

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordensoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Fremtidige priser på kontantbilletter for pensionister
 1. [Notat om priser og rabatter på kontantbilletter til pensionister](#)
- 2 Ændring af takster fra 19. januar 2014
 1. [Taksttabeller 1 og 2 - forslag til takstændring 2014](#)
- 3 Budget 2014, 2. behandling
 1. [Budget 2014 og overslagsårene til andenbehandling](#)
 2. [Oversigt over svar ved politisk høring af budget 2014](#)
- 4 Forventet regnskab 2013 efter 2. kvartal
 1. [Forventet regnskab 2013 efter 2. kvartal](#)
- 5 Lukket Facebook gruppe for chauffører
- 6 Anmodning fra Samsø Kommune om dispensation for rejsekort
 1. [Henvendelse fra Samsø Kommune](#)
 2. [Behandling i Movias bestyrelse](#)
- 7 Midttrafiks og Midtjyske Jernbaners rolle i forbindelse med etablering af et drifts- og infrastrukturselskab for letbanen
 1. [Etablering af drifts- og infrastrukturselskab for letbanen](#)
 2. [Udkast til interessentskabskontrakt](#)
 3. [Notat om overordnet organisering af driften af Aarhus Letbane og status for forberedelse af drift af letbanen](#)
 4. [Principper for etablering af Drifts- og Infrastrukturselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane](#)
- 8 Aftale om besparelser på kommunale kørselsopgaver
 1. [Notat om økonomiaftale om kommunale kørselsordninger](#)
- 9 Ændring af takster for Flextur i Hedensted Kommune
- 10 Orientering om tilladelsestyper i flextrafik
 1. [Oversigt over de forskellige kørselstyper](#)
- 11 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [Imagekampagne 2013](#)
 2. [Program for Randers BUS-UGE](#)
- 12 Eventuelt

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
26. august 2013	1-25-1-13	Niels-Jørgen Danielsen	NJD@midttrafik.dk	87408238

Notat om priser og rabatter på kontantbilletter til pensionister

Baggrund.

Indførelsen af det Landsdækkende Enkeltbilletsystem implementeres samtidig med udrulning af rejsekortudstyret. Midttrafiks billetteringsudstyr i busserne erstattes af nyt udstyr, og de nuværende produkter og priser skal tilpasses den fremtidige situation.

Det forventes at den landsdækkende enkeltbillet indføres fra januar 2015. Administrationen i NT, Sydtrafik og Midttrafik har aftalt, at der planlægges takstændringer i både 2014 og 2015, og at der fra januar 2015 vil være en fælles jysk takstrække for voksenbilletter.

I det landsdækkende enkeltbilletsystem er der kun 2 takstrækker:

- HEL anvendes til voksen priser.
- DELVIS (altid 50 % af HEL) anvendes til alle andre passagertyper end voksen. Dvs. barn, hund, cykel mm.

Der er følgende muligheder:

1. Fra januar 2015 er der samme billetpriser for voksen og pensionist.
2. Fra januar 2015 sælges pensionistbilletter til 50 % af voksen priser.

Ad 1) Samme billetpriser for voksen og pensionist fra 2015.

Dette scenarie medfører stigninger i billetpriserne for pensionister. Stigningerne vil være størst for mellemlange og lange rejser.

Tabellen viser at en pensionistbillet, til eksempelvis 7 zoner, skal stige fra den nuværende pris på 53 kr. til 71 kr. i 2015. Det er en stigning på 18 kr. Stigningen er mulig at fordele over de kommende 2 takstændringer i 2014 og 2015.

Disse stigninger skal indregnes i overholdelsen af takststigningsloftet.

Jysk Takstrække *		Nuværende	Forventet		Takststigninger	
Antal	Kontant 2015	2013	2015	Forskel	2014	2015
Zoner	Voksen	Pensionist	Pensionist		Pensionist	Pensionist
2	22,00	20,00	22,00	2,00	-	2,00
3	31,00	28,00	31,00	3,00	2,00	1,00
4	41,00	37,00	41,00	4,00	2,00	2,00
5	51,00	43,00	51,00	8,00	5,00	3,00
6	61,00	48,00	61,00	13,00	6,00	7,00
7	71,00	53,00	71,00	18,00	9,00	9,00
8	81,00	58,00	81,00	23,00	11,00	12,00
9	91,00	63,00	91,00	28,00	14,00	14,00

* forventet jysk takstrække fra januar 2015.

Ad 2) Pensionistbillet til 50 % af Voksen fra 2015.

Dette scenarie medfører store nedsættelser i kontantpriserne for pensionister.

Eksempelvis skal en billet til 7 zoner nedsættes med 17,50 kr. og en bybusbillet til 2 zoner, skal nedsættes med 9,00 kr.

Tabellen viser nødvendige takstnedsættelser i billetpriserne, hvis pensionistbilletten skal være 50 % af voksen.

Jysk Takstrække *		Forventet	Nuværende		Takstnedsættelser	
Antal	Kontant 2015	2015	2013	Forskel	2014	2015
Zoner	Voksen	Pensionist	Pensionist		Pensionist	Pensionist
2	22,00	11,00	20,00	-9,00	-4,50	-4,50
3	31,00	15,50	28,00	-12,50	-6,00	-6,50
4	41,00	20,50	37,00	-16,50	-8,00	-8,50
5	51,00	25,50	43,00	-17,50	-8,00	-9,50
6	61,00	30,50	48,00	-17,50	-8,00	-9,50
7	71,00	35,50	53,00	-17,50	-8,00	-9,50
8	81,00	40,50	58,00	-17,50	-8,00	-9,50
9	91,00	45,50	63,00	-17,50	-8,00	-9,50

* forventet jysk takstrække fra januar 2015.

Prisnedsættelserne vil medføre et betydeligt fald i Midttrafiks indtægter. Administrationen har estimeret årlige mistede indtægter fra kontantbilletter på ca. 7,1 mio. kr.

Administrationens skøn er baseret på udstedelse af ca. 1,3 mio. pensionist kontantbilletter pr. år.

Hertil kommer årligt faldende indtægter fra klippekort til pensionister, fordi også klippekortpriserne skal nedsættes. Det skønnes, at Midttrafiks indtægter vil blive ca. 4,6 mio. kr. lavere pr. år.

Administrationen estimerer et årligt provenutab på ca. 11,7 mio. kr. hvis pensionistbilletterne skal være 50 % af voksen kontantprisen.

Rabat til pensionister.

Administrationen anbefaler model 1, som betyder at kontantbilletpriserne for pensionister og voksen bliver ens fra januar 2015. Ved dette valg er det fortsat muligt at opretholde pensionistrabatter på klippekort og periodekort/deltidsperiodekort.

I nedenstående tabel er vist rabatten til pensionist på billetter, klippekort, periodekort i forhold til voksentakster i de nuværende takster (2013). Desuden er der vist en tabel med tilsvarende rabatter til pensionister såfremt Bestyrelsen godkender administrationens takstforslag for 2014. Sammenligningen er vist for priserne i Midttrafik Øst, Syd og Midt.

Som det ses i tabellen for 2014, reduceres rabatten på kontantbilletter. Der sker ingen ændringer i klippekort

Pensionistpriser 2013 og rabatter ved sammenligning med voksen priser.

Pensionist priser 2013					Pensionistrabat 2013 ift. Voksen			
Antal				Deltid				Deltid
Zoner	Kontant	Klippekort	Periodekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Periodekort
1-2	20,00	140,00	185,00	145,00	0%	0%	49%	46%
3	28,00	190,00	235,00	185,00	0%	0%	49%	48%
4	37,00	240,00	300,00	235,00	0%	0%	49%	47%
5	43,00	285,00	385,00	280,00	4%	8%	48%	50%
6	48,00	330,00	445,00	335,00	9%	11%	49%	49%
7	53,00	370,00	495,00	375,00	13%	14%	49%	48%
8	58,00	410,00	550,00	400,00	16%	15%	49%	51%
9	63,00	450,00	600,00	455,00	18%	15%	49%	49%
10	68,00	490,00	650,00	495,00	20%	16%	49%	48%
11	73,00	530,00	685,00	540,00	22%	15%	49%	49%
12	78,00	570,00	720,00	580,00	22%	15%	49%	51%

Pensionistpriser 2014 og rabatter ved sammenligning med voksen priser.

Tabellen forudsætter godkendelse af takstforslag 2014 som er et selvstændigt dagsordenspunkt på bestyrelsesmødet 13. september 2013.

Pensionist priser 2014					Pensionistrabat 2014 ift. Voksen			
Antal				Deltid				Deltid
Zoner	Kontant	Klippekort	Periodekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Periodekort
1-2	20,00	140,00	200,00	160,00	0%	0%	45%	43%
3	30,00	190,00	245,00	190,00	0%	0%	47%	47%
4	39,00	240,00	305,00	240,00	0%	0%	48%	47%
5	48,00	285,00	390,00	285,00	0%	8%	48%	50%
6	54,00	330,00	450,00	340,00	5%	11%	48%	48%
7	62,00	370,00	500,00	380,00	6%	14%	48%	48%
8	69,00	410,00	555,00	405,00	8%	15%	49%	51%
9	77,00	450,00	605,00	460,00	9%	15%	49%	48%
10	84,00	490,00	655,00	500,00	10%	16%	48%	48%
11	90,00	530,00	690,00	545,00	10%	15%	49%	48%
12	97,00	570,00	725,00	585,00	8%	15%	49%	48%

Takstforslaget for 2014 betyder en reduktion i rabat på kontantbilletter til pensionister. Der sker ingen ændringer i klippekortpriserne i takstforslaget for 2014. Derfor er der uændrede pensionistrabatter på klippekort. I 2014 foreslås en mindre justering i priserne på periodekort til pensionister. Det ændrer dog ikke på niveauet for rabatten på et periodekort.

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. august 2013	1-25-1-13	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87 40 82 38

Taksttabeller 1 og 2 - forslag til takstændring 2014

Taksttabel 1: forslag til takster 2014 i Midttrafik Øst, Syd og Midt

Viborg, Skive, Horsens, Hedensted, Århus, Silkeborg, Skanderborg, Odder, Favrskov, Randers, Syddjurs, Norddjurs og Samsø kommuner.

Takstforslag 2014 i Midttrafik Øst, Syd og Midt

Antal zoner zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt									Midttrafik Øst, Syd og Midt 2014		
	Voksen			Barn			Pensionist			Deltids Periodekort		
	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	20	140	365	10	85	270	20	140	200	280	205	160
3	30	190	465	16	115	340	30	190	245	360	245	190
4	39	240	590	20	145	430	39	240	305	450	330	240
5	48	310	750	26	180	540	48	285	390	570	405	285
6	57	370	870	31	205	625	54	330	450	660	480	340
7	66	430	970	35	230	705	62	370	500	730	525	380
8	75	480	1.085	40	260	775	69	410	555	820	600	405
9	85	530	1.180	45	285	850	77	450	605	890	635	460
10	93	580	1.270	49	310	910	84	490	655	960	700	500
11	100	625	1.345	53	335	960	90	530	690	1.025	725	545
12	105	670	1.425	57	355	1.020	97	570	725	1.090	750	585

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - Aktuelle takster 2013

Antal zoner zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt									Midttrafik Øst, Syd og Midt 2013		
	Voksen			Barn			Pensionist			Deltids Periodekort		
	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	20	140	360	10	85	255	20	140	185	270	190	145
3	28	190	460	18	115	330	28	190	235	355	240	185
4	37	240	585	23	145	425	37	240	300	445	325	235
5	45	310	745	27	180	535	43	285	385	565	400	280
6	53	370	865	31	205	620	48	330	445	655	475	335
7	61	430	965	35	230	700	53	370	495	725	520	375
8	69	480	1.080	39	260	770	58	410	550	815	595	400
9	77	530	1.175	43	285	845	63	450	600	885	630	455
10	85	580	1.265	47	310	905	68	490	650	955	695	495
11	93	625	1.340	51	335	955	73	530	685	1.020	720	540
12	100	670	1.420	55	355	1.015	78	570	720	1.085	745	580

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - relativ ændring 2013-14

Antal zoner zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt									Midttrafik Øst, Syd og Midt		
	Voksen			Barn			Pensionist			Deltids Periodekort		
	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	8,1%	3,7%	7,9%	10,3%
3	7,1%	0,0%	1,1%	-11,1%	0,0%	3,0%	7,1%	0,0%	4,3%	1,4%	2,1%	2,7%
4	5,4%	0,0%	0,9%	-13,0%	0,0%	1,2%	5,4%	0,0%	1,7%	1,1%	1,5%	2,1%
5	6,7%	0,0%	0,7%	-3,7%	0,0%	0,9%	11,6%	0,0%	1,3%	0,9%	1,3%	1,8%
6	7,5%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,8%	12,5%	0,0%	1,1%	0,8%	1,1%	1,5%
7	8,2%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,7%	17,0%	0,0%	1,0%	0,7%	1,0%	1,3%
8	8,7%	0,0%	0,5%	2,6%	0,0%	0,6%	19,0%	0,0%	0,9%	0,6%	0,8%	1,3%
9	10,4%	0,0%	0,4%	4,7%	0,0%	0,6%	22,2%	0,0%	0,8%	0,6%	0,8%	1,1%
10	9,4%	0,0%	0,4%	4,3%	0,0%	0,6%	23,5%	0,0%	0,8%	0,5%	0,7%	1,0%
11	7,5%	0,0%	0,4%	3,9%	0,0%	0,5%	23,3%	0,0%	0,7%	0,5%	0,7%	0,9%
12	5,0%	0,0%	0,4%	3,6%	0,0%	0,5%	24,4%	0,0%	0,7%	0,5%	0,7%	0,9%

Taksttabel 2: forslag til takster 2014 i Vest

Ikast-Brande, Herning, Ringkøbing-Skjern, Holstebro, Struer og Lemvig kommuner.

Takstforslag 2014 i Midttrafik Vest

Antal zoner	Middtrafik Vest									Middtrafik Vest 2014		
	Voksen			Barn			Pensionist			Deltids Periodekort		
	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Voksen	Barn	Pensionist
1	20	140	365	10	85	270	20	140	200	280	205	160
2	30	190	490	16	115	325	30	190	260	365	235	195
3	39	255	650	20	145	365	38	240	345	480	270	255
4	49	325	810	26	180	420	45	275	425	600	315	315
5	60	400	960	31	220	475	50	315	480	715	355	355
6	70	460	1.115	35	245	540	54	355	555	825	410	410
7	80	515	1.245	40	265	600	60	395	610	925	450	450
8	88	575	1.325	45	285	650	64	430	660	985	485	485
9	96	635	1.410	49	300	695	70	475	710	1045	520	520
10	102	685	1.490	53	320	740	78	510	755	1105	555	555
11	110	735	1.570	57	340	790	86	545	805	1165	590	590

Middtrafik Vest - Aktuelle takster 2013

Antal zoner	Middtrafik Vest									Middtrafik Vest 2013		
	Voksen			Barn			Pensionist			Deltids Periodekort		
	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Voksen	Barn	Pensionist
1	20	140	360	10	85	255	20	140	185	265	190	145
2	28	190	485	18	115	315	28	190	250	360	225	185
3	36	255	645	22	145	360	34	240	340	475	265	250
4	47	325	805	26	180	415	39	275	420	595	310	310
5	58	400	955	30	220	470	43	315	475	710	350	350
6	67	460	1.110	34	245	535	47	355	550	820	405	405
7	76	515	1.240	38	265	595	52	395	605	920	445	445
8	84	575	1.320	41	285	645	56	430	655	980	480	480
9	94	635	1.405	44	300	690	61	475	705	1040	515	515
10	100	685	1.485	47	320	735	66	510	750	1100	550	550
11	107	735	1.565	50	340	785	69	545	800	1160	585	585

Middtrafik Vest - Relativ ændring 2013-14

Antal zoner	Middtrafik Vest									Middtrafik Vest		
	Voksen			Barn			Pensionist			Deltids Periodekort		
	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Kontant	Klippekort	Periodekort	Voksen	Barn	Pensionist
1	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	8,1%	5,7%	7,9%	10,3%
2	7,1%	0,0%	1,0%	-11,1%	0,0%	3,2%	7,1%	0,0%	4,0%	1,4%	4,4%	5,4%
3	8,3%	0,0%	0,8%	-9,1%	0,0%	1,4%	11,8%	0,0%	1,5%	1,1%	1,9%	2,0%
4	4,3%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	1,2%	15,4%	0,0%	1,2%	0,8%	1,6%	1,6%
5	3,4%	0,0%	0,5%	3,3%	0,0%	1,1%	16,3%	0,0%	1,1%	0,7%	1,4%	1,4%
6	4,5%	0,0%	0,5%	2,9%	0,0%	0,9%	14,9%	0,0%	0,9%	0,6%	1,2%	1,2%
8	4,8%	0,0%	0,4%	9,8%	0,0%	0,8%	14,3%	0,0%	0,8%	0,5%	1,0%	1,0%
9	2,1%	0,0%	0,4%	11,4%	0,0%	0,7%	14,8%	0,0%	0,7%	0,5%	1,0%	1,0%
10	2,0%	0,0%	0,3%	12,8%	0,0%	0,7%	18,2%	0,0%	0,7%	0,5%	0,9%	0,9%
11	2,8%	0,0%	0,3%	14,0%	0,0%	0,6%	24,6%	0,0%	0,6%	0,4%	0,9%	0,9%

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3
Bilag nr. 1**

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

Forslag til Budget 2014 til 2. behandling

Budgetprocessen for Budget 2014

Det foreliggende oplæg til budget for 2014 er baseret på oplægget til budget for 2014, der blev behandlet på bestyrelsesmødet 21. juni 2013, og på de høringssvar Midttrafik har modtaget fra bestillerne.

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	1.452.473.000
Indtægter	-710.975.000
Netto	741.498.000
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	52.900.700
Indtægter	-16.100.000
Drift netto	36.800.700
Anlæg	14.789.800
I alt netto	51.590.500
Trafikselskabet	
Busadministration	108.670.000
Administration handicapkørsel	13.833.000
Trafikselskabet - netto udgifter	122.503.000
Kontrolafgifter (Aarhus)	
Netto	6.306.000
Letbanen	
Operatørbudget	892.000
Letbanesekretariatet	931.000
Letbanen - rejsekort	1.868.584
Letbanen i alt	3.691.584
Rejsekortet	
Netto	63.360.000
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)	
Netto	1.425.322.084

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 1.452,5 mio. kr. Omregnes regnskabsresultatet for 2012 til 2014-priser er der tale om en marginal stigning på 8,8 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.

I forhold til 1. behandlingen af budgettet er der udgiftsændring hos 7 bestillere. Ændringerne er beskrevet i den bestillerspecifikke gennemgang af budgettet.

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 2013	Budget 2014, 13. september 2013	Difference (budget 2014, september minus regnskab 2012 i 2014-priser)	Difference (budget 2014, september minus budget 2014, juni)
Favrskov	15.613.671	16.040.661	16.150.000	16.150.000	109.339	0
Hedensted	12.031.438	12.394.032	11.658.000	11.053.000	-1.341.032	-605.000
Herning	45.430.860	46.511.990	47.079.000	47.079.000	567.010	0
Holstebro	33.387.809	34.343.496	33.929.000	33.929.000	-414.496	0
Horsens	44.536.290	45.571.795	46.100.000	46.100.000	528.205	0
Ikast-Brande	14.680.811	15.112.534	15.182.000	15.182.000	69.466	0
Lemvig	8.361.131	8.525.758	7.835.000	7.635.000	-890.758	-200.000
Norddjurs	14.581.656	14.877.683	14.990.000	15.192.000	314.317	202.000
Odder	6.331.166	6.460.610	6.593.000	6.593.000	132.390	0
Randers	88.737.888	91.166.803	90.330.000	90.511.000	-655.803	181.000
Ringkøbing-Skjern	25.761.641	26.282.812	26.025.000	26.025.000	-257.812	0
Samsø	5.761.195	5.905.961	5.591.000	5.381.000	-524.961	-210.000
Silkeborg	53.434.439	54.874.706	55.528.000	55.528.000	653.294	0
Skanderborg	21.788.119	22.372.714	22.173.000	22.173.000	-199.714	0
Skive	28.569.744	29.146.557	29.063.000	29.063.000	-83.557	0
Struer	8.191.853	8.361.166	8.170.000	8.170.000	-191.166	0
Syddjurs	20.438.639	20.835.589	15.918.000	15.960.000	-4.875.589	42.000
Viborg	45.214.672	46.166.862	49.310.000	49.581.000	3.414.138	271.000
Aarhus	467.130.285	476.645.869	465.464.000	466.802.000	-9.843.869	1.338.000
Regionen	451.589.680	462.090.131	484.106.000	484.366.000	22.275.869	260.000
I alt	1.411.572.987	1.443.687.729	1.451.194.000	1.452.473.000	8.785.271	1.279.000

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 %

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 udarbejdet nye basis-budgetter 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 indregnet, mens budgettet for rabatruterne for flertallet af kommunerne er lavet på baggrund af køreplanen fra 2012, idet den nye køreplan endnu ikke kendes.

De rutebaserede budgetter har været sendt i administrativ og politisk 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.

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

Køreplantimer i budget 2014

	Regnskab 2012	Budget 2014, 21. juni 2013	Budget 2014, 13. september 2013	Difference (budget sept. 2014, juni minus regnskab 2012)	Difference (budget 2014, september minus budget juni)
Favrskov	19.738	19.890	19.890	153	0
Hedensted	13.936	12.857	12.857	-1.079	0
Herning	70.044	70.108	70.108	65	0
Holstebro	47.005	47.341	47.341	336	0
Horsens	68.983	68.971	68.971	-12	0
Ikast-Brande	21.952	21.957	21.957	5	0
Lemvig	12.999	12.014	11.614	-986	-400
Norddjurs	19.885	19.802	20.182	-83	380
Odder	9.505	9.782	9.782	277	0
Randers	127.255	123.042	123.242	-4.213	200
Ringkøbing-Skjern	37.497	37.816	37.816	320	0
Samsø	7.484	7.236	6.842	-248	-394
Silkeborg	87.029	87.352	87.352	323	0
Skanderborg	31.261	30.706	30.706	-555	0
Skive	42.429	42.821	42.821	392	0
Struer	14.411	13.873	13.873	-539	0
Syddjurs	34.444	23.283	23.283	-11.161	0
Viborg	68.990	76.320	76.320	7.330	0
Aarhus	562.300	565.165	565.165	2.864	0
Regionen	750.859	755.815	755.815	4.956	0
I alt	2.048.006	2.046.152	2.045.938	-1.854	-214

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.

Nedenfor er afvigelserne mellem regnskabet for 2012 i 2014-priser og budgettet for 2014 samt mellem budget 2014 i 1. og 2. behandling beskrevet for alle bestillere:

Favrskov Kommune

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

Hedensted Kommune

Mindreudgifter på 1,3 mio. kr., der skyldes at kommunen hjemtager 2 rabatruterne, som herefter ikke indgår i Midttrafiks budget. Herudover er 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 bonus til busselskabet 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 en flere lokal- og rabatruter.

Lemvig Kommune

Mindreudgifter på 0,9 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. Endelig har kommunen i forbindelse med den politiske høring ønsket en yderligere besparelse på 0,2 mio. kr. på kollektiv trafik, som er indarbejdet under busdriften i budgetforslaget.

Norddjurs Kommune

Merudgifter på 0,3 mio. kr., hvoraf 0,1 mio. kr. skyldes ændringer fra køreplansskiftet i 2012 på rabatruter slår helt igennem samt konsekvenserne af 34. udbud med højere priser. Efter 1. budgetbehandling er Midttrafiks administration blevet opmærksom på en afregningsfejl på en rabatrute som er blevet rettet og har affødt merudgifter på 0,2 mio. kr. årligt.

Odder Kommune

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

Randers Kommune

Mindreudgifter på 0,6 mio. kr. Udgiftsændringen er 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. Herudover er der siden 1. budgetbehandling indsat dublering til asylcenter som koster 0,2 mio. kr. årligt, som budgettet er øget med.

Ringkøbing-Skjern Kommune

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

Samsø Kommune

Mindreudgifter på 0,5 mio. kr., hvoraf 0,3 mio. kr. hovedsagligt skyldes restriktioner i brugen af teletaxa, mens 0,2 mio. kr. er sparekrav fra kommunen oplyst i forbindelse med den politiske høring. Sparekravet er indarbejdet i budgettet til 2. behandling.

Silkeborg Kommune

Merudgifter på 0,7 mio. kr., som skyldes øget dubleringskørsel til gymnasiet og køreplansændringer 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. Derved indgår det ikke i Midttrafiks budget. Herudover er der reduktioner i kørslen på lokalruterne og der er nedlagt en rabatrute i sommeren 2012.

Viborg Kommune

Merudgifter på 3,4 mio. kr., hvoraf 3,1 mio. kr. skyldes 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. Der er siden 1. behandling af budgettet indgået aftale med kommunen om betaling for lane management og chaufførlokaler, hvilket udgør de resterende 0,3 mio. kr. i merudgifter.

Aarhus Kommune

Mindreudgifter på 9,8 mio. kr.

Der er indgået aftale med BAAS 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 BAAS 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 BAAS om rabat på restkørslen i årene 2013-2016.

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

Tilskuddet fra Trafikstyrelsen til tællebusprojektet, der ved 1. behandlingen af budgettet var budgetteret til at indgå i 2014, bliver indtægtsført i 2013, hvorfor budgettet er øget med beløbet på 1,3 mio. kr.

Region Midtjylland

Merudgifter på 22,3 mio. kr.

Midttrafik har sammen med Sydtrafik overtaget lufthavnbusserne 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.

