være færdige 3 måneder før køreplansskiftet , så skal de endelige køreplaner være udarbejdet ultimo marts. Såfremt køreplanerne først er gyldige fra medio august kan fristen forlænges til medio maj måned.
Maj-juni	Bestillere	Udarbejder de endelige køreplaner (evt. i samarbejde med skolerne) og trykker disse til omdeling i busserne og på skolerne.
13. juni	Bestillere	Afleverer filer med køreplaner til Midttrafik. Filerne lægges på midttrafik.dk som lokalruter under den enkelte kommune.
Løbende	Bestillere	Såfremt der ændres i kørslen i løbet af gyldighedsperioden meddeles dette til Midttrafik før iværksættelse, så korrekt information kan være til rådighed på hjemmesiden og til afregning med entreprenøren.

Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

Gennemrejseprincip (nuværende)



Ringzoneprincip



Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 11

Opsamling fra debatmøder
Trafikplan 2013-2017

Maj 2013

OPSAMLING FRA DEBATMØDER OM TRAFIKPLAN 2013-2017



midttrafik

TRAFIKPLAN

2013 ○ 2017

Opsamling fra debatmøder

Godsbanen i Aarhus d. 24.4.2013

Nupark i Holstebro d. 30.4.2013

"Det er lettere at skræmme folk væk end at tiltrække nye. Derfor skal man værne om de kunder, der allerede er i den kollektive transport."

"Hvis man kan arbejde og være på nettet, og hvis man samtidig har realtidsinformation, så bliver rejsetiden anvendelig og hverdagsagtig. Det vil nærmest være som om, man er på kontoret eller derhjemme."

"Wi fi er nummer to på de unges ønskeseddel. I første omgang vil de have en bus, når de har brug for det. Det er en stor udfordring, at betjene i det omfang de unge ønsker, hvilket vil kræver tilførsel af penge."

"Et mål om at nå euronorm 4,5 i 2017 er simpelthen ikke ambitiøst nok. For tre år siden kørte jeg en lastbil med euronorm 5 og nu er normen på 6. Det må kunne gøres bedre på busområdet."

"Lavere pris er lig lavere indtægt. Det betyder, at der skal være et større skattefinansieret bidrag til den kollektive transport. Spørgsmålet er om politiker, når der skal prioriteres, vil have lavere takster eller serviceforbedringer?"

"Folk kan simpelthen ikke forstå, der kommer store 70 personers busser kørende med 1-2 personer. Det giver ingen mening. Et godt råd er at se på de muligheder, der er for at indsætte flere minibusser."

"De nedlæggelser vi laver på de store ruter, glider meget nemmere ned i lokalråd og andre steder, når vi i stedet tilbyder Flextur. Alle kan godt se, at det ikke holder med store tomme busser."

INDHOLD

OM TEMAMØDERNE	3
Baggrund og formål.....	3
Gennemførelse og deltagere	3
MÅL: FLERE TILFREDSE KUNDER	4
Chauffører	4
Bussen	4
Information	4
Bussens image.....	4
Pris.....	5
Kort- og billettyper	5
MÅL: SAMMENHÆNG	5
Køreplaner.....	5
Fremkommelighed	5
Stationer og stoppesteder	5
MÅL: PUBLIC SERVICE	6
På landet	6
Erfaring med Flextur	6
Serviceniveau for Flextur	6
MÅL: BÆREDYGTIGHED.....	6
Miljø på den kommunale dagsorden	6
Miljø versus økonomien.....	7
Små busser	7
Teknologi.....	7
Øko-kørsel	7
Cykler med bussen	7

OM TEMAMØDERNE

Baggrund og formål

Midttrafik har afholdt to temamøder om Trafikplan 2013, som skal udstikke retningen frem til 2017. Politikere, embedsmænd, vognmænd m.fl. var inviteret til en åben debat om fremtiden for busser samt lokal- og letbaner i Midtjylland. Diskussionen på debatmøderne er direkte input til Trafikplanen. Referater fra temamøderne danner grundlag for denne opsamling.

Midttrafik har opstillet målsætninger indenfor fire temaer: Flere tilfredse kunder, sammenhæng i den kollektive transport, bæredygtighed og public service. Midttrafik har et ønske om, at Trafikplan 2013 giver konkret inspiration til, hvordan der kan arbejdes med at opnå de fælles målsætninger. Vilkår og muligheder er meget forskellige rundt omkring i regionen. De fælles mål for hele regionen skal fortolkes lokalt, og virkemidlerne tilpasses.

Gennemførelse og deltagere

Temamøderne blev gennemført i tretimers forløb. Indledningsvis var der oplæg om målsætninger og rammebetingelser. Der var forinden udsendt skriftligt materiale om disse temaer. Derefter var der debat efter "forsamlingshusmodellen", og struktureret efter de fire hovedmålsætninger.