Merudgifterne som følge af 33. udbud udgør 1,5 mio. kr.

Merudgifterne som følge af 34. udbud, ekstra dubleringer og øvrige køreplanændringer på berørte ruter er indregnet 11,5 mio. kr.

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

Det er siden 1. behandling af budgettet besluttet, at regionen finansierer lane management og chaufførlokaler i Viborg, hvilket udgør de resterende 0,3 mio. kr. i merudgifter.

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 foreslås 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 trafikelskabers takster.

Takstnedsættelse også i 2014.

Midttrafik har i 2013 indført off peak klippekortet på grund af aftale i folketinget. 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.

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 1. kv. 2014. Derefter udrulles rejsekortet i de øvrige områder i Midttrafik. Administrationen har i budgetforslaget indarbejdet et forsigtigt skøn for indtægter fra rejsekortbetalte rejser. Indførelsen af rejsekortet i 2014 forventes ikke at give merindtægter, men blot en forskydning mellem indtægtsarter. Hvis den forventede udrulningsplan for rejsekortet følges planmæssigt, vil substitutionen mellem indtægter fra nuværende billetter og kort, til indtægterne fra rejsekortbetalte rejser blive større end forventet.

Ungdomskortet

Fra 1. august 2013 indføres et nyt ungdomskort til erstatning for det nuværende HyperCard.

Det nye ungdomskort udstedes 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 for 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 trafiksselskaberne i 2014 er i budgetforslaget skønnet til 9,5 mio. kr. Det er Midttrafiks nettoindtægt, efter der er afregnet for fritidsrejser i tog hos DSB og Arriva Tog.

Takstsamarbejde med DSB og Arriva.

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

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

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 periodefor-skudt og indeholder en efterregulering fra forrige år. I regnskabet for 2012 indgik en stor efterregulering pga. flere togrejser end forventet fra 2011. I budgetforslaget forventes ingen tilsvarende efterreguleringer. Nettoeffekten af takstsamarbejdet er budgetteret til 0 kr.

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 turpriseniveauet tager udgangspunkt i 2013 priser.

Udgifterne og indtægterne er i alt budgetteret 1,4 mio. kr. 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.

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 flexture.

Turantallet er beregnet ud fra antal af ture i 2013.

Det skal bemærkes, at der i forbindelse med indgåelse af økonomiaftalerne med regeringen er forudsat, at kommunerne kan få store besparelser ved at udbyde og koordinere kørslen, blandt andet gennem Midttrafik. Midttrafik er i gang med, sammen med bestillerne, at se nærmere på mulighederne for dette, men der er på nuværende tidspunkt ingen konkrete aftaler, der kan indarbejdes i budgetforudsætningerne. I det omfang aftalerne er indgået inden januar 2014, vil den budgetmæssige effekt blive indarbejdet i Midttrafiks samlede budget, efter nærmere aftale med bestillerne. Under alle omstændigheder vil bestyrelsen få forelagt et justeret budget når aftalerne falder på plads.

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.

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 i kørslen for Region Midtjylland er baseret på kørselsomfanget de første måneder af 2013.

Togdrift

Budgettet for togdrift vedrører alene 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 Transportmini-steriet 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 i forbindelse med overdragelse af togene, er ikke indeholdt i budgetforslaget.

Budgetforslaget forudsætter uændret kørselsomfang på Lemvigbanen og Odderbanen. Der kan i 2014 forventes sporarbejde i forbindelse med 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. Der er budgetteret med en stigning i indtægterne på 0,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2013.

Passagertællingerne for 1. halvår 2013 viser fremgang på Odderbanen på 6,5 % flere rejser.

Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutning om tilslutning til rejsekortet. Midttrafik ønsker en snarlig implementering på Odderbanen, således at kunder kan benytte rejsekortet til hele Aarhus 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 ca. 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. Problemstillingen er kendt af de berørte parter, og drøftes nærmere.

Det er aftalt med regionen, at budgettet for anlægsinvesteringer fremskrives med samme reguleringssats, som anvendes for Regional Udvikling i Regionerne.

Forslag til anlægsbudget 2014

Investeringstilskud	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.

Trafiksel skabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for Trafiksel skabet 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 Trafiksel skabets budget for 2014 indarbejdet den sidste besparelse på 1 mio. kr. Herefter er den samlede besparelse på 5 mio. kr. indarbejdet. Besparelserne er opnået via ansættelsesstop, besparelser på IT-budgettet med videre.

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 modregnet 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 Midttrafiks administration på 12 mio. kr. årligt, når rejsekortet er udrullet 100 %.

Besparelserne er indregnet i forhold til Business casen og afhænger af om Midttrafik får udfaset opgaver 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 billetteringssystem, som løbende vil blive udfaset og derfor også på sigt vil 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 bl.a. administrative opgaver og funktioner i forbindelse med rejsekortet.

De 2,74 mio. kr. er 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 %.

Trafikselsskabet samlet

Budget 2014 for trafikselsskabet sammenholdt med 2013 viser en samlet regulering på 2,6 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 for budget 2014 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 Trafikselsskab	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. Der forventes dog ændringer i budgettet i marts 2014, når udbuddet i forbindelse med varetagelsen af billetkontrollen kendes, samt den markant øgede produktivitets betydning for kontrolafgifter og indtægter kan estimeres.

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 besluttet at bevilge 4,3 mio. kr. i perioden 2013 til og med 2016 til finansiering af Midttrafiks udgifter til operatørudbud på letbanen.

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

Letbanen tilsluttes Rejsekortprojektet med forventet udrulning i maj 2016. I perioden 2014-2028 vil der være en samlet udgift på 15,1 mio. kr. til dækning af både installation af udstyr samt efterfølgende driftsudgifter.

Budgettet for Rejsekortet i forbindelse med Letbanen er i 2014 på 1,9 mio. kr. heri er tillagt kontantbetalingen for investeringen i 2013, da 2013 holdes udgiftsfri for Letbanen. Midttrafik har dækket udgiften midlertidigt i 2013 via opsparede midler fra regnskab 2012. Ligeledes påbegyndes ydelsesbetalingen for lån først i 2014, således at Letbanen ikke har nogen udgift på Rejsekortet i 2013.

Letbanen , Rejsekort						
LIKVIDITET VED DELVIS LÅNEFINANSIERING	2014	2015	2016	2017	2018	Samlet 2014-2028
Investering af udstyr, 75 %	577.532	570.149	562.767	555.384	548.001	7.651.633
Investering af udstyr, 25 % + drift 100 %	1.291.052	0	1.207.785	317.184	388.178	7.440.949
I ALT	1.868.584	570.149	1.770.552	872.568	936.179	15.092.582

Midttrafik har optaget et lån på 75 % af investeringsudgifterne og de resterende 25 % af investeringsudgifterne betales kontant. I takt med, at rejsekortet implementeres på Letbanen opstår der løbende driftsudgifter som betales kontant.

Rejsekortet

Budgettet for Rejsekortet er i 2014 på 63,1 mio.kr. som primært går til indskud og udstyr.

Samlet for perioden 2013-2028 er budgettet 665,6 mio. kr., hvilket er en besparelse på 2,6 mio. kr. i forhold til budgettet, som blev forelagt bestyrelsen juni 2013.

Besparelsen skyldes, at de endelige investeringsudgifter til udstyr blev mindre end først antaget.

Rejse- og omsætningsafgiften er uændret til en ny prognose foreligger.

Mio. kr. (2013 -priser)								Budget, sept.	BC2013, juni	Forskel
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013-28		2013-28	2013-28
INVESTERINGER										
Årets investering aktier, ansvalige lån, udstyr (25%)	0,0	40,3	5,2	0,4	0,0	0,0	46,0		46,7	-0,7
Kontantfinansiering (Silkeborg og Horsens)	10,3	2,4	2,1	0,3	0,0	0,0	15,1		15,1	-0,1
Årets investering internt projekt (25%)	0,2	2,0	2,0	0,5	0,0	0,0	4,7		4,7	0,0
Investeringer i alt	10,6	44,7	9,3	1,2	0,0	0,0	65,8		66,5	-0,7
LÅN OG FORRENTNING AF LÅN										
Ydelser på lån. (75 % af rest invest.)	0,0	14,2	12,7	12,5	12,3	12,2	171,2		173,2	-1,9
Forrentning af ansvarlig lånekapital	0,0	0,0	0,0	-5,6	-5,6	-5,6	-59,9		-59,9	0,0
Tilbagebetaling af aktieindskud							-18,3		-18,3	0,0
Investeringer i alt	0,0	14,2	12,7	6,9	6,7	6,6	93,0		94,9	-1,9
DRIFTSUDGIFTER										
Rejse- og omsætningsafgifter	0,0	0,3	20,7	29,4	30,1	30,1	411,9		411,9	0,0
Drift af lokalt udstyr	0,0	0,9	3,5	4,0	5,1	5,1	69,9		69,9	0,0
Bus & Tog, kundecenter	0,0	3,0	3,0	3,0	2,0	2,0	25,0		25,0	0,0
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	4,3	27,3	36,4	37,2	37,3	506,9		506,9	0,0
ÆNDRERE UDGIFTER / INDTÆGTER I ADMINISTRATIONEN										
Drift af det nuværende billetsalgssystem	0,0	-0,7	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7		-52,7	0,0
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		-13,1	0,0
Sparet salgsprovision	0,0	0,0	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0		-59,0	0,0
Ændret ressourceforbrug i administrationen	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	15,0		15,0	0,0
Ændrede udgifter i alt	0,6	-2,7	-4,4	-10,8	-12,0	-12,0	-161,8		-161,8	0,0
NETTOUDGIFT I ALT	11,2	60,4	44,8	33,7	31,9	31,8	503,9		506,5	-2,6
Besparelse udmøntet i Trafikselskabet	-0,6	2,7	4,4	10,8	12,0	12,0	161,8		161,8	0,0
NETTOUDGIFT TIL FORDELING	10,6	63,1	49,2	44,5	43,9	43,8	665,6		668,2	-2,6

De samlede besparelser i forbindelse med implementeringen af rejsekortet, 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 665,6 mio. kr. i perioden 2013-2028 og i 2014 på 63,1 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.

Forudsætninger der gør sig gældende ved bestillerfordelingen af Rejsekortes budget 2014 er uændret i forhold til business casen.

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

Det videre forløb

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

	Busdrift	Handicap kørsel	Kan-kørsel incl. call center	Togdrift	Trafik-selskab bet	Kontrolafgifter	Letbanen sekretariat	Letbanen operator	Letbanen andel af Rejskort	Rejskortet	I alt
Favrskov	14.983.000	817.000	503.000		908.000		38.000			199.000	17.448.000
Hedensted	6.971.000	1.110.000	67.000		954.000		0			241.000	9.343.000
Herning	29.752.000	1.504.000	0		3.464.000		0			1.892.000	36.612.000
Holstebro	25.374.000	706.000	1.014.000		2.222.000		0			1.080.000	30.396.000
Horsens	25.840.000	1.701.000	642.000		4.029.000		0			1.139.000	33.351.000
Ikast-Brande	15.182.000	579.000	57.000		980.000		0			175.000	16.973.000
Lemvig	7.635.000	497.000	304.000		586.000		0			95.000	9.117.000
Norddjurs	13.367.000	546.000	2.695.000		762.000		38.000			131.000	17.539.000
Odder	5.329.000	649.000	0		503.000		38.000			66.000	6.585.000
Randers	59.159.000	1.895.000	3.523.000		7.591.000		38.000			3.585.000	75.791.000
Ringkøbing-Skjern	20.507.000	1.235.000	495.000		1.869.000		0			729.000	24.835.000
Samsø	4.090.000	169.000	324.000		472.000		0			246.000	5.301.000
Silkeborg	30.123.000	1.617.000	3.179.000		5.002.000		38.000			1.548.000	41.507.000
Skanderborg	16.920.000	643.000	0		1.438.000		38.000			590.000	19.629.000
Skive	19.783.000	635.000	10.626.000		2.325.000		0			1.071.000	34.440.000
Struer	7.024.000	429.000	36.000		723.000		0			243.000	8.455.000
Syddjurs	12.313.000	564.000	2.185.000		1.048.000		38.000			349.000	16.497.000
Viborg	30.025.000	1.637.000	1.844.000		4.420.000		0			2.244.000	40.170.000
Aarhus	187.468.000	13.617.000	4.685.000		41.125.000	6.306.000	499.000	446.000	1.868.584	19.531.000	275.545.584
Regionen	209.653.000	0	115.158.000	51.590.500	42.082.000		166.000	446.000		28.206.000	447.301.500
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	741.498.000	30.550.000	147.337.000	51.590.500	122.503.000	6.306.000	931.000	892.000	1.868.584	63.360.000	1.166.836.084
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	258.486.000
Total Midttrafik	741.498.000	30.550.000	405.823.000	51.590.500	122.503.000	6.306.000	931.000	892.000	1.868.584	63.360.000	1.425.322.084

Tabel 2: Busdrift, forslag 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	Netto	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	0	0	0	14.464.682	14.310.000
Hedensted	12.031.438	12.231.000	11.053.000	-3.873.294	-2.647.000	-3.153.000	-899.000	-913.000	-929.000	-899.000	-913.000	-929.000	-899.000	-913.000	-929.000	7.259.144	8.671.000
Herning	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	-5.000	-5.000	-5.000	28.407.596	29.515.000
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	0	0	0	24.639.665	24.565.000
Horsens	44.536.290	45.906.000	46.100.000	-19.691.298	-19.342.000	-19.942.000	-307.000	-312.000	-318.000	-307.000	-312.000	-318.000	-307.000	-312.000	-318.000	24.537.992	26.252.000
Ikast-Brande	14.680.811	14.936.000	15.182.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.680.811	14.936.000
Lemvig	8.361.131	8.318.000	7.635.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.361.131	8.318.000
Norddjurs	14.581.656	15.003.000	15.192.000	-1.561.982	-2.015.000	-1.350.000	-460.000	-467.000	-475.000	-460.000	-467.000	-475.000	-460.000	-467.000	-475.000	12.559.674	12.521.000
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	0	0	0	4.974.215	5.069.000
Randers	88.737.888	90.224.000	90.511.000	-31.142.640	-30.074.000	-30.658.000	-671.000	-682.000	-694.000	-671.000	-682.000	-694.000	-671.000	-682.000	-694.000	56.924.248	59.468.000
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	-1.593.000	-1.540.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.540.000	-1.565.000	-1.593.000	20.445.706	19.482.000
Samsø	5.761.195	5.522.000	5.381.000	-1.270.669	-1.384.000	-1.291.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.490.526	4.138.000
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	0	0	0	28.356.691	29.386.000
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	0	0	0	16.566.238	16.637.000
Skive	28.569.744	28.693.000	29.063.000	-8.696.452	-8.831.000	-8.637.000	-622.000	-632.000	-643.000	-622.000	-632.000	-643.000	-622.000	-632.000	-643.000	19.251.292	19.230.000
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	0	0	0	7.047.320	6.453.000
Syddjurs	20.438.639	19.905.000	15.960.000	-3.562.959	-3.648.000	-3.647.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.875.680	16.257.000
Viborg	45.214.672	47.716.000	49.581.000	-16.338.185	-15.394.000	-16.707.000	-2.755.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.755.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.755.000	-2.799.000	-2.849.000	26.121.487	29.523.000
Aarhus	467.130.285	455.427.000	466.802.000	-278.914.331	-264.345.000	-279.334.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	188.215.954	191.082.000
Regionen	451.589.680	467.535.000	484.366.000	-266.345.519	-279.241.000	-282.219.000	7.259.000	7.375.000	7.506.000	7.259.000	7.375.000	7.506.000	7.259.000	7.375.000	7.506.000	192.503.161	209.653.000
I alt	1.411.572.987	1.420.282.000	1.452.473.000	-694.889.774	-688.800.000	-710.975.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	716.683.213	731.482.000

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

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

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		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 2017
Favrskov	16.150.000	16.150.000	16.150.000		-1.167.000	-1.167.000	-1.167.000		0	0	0		0	14.983.000	14.983.000	14.983.000		14.983.000
Hedensted	11.053.000	11.053.000	11.053.000		-3.153.000	-3.153.000	-3.153.000		-929.000	-929.000	-929.000		-929.000	6.971.000	6.971.000	6.971.000		6.971.000
Herring	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	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	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		-318.000	-318.000	-318.000		-318.000	25.840.000	25.840.000	25.840.000		25.840.000
Ikast-Brande	15.182.000	15.182.000	15.182.000		0	0	0		0	0	0		0	15.182.000	15.182.000	15.182.000		15.182.000
Lemvig	7.635.000	7.635.000	7.635.000		0	0	0		0	0	0		0	7.635.000	7.635.000	7.635.000		7.635.000
Norddjurs	15.192.000	15.192.000	15.192.000		-1.350.000	-1.350.000	-1.350.000		-475.000	-475.000	-475.000		-475.000	13.367.000	13.367.000	13.367.000		13.367.000
Odder	6.593.000	6.593.000	6.593.000		-1.264.000	-1.264.000	-1.264.000		0	0	0		0	5.329.000	5.329.000	5.329.000		5.329.000
Randers	90.511.000	90.511.000	90.511.000		-30.658.000	-30.658.000	-30.658.000		-694.000	-694.000	-694.000		-694.000	59.159.000	59.159.000	59.159.000		59.159.000
Ringkøbing-Skjern	26.025.000	26.025.000	26.025.000		-3.925.000	-3.925.000	-3.925.000		-1.593.000	-1.593.000	-1.593.000		-1.593.000	20.507.000	20.507.000	20.507.000		20.507.000
Samsø	5.381.000	5.381.000	5.381.000		-1.291.000	-1.291.000	-1.291.000		0	0	0		0	4.090.000	4.090.000	4.090.000		4.090.000
Silkeborg	55.528.000	55.528.000	55.528.000		-25.405.000	-25.405.000	-25.405.000		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	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		-643.000	-643.000	-643.000		-643.000	19.783.000	19.783.000	19.783.000		19.783.000
Struer	8.170.000	8.170.000	8.170.000		-1.146.000	-1.146.000	-1.146.000		0	0	0		0	7.024.000	7.024.000	7.024.000		7.024.000
Syddjurs	15.960.000	15.960.000	15.960.000		-3.647.000	-3.647.000	-3.647.000		0	0	0		0	12.313.000	12.313.000	12.313.000		12.313.000
Viborg	49.581.000	49.581.000	49.581.000		-16.707.000	-16.707.000	-16.707.000		-2.849.000	-2.849.000	-2.849.000		-2.849.000	30.025.000	30.025.000	30.025.000		30.025.000
Aarhus	466.802.000	466.802.000	466.802.000		-279.334.000	-279.334.000	-279.334.000		0	0	0		0	187.468.000	187.468.000	187.468.000		187.468.000
Regionen	484.366.000	484.366.000	484.366.000		-282.219.000	-282.219.000	-282.219.000		7.506.000	7.506.000	7.506.000		7.506.000	209.653.000	209.653.000	209.653.000		209.653.000
	0	0	0															
I alt	1.452.473.000	1.452.473.000	1.452.473.000		-710.975.000	-710.975.000	-710.975.000		0	0	0		0	741.498.000	741.498.000	741.498.000		741.498.000

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

Tabel 3: Handicapkørsel, 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			
Favrskov	1.025.566	1.010.000	1.041.000		-230.277	-228.000	-224.000		795.289	782.000	817.000		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	1.110.000		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	1.504.000		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	706.000		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	1.701.000		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	579.000		628.715	620.000	579.000			
Lemvig	599.567	584.000	639.000		-150.225	-148.000	-142.000		449.342	436.000	497.000		449.342	436.000	497.000			
Norddjurs	695.769	673.000	694.000		-168.259	-153.000	-148.000		527.510	520.000	546.000		527.510	520.000	546.000			
Odder	704.162	688.000	818.000		-142.371	-141.000	-169.000		561.791	547.000	649.000		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	1.895.000		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	1.235.000		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	169.000		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	1.617.000		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	643.000		679.414	663.000	643.000			
Skive	915.993	883.000	830.000		-227.226	-224.000	-195.000		688.767	659.000	635.000		688.767	659.000	635.000			
Struer	562.653	560.000	596.000		-151.572	-152.000	-167.000		411.081	408.000	429.000		411.081	408.000	429.000			
Syddjurs	831.498	799.000	719.000		-191.284	-187.000	-155.000		640.214	612.000	564.000		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	1.637.000		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	14.805.000	13.617.000		17.826.390	14.805.000	13.617.000			
I alt	43.534.315	40.906.000	38.826.000		-8.149.110	-8.909.000	-8.276.000		35.385.205	31.997.000	30.550.000		35.385.205	31.997.000	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		Udgifter		Indtægter		Indtægter		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
Favrskov	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

	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Udgifter BO 2015	Udgifter BO 2016	Udgifter BO 2017
Favskov	540.240	799.000	503.000	503.000	503.000	503.000
Hedensted	69.215	82.000	67.000	67.000	67.000	67.000
Herning		0	0	0	0	0
Holstebro	930.280	1.032.000	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
Ikast-Brande	45.576	50.000	57.000	57.000	57.000	57.000
Lemvig	291.366	306.000	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
Odder		0	0	0	0	0
Randers	7.574.721	1.615.000	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
Samsø	308.482	308.000	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
Skanderborg		0	0	0	0	0
Skive	10.480.030	10.565.000	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
Syddjurs	902.253	3.474.000	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
Aarhus	4.781.567	5.762.000	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
I alt vedr. bestillere	149.746.078	148.938.000	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
NT	39.258	0	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
I alt vedr. øvrige	163.506.122	232.928.000	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

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

Tabel 6: Togdrift forslag til budget 2014

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		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	Regnskab 2012	Budget 2013
Regionen														
Driftstilskud	43.287.159	60.213.800	52.900.700	-15.064.594	-15.900.000	-16.100.000	28.222.565	44.313.800		28.222.565	44.313.800		28.222.565	44.313.800
Anlægstilskud	21.036.951	14.712.000	14.789.800				21.036.951	14.712.000		21.036.951	14.712.000		21.036.951	14.712.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	7.661.000	4.558.000	4.635.800				7.661.000	4.558.000		7.661.000	4.558.000		7.661.000	4.558.000
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.504	10.154.000	10.154.000				10.153.504	10.154.000		10.153.504	10.154.000		10.153.504	10.154.000
I alt	3.222.447	74.925.800	67.690.500	-15.064.594	-15.900.000	-16.100.000	49.259.516	59.025.800		49.259.516	59.025.800		49.259.516	59.025.800

Note: Regnskab 2012 og budget 2013, budget 2014 er i årets priser mens BO-årene er i 2014-prisniveau.
Midttrafik afholder afdrag på gældsobligationer på mio. kr. 10,154. Gældsobligationerne vil sporombygning på Odderbanen.

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		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 2017
Regionen														
Driftstilskud	52.900.700	52.900.700	52.900.700	-16.100.000	-16.100.000	-16.100.000	36.800.700	36.800.700	36.800.700	36.800.700	36.800.700	36.800.700	36.800.700	36.800.700
Anlægstilskud	14.789.800	10.154.000	10.154.000				14.789.800	10.154.000	10.154.000	14.789.800	10.154.000	10.154.000	14.789.800	10.154.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.635.800	?	?				4.635.800			4.635.800			4.635.800	
- 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	10.154.000	10.154.000	10.154.000	10.154.000
I alt	67.690.500	63.054.700	63.054.700	-16.100.000	-16.100.000	-16.100.000	51.590.500	46.954.700	46.954.700	51.590.500	46.954.700	46.954.700	51.590.500	46.954.700

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.

Tabel 7: Trafikskelskabet, forslag til budget 2014

Tabel 10a: Lethavnese kretariat	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
Farskov	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	
Farskov	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	
Herning	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
Farskov	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	4.096.000	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	486000	492000	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 Operatørudbuddet

	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 Midttrafiks budget og regnskab.

Tabel 10c: Letbane Rejsekort

	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Aarhus		0	1.868.584	570.149	1.770.552	872.568
I alt	0	0	1.868.584	570.149	1.770.552	872.568

Tabel 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***
Farskov		199.000	112.000	86.000	84.000	1.307.000	-67.000	1.240.000	107.000	1.133.000
Hedensted		241.000	160.000	130.000	129.000	1.976.000	-995.000	981.000	-898.000	1.879.000
Herning		1.892.000	1.240.000	1.056.000	1.037.000	15.752.000	-658.000	15.094.000	16.162.000	-1.068.000
Holstebro		1.080.000	662.000	538.000	526.000	8.084.000	-1.270.000	6.814.000	9.593.000	-2.779.000
Horsens	4.397.754	1.139.000	1.603.000	895.000	799.000	17.205.000	-2.945.000	14.260.000	17.279.000	-3.019.000
Ikast-Brande		175.000	47.000	17.000	12.000	270.000	-316.000	-46.000	162.000	-208.000
Lemvig		95.000	25.000	9.000	6.000	146.000	-757.000	-611.000	44.000	-655.000
Norddjurs		131.000	91.000	85.000	84.000	1.241.000	-62.000	1.179.000	76.000	1.103.000
Odder		66.000	50.000	44.000	44.000	658.000	-144.000	514.000	-125.000	639.000
Randers		3.585.000	2.469.000	2.170.000	2.140.000	32.230.000	-6.297.000	25.933.000	27.634.000	-1.701.000
Ringkøbing-Skjern		729.000	418.000	332.000	322.000	4.987.000	-3.304.000	1.683.000	250.000	1.433.000
Samsø		246.000	140.000	107.000	104.000	1.621.000	-49.000	1.572.000	112.000	1.460.000
Silkeborg	8.511.961	1.548.000	2.116.000	1.127.000	992.000	22.083.000	-3.925.000	18.158.000	20.833.000	-2.675.000
Skanderborg		590.000	392.000	327.000	322.000	4.917.000	-190.000	4.727.000	5.129.000	-402.000
Skive		1.071.000	599.000	494.000	477.000	7.311.000	-2.438.000	4.873.000	7.211.000	-2.338.000
Struer		243.000	127.000	97.000	93.000	1.454.000	-95.000	1.359.000	114.000	1.245.000
Syddjurs		349.000	207.000	172.000	167.000	2.558.000	-68.000	2.490.000	3.179.000	-689.000
Viborg		2.244.000	1.328.000	1.094.000	1.063.000	16.308.000	-3.218.000	13.090.000	15.964.000	-2.874.000
Aarhus		19.531.000	16.922.000	16.772.000	16.726.000	244.877.000	-82.591.000	162.286.000	150.281.000	12.005.000
Regionen		28.206.000	20.513.000	18.959.000	18.807.000	280.616.000	-53.011.000	227.605.000	244.351.000	-16.746.000
Midttrafik**							640.000	640.000	609.000	31.000
I alt	12.909.715	63.360.000	49.221.000	44.511.000	43.934.000	665.601.000	-161.760.000	503.841.000	518.067.000	-14.226.000

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.