Tilsammen deltog 58 personer i de to temamøder. 15 ud af områdets 19 kommuner var repræsenteret. Region Midtjylland var repræsenteret på begge møder.

Deltagere i debatmøder

Hvem	Hvor mange
Politikere	20
Embedsmænd	20
Vognmænd og chauffører	9
Midttrafik	5
Andre	4
I alt	58

MÅL: FLERE TILFREDSE KUNDER

Chauffører

Betydningen af serviceorienterede chauffører var et centralt tema på begge debatmøder. Kunderne bemærker det, hvis de mødes af en sur chauffør, og det huskes længe efter. En glad chauffør kan lette stemingen - så accepteres det lettere, hvis bussen er proppet eller forsinket.

Generelt er der stor kundetilfredshed med chaufførens service. Der var på debatmøderne da også enighed om, at sure chauffører mere er undtagelsen, end det er reglen.

Der var på debatmøderne enighed om, at højere status er en vej frem. Der skal skabes gode rammer, så chaufførerne føler sig vigtige og kan se fordele ved at yde en god service. Det kan bl.a. ske ved:

- En god uddannelse - som vognmanden i udgangspunktet har ansvar for
- Realistiske køreplaner - gennem inddragelse af chaufførens erfaringer

Det blev diskuteret, om chaufførservice med fordel kan indarbejdes direkte i kontrakterne.

Bussen

Følge- og fokusgrupper blev foreslået som et effektivt middel til at få et indblik i kundernes ønsker omkring indretning og udstyr i og udenfor bussen. Den fysiske tilgængelighed til den kollektive transport er ikke altid tænkt ordentligt igennem for grupper med særlige behov. De handicappede og de ældre blev fremhævet som en særlig gruppe, man også skal tænke ind i Trafikplan 2013.

Wi-fi efterspørges især af de unge, hvis de skal rejse over lidt længere afstande. I de busser, hvor det allerede findes, kan man se at det benyttes. Den manglende dækning i nogle områder blev nævnt som et problem.

Information

Der er store forventninger til, at det snart er teknologisk og praktisk muligt at få information ikke bare om hvornår bussen forventes at komme, men også om hvornår den faktisk kommer. Realtidsinformation via skærme og via apps til smartphones forventes at være en realitet i løbet af få år.

Bussens image

På begge temamøder blev det fremhævet, at de unge er en central kundegruppe, som man skal være meget lydhøre overfor. Der var forslag om at lade unge dekorere busserne, og der var forslag om at give unge egen "sendetid" på de kommende realtidsskærme i busserne.

Pris

Når man spørger kunderne om prisen, så synes de generelt, det er for dyrt at benytte kollektiv transport. Det er en generel erfaring ikke kun i Midtjylland, men de fleste steder i landet. Kunderne synes ikke altid, at de får "value for money".

Priserne i Midttrafik stiger i øjeblikket stille og roligt, da de er underlagt et takstloft. Der var på temamøderne et synspunkt om, at man skal reagere på kundernes utilfredshed ved at holde priserne i ro. Det forudsætter, at region og kommuner vil investere mere i den kollektive transport. Der var synspunkter om, at pengene i sidste ende er givet bedre ud på at hæve kvaliteten.

Kort- og billettyper

Et særligt problem er de mange forskellige typer af billetter og takstniveauer, som Midttrafik er født med, og som det endnu ikke er lykkedes at harmonisere på tværs af regionen. Der er behov for en forenkling. Der var synspunkter om, at flere giver op overfor at anvende den kollektive transport, fordi de ikke kan finde ud af det.

MÅL: SAMMENHÆNG

Køreplaner

Korrespondancerne i den kollektive trafik er afgørende for servicen, og for om folk overhovedet vil bruge den kollektive transport. Samarbejdet med Arriva og DSB omkring køreplaner er vigtigt, og der skal arbejdes for, at det er optimalt.

Chaufførerne er de første til at opdage manglende sammenhæng i køreplanerne. Det er vigtigt at inddrage disse erfaringer i planlægningen. Der er en fælles interesse i, at køreplaner er realistiske.

Betydningen af en dialog med uddannelsessteder, større institutioner og virksomheder om tilpasninger mellem møde- og sluttider og køreplanerne er centralt. Løsningen kan i nogle tilfælde også være justeringer i mødetiderne. Der ligger en udfordring i gensidigt at koordinere tider for aktiviteter og køreplaner.

Fremkommelighed

De planlagte korrespondancer skal være bedst mulige. Men planlagte korrespondancer kan ryge, fordi bussen ikke kan komme frem i trafikken. Trængsel forekommer i bykernerne og på ring- og indfaldsveje til de større byer. Kommunerne kan lette forholdene for bussen ved at lave busbaner, signalprioritering og andre fremkommeligheds fremmende tiltag.

Stationer og stoppesteder

Trafikplan 2013 vil være et naturligt sted at adressere ønsker om nye stationer på statens baner. Hvis man kan dokumentere, at der er et behov for flere

standsingssteder eller det kan understøtte en aktuel byudvikling, så er der eksempler på, at det kan lade sig gøre.

Kommunerne har ansvaret for publikumsfaciliteter udenfor bussen, dvs. adgangsvejene og stoppestederne. Det er vigtigt med et godt samarbejde omkring at skabe gode forhold.

MÅL: PUBLIC SERVICE

På landet

Det er vanskeligt at opretholde en kollektiv service i de tyndere befolkede områder. Det kan her vise sig, at det basistilbud der kan opretholdes er åbne skolebusruter kombineret med Flextur.

Der blev samtidig opfordret til ikke bare at se på den kollektive transport som noget, der skal afvikles. Med de nye teknologiske muligheder, kan man måske tænke mere smart og på tværs af forskellige transportmidler.

Erfaring med Flextur

Flextur blev betegnet som en super god måde at tilbyde kollektiv transport der, hvor der er langt mellem husene. Flextur er en politisk god investering, fordi det bidrager til at fastholde og måske endda tiltrække beboere steder, som ellers ville miste borgere. Flextur er blevet taget godt imod og scorer højt i tilfredshed blandt brugerne.

Det blev diskuteret, om Flextur skal sammenlignes med en bus eller med en taxa. Hensynet til det lokale taxaerhverv skal tænkes ind. Det nytter ikke noget, at Flextur bliver så attraktivt og fleksibelt, at det helt udkonkurrerer taxaerne.

Serviceniveau for Flextur

Det er i øjeblikket et problem, at der er forskellige Flexturs takster i kommunerne. Det gør det ikke nemt at kommunikere produktet ud til borgerne, og det gør det ikke nemt for rejsende på tværs af kommunegrænser at forstå.

Det blev diskuteret, om man skal give kommunerne større frihed til at differentiere Flexturs tilbuddet, eller om det er bedre at arbejde for et ensartet tilbud.

MÅL: BÆREDYGTIGHED

Miljø på den kommunale dagsorden

Mange kommuner har gennem de såkaldte "Borgmesteraftaler" forpligtiget sig til, sammen med andre europæiske kommuner, at gå forrest for at reducere CO₂ udslippet. Den kollektive transport spiller en rolle i de bestræbelser.

Støj fra trafikken er et miljøproblem, man arbejder med rundt om i kommunerne. Den kollektive transport skal også bidrage her. Den nye letbane i Aarhus er i den henseende rigtig god, da den næsten er lydløs.

Miljø versus økonomien

Så længe de alternative teknologier er dyrere end diselteknologien, så går det langsomt med at indfase miljøvenlige busser. Men efterhånden som prisen på diesel stiger, begynder det også at være økonomisk interessant at se på andre løsninger.

Små busser

Det både er og opleves som mere miljørigtig adfærd, når man sidder få i en lille bus, end hvis man er få i en stor bus. Der er et potentiale for flere små busser i drift på tidspunkter, med begrænset efterspørgsel, dvs. aften og weekend.

De små busser findes allerede. De kører med elever og ældre om dagen og kunne godt bruges i køreplanlagt drift på andre tidspunkter. Udfordringen består i at lave udbudspakker og incitamentskontrakter, som gør det interessant for vognmændene at byde ind med forskellige vognstørrelser.

Teknologi

De moderne dieselbusser er langt mere miljøvenlige end tidligere tiders. De kører længere på literen og deres udslip er reduceret. Dieselpriernes stigning giver vognmændene et incitament til at indkøbe brændstofbesparende køretøjer og at uddanne chauffører i miljøvenlig kørestil.

Biogasbusser bliver snart en realitet i regionen, da Holstebro har besluttet at indsætte 10 biogasbusser i bybusdriften. Skive har åbnet en biogasstation, og Lemvig er i gang med at udvikle på et opgraderingsanlæg som gør, at man kan etablere en biogasstation.

El-busser er ikke lige på trappen. Aarhus forventer, at det vil indgå som et element i den miljøudredning, man skal i gang med at udarbejde sammen med Midttrafik. Samsø forventer at igangsætte forsøg med el-drevne minibusser.

Øko-kørsel

Kørestil har stor betydning for brændstofforbruget. Der er både miljømæssige og økonomiske fordele ved at give chaufførerne incitament til øko-kørsel. Ved at måle på den enkelte chauffør, som nogle vognmænd allerede gør, kan man bruge den interne konkurrence evt. kombineret med præmier som incitament.