** Midttrafik dækker i 2013 udgiften på ændrede ressourceforbrug i administrationen. Fremefter fordeles den mellem bestillerne.

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

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. september 2013	1-21-1-13	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87 40 82 05

Sammendrag af høringssvar efter politisk høring vedr. budget 2014
--

Nedenfor er et sammendrag af alle høringssvar fordelt på bestillere.

Favrskov Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Hedensted Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Herning Kommune	Kommunen har godkendt budgettet.
Holstebro Kommune	Kommunen har taget budgetforslaget til efterretning uden bemærkninger.
Horsens Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Ikast-Brandeborg Kommune	Kommunen har godkendt budgettet, men ønsker effekten af udbud af rute 182 og 190 indarbejdet i et eventuelt revideret budget. <i>Administrations svar:</i> Midttrafik vil indarbejde effekten udbuddet, såfremt budgettet revideres primo 2014.
Lemvig Kommune	Kommunen har besluttet, at der i 2014 skal spares ca. 200.000 kr. på kollektiv trafik. <i>Administrations svar:</i> Midttrafik's k�replanafdeling har taget kontakt til kommunen med henblik på at indarbejde sparekravet på 200.000 kr. i den kommende køreplan.
Norrdjurs Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Odder Kommune	Kommunen har godkendt budgettet.
Randers Kommune	Kommunen har godkendt budgettet.
Ringkøbing-Skjern Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Samsø Kommune	Samsø Kommune ønsker, at budgettet for busdriften reduceres med 210.000 kr. Samsø Kommune vil implementere besparelsen ved, at reducere antallet af k�replanstimer i samråd med Midttrafik og i overensstemmelse med kontrakten med Arriva. Samsø Kommune ønsker ikke at deltage i Rejsekortet – og anmoder derfor Midttrafik's bestyrelsen om ikke at skulle deltage i implementeringen. Dermed ønskes budgettet for 2014 reduceret med 280.000 for rejsekortet. <i>Administrations svar:</i> Midttrafik's k�replanafdeling har taget kontakt til kommunen med henblik på at indarbejde sparekravet på 210.000 kr. i den kommende køreplan. Kommunens �nske om udtrædelse af rejsekortet behandles som et særskilt punkt på dagsordenen.

Silkeborg Kommune	Silkeborg Kommunes budget til Rejsekortet bedes rettet til, idet Silkeborg Kommune betaler andel af investeringen i alt ca. 8,542 mio. kr. i 2013. Det betyder, at der kun skal fremgå udgifter til drift på henholdsvis 272.000 kr. i 2014 og 920.000 kr. i 2015. <i>Administrations svar:</i> Midttrafik kan af høringssvaret se, at Silkeborg Kommune ønsker at betale en investeringssum på 8,542 mio. kr. i 2013 svarende til budgetposterne i 2013-2015 i det fremsendte høringsbudget for rejsekortet. Rejsekortbudgettet vil blive ændret, således at investeringsudgifterne i 2014 og 2015 udgår, hvorefter rejsekortbudgettet i 2014 og 2015 udelukkende består af driftsudgifterne på 272.000 kr. i 2014 og 920.000 kr. i 2015.
Skanderborg Kommune	Kommunen har godkendt budgettet.
Skive Kommune	Kommunen ønsker tællinger i bybusserne gennemført nu. <i>Administrations svar:</i> Det er oplyst kommunen, at der er planlagt tælling af bybusserne i uge 40.
Struer Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Syddjurs Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Viborg Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Aarhus Kommune	Der er ikke modtaget høringssvar fra kommunen.
Region Midtjylland	Region Midtjylland godkender Midttrafiks budget for 2014. Regionen ønsker at tilbagebetalingen i forbindelse med Midttrafiks regnskab for 2012, som henstår hos Midttrafik, anvendes til finansiering af rejsekortet i 2014 samt at puljen Trafikplan Aarhus, som henstår hos Midttrafik, omdisponeres til finansiering af rejsekortet i 2014. Regionen har særlig fokus på, at der sikres budgetbalance i 2015. <i>Administrations svar:</i> Midttrafiks administration høringssvaret til efterretning og sørger for at de nævnte hensatte beløb indgår som betaling i rejsekortprojektet i 2014. Midttrafik administration er opmærksom på ønsket om budgetbalance i 2015 og vil tage kontakt til Region Midtjylland med henblik på at sikre at dette opnås.

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. september 2013	1-22-1-13	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	8740 8205

Forventet regnskab 2. kvartal 2013

Det samlede forventede regnskabsresultat for Midttrafik er gengivet nedenfor.

Samlet oversigt, forventet regnskab

	Budget 2013	Forventet regnskab	Diff. (budget minus forventet regnskab)
Busdrift			
Udgifter	1.420.282.000	1.435.953.000	-15.671.000
Indtægter	-688.800.000	-703.610.000	14.810.000
Regional tilskud	0	0	0
Netto	731.482.000	732.343.000	-861.000
Handicapkørsel			
Udgifter	40.906.000	35.360.670	5.545.330
Indtægter	-8.909.000	-7.945.474	-963.526
Netto	31.997.000	27.415.196	4.581.804
Kan-kørsel			
Udgifter	381.866.000	393.162.514	-11.296.514
Indtægter	0	0	0
Netto	381.866.000	393.162.514	-11.296.514
Privatbaner			
Udgifter	60.213.800	60.213.800	0
Indtægter	-15.900.000	-16.100.000	200.000
Drift netto	44.313.800	44.113.800	200.000
Anlæg	14.712.000	14.712.000	0
I alt netto	59.025.800	58.825.800	200.000
Trafikselskabet			
Busadministration	106.238.000	106.238.000	0
Handicap administration	13.642.000	13.642.000	0
Kan-kørsel administration	10.052.000	9.622.105	429.895
Kan-kørsel administration indtægter	-10.052.000	-9.622.105	-429.895
Trafikselskabet nettoudgifter	119.880.000	119.880.000	0
Kontrolafgifter			
	6.219.000	6.219.000	0
Letbanen			
Operatørudbud	1.500.000	1.500.000	0
Letbanesekretariatet	915.000	915.000	0
Rejsekortet			
Netto	10.596.000	12.972.000	-2.376.000
Puljer			
	0	0	0
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)			
Netto	1.343.480.800	1.353.232.510	-9.751.710

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 14. september 2012 forslag til budget for 2013. Budgetterne for busdrift, handicapkørsel, kan-kørsel, togdrift samt Trafikselskabet er efterfølgende revideret og godkendt på bestyrelsens møde 25. januar 2013.

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

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Busdriften forventes samlet set at udvise et netto merforbrug i forhold til det samlede budget for Midttrafik på 0,9 mio. kr. På udgiftssiden forventes regnskabet for 2013 at udvise et merforbrug på knap 15,7 mio. kroner. På indtægtssiden forventes der merindtægter på 14,8 mio. kr.

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

Busudgifter

Det forventede regnskab for 2013 er baseret på det samme materiale som budgettet for 2014, idet det forventede regnskab indgår som en delberegning heri. Som beskrevet ved fremlæggelsen af budget 2014 til politisk høring er busudgifterne budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter.

De regionale effektiviseringer er indarbejdet. En del kommuner har overtaget tidligere regionale ruter og får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskuddene afregnes via Midttrafik og er indregnet i busbudgettet og fremgår af det detaljerede busbudget i tabel 3.

I budget og forventet regnskab 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:

	Budget	Forventet regnskab
Omkostningsindeks:	2012-13: 0,7 %	2012-13: 0,9 %
Reguleringsindeks:	2012-13: 1,8 %	2012-13: 2,2 %

Som det fremgår, er indekset steget fra det vedtagne budget til det forventede regnskab. Den samlede effekt af stigningen er på 2,5 mio. kr.

Der er afvigelser mellem budget og forventet regnskab hos næsten alle bestillere. På næste side er der en oversigt over ændringerne og det er vist hvor stor en del, der kan tilskrives det ændrede indeks.

Sammenligning mellem budget 2013 og forventet regnskab efter 2. kvartal

Bestiller	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Ændring	Heraf prisregulering	Øvrige ændringer
Favrskov	15.582.000	16.027.000	-445.000	-45.000	-400.000
Hedensted	12.231.000	11.777.000	454.000	-36.000	490.000
Herning	45.596.000	46.614.000	-1.018.000	-111.000	-907.000
Holstebro	33.433.000	33.683.000	-250.000	-99.000	-151.000
Horsens	45.906.000	45.546.000	360.000	-103.000	463.000
Ikast-Brande	14.936.000	15.022.000	-86.000	-43.000	-43.000
Lemvig	8.318.000	7.994.000	324.000	-10.000	334.000
Norddjurs	15.003.000	15.036.000	-33.000	-29.000	-4.000
Odder	6.286.000	6.469.000	-183.000	-13.000	-170.000
Randers	90.224.000	90.923.000	-699.000	-259.000	-440.000
Ringkøbing-Skjern	24.802.000	25.729.000	-927.000	-31.000	-896.000
Samsø	5.522.000	5.575.000	-53.000	-11.000	-42.000
Silkeborg	54.053.000	54.946.000	-893.000	-153.000	-740.000
Skanderborg	21.530.000	21.883.000	-353.000	-25.000	-328.000
Skive	28.693.000	28.658.000	35.000	-35.000	70.000
Struer	7.584.000	8.077.000	-493.000	-10.000	-483.000
Syddjurs	19.905.000	19.067.000	838.000	-35.000	873.000
Viborg	47.716.000	48.786.000	-1.070.000	-46.000	-1.024.000
Aarhus	455.427.000	457.646.000	-2.219.000	-930.000	-1.289.000
Regionen	467.535.000	476.495.000	-8.960.000	-501.000	-8.459.000
I alt	1.420.282.000	1.435.953.000	-15.671.000	-2.525.000	-13.146.000

Nedenfor er alle ændringerne beskrevet:

Favrskov Kommune

Forventede merudgifter på 0,4 mio. kr., hvoraf 0,3 mio. kr. skyldes en ikke budgetteret dubleringskørsel på lokalrute og 0,1 mio. kr. vedrører rabatruter.

Hedensted Kommune

Forventede mindreudgifter på 0,5 mio. kr., som følge af at kommunen hjemtager 2 rabatruter i 2013.

Herning Kommune

Forventede merudgifter på 1,0 mio. kr., hvoraf 0,1 mio. kr. skyldes stigning i indeks.

Merudgifter til bybusdriften på 0,6 mio. kr. som følge af større udgifter end budgetteret på uddannelsesruterne samt en ikke-budgetteret udbetaling af bonus for stigende passagerindtægter.

På lokalruterne er der merudgifter på 0,1 mio. kr., mens der på rabatruterne er merudgifter på 0,2 mio. kr.

Holstebro Kommune

Forventet merudgift på 0,3 mio. kr., hvoraf 0,1 mio. kr. skyldes stigning i indeks. Herudover er der merudgifter til rabatruterne i forhold til budgettet, mens der er mindreudgifter til bybus og lokalruter.

Horsens Kommune

Forventede mindreudgifter på 0,4 mio. kr., hvoraf 0,2 mio. kr. skyldes forventninger om mindre brug af teletaxa end budgetteret. Herudover er der forventede mindreudgifter for både bybusser og rabatruter.

Ikast-Brande Kommune

Forventede merudgifter på 0,1 mio. kr. hvoraf halvdelen skyldes ændret indeks og den sidste halvdel skyldes merudgifter til lokal- og rabatruter. Der er forventede mindreudgifter til bybuskørslen.

Lemvig Kommune

Forventede mindreudgifter på 0,3 mio. kr., der er en kombination af mindreudgifter på 0,3 mio. kr. på lokalruter og 0,1 mio. kr. på rabatruter samt en ikke-budgetteret udgift på 0,1 mio. kr. til stoppestedstavler.

Norrdjurs Kommune

Ingen forventet afvigelse.

Odder Kommune

Forventede merudgifter på 0,2 mio. kr. på rabatruterne.

Randers Kommune

Forventede merudgifter på 0,7 mio. kr., hvoraf 0,3 mio. kr. skyldes indeksregulering. Der er merudgifter til lokalruter og mindreudgifter til rabatruter.

Ringkøbing-Skjern Kommune

Forventede merudgifter på 0,9 mio. kr., hvoraf 0,7 mio. kr. vedrører lokalruterne 515, 567, 580 og 590. Sidstnævnte har tidligere kørt i Sydtrafikregi og indgik i busregnskabet som en nettoudgift. Ruten afregnes fra sommeren 2013 i Midtrafik og indgår nu som en bruttoudgift i budgettet. Tilsvarende er der fortaget en opskrivning i indtægtsbudgettet.

De resterende 0,2 mio. kr. af merudgiften vedrører rabatruterne.

Samsø Kommune

Forventede merudgift på 0,1 mio. kr., som er en kombination af ekstraudgifter til buskørsel, blandt andet dublering, og mindreudgifter til teletaxa.

Silkeborg Kommune

Forventede merudgift på 0,9 mio. kr., hvoraf 0,2 mio. kr. skyldes stigning i indeks og 0,7 mio. kr. skyldes ikke-budgetteret dubleringskørsel i bybussystemet.

Skanderborg Kommune

Forventede merudgift på 0,4 mio. kr. som primært vedrører rabatrutekørslen, der har været budgetteret for lavet efter udbuddet i 2012.

Skive Kommune

Ingen forventet afvigelse.

Struer Kommune

Forventede merudgift på 0,5 mio. kr. Merudgift på lokalruter på 0,1 mio. kr. i form af forventet dublering på rute 346 og færgeoverfart samt forventede merudgifter på 0,4 mio. kr. på flere rabatruter.

Syddjurs Kommune

Forventede mindreudgifter på 0,9 mio. kr. som er en kombination af mindreudgifter på 1,3 mio. kr. til teletaxa, idet kommunen hjemtager kørslen ved kontraktudløb i 2013 og merudgifter på 0,4 mio. kr. til lokalrute 361 efter 34. udbud.

Viborg Kommune

Forventede merudgifter på 1,1 mio. kr.

Der er merudgifter på 1,3 mio. kr. til bybussdriften hvoraf 0,3 mio. kr. vedrører Lane Management systemet, 0,1 vedrører chaufførlokaler og de resterende 0,9 mio. kr. skyldes flere køreplantimer og indsættelse af en ekstra bus.

Der er mindreudgifter på 0,2 mio. kr. til lokalrutedriften.

Aarhus Kommune

Forventede merudgift på 2,2 mio. kr. hvoraf 0,9 mio. kr. skyldes stigning i indeks.

De resterende merudgifter på 1,3 mio. kr. er affødt af ændret kørsel.

Region Midtjylland

Forventede merudgifter på 9,0 mio. kr. hvoraf 0,5 mio. kr. skyldes stigning i indeks.

Merudgifterne som følge af 34. udbud er nu indregnet. I 2013 er der en halvårseffekt som følge af 34. udbud, nye dublinger og øvrige køreplanændringer på ruter, der indgår i 34. udbud, på i alt 5,8 mio. kr.

Etableringsudgifter til Lane Management system i Viborg By på 0,4 mio. kr. I budgettet var det forudsat at hele udgiften blev afholdt i 2012, men en del er rykket til 2013.

Endelig er der øvrige ændringer fra køreplansskiftet i 2013, der beløber sig til 2,3 mio. kr.

Busindtægter

Indtægtsskønnet i der forventede regnskab baseres på busselskabernes indtægtsoplysninger i 1. halvår 2013 og øvrige indtægter for 1. og 2. kvartal. På nuværende tidspunkt forventes merindtægter i forhold til budgettet på ca. 14,8 mio. kr. Indtægtsskønnet fremgår af nedenstående tabel.

Forventede indtægter ved busdrift 2013.

	Forventet Regnskab 2013	Budget 2013	Pct. ændring	Regnskab 2012
Mio. kr.				
Hovedkategorier:				
Passagerindtægter	486.585.000	482.000.000	1,0%	491.849.016
Off peak klippekort - Kompensation	5.100.000	16.000.000	-68,1%	
Erhvervskort	3.900.000	3.500.000	11,4%	3.834.379
Omsætning HyperCard	93.500.000	83.800.000	11,6%	90.367.835
HyperCard - kompensation fritidsrejser	7.500.000	7.800.000	-3,8%	12.370.599
Omsætning skolekort	39.813.000	39.000.000	2,1%	38.644.398
Kompensation - Fælles børneregler	34.800.000	34.800.000	0,0%	34.736.000
Fragt, Gods og Post mm.	800.000	1.400.000	-42,9%	799.911
Fribefordring Værnepligtige	1.500.000	2.000.000	-25,0%	1.926.984
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	200.000	300.000	-33,3%	139.459
Telebus / Teletaxa	350.000	400.000	-12,5%	290.415
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	252.000	300.000	-16,0%	239.567
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	113.000.000	102.500.000	10,2%	108.004.667
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	29.100.000	20.000.000	45,5%	30.854.548
Indtægter Busdrift	816.400.000	793.800.000	2,8%	814.057.778
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(113.000.000)	(105.000.000)		(119.168.004)
Passagerindtægter total	703.400.000	688.800.000	2,1%	694.889.774
Tilskud "puljemidler" (regionen)	210.000			
Total	703.610.000	688.800.000	2,2%	694.889.774

Merindtægter i 2013 forklares hovedsageligt ved fremgang i salget af HyperCard/Ungdomskort og ved flere indtægter fra Bus & Tog "omstigere". Det modsvares delvis af færre indtægter fra salg af off peak klippekort og refusionen fra Trafikstyrelsen for disse klippekort.

Fra januar 2013 blev takstnedsættelsen i Midttrafik implementeret ved indførelse af særlige off peak klippekort. Omsætningen af disse kort har været lavere end forventet. I budgettet er indregnet indtægt fra refusionen for takstnedsættelsen på 16 mio. kr. På baggrund af salget af off peak kort for 1. kvartal 2013, forventes den samlede kompensation i 2013 kun at blive 5,1 mio. kr. Kompensationen for takstnedsættelsen skal indtægtsfordeles mellem bestillerne i Midttrafik. Fordeleingsnøglen er endnu meget usikker, fordi datagrundlaget for solgte off peak klippekort foreløbig kun omfatter 1. kvartal 2013.

Busselskaberne har i 1. og 2. kvartal 2013 færre indtægter i forhold til 2012. Det kan blandt andet forklares med takstnedsættelsen og off peak klippekortet. Salget af fortrykte klippekort og salget af Midttrafiks periodekort viser stigninger i 1. halvår 2013. De samlede passagerindtægter i regnskabet for 2013, forventes på nuværende tidspunkt at blive ca. 4,5 mio. kr. højere end budgettet. Administrationen forventer, at de samlede passagerindtægter i 2013, inkl. refusionen fra off peak klippekort, vil være på niveau med indtægterne i 2012.

Der er udstedt ca. 13 % flere HyperCard i 1. kvartal 2013 i forhold til 2012. Der mangler endnu afregning for 2. kvartal 2013. Fra 1. august er HyperCard erstattet med Ungdomskortet. Administrationen forventer, at efterspørgslen efter Ungdomskortet vil overstige 2012-niveauet, fordi Ungdomskortet nu også kan købes af alle 16-19 årige, dvs. også de unge som ikke går på en ungdomsuddannelse.

Et HyperCard/Ungdomskort giver ret til gratis kollektiv inden for hele det prisområde den uddannelsessøgende bor i. Midttrafik modtager compensation for mistede billetindtægter ved sådanne gratis rejser. Midttrafik skal afregne en andel af compensationen til DSB og Arriva, når HyperCard/Ungdomskortet benyttes til togrejser. På nuværende tidspunkt skønner administrationen en nettoindtægt i det forventede regnskab på ca. 7,5 mio. kr., efter der er foretaget afregning med DSB og Arriva.

Der forventes merindtægter fra Bus&Tog omstigere på ca. 9,0 mio. kr. Det skyldes at der i budgettet er indregnet en stor nedgang i disse rejser og indtægter, fordi både DSB og Arriva Tog har indført rejsekortet. Kunder med et rejsekort kan i 2013 ikke benytte dette til omstigning til bus i Midttrafik. De foreløbige opgørelser over rejser i Bus&Tog takstsamarbejdet tyder på at der ikke vil være den forventede nedgang i disse indtægter.

Indtægterne i det forventede regnskab, er fordelt mellem kommunerne og regionen på et foreløbigt grundlag og tager blandt andet udgangspunkt i tidligere fordelinger. Det skal derfor bemærkes, at der kan forekomme usikkerheder omkring den indtægtsandel, der er henført til kommunerne og regionen.

I det følgende er der for udvalgte kommuner og for regionen givet forklaringer for de største afvigelser i de forventede indtægter.

Hedensted Kommune

Flere skolekortsindtægter fra privatskoler i Hedensted kommune.

Herning Kommune

Flere passagerindtægter end forventet. Budgettet er undervurderet.

Norddjurs Kommune

Passagerindtægterne i budgettet er overvurderede. Der forventes færre passagerindtægter og andel af refusion af off peak klippekort. Til gengæld forventes flere indtægter ved HyperCard.

Randers Kommune

Andel af refusion af off peak klippekort er overvurderet. Det modsvares af flere passagerindtægter. Fremgang i indtægter fra Bus & Tog omstigere.

Aarhus Kommune

Indtægtsudviklingen i 1. halvår viser faldende billetsalget i automaterne i bybusserne. Det modsvares af flere indtægter fra klippekort og periodekort. Færre indtægter fra refusion af off peak klippekort end forventet. Flere indtægter fra HyperCard/Ungdomskort og fra Bus & Tog omstigere.

Region Midtjylland

Færre indtægter fra refusion af off peak klippekort. Flere indtægter fra HyperCard og merindtægter fra Bus & Tog omstigere.

Handicapkørsel

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

Aarhus Kommune

På baggrund af regnskabet for de første 6 måneder forventes turantallet i Aarhus Kommune at falde med ca. 18 % i forhold til budgettet, hvilket medfører en besparelse på ca. 3,3 mio. kr. for Aarhus Kommune. Nedgangen på turantal skyldes bl.a. højere egenbetaling.

I resten af regionen skyldes besparelsen at turantallet generelt ligger under det forventede niveau.

Kan-kørsel

På kan-kørsel området forventer Midttrafik et merforbrug på 11,3 mio. kr. i forhold til det budgetterede.

Den primære årsag til merforbruget er, at omkostningerne specielt ved kørsel for Fynbus og Sydtrafik ligger over det forventede. Alene Fynbus og Sydtrafik tegner sig for et forventet merforbrug på 11,0 mio. kr.

Den resterende afvigelse er 1,3 mio. kr. fordelt på kommunalkørsel, patientbefordring og Flextur.

Udgifterne til den regionale patienttransport ser ud til at overstige budgettet med 5,0 mio. kr. Modsat forventes der specielt mindredgifter for Norddjurs, Skive og Aarhus kommune, som i alt forventes at få et mindreforbrug på 1,4 mio. kr. i 2013.

Inden for Flextur forventes specielt en nedgang i antal ture for Aarhus kommune i forhold til det budgetterede. Der er i den forbindelse aftalt en nedjustering af bestillerbidraget på området.

Vedrørende kørslen for Horsens kommune skal bemærkes, at prognosen bygger på et spinkelt erfaringsgrundlag, idet omlægningen af skolekørslen kun er estimeret på baggrund af data for halvdelen af august måned 2013.

Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland.

Fra december 2012 er der etableret samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen. Der er samtidig indsat nyere Desiro-tog og køreplanen blev udvidet med flere ture. Passagertællingerne for 1. og 2. kvartal 2013 viser en samlet fremgang i passagertallet for 1. halvår på ca. 6,5 %. Billetindtægterne fra automaterne på Odderbanen viser ligeledes fremgang ift. 2012. På den baggrund skønnes merindtægter ved togdrift på 0,2 mio. kr. i det forventede regnskab.

Udgifterne til drift af togtrafik omfatter kontraktbetaling til DSB for togekørsel på Odderbanen og underskudsdækning til Midtjyske Jernbaner til drift- og infrastrukturudgifter. Udgifterne til DSB og Midtjyske Jernbaner reguleres med den årlige udvikling i omkostningsindekset. De seneste indekstal for omkostningsindekset tyder på en lavere regulering end forventet i budgettet. På den baggrund forventes færre udgifter end budgetteret til drift af togtrafik.

Udgifterne til anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner forventes disponeret i overensstemmelse med budgettet.

Trafikselskabet (administration og fællesaktiviteter)

Nettoudgifterne til Trafikselskabet forventes at balancere i 2013.