Cykler med bussen

Det er muligt at medtage cykler i bagagerummet på de fleste regional- og lokalruter. Midttrafik opfordrede til at teste forskellige andre løsninger i forsøgsprojekter. Det kunne fx være cykelanhængere til bussen.

Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 15
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. juni 2013	1-00-1-13	Rikke M. Østergaard	rmo@midttrafik.dk	87 40 82 75

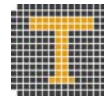
Eksempler fra imagekampagne 2013



Aarhus, 14. juni 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 21. juni 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 15
Bilag nr. 2**



Til Transportministeriet

Att: Transportminister Henrik Dam Kristensen

Høringssvar

31. maj 2013

John Christensen

Telefon: 3613 1861/ 3112

9390

joc@ffkt.dk

Trafikselskabernes svar på høring over evaluering af lov om trafikselskaber

Indledningsvis vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke for en god og gennemarbejdet evaluering.

Hermed følger trafikselskabernes fælles svar på høring over evaluering af lov om trafikselskaber. Svaret er koncentreret omkring evalueringens kapitel 3 og 4. Derudover gør vi opmærksom på, at der også vil komme svar fra de enkelte selskaber.

Vores bemærkninger er som følger:

Forslag 3.2.4 vedr. udarbejdelse af strategisk grundlag

I tråd med det arbejde, der allerede foregår i dag, deltager trafikselskaberne gerne i et øget samarbejde med kommuner og regioner vedr. udarbejdelse af strategisk grundlag. Man bør dog have for øje, at det fortsat er trafikselskaberne, der som købere af den samlede bustrafik, har det fornødne overblik over det samlede rutenet – herunder ruter, der krydser regions- og kommunegrænser.

Forslag 4.1.3 vedr. sammensætning af bestyrelser

Trafikselskaberne støtter forslaget om, at der ikke ændres i den måde, trafik-selskabernes bestyrelser bliver sammensat på.

Forslag 4.2.4 vedr. ansvaret for stoppesteder (og terminaler)

Trafikselskaberne støtter forslaget om, at trafikselskaberne overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje i form af læskure, informa-tionsstandere, skraldespande mv.

Dette er en god idé, da stoppesteder er et af de steder, hvor trafikselskaberne ”møder” kunderne, hvorfor det vil være naturligt, at ansvaret for drift og vedli-geholdelse placeres hos trafikselskaberne. Udgifterne til dette arbejde bør afholdes af bestillerne, således at den ekstra opgave ikke giver trafikselskaberne øgede udgifter. Trafikselskaberne forudsætter således, at økonomien for kommunerne forbliver uændret, mens overtagelse af stoppesteder på statsve-je udløser DUT.

Forslag 4.3.3.vedr. flerårige budgetter

Trafikselskaberne støtter forslaget om, at der oprettes en fælles kontoplan for trafikselskaberne og det vil være naturligt at tage udgangspunkt i det fælles grundlag for indberetning af økonomidata til Trafikstyrelsen. Det vil være en del af dette arbejde at fastlægge et detaljeringsniveau, over hvilket der er rum for individuelle underkonti.

Forslag 4.4.4 vedr. muligheden for at åbne skolekørsler

Trafikselskaberne støtter forslaget om, at alle kommuner får mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre grupper af passagerer, men det bør ske med skyldig hensyntagen til den samlede kollektive trafik og det helhedspræg i denne, som det stadig er et fælles mål at opnå.

Forslag 4.5.4 vedr. tilladelser til rutekørsel

Trafikselskaberne er åbne overfor, at mulighederne for at ændre kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel analyseres nærmere. Ministeriets bemærkning om risikoen for konkurrerende trafik på gunstige ruter og tidspunkter er særdeles relevant, idet det jo netop er de indtægter, der genereres på de gunstige ruter/tidspunkter, der er med til at sikre kollektiv trafik på de mindre lukrative ruter og tidspunkter, herunder betjeningen i byområder med spredt bebyggelse, i landdistrikter mv.

Forslag 4.6.4 vedr. ø-kommuners medlem af trafikselskab

Trafikselskaberne støtter forslaget om, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af et trafikselskab, hvis man fra start af gør sig klart, øvrige kommuner på sigt ikke skal tilbydes samme mulighed.

Samarbejde mellem trafikselskaber

Som lov om trafikselskaber i dag fortolkes, er der begrænsede muligheder for samarbejde mellem trafikselskaber, ligesom det ikke er muligt at udføre arbejde for et andet trafikselskab.

Vi foreslår, at der i lov om trafikselskaber indføres mulighed for øget samarbejde på tværs af trafikselskaber, samt mulighed for at udføre opgaver for et andet trafikselskab.

Med venlig hilsen

Thomas Kastrup-Larsen, formand for Trafikselskaberne i Danmark