Billetkontrollen – kontrolafgifter

Udgifterne i billetkontrollen forventes at balancere i 2013.

Letbanen

Udgifterne til såvel Letbanesekretariatet som til operatørbuddet forventes at blive som budgetteret i 2013.

I løbet af efter året 2013 forventes det, at Midttrafik indgår aftale med det kommende driftsselskab for Aarhus Letbane om, at Midttrafik varetager selskabets administration. Dette medfører at omfanget af opgaver, som Midttrafik løser for driftsselskabet øges.

Rejsekortet

De store udgiftsposter til rejsekortprojektet i 2013 finansieres dels af det optagne lån, dels af Midttrafiks opsparede midler fra regnskabet for 2012. Herved sker der ingen indbetaling i 2013 fra bestillerne, idet bestillernes finansieringsbidrag først kommer til betaling fra og med 2014. Undtaget herfra er Silkeborg og Horsens kommuner, som har valgt at indskyde i alt 13,0 mio. kr. allerede i 2013. Derved vil disse kommuner undgå at deltage i forrentning og afdrag på finansieringslånet, optaget af Midttrafik i 2013.

Detailopgørelser

I det følgende er der dels en samlet oversigt over budget og forventet regnskab (netto) for hovedområderne med regnskabstal efter 1. halvår 2013.

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

Tabel 1: Samlet oversigt med regnskabstal pr. 30. juni 2013, forventet regnskab 2013

	Budget 2013	Regnskab januar-juni 2013 1)	Prognose juli-december 2013	Forventet regnskab	Diff. (budget minus forventet regnskab)
Bus drift					
Udgifter	1.420.282.000	710.157.968	725.795.032	1.435.953.000	-15.671.000
Indtægter	-688.800.000	-360.113.745	-343.496.255	-703.610.000	14.810.000
Regional tilskud	0	0	0	0	0
Netto	731.482.000	350.044.223	382.298.777	732.343.000	-861.000
Handicapkørsel					
Udgifter	40.906.000	17.962.378	17.398.292	35.360.670	5.545.330
Indtægter	-8.909.000	-4.007.066	-3.938.408	-7.945.474	-963.526
Netto	31.997.000	13.955.312	13.459.884	27.415.196	4.581.804
Kan-kørsel					
Udgifter	381.866.000	183.804.579	209.357.935	393.162.514	-11.296.514
Indtægter	0	0	0	0	0
Netto	381.866.000	183.804.579	209.357.935	393.162.514	-11.296.514
Privatbaner					
Udgifter	60.213.800	31.265.992	28.947.808	60.213.800	0
Indtægter	-15.900.000	-3.111.293	-12.988.707	-16.100.000	200.000
Drift netto	44.313.800	28.154.699	15.959.101	44.113.800	200.000
Anlæg	14.712.000	4.568.286	10.143.714	14.712.000	0
I alt netto	59.025.800	32.722.985	26.102.815	58.825.800	200.000
Trafikskelskabet					
Trafikskelskabet - netto udgifter	119.880.000	62.155.414	57.724.586	119.880.000	0
Billetkontrollen					
Kontrolafgifter	6.219.000	2.981.744	3.237.256	6.219.000	0
Letbanen					
Operatorudbud	1.500.000	0	1.500.000	1.500.000	0
Letbanesekretariatet	915.000	1.643.872	-728.872	915.000	0
Rejsekortet					
Netto	10.596.000	3.053.994	9.918.006	12.972.000	-2.376.000
Puljemidler					
Netto	0	1.384.376	-1.384.376	0	0
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)					
Netto	1.343.480.800	651.746.499	701.486.011	1.353.232.510	-9.751.710

Noter: 1) Regnskab for januar-juni 2013 er udgifter og indtægter, der er bogført pr. 30. juni 2013

Tabel 2:Midttrafik, forventet regnskab 2013

	Busdrift	Handicap kørsel	Kan-kørsel	Kan-adm	Togdrift	Billetkontrollen Kontrolafgifter	Letbane-sekretariat	I alt	Trafik-selskabet	Letbane operatør-udbud	Rejseskortet	Puljer	Samlet bestiller mellemværende
Farskov	14.871.000	742.494	576.083	142.937			37.000	16.369.514	886.000				17.255.514
Hedensted	7.666.000	965.774	122.204	26.218				8.780.196	992.000				9.772.196
Herning	29.518.000	1.375.837	0	0				30.893.837	3.404.000				34.297.837
Holstebro	25.071.000	702.292	825.664	110.448				26.709.404	2.253.000				28.962.404
Horsens	25.912.000	1.677.898	8.438.941	336.739				36.365.578	3.984.000		4.460.000		44.809.578
Ikast-Brande	15.022.000	563.204	81.109	20.765				15.687.079	967.000				16.654.079
Lemvig	7.994.000	470.308	297.541	28.149				8.789.998	763.000				9.552.998
Norddjurs	13.231.000	480.943	2.748.766	437.225			37.000	16.934.934	755.000				17.689.934
Odder	5.194.000	638.196	0	0			37.000	5.869.196	493.000				6.362.196
Randers	59.323.000	1.804.846	1.521.560	311.796			37.000	62.998.203	7.663.000				70.661.203
Ringkøbing-Skjern	20.106.000	1.056.416	603.706	105.996				21.872.118	2.052.000				23.924.118
Samsø	4.294.000	160.435	255.165	75.493				4.785.092	532.000				5.317.092
Silkeborg	30.282.000	1.525.073	2.719.522	368.069			37.000	34.931.664	4.791.000		8.512.000		48.234.664
Skanderborg	16.891.000	606.736	0	0			37.000	17.534.736	1.399.000				18.933.736
Skive	19.466.000	613.511	8.898.226	479.577				29.457.314	2.372.000				31.829.314
Struer	6.956.000	399.163	49.298	14.071				7.418.532	720.000				8.138.532
Syddjurs	15.516.000	499.728	2.177.167	302.493			37.000	18.532.388	1.319.000				19.851.388
Viborg	30.327.000	1.587.987	1.871.610	327.914				34.114.511	4.484.000				38.598.511
Aarhus	184.148.000	11.544.353	4.432.844	595.860		6.219.000	492.000	207.432.057	36.877.000	750.000			245.059.057
Regionen	200.555.000		105.035.302	4.982.355	58.825.800		164.000	369.562.458	43.174.000	750.000	0		413.486.458
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	732.343.000	27.415.196	140.654.709	8.666.105	58.825.800	6.219.000	915.000	975.038.810	119.880.000	1.500.000	12.972.000	0	1.109.390.810
Staten								0					0
Morsø			0	0				0					0
Syddjurs			188.928.684	666.000				189.594.684					189.594.684
NT			0	0				0					0
Fynbus			53.957.016	290.000				54.247.016					54.247.016
Trafikstyrelsen								0					0
I alt vedr. øvrige	0	0	242.885.700	956.000	0	0	0	243.841.700	0	0	0	0	243.841.700
Total Midttrafik	732.343.000	27.415.196	383.540.409	9.622.105	58.825.800	6.219.000	915.000	1.218.880.510	119.880.000	1.500.000	12.972.000	0	1.353.232.510

Tabel 4: Handicapkørsel, forventet regnskab 2013

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		Netto	
	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013
Favrskov	1.010.000	968.554	41.446	-228.000	-226.059	-1.941	782.000	742.494	39.506	782.000	742.494	39.506	782.000	742.494
Hedensted	1.395.000	1.222.943	172.057	-284.000	-257.169	-26.831	1.111.000	965.774	145.226	1.111.000	965.774	145.226	1.111.000	965.774
Herning	1.914.000	1.748.859	165.141	-414.000	-373.022	-40.978	1.500.000	1.375.837	124.163	1.500.000	1.375.837	124.163	1.500.000	1.375.837
Holstebro	1.037.000	977.188	59.812	-275.000	-274.896	-104	762.000	702.292	59.708	762.000	702.292	59.708	762.000	702.292
Horsens	2.353.000	2.216.479	136.521	-547.000	-538.581	-8.419	1.806.000	1.677.898	128.102	1.806.000	1.677.898	128.102	1.806.000	1.677.898
Ikast-Brande	826.000	751.870	74.130	-206.000	-188.666	-17.334	620.000	563.204	56.796	620.000	563.204	56.796	620.000	563.204
Lemvig	584.000	619.038	-35.038	-148.730	-148.730	730	436.000	470.308	-34.308	436.000	470.308	-34.308	436.000	470.308
Norddjurs	673.000	624.960	48.040	-153.000	-144.017	-8.983	520.000	480.943	39.057	520.000	480.943	39.057	520.000	480.943
Odder	688.000	815.800	-127.800	-141.000	-177.603	36.603	547.000	638.196	-91.196	547.000	638.196	-91.196	547.000	638.196
Randers	2.463.000	2.285.640	177.360	-506.000	-480.794	-25.206	1.957.000	1.804.846	152.154	1.957.000	1.804.846	152.154	1.957.000	1.804.846
Ringkøbing-Skjern	1.607.000	1.359.411	247.589	-381.000	-302.995	-78.005	1.226.000	1.056.416	169.584	1.226.000	1.056.416	169.584	1.226.000	1.056.416
Samsø	209.000	196.789	12.211	-38.000	-36.355	-1.645	171.000	160.435	10.565	171.000	160.435	10.565	171.000	160.435
Silkeborg	2.306.000	2.013.816	292.184	-538.000	-488.743	-49.257	1.768.000	1.525.073	242.927	1.768.000	1.525.073	242.927	1.768.000	1.525.073
Skanderborg	873.000	804.011	68.989	-210.000	-197.275	-12.725	663.000	606.736	56.264	663.000	606.736	56.264	663.000	606.736
Skive	883.000	808.611	74.389	-224.000	-195.099	-28.901	659.000	613.511	45.489	659.000	613.511	45.489	659.000	613.511
Struer	560.000	559.646	354	-152.000	-160.483	8.483	408.000	399.163	8.837	408.000	399.163	8.837	408.000	399.163
Syddjurs	799.000	637.428	161.572	-187.000	-137.700	-49.300	612.000	499.728	112.272	612.000	499.728	112.272	612.000	499.728
Viborg	2.124.000	2.084.194	39.806	-480.000	-496.207	16.207	1.644.000	1.587.987	56.013	1.644.000	1.587.987	56.013	1.644.000	1.587.987
Aarhus	18.602.000	14.665.435	3.936.565	-3.797.000	-3.121.082	-675.918	14.805.000	11.544.353	3.260.647	14.805.000	11.544.353	3.260.647	14.805.000	11.544.353
Regionen	0		0											
I alt	40.906.000	35.360.670	5.545.330	-8.909.000	-7.945.474	-963.526	31.997.000	27.415.196	4.581.804	31.997.000	27.415.196	4.581.804	31.997.000	27.415.196

Tabel 5: Kan-kørsel, forventet regnskab 2013

	Budget 2013 Kan-kørsel	Budget 2013 Kan-adm	Budget 2013 Samlet	Forventet regnskab 2013 Kan-kørsel	Forventet regnskab 2013 Kan-adm	Forventet regnskab 2013 Samlet	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	605.000	194.000	799.000	576.083	142.937	719.020	79.980
Hedensted	61.000	21.000	82.000	122.204	26.218	148.422	-66.422
Heming	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	900.000	132.000	1.032.000	825.664	110.448	936.112	95.888
Horsens	10.119.000	402.000	10.521.000	8.438.941	336.739	8.775.680	1.745.320
Ikast-Brande	33.000	17.000	50.000	81.109	20.765	101.874	-51.874
Lemvig	282.000	24.000	306.000	297.541	28.149	325.690	-19.690
Norddjurs	3.069.000	658.000	3.727.000	2.748.766	437.225	3.185.991	541.009
Odder	0	0	0	0	0	0	0
Randers	1.270.000	345.000	1.615.000	1.521.560	311.796	1.833.356	-218.356
Ringkøbing-Skjern	529.000	124.000	653.000	603.706	105.996	709.702	-56.702
Samsø	242.000	66.000	308.000	255.165	75.493	330.658	-22.658
Silkeborg	2.645.000	383.000	3.028.000	2.719.522	368.069	3.087.591	-59.591
Skanderborg	0	0	0	0	0	0	0
Skive	9.996.000	569.000	10.565.000	8.898.226	479.577	9.377.803	1.187.197
Struer	18.000	9.000	27.000	49.298	14.071	63.369	-36.369
Syddjurs	2.971.000	503.000	3.474.000	2.177.167	302.493	2.479.660	994.340
Viborg	1.632.000	371.000	2.003.000	1.871.610	327.914	2.199.523	-196.523
Aarhus	4.998.000	764.000	5.762.000	4.432.844	595.860	5.028.704	733.296
Regionen	100.004.000	4.982.000	104.986.000	105.035.302	4.982.355	110.017.658	-5.031.658
I alt vedr. bestillere	139.374.000	9.564.000	148.938.000	140.654.709	8.666.105	149.320.814	-382.814
Morsø	0		0				0
Syddtrafik	179.849.000	1.319.000	181.168.000	188.928.684	666.000	189.594.684	-8.426.684
NT	0		0				0
Fynbus	51.760.000	-	51.760.000	53.957.016	290.000	54.247.016	-2.487.016
I alt vedr. øvrige	223.492.000	2.147.000	232.928.000	242.885.700	956.000	243.841.700	-10.913.700
I alt	365.413.000	10.052.000	381.866.000	383.540.409	9.622.105	393.162.514	-11.296.514

Note: "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 patienttransport, specialeskoletransport og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

Tabel 6: Togdrift, forventet regnskab 2013

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto		Netto	
	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)
Regionen																		
Driftstilskud	60.213.800	60.213.800	0	-15.900.000	-16.100.000	200.000	44.313.800	44.113.800	200.000	44.313.800	44.113.800	200.000	44.313.800	44.113.800	200.000	44.313.800	44.113.800	200.000
Anlægstilskud	14.712.000	14.712.000	0				14.712.000	14.712.000		14.712.000	14.712.000		14.712.000	14.712.000		14.712.000	14.712.000	
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.558.000	4.558.000	0															
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.154.000	10.154.000	0															
I alt	74.925.800	74.925.800	0	-15.900.000	-16.100.000	200.000	59.025.800	58.825.800	200.000	59.025.800	58.825.800	200.000	59.025.800	58.825.800	200.000	59.025.800	58.825.800	200.000

Tabel 7: Trafikskelskabet, forventet regnskab 2013

	Budget 2013			Forventet regnskab 2013			Difference (budget minus forventet regnskab)		
	Bus-adm.	Handicap- adm	I alt	Bus-adm.	Handicap- adm	I alt	Bus-adm.	Handicap- adm	I alt
Fawskov	600.000	286.000	886.000	600.000	286.000	886.000	0	0	0
Hedensted	602.000	390.000	992.000	602.000	390.000	992.000	0	0	0
Herring	2.889.000	515.000	3.404.000	2.889.000	515.000	3.404.000	0	0	0
Holstebro	1.910.000	343.000	2.253.000	1.910.000	343.000	2.253.000	0	0	0
Horsens	3.126.000	858.000	3.984.000	3.126.000	858.000	3.984.000	0	0	0
Ikast-Brande	716.000	251.000	967.000	716.000	251.000	967.000	0	0	0
Lemvig	605.000	158.000	763.000	605.000	158.000	763.000	0	0	0
Norddjurs	593.000	162.000	755.000	593.000	162.000	755.000	0	0	0
Odder	295.000	198.000	493.000	295.000	198.000	493.000	0	0	0
Randers	6.845.000	818.000	7.663.000	6.845.000	818.000	7.663.000	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	1.602.000	450.000	2.052.000	1.602.000	450.000	2.052.000	0	0	0
Samsø	452.000	80.000	532.000	452.000	80.000	532.000	0	0	0
Silkeborg	3.990.000	801.000	4.791.000	3.990.000	801.000	4.791.000	0	0	0
Skanderborg	1.083.000	316.000	1.399.000	1.083.000	316.000	1.399.000	0	0	0
Skive	2.084.000	288.000	2.372.000	2.084.000	288.000	2.372.000	0	0	0
Struer	552.000	168.000	720.000	552.000	168.000	720.000	0	0	0
Syddjurs	1.091.000	228.000	1.319.000	1.091.000	228.000	1.319.000	0	0	0
Viborg	3.862.000	622.000	4.484.000	3.862.000	622.000	4.484.000	0	0	0
Aarhus	30.167.000	6.710.000	36.877.000	30.167.000	6.710.000	36.877.000	0	0	0
Regionen	43.174.000		43.174.000	43.174.000		43.174.000	0	0	0
I alt	106.238.000	13.642.000	119.880.000	106.238.000	13.642.000	119.880.000	0	0	0

Tabel 8: Kontrolafgifter, forventet regnskab 2013

	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)
Aarhus			
Kontrolafgifter - egen billetkontrol	-12.541.000	-12.541.000	-
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	7.261.000	7.261.000	-
Billetkontroladministration	11.499.000	11.499.000	-
I alt	6.219.000	6.219.000	0

Tabel 9: Letbane, forventet regnskab 2013

Tabel 9a: Letbanesekretariat

	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	37.000	37.000	0
Hedensted			
Herning			
Holstebro			
Horsens			
Ikast-Brande			
Lemvig			
Norddjurs	37.000	37.000	0
Odder	37.000	37.000	0
Randers	37.000	37.000	0
Ringkøbing-Skjern			
Samsø			
Silkeborg	37.000	37.000	0
Skanderborg	37.000	37.000	0
Skive			
Struer			
Syddjurs	37.000	37.000	0
Viborg			
Aarhus	492.000	492.000	0
Regionen	164.000	164.000	0
I alt	915.000	915.000	0

Tabel 9b: Operatørudbudet

	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)
Aarhus	750.000	750.000	0
Regionen	750.000	750.000	0
I alt*	1.500.000	1.500.000	0

Tabel 10: Rejsekort, forventet regnskab 2013

	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov			
Hedensted			
Herrning			
Holstebro			
Horsens	4.460.000	4.460.000	0
Ikast-Brande			
Lemvig			
Norddjurs			
Odder			
Randers			
Ringkøbing-Skjern			
Samsø			
Silkeborg	6.136.000	8.542.000	-2.406.000
Skanderborg			
Skive			
Struer			
Syddjurs			
Viborg			
Aarhus			
Regionen			0
I alt	10.596.000	13.002.000	-2.406.000

Horsens og Silkeborg kommune har valgt at kontantfinansiere investeringsudgifterne på rejsekortet og skal dermed betale allerede fra 2013. De andre kommuner samt regionen er lånefinansieret og derfor udskydes udgifterne i 2013 til 2014. Silkeborg kommune ønsker at betale en investeringssum på 8.542 mio. kr. i 2013 svarende til budgetposterne i 2013-2015. Dermed øges forventet regnskab tilsvarende.

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Midttrafiks bestyrelse
E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

CC: Tine Jørgensen
E-mail: tij@midttrafik.dk

30. august 2013

Sagsnr. 741-2012-5709
Dok.nr. 741-2013-17526
Journalnr. 13.05.22G01

Anmodning om dispensation fra Rejsekortet

Kommunalbestyrelsen på Samsø har på kommunalbestyrelsesmødet den 27-8-2013 besluttet, at anmode Midttrafiks bestyrelse om dispensation for implementeringen af Rejsekortet.

SAMSØ KOMMUNE

Søtofte 10
8305 Samsø

Telefon +45 8792 2200
E-mail kommune@samsøe.dk

CVR/SE-nr. 23795515

Rejsekortet på en ø

For at komme til og fra Samsø er det som bekendt nødvendigt at tage en færge. Færgerne er ikke omfattet af Rejsekortet. Dermed bliver det ikke muligt for passagerer, at anvende rejsekortet til en rejse på tværs af kommunegrænsen. Fordelene med et fælles regionalt og nationalt system til rejsehjemmel til kollektiv trafik bliver i praksis sat ud af kraft på en rejse til og fra øen.

Lov om trafikselskaber er pt. under revision. Transportministeriet har i evalueringsmaterialet et forslag der muliggør øer uden brofaste forbindelser, at udtræde af de regionale trafikselskaber. Samsø kommune agter, så snart det er muligt, at søge Transportministeren om, at udtræde af det regionale trafikselskab. Samsø Kommune ønsker i den sammenhæng, at etablere egentlig ø-drift for den kollektive trafik.

Efter henvendelse til Transportministeriet antager Samsø Kommune, at det bliver muligt allerede næste år, at udtræde af de regionale trafikselskaber for ikke brofaste øer.

Dermed vil Rejsekortet i praksis ikke finde anvendelse på Samsø. Hvis Samsøs ønske om, at udtræde af Rejsekortet ikke imødekommes, agter Samsø Kommune, at anmode om tilbagebetaling af evt. udgifter til Rejsekortet når Samsø Kommune udtræder af det regionale trafikselskab.

Økonomien i Implementeringen af Rejsekortet

I det udmeldte budget for 2014 udgør implementeringen af Rejsekortet 6,5% af kommunens samlede budget til kollektiv trafik på øen.

Økonomien ved implementeringen står, efter Samsø Kommunes vurdering, ikke mål med de meget sparsomme fordele passagerene vil kunne opnå ved rejser til og fra øen.

Samlet set betyder det, at Samsø Kommune ikke ønsker at deltage i Rejsekort samarbejdet.

Med venlig hilsen


Jørn C. Nissen
Borgmester


Anders J. Jørgensen
Kommunaldirektør

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

13 Drøftelse af beslutning i Lyngby-Taarbæk Kommunes økonomiudvalg vedr. rejsekortet

Indstilling:

Administrationen indstiller

- At sagen drøftes

Beslutning:

Sagen drøftet.

Eventuelt initiativ fra Movia afventer en konkret henvendelse fra Lyngby-Taarbæk Kommune.

Sagsfremstilling:

Lyngby-Taarbæk Kommune har bedt Movia udarbejde et katalog over tiltag, der enten vil kunne reducere tilskudsbehovet eller anskueliggøre muligheder for omprioriteringer inden for busdriften i kommunen. Movia har den 10. januar 2012 fremsendt det ønskede muligheds-katalog. Kataloget blev behandlet i kommunens økonomiudvalg den 21. februar. Af protokollen fra mødet fremgår følgende:

"Teknik- og miljøudvalgets indstilling godkendt med 7 stemmer, idet kataloget suppleres med, at LTK ikke deltager i rejsekortet".

Den sidste del af beslutningen om, at LTK ikke deltager i rejsekortet rejser det principielle spørgsmål, om det er en beslutning, kommunen lovligtog gyldigt kan træffe. Det er administrationens umiddelbare vurdering, at det ikke er tilfældet. Følgende lægges til grund herfor:

1. Af Lov om trafikselskaber fremgår, at kommunerne deltager i trafikselskaberne:

§ 1. Hvert regionsråd etablerer et eller flere trafikselskaber, jf. dog stk. 2. Hver kommune deltager i ét trafikselskab. Et trafikselskab kan omfatte kommuner i to regioner, hvis regionerne grænser op til hinanden. Trafikselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

2. Rejsekortprojektet var besluttet før Movias etablering, og jf. lovgivningen om kommunalreformen overtog trafikselskaberne de opgaver inden for kollektiv trafik, som indtil da varetoges af kommuner, amterne og HUR. Hovedstadens Udviklingsråd besluttede i 2003 at være medstifter af Rejsekort A/S og besluttede derefter i 2005 at godkende leveringskontrakten mellem Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortet. Samme beslutning traf Storstrøms Trafikselskab og Vestsjællands Trafikselskab.

Til forskel fra de trafikselskaber, der ikke har tilsluttet sig rejsekortet endnu, var Movia altså født med rejsekortet.

3. Midttrafik og Fynbus er p.t. i overvejelser, om de skal tilmelde sig rejsekortet. Det må anses for naturligt, at trafikselskaberne gennemfører høring af kommunerne forud for beslutning, men det er i alle trafikselskaber henlagt til bestyrelsens kompetence at træffe beslutning om takster og billetteringssystemer, jf. standardvedtægtens udtrykkelige bestemmelse herom (ufravigelig bestemmelse):

§ 21. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:
3. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift

Standardvedtægtens bestemmelse er en følge af § 5 i Lov om trafikselskaber, som fastlægger trafikselskabets opgaver, herunder "fastsættelse af takster og billetteringssystemer".

4. Kommunernes kompetence rækker til at beslutte hvilken trafik, der skal udføres i kommunen. Det sker gennem trafikbestillingen. Kompetencen rækker ikke til at træffe egne beslutninger om trafikselskabets fælles systemer til varetagelse af trafikopgaven.

5. I forbindelse med beslutning om byrdefordelingen vedrørende tilbagebetaling af de lån, som Movia optager til rejsekortformålet, vedtog bestyrelsen en fordelingsnøgle, som krævede ændring af Movias vedtægt. Vedtægtsændringer godkendes af repræsentantskabet, de to regionsråd og Indenrigsministeriet samt Transportministeriet. Repræsentantskabet godkendte vedtægtsændringen den 20. oktober 2009, og dermed også den tilbagebetalingsbyrde, der tilfalder kommunerne.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommunes beslutning skal forstås således, at kommunen ikke vil

afholde den i Movias vedtægt forudsatte andel af udgiften til rejsekortets finansiering og drift, vil et naturligt skridt være at anmode Statsforvaltningen om at vurdere kommunens beslutning.

Økonomi:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på hjemmesiden.

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
5. september 2013	1-70-1-2-13	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	87 40 82 55

Etablering af drifts- og infrastrukturselskab for letbanen

Baggrund

I henhold til lov om Aarhus Letbane skal Aarhus Letbane I/S (anlægsselskabet), når letbanen er bygget, overdrage anlægget til et drifts- og infrastrukturselskab, herefter kaldet Aarhus Letbane Drift I/S, som Aarhus Kommune og Region Midtjylland skal etablere, og som efterfølgende skal have ansvaret for drift af letbanen. Midttrafik kan ifølge loven varetage opgaver vedrørende letbanedriften.

Transportministeren har opfordret til, at Aarhus Letbane Drift I/S etableres inden udgangen af august 2013, idet forhandlinger med byderne på transportpakken indledes i september 2013.

Der er nedsat en styregruppe med overordnede embedsmænd fra Aarhus Kommune, Region Midtjylland og med deltagelse af Midttrafik til at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for etablering af Aarhus Letbane Drift I/S.

Regionsrådet i Region Midtjylland og Aarhus Kommunes byråd har tiltrådt grundlaget for etablering af Aarhus Letbane Drift I/S. Selskabet skal stå for drift af letbanen, når denne er færdiganlagt.

Det foreslås at etablere en lille organisation, der har kontrakt med Midtjyske Jernbaner om at varetage infrastrukturforvaltning og -vedligeholdelse samt herudover at lade Midttrafik varetage opgaver i tilknytning til letbanedriften. Selve togdriften udliciteres til en operatør gennem udbud.

Letbanedriften forventes at kunne finansieres af parternes nuværende tilskud til bus- og togtrafik i området, og der lægges op til at indskyde nettotilskuddet fra nuværende bus- og togdrift. Der lægges op til at eventuelle afvigelser deles mellem parterne i forholdet 50/50.

Organisering

Loven forudsætter, at Aarhus Letbane Drift I/S etableres som et interessentselskab mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Der foreslås en lille bestyrelse med tre medlemmer, heraf en udpeget af Aarhus Kommune, en udpeget af Region Midtjylland og en udpeget af parterne i fællesskab. Det er muligt at udpege suppleanter til bestyrelsen. Bestyrelsesmedlemmer vælges for en fire-årig periode, og formandsposten varetages på skift for en to-årig periode af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Af praktiske og tidsmæssige årsager foreslår styregruppen, at medlemmer af styregruppen fungerer som midlertidig bestyrelse indtil 31. december 2013, således at udpegning af medlemmer til bestyrelsen kan ske i forbindelse med konstitueringen efter kommunal- og regionsrådsvalget i november 2013. Der er udarbejdet udkast til interessentskabskontrakt, der har været forelagt regions- og byråd.

I udkastet til Interessentskabskontrakten beskrives det helt overordnede forhold til Midttrafik således, at kommunen og regionen (som bestillere af kollektiv trafik) vil anmode Midttrafik om at udarbejde et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan for Aarhusområdet. Med afsæt i den endelige kollektive trafikplan indgår Midttrafik herefter en kontrakt med Aarhus Letbane Drift I/S om levering af den heri indeholdte letbanekørsel. Tilsvarende forventes det, at Aarhus Letbane Drift I/S vil skulle indgå kontrakt med Midttrafik og Midtjyske Jernbaner A/S om, at disse varetager en række opgaver omkring interessentskabets administration samt drift og vedligeholdelse af Letbanen.

Hovedopgaver til forberedelse af letbanedriften

Styregruppen har arbejdet ud fra et kommissorium, hvori der er listet en række opgaver, som skal varetages af Aarhus Kommune og Region Midtjylland og med inddragelse af Midttrafik som forberedelse af letbanedriften. Det drejer sig om:

- Etablering af Aarhus Letbane Drift I/S herunder organisering og interessentskabsaftale.
- Model for finansiering af drift.
- Finansiering udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot.
- Finansiering af yderligere elektrificering.
- Dialog med Aarhus Letbane I/S (anlægsselskabet) vedrørende indkøb af transportsystemet.
- Gennemførelse af operatørudbud.
- Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane.
- Overførelse af Odderbanens Infrastruktur til Aarhus Letbane Drift I/S.
- Aftale med Banedanmark om infrastrukturforvaltning og vedligehold af Grenaabanen.
- Aftaler vedrørende perronudstyr m.v. på letbanen.
- Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen.
- Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen.

De enkelte opgaver og status for fremdriften er nærmere beskrevet i et særskilt bilag om overordnet organisering af driften af Aarhus Letbane og status for forberedelse af drift af Letbanen.

En række af disse opgaver har særlig betydning for Midttrafik.

Byrde- og finansieringsmodel for driften af letbanen

Det er en grundlæggende forventning, at driften af letbanen vil kunne varetages for det nettotilskud, som parterne, Region Midtjylland og Aarhus Kommune, anvender til kollektiv trafikdrift i de områder, letbanen betjener, herunder i kommende byudviklingsområder.

Herudover er det forventningen, at letbanen vil bidrage til en samlet stigning af benyttelsen af den kollektive bus- og togtrafik i Østjylland.

Med udgangspunkt i foreløbige beregninger lægger styregruppen op til en fælles finansieringsmodel, hvor parterne indskyder nettotilskuddet fra nuværende bus- og togdrift. Hertil kommer passagerindtægterne.

Styregruppen lægger derfor op til en aftale om byrdefordeling, hvor eventuelle afvigelser deles i forholdet 50/50 mellem parterne. Der tages udgangspunkt i en samlet trafikplan for letbane- og busdriften, som Midttrafik udarbejder med inddragelse af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Herudover indgår en hensigtserklæring – en musketæraftale - om, at aftalen revideres, når letbanen har været i drift i et par år, når der er robust datagrundlag for indtægter mv.

Modellen for byrdefordeling er nærmere beskrevet i særskilt bilag med principper for etablering af Drifts- og Infrastrukturselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane.

Gennemførelse af operatørudbud

Midttrafik har i 2012 efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland påbegyndt forberedelsen af operatørudbuddet, og det er aftalt, at Midttrafik forestår udbuddet af operatørkontrakten for Aarhus Letbane Drift I/S. Midttrafik har sammensat et team af kompetente og erfarne udbudsfolk til forestå udbuddet og opbygge operatørkontrakten. Der er aftalt en ramme for gennemførelse af operatørudbuddet på 4 mio. kr. som betales af Aarhus Kommune og Region Midtjylland særskilt til Midttrafik.

For at sikre, at en operatør kan overtage driften af Aarhus Letbane i 2. halvdel af 2016, skal prækvalifikation af bydere på driften påbegyndes ved årsskiftet 2013/14.

Der er taget udgangspunkt i, at driften udbydes i et forhandlet udbud og som en bruttokontrakt med incitament svarende til udbuddene i bustrafikken.

Der er udarbejdet tidsplan for operatørudbuddet, herunder foreløbige overvejelser vedr. en indfasningsplan for letbanetrafikken.

I samarbejde med Aarhus Letbane I/S er der gennemført en granskning af udbudsdokumenterne med henblik på at sikre overensstemmelse mellem udbuddet af togvedligehold og den efterfølgende operatørkontrakt, således at snitfladerne mellem togvedligeholder og operatør er blevet fastlagt.

Midttrafik har indhentet erfaringer fra det regionale trafikselskab Skyss i Bergen, som forestod udbuddet af letbanetrafikken og nu administrerer operatørkontrakten. Driften og kontraktforholdene for Bybanen i Bergen er de samme som foreslås for Aarhus Letbane, bortset fra at trafikselskabet Skyss er kontraktholder på operatørkontrakten.

Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane

I forbindelse med idriftsættelsen skal der ske en overdragelse af Odderbanens infrastruktur fra Midtjyske Jernbaner til Aarhus Letbane Drift I/S. Midtjyske Jernbaner skal herefter opretholde togdriften på Lemvigbanen samt infrastrukturforvaltning og – vedligeholdelse på Lemvigbanen.

En af opgaverne for Aarhus Letbane Drift I/S er at etablere infrastrukturforvaltning og -vedligehold for Aarhus Letbane. Med hensyn til Grenaabanen fremgår det af loven med bemærkninger, at Aarhus Letbane (driftsselskabet) skal varetage infrastrukturforvaltningen, mens Staten, som ejer, fortsat skal stå for vedligeholdelse og reinvesteringer.

Region Midtjylland, Aarhus Kommune og Midttrafik er enige om, at der ikke bør oprettes to parallelle organisationer til infrastrukturforvaltning og -vedligehold på henholdsvis Aarhus Letbane og Lemvigbanen.

Styregruppen foreslår en model, hvor Aarhus Letbane Drift I/S bliver et ejerselskab, der har kontrakt med Midtjyske Jernbaner om varetagelse af infrastrukturforvaltning og -vedligeholdelse af letbanen og med en operatør om varetagelse af trafikdriften. Herudover er det planen i videst muligt omfang at lade Midttrafik varetage opgaver i tilknytning til letbanedriften, således at Aarhus Letbane Drift I/S ikke behøver at opbygge en stor administration.

Transportministeriet har på forespørgsel svaret, at det er ministeriets vurdering, at modellen er i overensstemmelse med Lov om Aarhus Letbane. Modellen rummer flere fordele, bl.a. vil Aarhus Letbane Drift I/S kunne drage nytte af eksisterende kompetencer i Midtjyske Jernbaner, samt af at der ikke skal opbygges en ny drifts- og sikkerhedsorganisation frem til driftsstart, som herefter skal være funktionsdygtig fra første dag. Desuden vil forberedelse af overdragelse af Odderbanen til Aarhus Letbane Drift I/S kunne påbegyndes umiddelbart.

Det er styregruppens vurdering, at modellen vil betyde organisatoriske ændringer i Midtjyske Jernbaner, bl.a. vil hovedaktiviteterne fremadrettet skulle foregå i Aarhusområdet, og derfor vil det være mest hensigtsmæssigt, at Midtjyske Jernbaners hovedafdeling og infrastrukturforvaltningsorganisation får base i Aarhusområdet. Til varetagelse af driften på Lemvigbanen foreslår styregruppen, at der oprettes en driftsafdeling i Lemvig. Desuden vil Midtjyske Jernbaner skulle oprettes med nye kompetencer, bl.a. vedrørende elektrificering.

Det er Midttrafik, der som ejer beslutter, hvilke ændringer der skal ske i Midtjyske Jernbaner.

Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen

Målet er, at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhus-området bestående af letbanen, regionale busser, bybusser og flextrafik, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

På den baggrund anmodes Midttrafik om at udarbejde et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan for Aarhus-området, herunder en beregning af passagergrundlaget og de økonomiske konsekvenser, inkl. vurdering af indfasningens betydning og set i forhold til parternes afsatte midler til kollektiv trafik i Aarhus-området. Parterne er enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik og at ændringer/justeringer af buslinjer - uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede trafik i Aarhusområdet. Den driftsplan for letbanen, der er indarbejdet i udbudsmaterialet, indgår som en forudsætning for Midttrafiks forslag.

Parterne er i forlængelse heraf enige om, at den løbende køreplanlægning for letbanen skal ske i Midttrafik og skal ske i tæt sammenhæng med køreplanlægning for den samlede kollektive bustrafik. Midttrafik anmodes om at tilsikre dette. Der forudsættes et tæt samarbejde omkring køreplanlægningen for de aarhusianske bybusser. Det skal herunder overvejes om opgaven fra og med 2015 med fordel kan overføres til Midttrafik. Aarhus Kommune afklarer dette.

Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen

Aarhus Letbane I/S er ansvarlig for kommunikation over for borgerne i forbindelse med spørgsmål der vedrører anlæg af letbanen.

Midttrafik er i samarbejde med Driftsselskabet og selskabets leverandører ansvarlig for kommunikation af trafikinformation og markedsføring overfor borgere og passagerer i forbindelse med driften af letbanen. Midttrafik er også ansvarlig for kommunikationen i forbindelse med omlægningen af bustrafikken herunder eventuelle høringer forud for gennemførelse af omlægningerne.

Erfaringer fra udenlandske projekter viser, at det er vigtigt at forberede andre trafikanter, såvel gående som cyklister og bilister på det nye trafikelement. Ansvar for denne opgave skal placeres.

I perioden op til idriftsættelsen er der behov for kommunikation og markedsføring af det nye trafiktilbud som en helhed overfor borgerne. Der er m.a.o. behov for en kommunikation, som både omfatter anlægget, togene og den fremtidige drift af letbane og busser.

Der er derfor behov for at fastlægge en samlet kommunikationsstrategi og for at få præciseret snitflader og ansvarsfordeling mellem Aarhus Letbane I/S, Driftsselskabet og Midttrafik.

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 2**

INTERESSENTSKABSKONTRAKT

MELLEM Aarhus Kommune
 CVR-nr.: 55 13 30 18
 Rådhuspladsen 2
 8000 Aarhus C
 (i det efterfølgende kaldet "Kommunen")

OG Region Midtjylland
 CVR.nr.: 29 19 09 25
 Skottenborg 26
 8800 Viborg
 (i det efterfølgende kaldet "Regionen")

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er tilsammen kaldet "Interessenterne" og hver for sig en "Interessent".

Med hjemmel i lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane er der dags dato mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland indgået følgende interessentskabskontrakt (herefter "Kontrakt").

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	NAVN	4
2.	BAGGRUND OG FORMÅL	4
3.	HJEMSTED	5
4.	EJERFORHOLD OG HÆFTELSE	6
5.	INTERESSENTSKABETS KAPITALFORHOLD OG FINANSIERING.....	6
5.1	Indskud.....	6
5.2	Reinvesteringer	7
5.3	Andre kapitalbehov.....	7
5.4	Kapitalkonto m.v.....	8
6.	FORRETNINGSSTRATEGI.....	9
6.1	Tilkøbsmuligheder	9
7.	FORDELING AF OVERSKUD OG EVENTUELT TAB	10
8.	OVERORDNEDE PRINCIPPER FOR UDØVELSEN AF EJERSKAB	10
8.1	Generelt	10
8.2	Interessentskabsmøder	10
8.2.1	Generelt	10
8.2.2	Beslutninger.....	10
8.2.3	Deltagere	12
8.2.4	Afholdelse af Interessentskabsmøder.....	13
8.2.4.1	Tid og sted	13
8.2.4.2	Indkaldelse.....	13
8.2.4.3	Dagsorden.....	13
8.2.4.4	Elektronisk Interessentskabsmøde	14
8.2.4.5	Protokol	15
8.3	Bestyrelsen	15
8.3.1	Sammensætning	15
8.3.2	Valg og udpegning af medlemmer	15
8.3.3	Formandskabet	16
8.3.4	Vederlag	16
8.3.5	Andre hverv	16
8.3.6	Opgaver	16
8.3.6.1	Forretningsorden	18

8.3.7 Bestyrelsesmøder og beslutninger	18
8.3.7.1 Bestyrelsesmøder generelt	18
8.3.7.2 Deltagere	19
8.3.8 Beslutningsdygtighed	19
8.3.9 Fuldmagt	19
8.3.10 Revisionsprotokol	19
8.3.11 Referat	19
8.3.12 Skriftlig og elektronisk behandling af møder	20
8.3.13 Beslutninger i bestyrelsen	20
8.4 Udvikling i anlægsudgifter	21
8.5 Budget, økonomisk stilling og afvikling af gæld	21
9. INFORMATION AF INTERESSEENTERNE	22
9.1 Bestyrelsens information af Interessenterne	22
9.2 Bestyrelsesmedlemmernes information af Interessenterne	23
10. DIREKTØR	24
10.1 Generelt	24
10.2 Opgaver	24
12. TEGNINGSFORHOLD	24
13. INHABILITET	24
14. TAVSHEDSPLIGT	25
15. OFFENTLIGHED OM INTERESSENTSKABETS FORHOLD	25
16. ÅRSRAPPORT	25
17. REVISION	26
18. OPHØR	26
19. OVERGANG AF ANDELE OG OPTAGELSE AF NYE INTERESSEENTER	26
20. OPSIGELSE	26
21. OPGØRELSE AF ANDELE VED UDTRÆDEN	26
22. TVISTER	27
23. ÆNDRINGER I KONTRAKTEN	27
24. GENFORHANDLING	27
25. BILAG OG AFTALEGRUNDLAG	28
26. UNDERSKRIFT	28

1. NAVN

Interessentskabets navn er Aarhus Letbane Drift I/S (herefter "Interessentskabet" eller Aarhus Letbane Drift I/S).

2. BAGGRUND OG FORMÅL

Interessentskabets formål er at stå for drift og vedligeholdelse af Aarhus Letbane (herefter "Letbanen"), samt anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med letbaneaktiviteterne. Dog ikke vedligehold af den del af Letbanen, der er identisk med Grenaabanen.

Efter anlæg af Letbanen bestemmer lov om Aarhus Letbane, at Aarhus Letbane I/S (herefter "Anlægsselskabet") opløses uden likvidation og Letbanen overdrages til Aarhus Letbane Drift I/S. Herudover bestemmer loven, at Transportministeriet kan indgå aftaler med Regionen og Midttrafik I/S om Odderbanens overgang til Aarhus Letbane Drift I/S. Ved opløsningen af Anlægsselskabet overtager Aarhus Letbane Drift I/S samtlige aktiver og passiver, samt indtræder i samtlige rettigheder og pligter i Anlægsselskabet.

På administrativt niveau har Interessenterne forud for denne Kontrakt indgået en principaftale om etablering af Aarhus Letbane Drift I/S og idriftsættelse af Letbanen af 8. august 2013 (herefter "Principaftalen" – vedlagt som bilag 1). Principaftalen har dannet grundlag for nærværende Kontrakt.

Som et bærende element i Principaftalen er Interessenterne enige om, at Letbanen skal drives inden for den økonomiske ramme, som Interessenterne havde afsat til kollektiv trafik i Budget 2011 – med tillæg af et driftsbidrag fra Staten direkte eller indirekte via Regionen til Aarhus Letbane Drift I/S for overtagelsen af trafikdriften på Grenaabanen. Dette bærende element er også gældende i denne Kontrakt.

Interessenterne er endvidere enige om, at målet er at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhus-området bestående af Letbanen, regionale busser og bybusser, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Som beskrevet i Principaftalen vil Kommunen og Regionen (som bestillere af kollektiv trafik) anmode Midttrafik I/S om at udarbejde et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan for Aarhus-området. Med afsæt i den endelige kollektive trafikplan indgår Midttrafik I/S herefter en kontrakt med Aarhus Letbane Drift I/S om levering af den heri indeholdte letbanekørsel. Tilsvarende forventes det, at Aarhus Letbane Drift I/S vil skulle indgå kontrakt med Midttrafik I/S og Midtjyske Jernbaner A/S om, at disse varetager en række opgaver omkring Interessentskabets administration samt drift og vedligeholdelse af Letbanen.

Interessenterne er i den forbindelse enige om, at udførelsen af opgaverne omkring driften og vedligeholdelsen af Letbanen skal løses med hjemmel i lov om Aarhus letbane eller anden særlov, samt at opgaverne skal løses hvor det samlet set vurderes mest hensigtsmæssigt.

Anlægsselskabet har ud over anlægget af Letbanen iværksat udbud af letbanetog og vedligeholdelsen heraf. Interessenterne har endvidere - forud for etableringen af Aarhus Letbane Drift I/S - anmodet Midttrafik I/S om at gennemføre operatørudbuddet for Letbanen. Ifølge tidsplanen forventes driften af Letbanen iværksat ultimo 2016.

Aarhus Letbane Drift I/S skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

3. HJEMSTED

Interessentskabets hjemsted er Aarhus Kommune.

4. EJERFORHOLD OG HÆFTELSE

Interessentskabet ejes af Kommunen med 50 % og Regionen med 50 %.

Som det fremgår af Principaftalen er Interessenterne enige om, at ejerandelene (herefter "Ejerandelen") ved enighed mellem Interessenterne kan ændres på baggrund af en fremtidig fastlæggelse af afgrænsningen af henholdsvis regional og lokal letbanekørsel. En sådan afgrænsning søges aftalt mellem Interessenterne før idriftsættelse af Letbanen.

Interessenterne er endvidere enige om, at indtægtsfordelingen knyttet til Letbanen - og eventuelle afledte konsekvenser for Ejerandelen - revideres når et tilstrækkeligt robust datagrundlag er til stede herfor. Dette forventes at være tilfældet senest i 2020.

Interessenterne hæfter udadtil personligt, direkte og solidarisk over for tredjemand for de forpligtelser, der påhviler Interessentskabet.

I det indbyrdes forhold hæfter Interessenterne i forhold til Ejerandelen for de forpligtelser, som en af Interessenterne i kraft af den solidariske hæftelse udadtil måtte have indfriet.

Interessentskabets aktiver skal ikke kunne gøres til genstand for kreditorforfølgning for Interessenternes personlige og Interessentskabet uvedkommende gæld.

5. INTERESSENTSKABETS KAPITALFORHOLD OG FINANSIERING

5.1 Indskud

Interessenterne indskyder ikke kapital i Interessentskabet ved stiftelsen.

Interessenterne indskyder ikke aktiver i Interessentskabet ved stiftelsen, men snarest muligt og forventeligt i 2016. Aktiverne vil bestå af de aktiver som Interessentskabet overtager fra Anlægs-

selskabet. Ved tidspunktet for indskuddet værdiansættes aktiverne til den regnskabsmæssige værdi som opgjort på overtagelsestidspunktet. Værdien af de aktiver, som en Interessent har indskudt, posteres på Interessentens kapitalkonto. Aktiverne fra Anlægsselskabet indgår herunder i det forhold som Interessenterne har finansieret disse – svarende til ejerandelene i Anlægsselskabet.

Det forudsættes som udgangspunkt, at fastsættelse af aktivernes værdi på kapitalkontoen ikke i sig selv kan forårsage yderligere indskud fra Interessenterne, ligesom det heller ikke kan påvirke størrelsen af Kommunens og Regionens nettobestillerbidrag.

Interessentskabet indgår kontrakt med Midttrafik I/S om betaling for den bestilte letbanekørsel. Via denne betaling samt optagelse af lån, finansierer Interessentskabet alle udgifter til etablering af selskabet, køb af materiel, etablering af depot/værksted, operatørudgifter mv. Et eventuelt driftsmæssigt underskud i Interessentskabet forudsættes finansieret via regulering af betalingerne indeholdt i kontrakten med Midttrafik I/S.

5.2 Reinvesteringer

Interessenterne forpligter sig til i samme forhold som forholdet mellem Ejerandelene at betale for reinvesteringer i tog og baneinfrastruktur, i takt med at behovet opstår, og i den udstrækning dette ikke kan finansieres af Interessentskabet selv.

Direktøren skal tidligst muligt – og senest 4 år før, der skal foretages en større reinvestering i tog og baneinfrastruktur, forelægge Interessenterne et budget for de forventede udgifter til reinvesteringerne.

5.3 Andre kapitalbehov

Interessenterne anerkender, at der som følge af uforudsete forhold kan blive behov for et eventuelt kontant indskud og/eller optagelse af yderligere lån i Interessentskabet end oprindeligt forudsat.

Såfremt Interessenterne i enighed foreslår et kontant indskud, vil dette skulle ske i samme forhold som forholdet mellem Ejerandelen. Dog således, at eventuelle afvigelser fra den oprindeligt forudsatte fordeling af Interessentskabets finansiering udlignes inden fordeling efter Ejerandele træder i kraft jf. Principaftalen.

5.4 Kapitalkonto m.v.

For hver af interessenterne føres en kapitalkonto udvisende de værdier, som hver har indskudt i interessentskabet jf. pkt. 5.1. samt vedkommendes andel af Interessentskabets overskud/underskud. For god ordens skyld fremhæves, at Interessentskabets overskud/underskud opgøres inklusive nettobestillerbidrag fra Interessenterne.

Ingen interessent er forpligtet til at foretage indskud i interessentskabet, medmindre dette er nødvendigt til dækning af forfalden gæld eller medmindre anden aftale træffes. Ved indskud til dækning af forfalden gæld er Interessenterne forpligtet til hver især at indskyde et til vedkommendes ejerandel svarende andel af det indskud, som måtte være nødvendigt.

Indskud, som en interessent er forpligtet til at foretage, skal ske senest 14 dage efter, at påkrav herom er fremsat.

Ingen Interessent er berettiget til at foretage indskud i Interessentskabet udover, hvad der kræves til dettes drift.

Til finansiering af Interessentskabet er Interessenterne forpligtet til at påtage sig at hæfte og stille sikkerhed for en i anerkendt bank eller sparekasse optaget kassekredit af tilstrækkelig størrelse. Sikkerhed for kassekrediten skal stilles af Interessenterne proportionalt i forhold til ejerforholdene, medmindre andet aftales.

Indestående på kapitalkonto forrentes ikke.

6. FORRETNINGSSTRATEGI

Bestyrelsen forelægger minimum hvert fjerde år en opdateret forretningsstrategi for Interessenterne til godkendelse, første gang inden udgangen af 2015.

Forretningsstrategien skal bl.a. belyse:

- Overordnede retningslinjer for, hvorledes Interessentskabet vil leve op til den med Midttrafik I/S aftalte køreplan og tilrettelægge Interessentskabets øvrige drift, kontrakter og kontraktperioder, budget og finansiering samt kvalitetsmål,
- finansieringsstrategi og risikoprofil vedrørende Interessentskabets gæld.

I forbindelse med forelæggelse af forretningsstrategien for Interessenterne forelægges tillige et opdateret langtids-, drifts-, likviditets-, reinvesterings- og investeringsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for Interessentskabets gæld.

6.1 Tilkøbsmuligheder

Tilkøb eller udnyttelse af optioner betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option.

Odder Kommune, Syddjurs Kommune og Norddjurs Kommune (herefter "Kommunerne") kan - under hensyntagen til Interessentskabet - tilkøbe ekstra standsningssteder el.lign., når Kommunerne selv finansierer sådanne tilkøb. Kommunernes andel af finansieringsomkostningerne skal også indeholde eventuelle driftsøkonomiske udgifter, herunder, men ikke begrænset til, indkøb af togsæt, andel af øget personaleudgifter mv.

Såfremt udnyttelse af en option eller tilkøb i øvrigt ikke er i driftsøkonomisk balance med driften af Interessentskabet, er Interessenterne berettiget til, at afvise eller udsætte Kommunernes ønske om at tilkøbe eller udnytte en option.

7. FORDELING AF OVERSKUD OG EVENTUELT TAB

Interessenterne er enige om, at det årlige resultat (overskud/underskud) i Interessentskabet overføres mellem årene. Interessenterne kan i enighed fravige dette efter beslutning på et Interessentskabsmøde.

Et eventuelt driftsmæssigt underskud i Interessentskabet forudsættes finansieret via regulering af betalingerne indeholdt i kontrakten med Midttrafik I/S.

For så vidt Midttrafik I/S' samlede indtægter vedr. Letbanen afviger fra de samlede udgifter til den bestilte letbanekørsel hos Interessentskabet, fordeles afvigelsen mellem Interessenterne efter Ejerandelen i Interessentskabet, med forudgående udligning af eventuelle forskelle i den oprindeligt forudsatte fordeling af finansieringsforpligtelserne jf. Principaftalen.

8. OVERORDNEDE PRINCIPPER FOR UDØVELSEN AF EJERSKAB

8.1 Generelt

Interessentskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, dvs. at Interessentskabet skal udvise en økonomisk forsvarlig og hensigtsmæssig opførsel i forbindelse med varetagelsen af Interessentskabets opgaver, både for så vidt angår Interessentskabets hovedopgave og i relation til anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med letbaneaktiviteterne.

8.2 Interessentskabsmøder

8.2.1 Generelt

Interessenterne udøver deres beføjelser på Interessentskabsmøderne.

Det Interessentskabsmøde, hvor årsrapporten behandles, benævnes det ordinære Interessentskabsmøde.

8.2.2 Beslutninger

Interessentskabets højeste myndighed er Interessentskabsmødet.

Interessenterne har i forening beføjelse til at træffe beslutning om ethvert forhold vedrørende Interessentskabet, bortset fra beslutning om ansættelse og afskedigelse af direktøren. Beslutning om ansættelse og afskedigelse af direktøren træffes af bestyrelsen efter forudgående orientering af Interessenterne, jf. pkt. 8.3.6.

Alle beslutninger på Interessentskabsmøder kræver enighed mellem Interessenterne.

Interessenterne bemyndiger bestyrelsen til at træffe beslutninger, som vedrører Interessentskabets daglige drift og beslutninger som nævnt under pkt. 8.3.6. Samtlige beslutninger, som ikke er omfattet af Interessentskabets daglige drift eller pkt. 8.3.6, herunder især væsentlige eller usædvanlige dispositioner samt beslutninger af større økonomisk betydning, kræver enighed mellem Interessenterne.

Følgende beslutninger skal eksempelvis forelægges til beslutning på Interessentskabsmøde:

- Ændring af Kontrakten
- Forretningsstrategi – herunder Interessentskabets strategi for ekstern opgaveløsning, kontraktportefølje mv.,
- Aktivitetsudvidelser og eller budgetudvidelser i forhold til det til enhver tid godkendte budget og eller forretningsstrategi. Ved godkendelse af sådanne udvidelser tager Interessenterne samtidig stilling til det fremlagte finansieringsgrundlag for udvidelserne,
- Udpegning af formand og næstformand i bestyrelsen,
- Udbetaling af eventuel overskudsandel,
- Godkendelse af årsrapport,
- Valg af revisor,
- Beslutning efter indstilling fra bestyrelsen om tilrettelæggelse af udbud, herunder tildelingskriterier, og indgåelse af kontrakter for så vidt angår de større kontrakter om anlæg, drift og vedligeholdelse af Letbanen.

Interessenterne skal primært fastlægge retningslinjerne for følgende overordnede aktivitetsområder for Interessentskabet:

- Driftsøkonomi (budget, budgetopfølgning og regnskab),
- Rammerne for letbanedrift.

Interessenterne forpligter sig til at pålægge de af dem udpegede bestyrelsesmedlemmer at tilse, at de ovenfor anførte forhold forelægges for Interessenterne. Såfremt der er vedtaget en beslutning mellem Interessenterne, forpligter Interessenterne sig til at pålægge de af dem udpegede bestyrelsesmedlemmer at stemme for en beslutning i bestyrelsen til gennemførelse heraf.

8.2.3 Deltagere

I Interessentskabsmøderne kan udover repræsentanter for Interessenterne deltage bestyrelsens formand og næstformand, medmindre Interessenterne træffer anden beslutning i det konkrete tilfælde. På det Interessentskabsmøde, hvor årsrapporten eller andre rapporter mv., der er påtegnet af revisor, behandles, deltager tillige Interessentskabets revisor. Revisoren skal være til stede på øvrige Interessentskabsmøder, såfremt bestyrelsen, et bestyrelsesmedlem, en direktør, en revisor eller en Interessent anmoder herom.

Interessenterne beslutter, i hvilket omfang øvrige medlemmer af bestyrelsen, direktøren eller andre deltager på Interessentskabsmøder. Særsilt invitation til deltagelse i Interessentskabsmøderne udsendes endvidere til de kommuner, som Letbanen løber igennem.

De nævnte personer ud over Interessenterne – herunder repræsentanter for de kommuner som Letbanen løber igennem - deltager i Interessentskabsmøder med ret til at udtale sig, men uden stemmeret.

Interessentskabsmøder er åbne for pressen, medmindre Interessenterne træffer beslutning om andet. Interessenterne træffer

beslutning om hvorvidt og i hvilket omfang pressen har ret til at foretage bånd-, film-, eller fotooptagelser på mødet.

Interessenterne eller fuldmægtige kan møde på Interessentskabsmødet med en rådgiver.

8.2.4 Afholdelse af Interessentskabsmøder

8.2.4.1 Tid og sted

Interessentskabsmødet afholdes på Interessentskabets hjemsted mindst én gang årligt, medmindre Interessenterne er enige om at holde mødet på et andet sted.

Ordinært Interessentskabsmøde, hvor årsrapporten fremlægges, afholdes inden udgangen af april hvert år.

Ekstraordinært Interessentskabsmøde afholdes, når en Interessent, bestyrelsen, bestyrelsesformanden, en næstformand eller en revisor finder det hensigtsmæssigt til behandling af et bestemt emne. Ekstraordinært Interessentskabsmøde skal indkaldes senest to uger efter, at der er modtaget skriftlig anmodning herom med angivelse af et bestemt emne.

8.2.4.2 Indkaldelse

Interessentskabsmøder indkaldes af bestyrelsen. Indkaldelse til Interessentskabsmøde skal ske ved brev eller mail til Interessenterne med mindst 14 dages og højst fire ugers varsel.

8.2.4.3 Dagsorden

Indkaldelsen skal indeholde dagsorden for Interessentskabsmødet med samtlige de forslag, der skal behandles på Interessentskabsmødet, og i forbindelse med ekstraordinært Interessentskabsmøde tillige årsagen hertil. For det ordinære Interessentskabsmøde skal indkaldelsen endvidere angive forslag til bestyrelsesmedlemmernes honorar for det kommende år samt vedlægges Interessentskabets årsrapport.

Emner eller forslag til behandling på et ekstraordinært Interessentskabsmøde ud over det emne, som skal angives i anmodnin-

gen om ekstraordinært Interessentskabsmøde, skal senest en uge før mødet være modtaget af alle Interessenter.

Sager, der ikke er sat på dagsordenen, kan ikke afgøres på Interessentskabsmødet. Det kan i stedet besluttet at indkalde til et ekstraordinært Interessentskabsmøde til behandling af et bestemt emne.

Interessenterne har hver for sig beføjelse til at kræve ethvert forhold forelagt til beslutning på et ekstraordinært Interessentskabsmøde, bortset fra ansættelse og afskedigelse af direktøren.

Såfremt forslag om ændring af Kontrakten skal behandles på Interessentskabsmødet, skal forslagens fulde ordlyd angives i indkaldelsen.

8.2.4.4 Elektronisk Interessentskabsmøde

Bestyrelsen kan beslutte, at der som supplement til fysisk fremmøde på Interessentskabsmødet gives adgang til, at Interessenterne kan deltage på elektroniske Interessentskabsmøder, herunder stemme elektronisk, uden at være fysisk tilstede på Interessentskabsmødet.

Bestyrelsen skal fastsætte de nærmere krav til de elektroniske systemer, som anvendes ved et delvist eller fuldstændigt Interessentskabsmøde.

Indkaldelsen til Interessentskabsmødet skal indeholde oplysning herom, ligesom det skal fremgå af indkaldelsen, hvordan Interessenterne tilmelder sig til elektronisk deltagelse, og hvor de kan finde oplysning om fremgangsmåden i forbindelse med elektronisk deltagelse i Interessentskabsmødet.

Bestyrelsen skal ligeledes sørge for at et elektronisk Interessentskabsmøde afvikles på betryggende vis.

8.2.4.5 Protokol

Over det på Interessentskabsmødet passerende føres en protokol, som underskrives af bestyrelsesformanden og Interessenterne. Senest to uger efter Interessentskabsmødets afholdelse skal protokollen eller en bekræftet udskrift af denne være tilgængelig på Interessentskabets kontor.

8.3 Bestyrelsen

8.3.1 Sammensætning

Bestyrelsen består af 3 medlemmer, der udpeges/vælges således:

- a) Kommunen udpeger 1 (et) medlem
- b) Regionen udpeger 1 (et) medlem
- c) Interessenterne udpeger 1 (et) medlem i forening

Kommunen og Regionen kan herudover udpege en suppleant for det udpegede medlem, jf. litra a) og b).

8.3.2 Valg og udpegning af medlemmer

Bestyrelsesmedlemmer udpeges/vælges på det ordinære Interessentskabsmøde for fire år ad gangen, der regnes fra valgtidspunktet og indtil det fjerde ordinære Interessentskabsmøde herefter. Første gang dog for perioden 1. januar 2014 til det ordinære Interessentskabsmøde i 2018. I perioden fra Interessentskabets stiftelse til den 31. december 2013 fungerer den af Interessenterne nedsatte administrative styregruppe som bestyrelse for Interessentskabet.

Hvis et bestyrelsesmedlem udskiftes i valgperioden, udløber det nye medlems valgperiode på det tidspunkt, hvor det hidtidige bestyrelsesmedlems valgperiode ville være udløbet.

Genudpegning/genvalg kan ske.

Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den, der har udpeget den pågældende.

8.3.3 Formandskabet

Formandskabet går på skift mellem Interessenterne og hvert 2. år skifter formandskabet. Bestyrelsen konstituerer sig på sit første bestyrelsesmøde. Den Interessent, som ikke har udpeget formanden, udpeger næstformanden.

8.3.4 Vederlag

Vederlag til bestyrelsens medlemmer, og regulering af dette, fastsættes af Interessenterne på det ordinære Interessentskabsmøde, jf. pkt. 8.2.2 under hensyn til hvervets art og arbejdets forventede omfang. Vederlaget forventes fastsat på niveau med vederlaget for bestyrelsesposter i kommunale forsyningsselskaber svarende til ca. 30.000 kr. årligt (2013-niveau) for hvert af medlemmerne. Eventuelt udpegede suppleanter oppebærer ikke vederlag.

Både de faste medlemmer af bestyrelsen og suppleanterne modtager befordringsgodtgørelse efter Statens takster herom.

Udgifterne til bestyrelsesmedlemmernes vederlag afholdes af Interessentskabet.

8.3.5 Andre hverv

De af Interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer må ikke udføre hverv for Interessentskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesmedlem, bortset fra enkeltstående opgaver som den pågældende bliver anmodet om at udføre for bestyrelsen.

8.3.6 Opgaver

Bestyrelsen varetager Interessentskabets overordnede og strategiske ledelse, herunder fører tilsyn med direktørens varetagelse af den daglige ledelse og sikrer en forsvarlig organisation af Interessentskabets virksomhed.

Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Interessentskabets virke inden for de retningslinjer, som er fastsat i Kon-

trakten, forretningsstrategien eller i øvrigt er meddelt af Interessenterne.

Bestyrelsens opgaver er bl.a. at:

- Udarbejde kvartalsrapporteringer, årsrapporter, langtidsbudgetter (drifts-, likviditets-, investeringsbudgetter mv.) til Interessenterne i henhold til de retningslinjer, der er fastsat af Interessenterne,
- Sørge for en forsvarlig organisation af Interessentskabets virksomhed, tage stilling til, om Interessentskabets kapitalberedskab til enhver tid er forsvarligt i forhold til Interessentskabets drift og påse, at bogføring, formueforvaltning og overholdelse af lovgivningen kontrolleres på en efter Interessentskabets forhold tilfredsstillende måde,
- Udarbejde en forretningsstrategi, der blandt andet omfatter overordnede retningslinjer for varetagelse af driften mv. samt finansieringsstrategi vedrørende Interessentskabets gæld. Bestyrelsen kan med samtykke fra samtlige Interessenter indgå aftale om tredjemands varetagelse af Interessentskabets finansforvaltning, herunder optagelse af lån,
- Varetage sædvanlig porteføljepleje vedrørende Interessentskabets låneoptagelse mv. inden for de finansielle rammer, som Interessenterne har godkendt i forretningsstrategien og/eller i forbindelse med eventuelle budget- eller aktivitetsudvidelser,
- Ansætte og afskedige direktøren, herunder fastsætte direktørens ansættelsesvilkår. Interessenterne skal forudgående orienteres herom,
- Sikre at Interessentskabet overholder de til enhver tid gældende regler i Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven mv.,

- Udarbejde en instruks for direktøren, der bl.a. fastlægger direktørens opgaver samt retningslinjer for rapportering og forelæggelse af beslutninger for bestyrelsen. Instruksen skal forelægges Interessenterne til orientering,
- Orienterer Interessenterne om forhold vedrørende Interessentskabets virksomhed, som er af væsentlig økonomisk eller politisk betydning, herunder om hændelser der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte forventede økonomiske resultater og den til enhver tid vedtagne forretningsstrategi, herunder hvis en forventet anlægsudgift øges ud over den til enhver tid skønnede totaludgift + 5 pct. Totaludgiften defineres som det til enhver tid senest af Interessenterne godkendte anlægsbudget inklusive pris- og lønregulering.

8.3.6.1 Forretningsorden

Bestyrelsen træffer ved en forretningsorden nærmere bestemmelse om udførelsen af sit hverv. Forretningsordenen sendes til Interessenterne til orientering. Forretningsordenen skal i videst muligt omfang være i overensstemmelse med selskabslovens regler for statslige aktieselskaber.

8.3.7 Bestyrelsesmøder og beslutninger

8.3.7.1 Bestyrelsesmøder generelt

Bestyrelsesformanden leder bestyrelsens arbejde og foranlediger indkaldt til bestyrelsesmøde, når der er behov herfor.

Såfremt bestyrelsesformanden har forfald, varetager næstformanden bestyrelsesformandens opgaver/kompetencer, indtil bestyrelsesformanden forfald ophører.

Bestyrelsesmøde afholdes på forlangende af et bestyrelsesmedlem, en direktør eller revisor. Bestyrelsen holder møde mindst én gang i kvartalet.

8.3.7.2 Deltagere

Direktøren deltager i bestyrelsesmøderne med ret til at udtale sig, medmindre bestyrelsen i det enkelte tilfælde træffer anden beslutning. Interessentskabets revisor deltager i bestyrelsesmøder, hvori bestyrelsen behandler årsrapporten, tilførsler til revisionsprotokollen eller andre erklæringer mv., der underskrives af revisor, samt når revisor, et bestyrelsesmedlem eller en direktør anmoder herom. Bestyrelsen træffer i hvert enkelt tilfælde beslutning om, hvem der i øvrigt skal deltage i bestyrelsesmødet.

8.3.8 Beslutningsdygtighed

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når over halvdelen af samtlige medlemmer er til stede, og formandskabet er repræsenteret. Beslutninger må dog ikke træffes, uden at så vidt muligt samtlige medlemmer har haft adgang til at deltage i sagens behandling.

8.3.9 Fuldmagt

Et bestyrelsesmedlem kan i enkeltstående tilfælde give fuldmagt til et andet medlem, hvis det af formanden findes betryggende henset til emnet for drøftelserne.

8.3.10 Revisionsprotokol

På hvert bestyrelsesmøde forelægges revisionsprotokollen. En protokoltilførsel skal underskrives af samtlige bestyrelsesmedlemmer. Er et bestyrelsesmedlem fraværende ved et bestyrelsesmøde, hvori revisionsprotokollen er fremlagt med en ny protokoltilførsel, skal det sikres, at vedkommende gøres bekendt med revisionsprotokollatet. Ikke tilstedeværende medlemmer har pligt til at underskrive revisionsprotokollatet umiddelbart efter det bestyrelsesmøde, hvor protokollatet underskrives af de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

8.3.11 Referat

Over forhandlingerne i bestyrelsen skal der føres referat efter bestyrelsens nærmere bestemmelser.

Kopi af referat fremsendes til bestyrelsens medlemmer med anmodning om, at der meddeles eventuelle bemærkninger inden for

en fastsat frist. Referatet underskrives på førstkommende møde af samtlige tilstedeværende bestyrelsesmedlemmer. Ikke tilstedeværende medlemmer har pligt til at underskrive referatet umiddelbart efter det bestyrelsesmøde, hvor referatet underskrives af de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

Et bestyrelsesmedlem eller en direktør, der ikke er enig i bestyrelsens beslutning, har ret til at få sin mening indført i referatet.

8.3.12 Skriftlig og elektronisk behandling af møder

Bestyrelsesmøder kan afholdes skriftligt, i det omfang dette er foreneligt med udførelsen af bestyrelsens hverv. Uanset bestemmelsen herom kan et medlem af bestyrelsen eller direktøren forlange, at der finder en mundtlig drøftelse sted.

Bestyrelsesmøde kan ligeledes afholdes ved anvendelse af elektroniske medier (elektronisk bestyrelsesmøde), i det omfang dette er foreneligt med udførelsen af bestyrelsens hverv. Uanset bestemmelsen herom kan et medlem af bestyrelsen eller direktøren forlange, at der finder en mundtlig drøftelse sted.

Bestyrelsen kan endvidere træffe beslutning om anvendelse af elektronisk dokumentudveksling samt elektronisk post i kommunikationen til brug for et elektronisk bestyrelsesmøde i stedet for fremsendelse eller fremlæggelse af papirbaserede dokumenter.

8.3.13 Beslutninger i bestyrelsen

Beslutninger i bestyrelsen træffes med simpelt stemmeflertal, medmindre der efter Kontrakten kræves særligt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende. De af Interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer jf. pkt. 8.3.1 litra a) og b) har dog mulighed for, at kræve bestyrelsesbeslutninger forelagt Interessenterne til beslutning på et kommende eller ekstraordinært Interessentskabsmøde.

Beslutninger nævnt under pkt. 8.2 skal forelægges Interessenterne på Interessentskabsmøde til beslutning.

Følgende beslutninger kræver, at bestyrelsen mindst 14 dage forinden eller undtagelsesvist med et kortere varsel, hvis særlige forhold gør det nødvendigt, har orienteret Interessenterne skriftligt om indstilling til beslutning, så der kan indkaldes til ekstraordinært Interessentskabsmøde, såfremt Interessenterne måtte ønske det:

- Væsentlige beslutninger, der af bestyrelsens formandskab vurderes at være af særlig interesse for Interessenterne,
- Beslutninger, der er en følge af og/eller medfører væsentlige ændringer af de forudsætninger, der ligger til grund for de af Interessenterne truffne beslutninger, jf. pkt. 8.2,

Bestyrelsen kan dog træffe beslutning uden at overholde reglerne om orientering af Interessenterne, hvis Interessenternes stillingtagen ikke kan afventes uden væsentlig ulempe for Interessentskabet.

Formanden har ret til at kræve enhver beslutning i bestyrelsen udsat med henblik på forelæggelse for Interessenterne på et ekstraordinært Interessentskabsmøde.

8.4 Udvikling i anlægsudgifter

De anlægsudgifter, som Interessentskabet skal finansiere, kendes ikke på tidspunktet for stiftelsen. Kapitaludgifterne til tog, depot og elektrificering vil blive klarlagt, når Anlægsselskabet får tilbud herpå og der tildes kontrakt til leverandører af de pågældende leverancer. Efterfølgende tilsikrer bestyrelsen jf. pkt. 8.3.6, at der inden udgangen af 2014 udarbejdes et budget for anlægsudgifter samt den forventede udvikling i disse.

8.5 Budget, økonomisk stilling og afvikling af gæld

Interessentskabets aktiviteter finansieres som anført i pkt. 5.1. Som for anlægsudgifterne i pkt. 8.4 er Interessentskabets øvrige udgifter til drift ikke kendt på tidspunktet for stiftelsen. Da regelgrundlaget for driften endnu ikke er afklaret, vil en beregning af operatørudgifterne være behæftet med stor usikkerhed, ligesom

den faktiske udgift først kendes, når operatørbuddet er afsluttet i 2015-2016. Endelig vurderes det først muligt, at opgøre det permanente niveau af indtægterne fra Letbanen, når denne er fuldt indfaset efter 2-3 års drift.

Interessenterne har forudsat, at Interessentskabets samlede aktiviteter – inkl. renter og afdrag på gæld samt tillæg for indtægter fra Letbanen - kan finansieres indenfor rammen af Kommunens og Regionens samlede nettobestillerbidrag jf. Principaftalen.

Med afsæt heri tilsikrer bestyrelsen jf. pkt. 8.3.6, at der inden udgangen af 2014 udarbejdes et samlet budget for Interessentskabet, som kvalificeres i takt med at ovennævnte usikkerhedsmomenter afklares. Som led heri, er det endvidere bestyrelsens ansvar, at den i kontrakten med Midttrafik I/S aftalte betaling for levering af den bestilte letbanekørsel afspejler Interessentskabets samlede omkostninger forbundet hermed.

9. INFORMATION AF INTERESSEENTERNE

9.1 Bestyrelsens information af Interessenterne

Interessenterne orienteres om Interessentskabets status og udvikling samt øvrige væsentlige forhold på Interessentskabsmøder, ved kvartalsrapportering og på kvartalsmøder, jf. pkt. 8. Herudover kan bestyrelsen orientere Interessenterne ved udsendelse af skriftlig orientering, såfremt forholdet ikke kan afvente indkaldelse af Interessentskabsmøde eller kvartalsrapportering.

Bestyrelsen skal skriftligt orientere Interessenterne om beslutninger som nævnt i pkt. 8.3.13, der skal træffes i bestyrelsen.

Bestyrelsen skal endvidere på begæring stille enhver oplysning om Interessentskabets virksomhed til rådighed for Interessenterne, medmindre dette er i strid med ufravigelige bestemmelser i lovgivningen.

Bestyrelsen skal stille de samme oplysninger til rådighed for begge Interessenter, således at Interessenterne er i besiddelse af de samme informationer om Interessentskabet.

Bestyrelsen er forpligtet til at orientere Interessenterne om forhold vedrørende Interessentskabets virksomhed, som er af væsentlig økonomisk, politisk eller strategisk betydning, herunder om hændelser, der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte forventede økonomiske resultater, væsentlige ændringer i Interessentskabets strategi og beslutninger af stor strategisk rækkevidde.

Bestyrelsen er endvidere forpligtet til at orientere Interessenterne, hvis der sker væsentlige afvigelser i forhold til den til enhver tid gældende forretningsstrategi, jf. pkt. 6, herunder hvis den forventede anlægsudgift øges ud over den til enhver tid skønnede totaludgift + 5 pct., hvor totaludgiften defineres som det til enhver tid senest af Interessenterne godkendte anlægsbudget inklusive pris- og lønregulering.

Orientering kan ske på Interessentskabsmøder, i kvartalsrapportering, på kvartalsmøder eller ved skriftlig orientering af Interessenterne.

Orientering af Interessenterne skal så vidt muligt ske i så god tid, at Interessenterne får den fornødne tid til at forholde sig til den konkrete sag.

9.2 Bestyrelsesmedlemmernes information af Interessenterne

De af Interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer har ret til at informere den, der har udpeget vedkommende, om beslutninger, der skal træffes i bestyrelsen.

10. DIREKTØR

10.1 Generelt

Til at varetage Interessentskabets daglige ledelse ansætter bestyrelsen efter forudgående orientering af Interessenterne en direktør.

Bestyrelsen udarbejder en direktørinstruks.

10.2 Opgaver

Direktøren varetager den daglige ledelse af Interessentskabet og skal derved følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har givet. Den daglige ledelse omfatter ikke dispositioner, der efter Interessentskabets forhold er af usædvanlig art eller af stor betydning.

Direktøren skal sikre, at Interessentskabets bogføring sker under iagttagelse af den til enhver tid gældende lovgivning, og at formueforvaltningen foregår på betryggende måde.

12. TEGNINGSFORHOLD

Interessentskabet tegnes af bestyrelsesformanden, af formanden i forening med direktøren eller af den samlede bestyrelse.

Bestyrelsen kan meddele prokura i overensstemmelse med lov om erhvervsdrivende virksomheder.

13. INHABILITET

Om bestyrelsesmedlemmers og direktørs inhabilitet gælder reglerne i forvaltningsloven.

Bestyrelsesmedlemmer har pligt til at underrette hinanden om ethvert spørgsmål, som kan give anledning til at rejse en drøftelse af inhabilitet.

Direktøren har pligt til at underrette bestyrelsen om ethvert spørgsmål, som kan give anledning til at rejse en drøftelse af inhabilitet.

14. TAVSHEDSPLIGT

Bestyrelsens medlemmer og direktøren har tavshedspligt. Tavshedspligten gælder ikke i forhold til Interessenterne for så vidt angår oplysninger, der tilgår disse i deres egenskab af ejere. Dog er der tavshedspligt i forhold til Interessenterne angående medkontrahenters og forhandlingsparters personlige eller rent interne forhold. Hvis Interessenterne modtager fortrolige oplysninger fra deres medlemmer af bestyrelsen, skal Interessenterne iagttage tavshedspligt. Brud på tavshedspligten anses af Interessenterne som en strafbar handling, jf. straffelovens § 152.

15. OFFENTLIGHED OM INTERESSENTSKABETS FORHOLD

Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den virksomhed, der udøves af Interessentskabet.

Interessentskabet anmeldes og registreres i Erhvervsstyrelsen.

Kontrakten og referat af Interessentskabsmøderne skal være offentlig tilgængelig på Interessentskabets hjemmeside.

Interessentskabet skal senest 14 dage før det Interessentskabsmøde, hvor årsrapporten fremlægges, sende et eksemplar af årsrapporten til de af pressens repræsentanter, der anmoder herom, samt offentliggøre årsrapporten på Interessentskabets hjemmeside.

16. ÅRSRAPPORT

Interessentskabets regnskabsår er kalenderåret. Første regnskabsår løber fra stiftelsen til den 31. december 2014.

Interessentskabet skal udarbejde årsrapport i overensstemmelse med årsregnskabsloven, samt danske regnskabsvejledninger eller alternativt IFRS (International Financial Reporting Standards, tidligere IAS).

Årsrapporten skal med henblik på offentliggørelse indsendes til Erhvervsstyrelsen uden ugrundet ophold efter at være blevet god-

kendt af Interessenterne. Årsrapporten skal være modtaget i Erhvervsstyrelsen senest den 31. maj i det efterfølgende regnskabsår.

17. REVISION

Interessentskabets årsrapport revideres af statsautoriseret revisor.

18. OPHØR

Interessentskabet kan alene opløses ved lov, eller såfremt Interessenterne er enige herom.

19. OVERGANG AF ANDELE OG OPTAGELSE AF NYE INTERESSETER

Enhver overgang af en interessentskabsandel til tredjemand kræver de øvrige interessentsers samtykke.

Optagelse af nye interessenter kan kun ske, såfremt der er enighed herom og om de vilkår, som skal gælde for den nye interessents optagelse.

20. OPSIGELSE

Interessentskabet er uopsigeligt.

21. OPGØRELSE AF ANDELE VED UDTRÆDEN

Interessenterne er enige om, at udtræden ikke kan ske. Skulle udtræden mod forventning alligevel ske f.eks. ved særlov omkring deltagelse i Interessentskabet, lovgivning omkring en Interessents opgaver, herunder omlægning af opgaver, gælder følgende:

Ved en Interessents udtræden tilkommer der Interessenten følgende beløb, der udredes af de tilbageværende interessenter, medmindre andet udtrykkeligt følger af særlov:

Saldoen på den udtrædende Interessents kapitalkonto ifølge den senest aflagte årsrapport med tillæg/fradrag af Interessents andel af Interessentskabets resultat for perioden, som den senest aflagte årsrapport omfattede og indtil udtræden.

Såfremt kapitalkontoen udviser et positivt beløb, er den/de ikke-udtrædende Interessenter forpligtede til at udrede dette beløb kontant inden 14 dage. Den/de ikke-udtrædende Interessenter kan dog vælge at udskyde betalingen i op til tre år mod, at det skyldige beløb indeksreguleres med udviklingen i Statens anlægsindeks fra tidspunktet fra udtræden og indtil betaling sker.

Såfremt kapitalkontoen udviser et negativt beløb, er den udtrædende Interessent forpligtet til at udrede dette senest 14 dage efter udtræden.

22. TVISTER

Enhver tvist, der måtte opstå i forbindelse med Kontrakten, skal søges løst i mindelighed.

Tvister, der ikke kan løses i mindelighed, skal afgøres ved Retten i Aarhus i henhold til dansk ret.

23. ÆNDRINGER I KONTRAKTEN

Ændringer i Kontrakten kræver enighed mellem Interessenterne.

24. GENFORHANDLING

Interessenterne skal efter en Interessents ønske om muligt optage forhandlinger om ethvert forhold vedrørende Interessentskabet, herunder, men ikke begrænset til, denne Kontrakt. En Interessent kan fremsætte et sådant ønske, hvis Interessenten vurderer, at forudsætningerne for det pågældende forhold har ændret sig grundlæggende siden stiftelsen af Interessentskabet.

Interessenterne skal deltage i sådanne forhandlinger med vilje til at nå et resultat, som på rimelig vis varetager hensynet til hver Interessent, herunder som det pågældende forhold må skønnes at ville være blevet reguleret ved stiftelsen af Interessentskabet, hvis Interessenterne dengang havde haft vished for, at de ændrede forudsætninger ville indtræffe.

25. BILAG OG AFTALEGRUNDLAG

Aftalegrundlaget mellem Parterne er udtømmende reguleret i denne Kontrakt og udgøres af følgende dokumenter:

1. Nærværende Kontrakt
2. Bilag 1: Principaftale af 8. august 2013.

Enhver ændring af Kontrakten skal indgås skriftligt og være underskrevet af begge Parter for at være gældende.

26. UNDERSKRIFT

Kontrakten underskrives i to enslydende originale eksemplarer, hvoraf hver af Interessenterne opbevarer det ene.

For Kommunen

Aarhus, 2013

[INDSÆT]

[INDSÆT]

For Regionen

[INDSÆT], 2013

[INDSÆT]

[INDSÆT]

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. august 2013		Ole Sørensen	@midttrafik.dk	8740 8255

Notat om overordnet organisering af driften af Aarhus Letbane og status for forberedelse af drift af letbanen

1.	INDLEDNING	1
2.	OVERORDNET ORGANISERING AF DRIFTEN AF AARHUS LETBANE	2
2.1.	Udbudsstrategien fastlægger organiseringen af den daglige drift	2
2.2.	Letbanetrafikken som en integreret del af Midttrafiks trafikudbud	4
2.3.	Administrationen af letbanen skal så vidt muligt bygge på eksisterende kompetencer	5
3.	STATUS FOR OPGAVER I FORBEREDELSEN AF DRIFTEN	5
3.1.	Fastlæggelse af selskabskonstruktionen for Driftsselskabet	5
3.2.	Finansiering af indkøb af letbanetog, værksted og depot.....	6
3.3.	Finansiering af yderligere elektrificering.....	6
3.4.	Model for finansiering af letbanens drift.....	7
3.5.	Dialog med Aarhus Letbane I/S vedr. indkøb af transportsystemet.	8
3.6.	Gennemførelse af operatørudbud	9
3.7.	Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane	9
3.8.	Overførsel af Odderbanens infrastruktur til Driftsselskabet.....	10
3.9.	Aftale med Banedanmark om infrastrukturforvaltning og vedligehold af Grenaabanen	11
3.10.	Aftaler vedr. perronudstyr m.v. på letbanen.....	12
3.11.	Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen.....	13
3.12.	Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen.....	14

1. INDLEDNING

Anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S har nu iværksat udbud og indkøb af infrastruktur og letbanetog, herunder vedligehold af tog. Ifølge tidsplanen forventes passagermæssig drift påbegyndt i slutningen af 2016.

Ansaret for driften af Aarhus Letbane er i henhold til § 14 stk. 2 i lov om Aarhus Letbane henlagt til et drifts- og infrastrukturselskab oprettet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland herefter benævnt Driftsselskabet.

Stk. 2. Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter et drifts- og infrastrukturselskab, der har til formål at stå for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, dog ikke vedligehold af den del af Aarhus Letbane, der er identisk med Grenaabanen.

I lovens § 26 åbnes der for, at Midttrafik efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet kan varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.

§ 26. I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, foretages følgende ændring:

1. I § 5 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* I Region Midtjylland kan trafikselskabet efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet, jf. § 14, stk. 2, i lov om Aarhus Letbane, varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.«

På den baggrund har der i første halvdel af 2013 været nedsat en styregruppe med overordnede embedsmænd fra Aarhus Kommune, Region Midtjylland og med deltagelse af Midttrafik, til at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for etablering af Driftsselskabet.

Styregruppen har udarbejdet et forslag til aftale mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune om principper for etablering af Driftsselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane. Styregruppen har endvidere udarbejdet forslag til interessentskabsaftale mellem parterne.

I nærværende notat er der i 2. afsnit redegjort nærmere for det overordnede forslag til organisering af driften af Aarhus Letbane, og i 3. afsnit er der en kort status for følgende opgaver vedr. forberedelse af driften af letbanen.

1. Fastlæggelse af selskabskonstruktionen for Driftsselskabet
2. Finansiering af indkøb af letbanetog, værksted og depot
3. Finansiering af yderligere elektrificering
4. Model for finansiering af letbanens drift
5. Dialog med Aarhus Letbane I/S vedr. indkøb af transportsystemet
6. Gennemførelse af operatørudbud
7. Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane
8. Evt. Overførsel af Odderbanens infrastruktur til Driftsselskabet
9. Aftale med Banedanmark om infrastrukturforvaltning og vedligehold af Grenaabanen
10. Aftaler vedr. perronudstyr m.v. på letbanen
11. Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen
12. Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen

2. OVERORDNET ORGANISERING AF DRIFTEN AF AARHUS LETBANE

Oplægget til organiseringen af driften af Aarhus Letbane har taget udgangspunkt i følgende:

- Selve driften af letbanen er i store træk fastlagt i udbudsstrategien for Aarhus Letbane.
- Interessenterne (Aarhus Kommune og Region Midtjylland) og Midttrafik ønsker at letbanen er en integreret del af Midttrafiks trafikudbud. Målet er, at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhus-området bestående af letbanen, regionale busser og bybusser, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.
- At selskabet organiseres på en måde, der reducerer de fremtidige driftsomkostninger mest muligt under hensyntagen til de nødvendige kompetencer, som selskabet skal have rådighed over for at varetage sine opgaver. Det foreslås derfor i videst muligt omfang at lade Midttrafik varetage opgaver i tilknytning til letbanedriften, således at Driftsselskabet ikke behøver at opbygge en stor administration med parallelle kompetencer.

2.1. Udbudsstrategien fastlægger organiseringen af den daglige drift

I november 2011 behandlede styregruppen for etape 1 dokumentet "*Udbudsstrategi for Aarhus Letbane*". Aarhus Byråd besluttede 18. januar 2012 at tilslutte sig den foreslåede strategi, og Region Midtjylland tilsluttede sig ligeledes udbudsstrategien.

Den foreslåede udbudsstrategi indebar to parallelle udbud af tog, hvor det ene udbud omfattede udbud af dieselhybrid letbanetog til betjening af den eksisterende Grenaabane.

Den 12. juni 2012 indgik regeringen aftale med Enhedslisten og Dansk Folkeparti om en række initiativer til sikring af en bedre og billigere kollektiv trafik. Som en del af aftalen konstaterer parterne, at en fremtidig driftsøkonomisk løsning for Aarhus Letbane er en elektrificering af Grenaabanen. Elektrificeringen sikrer, at Aarhus Letbane kan indkøbe afprøvet standardmateriel til hele letbanen. Parterne er på den baggrund enige om, at reservere 100 mio. kr. til at dække nettoomkostningerne ved en evt. elektrificering af Grenaabanen, idet parterne hermed vil sikre, at Grenaabanen kan elektrificeres, hvis elektrificeringen ikke fuldt ud kan dækkes af lavere driftsomkostninger. Parterne noterer sig, at elektrificering af Odderbanen forventes håndteret af Region Midtjylland og Aarhus Kommune inden for den nuværende økonomiske ramme af anlægsselskabet for Aarhus Letbane.

Aarhus Letbane I/S er i henhold til bemærkningerne til § 4 i lov om Aarhus Letbane ansvarlig for at fastlægge en udbudsstrategi.

Forud for udbudsforretningerne behandlede Aarhus Letbane I/S' bestyrelse den 29. juni 2012 udbudsstrategien. Set i lyset af ovennævnte aftale, traf bestyrelsen beslutning om kun at udbyde en fuldt elektrificeret løsning. Hovedprincipperne for udbuddet, som de blev tiltrådt af Aarhus Kommune og Region Midtjylland i januar 2012, fastholdes, men udbuddet af transportsystemet bliver herved betydeligt forenklet.

Overordnet sker der en opdeling i tre separate udbudsforretninger:

1. Forberedende arbejder der udbydes som traditionelle udbud på fag. Der er tale om broer, krydsombygninger m.v.
2. Transportpakken der omfatter selve transportsystemet i form af skinner, kørestrøm, kommunikation, letbanetog m.v. Denne udbydes som design – build udbud med prækvalifikation. I transportpakken indgår, at leverandøren skal vedligeholde materiellet i første operatørperiode.
3. Trafikdrift udbydes ikke af Aarhus Letbane I/S, men i et særskilt forhandlet udbud med prækvalifikation.

I udbudsstrategien anbefaledes det, at der ikke sker udbud af vedligehold af infrastruktur og infrastrukturforvaltning. Vedligehold af Grenaabanen vil fortsat blive varetaget af Banedanmark. For at undgå opbygning af parallelle kompetencer og opretholdelse af to relativt små infrastrukturforvaltningsorganisationer anbefales det, som det fremgår af afsnit 3.7, at infrastrukturforvaltningen på letbanen og vedligehold af Odderbanen og den nye letbanestrækning varetages af Midtjyske Jernbaner. Midtjyske Jernbaner vil fortsat have ansvaret for Lemvigbanen. Midttrafik er hovedaktionær i Midtjyske Jernbaner.

Det betyder, at de løbende hovedopgaver for Driftsselskabet ud over fastlæggelse af ny- og reinvesteringer i anlæg og tog bliver kontraktadministration i forhold til driften. Driften outsources i tre kontrakter/aftaler.

- Administration af kontrakt med togleverandør om vedligehold af tog. Denne kontrakt indgår i anlægsubuddet
- Administration af kontrakt med operatør om trafikdrift
- Administration af aftale/kontrakt med Midtjyske Jernbaner om infrastrukturforvaltning og vedligehold af anlægget.

Hertil kommer opfølgning på fejl og mangler ved anlægget overfor leverandørerne i garantiperioden og administration og optimering af selskabets låneportefølje.

Stabil drift af letbanen vil afhænge af et godt samarbejde mellem operatør, infrastrukturforvalter og leverandøren af letbanetog, idet sidstnævnte skal vedligeholde tog i første operatørperiode.

En central rolle for Driftsselskabet er derfor at indrette kontrakterne, så de minimerer eventuelle konflikter mellem de parter, der varetager driften og at løse eventuelle konflikter, der kan opstå i snitfladerne mellem parterne.

2.2. Letbanetrafikken som en integreret del af Midttrafiks trafikudbud

Det forudsættes, at Midttrafik varetager trafikselskabsopgaverne i forbindelse med Letbanens drift på linie med den øvrige kollektive trafik i regionen. Letbanetrafikken skal fremstå som et integreret tilbud, der er koordineret med øvrig bus og togtrafik. Det betyder at Driftsselskabet i princippet bliver leverandør af letbanetrafik til Midttrafik på linie med Busselskabet Aarhus Sporveje, Midtjyske Jernbaner og øvrige busoperatører.

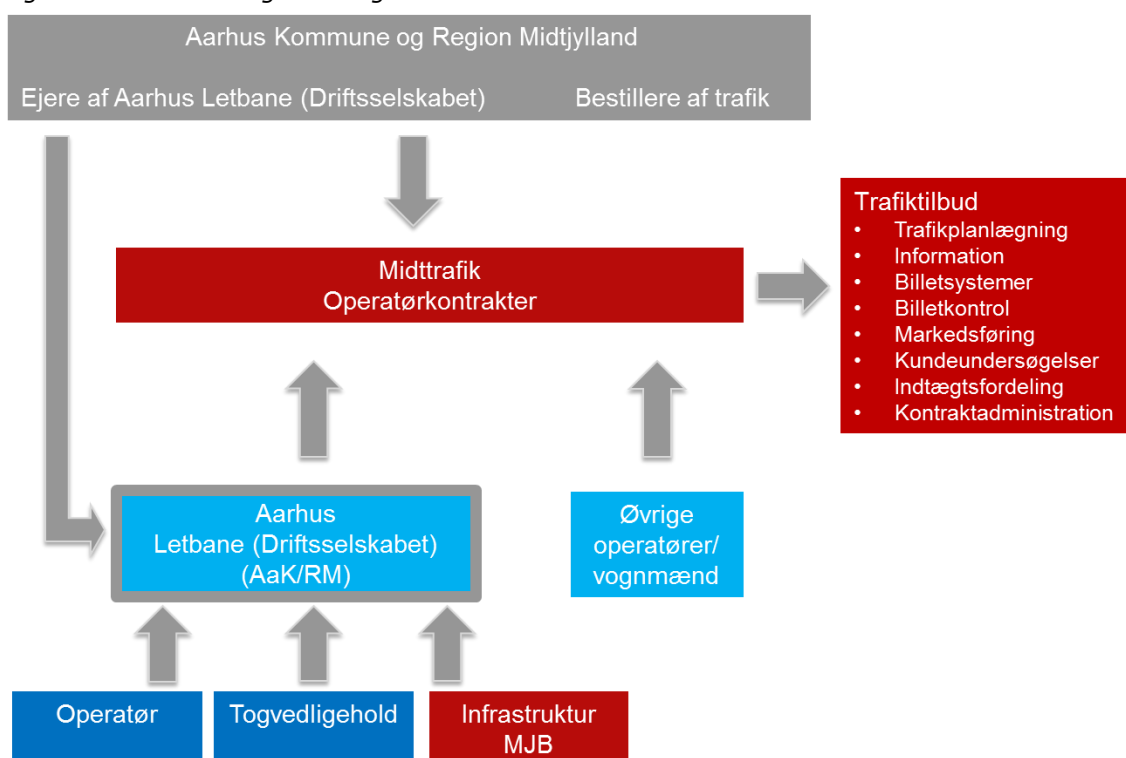
Midttrafik vil således via bestillerbidraget varetage opgaver vedr.:

- Trafikplanlægning
- Information
- Billetsystemer
- Billetkontrol
- Markedsføring
- Kundeundersøgelser
- Indtægtsfordeling
- Kontraktadministration

Der skal således ikke opbygges parallelle kompetencer i Driftsselskabet m.h.p. disse opgaver.

Midttrafik indgår derfor som illustreret i figur 1 princippet en aftale med Driftsselskabet om leverance af den letbanetrafik, der skal udføres af den underleverandør selskabet indgår operatøraftale med. Det betyder, at Midttrafik må være medbestemmende på vilkårene i operatørkontrakten. I forbindelse med samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen er dette løst ved, at Midtjyske Jernbaner og Midttrafik i fælleskab har udformet operatørkontrakten med DSB.

Figur 1 overordnet organisering af letbanedriften



Den overordnede organisering svarer i store træk til den organisering, der er valgt for Bybanen i Bergen, hvor togvedligehold foretages af Stadler, som er leverandør af køretøjerne. Trafikken leveres til det regionale trafikselskab Skyss af et operatørselskab dannet af Keolis og en lokal partner. Væsentligste forskel er, at det for Aarhus Letbane foreslås, at man udnytter, at parterne via Midttrafik og Midtjyske Jernbaner i forvejen råder over en infrastrukturforvalter.

2.3. Administrationen af letbanen skal så vidt muligt bygge på eksisterende kompetencer

Som nævnt vil den kommende hovedopgave for Driftsselskabet administration af kontrakter med leverandører af driften af letbanen.

I form af Midttrafik og Midtjyske Jernbaner råder Region Midtjylland og Aarhus Kommune i forvejen til en organisation, der har en omfattende kontraktadministration på den kollektive trafiks område.

Det foreslås derfor, at der indgås en aftale med Midttrafik om administration af Letbanen således at Midttrafik i samarbejde med Midtjyske Jernbaner forestår kontraktadministrationen i forhold til operatøren og leverandøren af togmateriel.

Der er allerede, som det fremgår af afsnit 3.11, indgået aftale om, at Midttrafik forestår operatøruddraget på vegne af Driftsselskabet.

Under alle omstændigheder foreslås det, at Midttrafik indtil videre sekretariatsbetjener Driftsselskabet med inddragelse af Midtjyske Jernbaner i arbejdet.

3. STATUS FOR OPGAVER I FORBEREDELSEN AF DRIFTEN

3.1. Fastlæggelse af selskabskonstruktionen for Driftsselskabet

Selskabskonstruktionen og dens moms- og skattemæssige virkninger har i høj grad indflydelse på den samlede driftsøkonomi.

Det foreslås på baggrund af drøftelser med KPMG, at opbygningen af driftsselskabet i store træk følger den model, der anvendes af privatbanerne.

Modellen bygger på at Driftsselskabet oprettes med flere ikke fællesregistrerede afdelinger. Det vil sige:

- Afdelinger, der foretager fuld momspligtig udlejning af infrastruktur og tog, og herved oppebærer fradrag for moms. Disse afdelinger finansieres, dels ved indtægten på udlejning, dels af en ikke momspligtig underskudsdekning fra ejerne.
- En afdeling, som leverer personbefordring og hermed er fritaget for moms og derfor modsat ikke oppebærer fradrag for indgående moms.

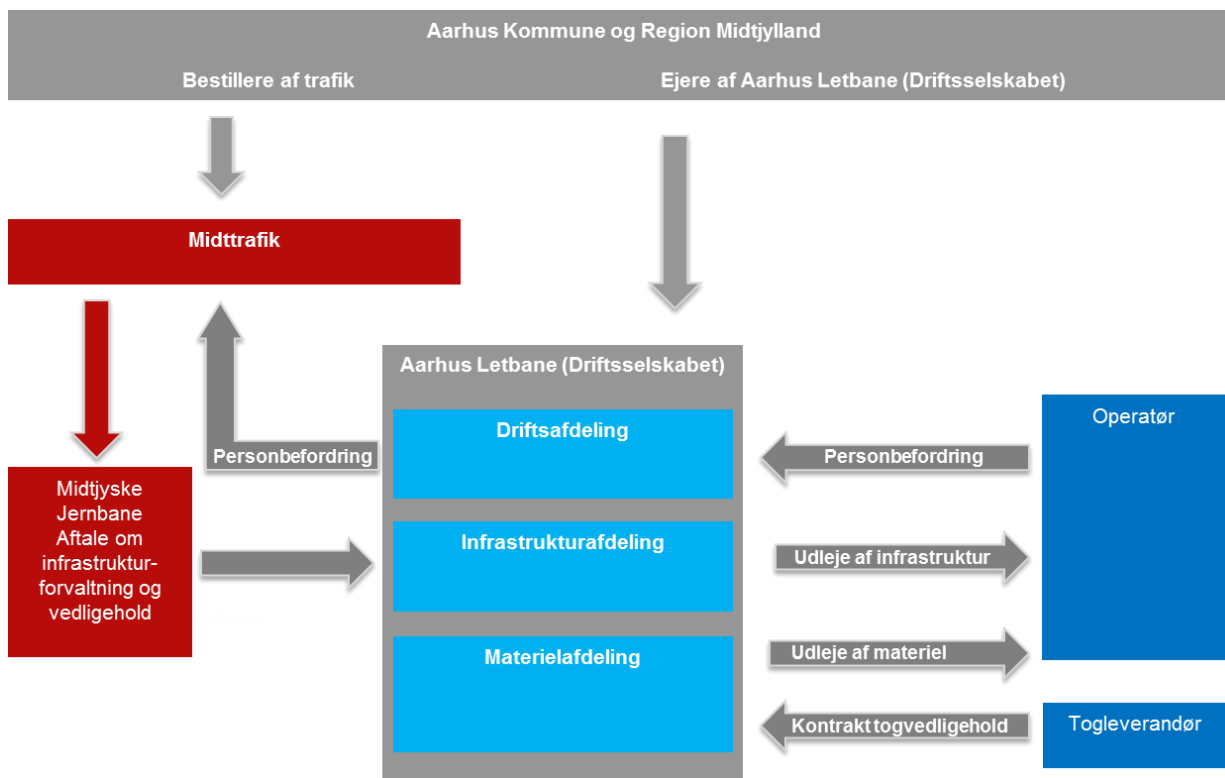
Modellen fremgår af figur 2.

KPMG anbefaler, at der søges bindende svar hos Skat vedrørende modellen. Der blev før vedtagelsen af loven indhentet vejledning fra Skat vedrørende principperne i ovennævnte model, men forudsætningen for at opnå et bindende svar er, at selskabet er oprettet eller under oprettelse.

Der forventes fremsendt anmodning om bindende svar til Skat i august 2013. I anmodningen skal der indgå oplæg til priser for udlejning af infrastruktur og materiel til operatøren.

Disse priser fastsættes på baggrund af hidtidige erfaringer fra privatbanerne og afgørelser fra Skat og Skatterådet i lignende sager.

Figur 2. Forslag til opbygning af Driftsselskabet



3.2. Finansiering af indkøb af letbanetog, værksted og depot

I henhold til § 14 stk. 3 i lov om Aarhus Letbane skal udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot betales af drifts- og infrastrukturselskabet. Lån til formålet kan i henhold til loven optages uden for lånerammerne.

I 2012 og 2013 vil der være udgifter i forbindelse med Aarhus Letbane I/S' gennemførelse af udbud af tog og depot sammen med udbud af infrastrukturen i øvrigt. Fra 2014 begynder betalingerne på det vindende konsortiums produktion af tog og anlæg af depot.

Der er forskellige muligheder for finansiering af indkøb af tog og depot.

1. Parterne, Aarhus Kommune og Region Midtjylland kan selv låne og indskyde den nødvendige kapital i selskabet.
2. Driftsselskabet kan optage lån til formålet garanteret af parterne i fællesskab.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har vurderet at der ikke vil være forskel i låneomkostningerne. Det foreslås på den baggrund, at lån til letbanetog, depot m.v. optages af driftsselskabet.

Kapitalomkostningerne dækkes ved den årlige driftsfinansiering fra bestillerne jf. afsnit 3.4.

3.3. Finansiering af yderligere elektrificering

I henhold til § 10 stk. 3 i lov om Aarhus Letbane er hel eller delvis elektrificering af Grenaa-banen og Odderbanen et tilkøb. Udgiften til elektrificering, ud over hvad der er i driftsøkonomisk balance, skal finansieres af de parter, som måtte ønske denne elektrificering.

Med aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik af 12. juni 2012 er det nu alle parter i anlægsselskabet, der ønsker en yderligere elektrificering.

Staten forudsætter, at elektrificering af Odderbanen håndteres af Region Midtjylland og Aarhus Kommune inden for den nuværende økonomiske ramme af anlægsselskabet for Aarhus Letbane. (OBS! det er ikke muligt indenfor den nuværende ramme).

Staten reserverer 100 mio. kr. til at dække nettoomkostningerne ved en evt. elektrificering af Grenaabanen, idet parterne hermed vil sikre, at Grenaabanen kan elektrificeres, hvis elektrificeringen ikke fuldt ud kan dækkes af lavere driftsomkostninger.

Før Aarhus Letbane I/S' indgåelse af kontrakt om transportpakken i 2. halvdel af 2013 skal aftale om finansieringen af den yderligere elektrificering være på plads.

Aarhus Letbane I/S har ansvaret for at udarbejde en model, der kan fastlægge det statslige bidrag til elektrificeringen.

M.h.t. den lokale andel af elektrificeringen foreslås det, at denne andel også lånefinansieres ved optagelse af lån i Driftsselskabet.

Kapitalomkostningerne dækkes ved den årlige driftsfinansiering fra bestillerne jf. afsnit 3.4.

Betalingen til yderligere elektrificering til transportpakkeleverandøren vil som for togenes vedkommende skulle påbegyndes i 1. kvartal 2014.

3.4. Model for finansiering af letbanens drift

Principperne for finansiering letbanens drift er beskrevet udførligt i det udarbejdede forslag til aftale mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune om principper for etablering af Driftsselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane.

Hovedprincippet i den foreslåede aftale er, at letbanetrafikken opfattes som en fælles trafikbestilling fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune, og aftalens udgangspunkt er, at omkostningerne til letbanetrafikken jf. tidligere beregninger samlet er neutral i forhold til parternes nuværende nettobudgetter til kollektiv trafik i Aarhusområdet.

Letbanens driftsudgifter vil i henhold til forslaget til aftalen mellem parterne blive finansieret ved:

1. Passagerindtægter, der tilskrives letbanen
2. Region Midtjyllands nuværende nettoudgift til Odderbanen
3. Region Midtjyllands nettobesparelse ved nedlæggelse af busdrift i forbindelse med idriftsættelse af letbanen
4. Kompensation fra staten på overtagelse af trafikdriften på Grenaabanen
5. Aarhus Kommunes nettobesparelse ved nedlæggelse af busdrift i forbindelse med idriftsættelse af letbanen

Ovenstående finansiering forventes som udgangspunkt at kunne dække driftsudgifterne til letbanen. I den udstrækning at ovennævnte samlede finansiering af letbanens drift afviger fra faktiske udgifter, så fordeles denne afvigelse som udgangspunkt ligeligt mellem parterne (50/50).

Der er en række usikkerheder forbundet med besparelserne ved nedlæggelse af busdrift og fordelingen heraf mellem parterne. Der nuværende beregninger er gennemført i 2010 med udgangspunkt i de foreløbige oplæg til busomlægninger og modelberegnete passagertal i busser og letbane. Der kan foretages nye beregninger, når der er en opdateret plan for busomlægningen (omtales i afsnit 3.11), som bl.a. inddrager de erfaringer, der er indhøstet i den nye trafikplan 2011 for Aarhus.

Det må forventes, at et stabilt niveau for indtægterne og fordelingen heraf mellem letbane, regionale busser og bybusser først opnås 2 -3 år efter at letbanedriften er fuldt indfaset.

Med hensyn til letbanens driftsbudget er der også en betydelig usikkerhed. En række væsentlige oplysninger, som der er behov for i en mere detaljeret opgørelse af den samlede økonomi foreligger ikke på nuværende tidspunkt. Kapitaludgifter til tog, depot og elektrificering vil være kendt indenfor kortere tid, men da regelgrundlaget for driften endnu ikke er ikke afklaret, vil en beregning af operatørudgifterne være behæftet med stor usikkerhed - og den faktiske udgift kendes først, når operatørbudgetet er afsluttet i 2015.

Budgettet for drifts- og infrastrukturselskabet, herunder omkostningerne forbundet med indfasning af letbanen vil blive, specificeret, justeret og kvalificeret frem mod idriftsættelse og i takt med gennemførslen af udbuddet på transportpakken og operatørbudgetet.

3.5. Dialog med Aarhus Letbane I/S vedr. indkøb af transportsystemet.

Aarhus Letbane I/S har nu gennemført prækvalifikation og står foran udbud og kontrahering af transportpakken i 2013.

Aarhus Letbane I/S har i udbudsprocessen haft stor fokus på den efterfølgende driftssituation. Dette afspejles i, at der i udbudsmaterialet er høje krav til kvalitet og høje såkaldte RAM krav til de forskellige tekniske delkomponenter i leverancen (Reliability, Availability og Maintainability). Hertil kommer, at der i evalueringen af tilbuddene indgår såkaldte LCC omkostninger (Life Cycle Costs) på letbanetogene.

Det må derfor være forventningen, at Aarhus Letbane I/S leverer et anlæg og letbanetog, der set fra et driftssynspunkt er fuldt tilfredsstillende.

I forhandlingsforløbet, ved kontraktindgåelsen og i forbindelse med det vindende konsortiums projektering vil der opstå en række spørgsmål og valg af alternativer, der kan have væsentlig betydning for idriftsættelse og den efterfølgende drift af letbanen, eksempelvis:

- Besparelser på infrastruktur
- Endelig fastlæggelse af antallet af indkøbte tog
- Indretning af tog og depot
- Indfasning af driften, som kan have stor økonomisk betydning for driftsselskabet
- Systemer til trafikinformation

Der er behov for at Aarhus Letbane I/S kan rådføre sig med Driftsselskabet forud for sådanne beslutninger med betydning for den efterfølgende drift.

Modsat er der behov for, at beslutninger omkring den fremtidige drift er afstemt med beslutninger i anlægsselskabet herunder bl.a. kontrakten om togvedligeholdelse, som indgås af anlægsselskabet.

Der bør snarest etableres faste rammer for denne dialog. Såfremt det beslutes at Midttrafik indtil videre sekretariatsbetjener Driftsselskabet, så kan dialogen foregå via denne sekretariatsbetjening.

Herudover overvejer Aarhus Letbane I/S, om der i selskabets forhandlingsorganisation skal deltage en person, der repræsenterer Driftsselskabet.

Organiseringen af rammerne for dialog mellem selskaberne bør være på plads inden udgangen af august måned 2013.

3.6. Gennemførelse af operatørudbud

For at sikre, at en operatør kan overtage driften af Aarhus Letbane i 2. halvdel af 2016, skal prækvalifikation af bydere på driften påbegyndes ved årsskiftet 2013/14.

Midttrafik har i 2012 efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland påbegyndt forberedelsen af operatørudbuddet, og det er aftalt, at Midttrafik forestår udbuddet af operatørkontrakten for Driftsselskabet.

Der er taget udgangspunkt i, at driften udbydes i et forhandlet udbud og som en brutto-kontrakt med incitamenter svarende til udbuddene i bustrafikken.

- Der er udarbejdet tidsplan for operatørudbuddet, herunder foreløbige overvejelser vedr. en indfasningsplan for letbanetrafikken
- I samarbejde med Aarhus Letbane I/S er der gennemført en granskning af udbudsdokumenterne m.h.p. at sikre overensstemmelse mellem udbuddet af togvedligehold og den efterfølgende operatørkontrakt. D.v.s. at snitfladerne mellem togvedligeholder og operatør er blevet fastlagt.
- Midttrafik har indhentet erfaringer fra det regionale trafikselskab Skyss i Bergen, som forestod udbuddet af letbanetrafikken og nu administrerer operatørkontrakten. Driften og kontraktforholdene for Bybanen i Bergen er de samme som foreslås for Aarhus Letbane, bortset fra at trafikselskabet Skyss er kontraktholder på operatørkontrakten.
- Der er udarbejdet forslag til prækvalifikationsmateriale

Midttrafik har endvidere i 2012 i samarbejde med Midtjyske Jernbaner udarbejdet kontraktgrundlaget for samdriftskontrakten med DSB, som rækker frem til medio. 2016 med mulighed for forlængelse. Heri indgår en række af de kontraktelelementer, der også vil blive en del af operatøraftalerne for letbanen, d.v.s. operatørkontrakt, kontrakt om leje af værksted og aftale om benyttelse af infrastruktur.

Med henblik på udarbejdelse af forslag til operatørkontrakt for letbanen er der ansat en udbudsjurist i Midttrafiks kontraktafdeling, og der er indgået aftaler med to seniorkonsulenter, der hidtil har haft et hovedansvar for Midttrafiks operatørkontrakter, som assisterer med opbygningen af operatørkontrakten i løbet af 2013.

3.7. Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane

En infrastrukturforvalter er en virksomhed, som står for at drive og vedligeholde skinnenet, signalerne mv. på jernbaneområdet. Infrastrukturforvalteren behøver ikke at forestå selve vedligeholdelsen af skinner og systemer, men er ansvarlig for at dette foregår i henhold til regler og vejledninger af betydning for sikkerheden. Eksempelvis regler for:

- godkendt infrastruktur og materiel
- uddannelse af personale, der udfører arbejde, som har betydning for jernbanesikkerheden
- håndtering af ulykker og forløbere til ulykker
- sikring af jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer

For at kunne forvalte infrastruktur på jernbanen skal virksomheden både have en tilladelse og en sikkerhedsgodkendelse. Tilladelsen er et udtryk for, at infrastrukturforvalteren opfylder en række krav om hæderlighed, økonomi og faglig kompetence. Sikkerhedsgodkendelsen viser, at virksomheden har indført og implementeret et sikkerhedsledelsessystem.

Den enkelte infrastrukturforvalter har selv ansvar for at kende de nødvendige regler og vejledninger af betydning for sikkerheden.

Midtjyske Jernbaner er i dag infrastrukturforvalter på Odderbanen og Lemvigbanen og er ansvarlig overfor Trafikstyrelsen for sikkerheden på de to baner. Midtjyske Jernbaner forestår samtidig vedligeholdelsen af de to baner samt trafikdriften på Lemvigbanen og kontraktadministrationen i forhold til DSB på Odderbanen.

Opretholdelse af en lille sikkerhedsgodkendt operatør- og/eller infrastrukturforvaltningsorganisation er omkostningstungt og sårbart på grund af de stadigt voksende krav til sikkerhedsledelse og dokumentation over for Trafikstyrelsen. Det var en af årsagerne, at man i Region Midtjylland, som det også er sket i resten af landet, fusionerede privatbanerne i de respektive regioner.

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er enige om, at det ikke er hensigtsmæssigt at etablere to relativt små organisationer til varetagelse af infrastrukturforvaltning og drift

Det foreslås derfor at Driftsselskabet køber infrastrukturforvaltning og banevedligeholdelse hos Midtjyske Jernbaner (MJB). Der er umiddelbart lovgivningsmæssig hjemmel til dette, da Midttrafik er hovedaktionær i MJB, og Midttrafik i henhold til Lov om trafikselskaber kan løse opgaver for Driftsselskabet. En fordel ved denne løsning er, at man med det samme kan begynde at inddrage MJB og forberede MJB's organisation til drift af Letbanen. Modellen skal i givet fald udformes således, at MJB får sin hovedafdeling i Aarhus og en driftsafdeling i Lemvig. Driftsselskabet vil herved alene blive et ejerselskab med kontraktadministration i forhold til leverandører.

Den modsatte model har også været overvejet. D.v.s. en model, hvor MJB's nuværende organisation og dennes drifts- og forvaltningsopgaver overføres til Driftsselskabet, og at MJB så køber drift og forvaltning af Lemvigbanen hos Driftsselskabet. Det tilbageværende MJB vil herefter alene være et ejerselskab, der har en driftskontrakt med Driftsselskabet finansieret af Region Midtjylland.

Transportministeriet har på foranledning af en forespørgsel fra styregruppen svaret, at Driftsselskabet ikke inden for den nuværende lovgivning vil have hjemmel til at udføre opgaver på Lemvigbanen. Modellen er derfor opgivet.

3.8. Overførsel af Odderbanens infrastruktur til Driftsselskabet

Odderbanens infrastruktur ejes i dag af Midtjyske Jernbaner A/S, hvori Midttrafik er hovedaktionær. I henhold til § 13 stk. 4 i lov om trafikselskaber kan Midtjyske Jernbaner A/S beslutte at overdrage sin jernbaneinfrastruktur til trafikselskabet eller til tredjemand.

Ifølge § 15 stk. 1 i lov om Aarhus Letbane kan transportministeren indgå aftaler med Region Midtjylland og trafikselskabet i Region Midtjylland om Odderbanens overgang til letbane.

Intentionen har fra starten været at samle ejerskabet til letbanens infrastruktur hos Driftsselskabet. Der skal i første omgang træffes aftale herom mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik.

Region Midtjylland modtager fra staten til drift af Odderbanen et bloktilskud beregnet ud fra længden af banen og et tilskud til dækning af pensionsforpligtelserne i selskabet. Herudover modtager regionen et investeringstilskud, som fra 2016 overgår til et bloktilskud. Ved overgang af Odderbanens infrastruktur til Driftsselskabet må det sikres, at de ovennævnte tilskud fastholdes.

Der vil være moms, skattemæssige problemstillinger forbundet med overdragelsen af aktiver fra Midtjyske Jernbaner A/S til Driftsselskabet. KPMG vurderer umiddelbart, at Disse kan håndteres tilfredsstillende, men der er behov for at få dette fuldt afklaret.

Samtidig vil der være en juridisk problemstilling ved at overdrage aktiver fra Midtjyske Jernbaner A/S, da der er mindretalsaktionærer, som har krav på, at den overtagne infrastruktur værdisættes og købes ud af selskabet.

Hvis Odderbanen overdrages til drifts og infrastrukturselskabet, så videreføres, i lov om Aarhus Letbane § 15 stk. 2, bestemmelsen fra lov om trafikselskaber, om at staten har ret til vederlagsfrit at overtage letbaneinfrastrukturen med tilhørende signalanlæg, såfremt regelmæssig passagerdrift ophører på letbanestrækningen mellem Aarhus H og Odder.

Det er tidligere vurderet, at bestemmelsen om statens ret til at overtage infrastrukturen vederlagsfrit, hvis togdrift ophører, betyder, at infrastrukturen kan overdrages vederlagsfrit fra Midtjyske Jernbaner A/S.

Hvis infrastrukturen mod forventning må anses for at have en værdi, er andelen af private aktionærer i selskabet meget beskeden. Aktierne er fordelt således:

Midttrafik	87,66 %
Lemvig Kommune	11,60 %
Holstebro Kommune	0,11 %
Private aktionærer	0,63 %

3.9. Aftale med Banedanmark om infrastrukturforvaltning og vedligehold af Grenaabanen

I henhold til Lov om Aarhus Letbane skal Aarhus Letbane virke som jernbane infrastrukturforvalter for hele det samlede Letbanesystem, herunder også for Grenaabanen, der i henhold til lovens § 14 stk.2 fortsat vil skulle ejes og vedligeholdes af Banedanmark.

I bemærkningerne til loven fremgår, at det forudsættes, at der indgås en forvaltningsaftale mellem Aarhus Letbane og Banedanmark om, hvorledes Infrastrukturforvalteransvaret, som er placeret ved Aarhus Letbane, skal fungere i forhold til Banedanmarks ejerskab og vedligeholdsansvar.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland og Banedanmark har tilsluttet sig en foreløbig overordnet ramme for en infrastrukturforvaltaftale mellem Aarhus Letbane og Banedanmark og Driftsselskabet.

Grenaabanen vil skulle drives i henhold til Letbanens driftsselskabs sikkerhedsgodkendelse. Det vil sige, at vedligeholdelse sker i henhold til de godkendte normer og regler, der grundlæggende vil følge det tyske regelsæt for letbaner BOSTrab.

Af hensyn til at opnå et klart snit m.h.t. vedligeholdelsesopgaven mellem Driftsselskabet og Banedanmark foreslås det, at der sker et mageskifte mellem de to strækninger, hvor Aarhus Letbane I/S etablerer spor parallelt med Banedanmarks spor.

- Det anbefales, at den kommende jernbaneinfrastruktur mellem Aarhus H - Østbanetorvet i lighed med sporene på Aarhus H overdrages fra Banedanmark til Aarhus Letbane.
- I Lystrup, hvor den nye letbaneinfrastruktur kobles på den eksisterende jernbaneinfrastruktur (Grenaabanen), foreslås afgrænsningen gennemført således, at de spor som anlægges inden for Banedanmarks nuværende arealgrænse anses som hørende til Banedanmarks vedligeholdelsesområde.

Der skal ud fra ovennævnte rammer gennemføres en detaljeret identificering og dokumentation af såvel ejerforhold som vedligeholdelsesansvar for alle de jernbanetekniske delsystemer.

Efterfølgende skal der udarbejdes et udkast til en egentlig forvaltningsaftale, hvor også de økonomiske mellemværender skal afklares.

3.10. Aftaler vedr. perronudstyr m.v. på letbanen.

Det er målsætningen, at der etableres ensartet perronudstyr på hele letbanen, og at udstyret omfatter skærme med realtidsinformation.

Der er inden for rammerne af Aarhus Kommunes aftale om byinventar aftalt, at AFA-JCDecaux leverer, opstiller, vedligeholder og renholder stoppestedsudstyr til letbanen uden omkostninger for kommunen på standsningssteder i Aarhus Kommune.

AFA-JCDecaux har tilkendegivet, at man er indstillet på en lignende aftale for Grenaabanen og Odderbanen.

M.h.t. **Odderbanen** og MJB er der i dag ikke en aftale om reklamefinansieret udstyr eller i det hele taget om reklamer på perroner, og MJB har tilkendegivet, at man i princippet vil være parat til at rulle konceptet ud, når det er klart.

Det vil formentlig være mest hensigtsmæssigt at afvente ombygningen af Odderbanens perroner i 2016. Dette skal afklares med MJB, AFA-JCDecaux og Aarhus Letbane I/S, og der skal indgås en aftale for Odderbanens vedkommende.

M.h.t. **Grenaabanen** er der ikke indgået aftaler. Forholdene på Grenaabanen og statens banenet i øvrigt er forholdsvis komplicerede.

- Banedanmark ejer og vedligeholder perronerne, perronbelysning, teknikrum på perronerne og de højtalere, der giver trafikinformation.

M.h.t. Banedanmark må aftaler om perronudstyr og vedligehold være en del af den tidligere nævnte aftale om infrastrukturforvaltning og vedligehold.

- DSB ejer og vedligeholder øvrigt inventar på perronerne herunder billetautomater og rejsekortudstyr. Herudover ejer DSB cykelparkeringer og flere stationsforpladser på Grenaabanen.

Der skal generelt indgås aftale med DSB om Driftsselskabet anvendelse af DSB's perronudstyr, billetudstyr m.v. og arealer på Grenaabanen.

Den mest hensigtsmæssige løsning vil være at perronudstyr billetautomater og ansvaret for vedligehold overdrages til Driftsselskabet og at DSB ejede arealer til parkering og cykelparkering ejet af DSB ejendomme ligeledes overdrages til Driftsselskabet eller til de respektive kommuner.

M.h.t. arealerne i DSB ejendomsudvikling, som ejer de arealer der ikke længere er nødvendige for jernbanedriften, tilkendegav Transportministeriet i forbindelse med de mislykkede forhandlinger om overdragelse af Grenaabanen til Driftsselskabet, at disse skulle forblive hos DSB.

Alternativet til en overdragelse vil formentlig svare til den aftale Arriva skulle indgå med DSB om leje af stationer på de Midt- og Vestjyske baner i forbindelse med, at Arriva vandt kontrakten om trafikken på banerne.

Sidstnævnte løsning synes i letbanens tilfælde at give anledning til unødigt komplekse kontraktforhold, og det vil fremover være Driftsselskabet og ikke DSB, der har interesse i indretningen af stationerne og vedligeholdelsesstandarder. DSB bør derfor også være interesseret i en sådan løsning.

I formuleringen om kompensation på 44,9 mio. kr. i den aftale, der er indgået mellem de lokale parter og staten for overtagelse af driften på Grenaabanen, er det ikke præciseret om driften også omfatter vedligehold af perronudstyr, billetautomater, stationsforpladser m.v. Det er de lokale parters opfattelse at kompensationen alene vedrører den rene trafikdrift og ikke udgifter til vedligehold af infrastruktur og billetudstyr.

Der bør indledes forhandlinger med DSB og Transportministeriet om spørgsmålet.

Uanset løsning kan der arbejdes for, at det nedslidte perronudstyr på Grenaabanen udskiftes med det samme perronudstyr, som etableres på resten af letbanen. AFA-JCDecaux har tilkendegivet at være interesseret i en sådan løsning. DSB har netop indgået aftale med AFA-JCDecaux, som alene omfatter reklamepladser på DSB stationer og ikke perronudstyr.

3.11. Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen

Der blev forud for iværksættelse af Kollektiv Trafikplan 2011 i 2010 udarbejdet oplæg til busomlægninger i forbindelse med idriftsættelse af letbanen. Oplægget tog udgangspunkt i den forventede omlægning i den nye trafikplan.

I forbindelse med vurdering af udbygningsetaperne i 2011 udarbejdedes et justeret oplæg til busomlægning, der tog udgangspunkt i den faktisk realiserede Kollektiv Trafikplan 2011, som på flere punkter afveg fra det, der var planlagt i 2010.

De to ovennævnte oplæg til busomlægninger er - uanset at de konkret tager stilling til de nuværende ruter - principskitser, som primært blev udarbejdet med henblik på at vurdere de økonomiske og samfundsøkonomiske konsekvenser af letbanedriften.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er, jf. forslaget til aftale mellem parterne om principper for etablering af Driftsselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane, enige om, at anmode Midttrafik om at udarbejde et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan for Aarhus-området, herunder en beregning af passagergrundlaget og de økonomiske konsekvenser, inkl. vurdering af indfasningens betydning og set i forhold til parternes afsatte midler til kollektiv trafik i Aarhus-området.

Målet er, at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhus-området bestående af letbanen, regionale busser og bybusser, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Parterne er endvidere enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik, og at ændringer/justeringer af buslinjer - uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede trafik i Aarhus-området. Den driftsplan for letbanen, der er indarbejdet i udbudsmaterialet, indgår som en forudsætning for Midttrafiks forslag.

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland påbegyndt udarbejdelsen af en sådan mere operativ plan for busomlægning og indfasning i forbindelse med åbning af letbanedriften. Planen skal så vidt muligt tage hensyn til de erfaringer, der er indhøstet med Kollektiv Trafikplan for Århus 2011. Denne plan evalueres i 2014.

Omlægning af bustrafikken påbegyndes, når der skal etableres erstatningskørsel i forbindelse med ombygning af de eksisterende baner i 2016, og den forventes at løbe et stykke ind i 2017. Indfasningsplanen for bustrafikken afventer de nærmere betingelser for indfasning af letbanedriften, som fastlægges i den kontrakt, Aarhus Letbane indgår med transportpakkeleverandøren omkring årsskiftet 2013/14.

Et af de centrale spørgsmål i forbindelse med de mere permanente busomlægningen er håndteringen af afkortning af busforbindelser som tilbringertrafik til letbanen, og i hvilket

omfang disse omlægninger skal indføres over en periode for at vænne passagererne til skiftene.

Midttrafik har bl.a. indhentet erfaringer fra Bergen, hvor en meget konsekvent strategi for afkortning skabte betydelig utilfredshed og samtidig kapacitetsproblemer i letbanetogene, da letbanen blev sat i drift. Man valgte derfor efterfølgende at etablere en række direkte myldretidsruter til centrum uden skift til letbanen.

Både Midttrafik, Aarhus Kommune og regionen vurderer, at det vil være afgørende for modtagelsen af letbanen, at man finder en balance mellem afkortning og direkte busbetjening, som kan justeres efter de første driftserfaringer.

I tilknytning til busomlægningen, skal det sikres gode fysiske faciliteter de steder, hvor der planlægges tilbringertrafik.

Aarhus Letbane I/S og Driftsselskabet er ikke ansvarlige for løsning af opgaven med busplanlægning i forbindelse med letbanen, men det er vigtigt, at der er en løbende dialog især omkring indfasningen for at sikre, at den bliver så hensigtsmæssig som mulig både for Aarhus Letbane I/S, den kommende letbaneoperatør og for de ressourcer, der skal bruges på midlertidige omlægninger af bustrafikken.

3.12. Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen

Aarhus Letbane I/S er ansvarlig for kommunikation over for borgerne i forbindelse spørgsmål der vedrører anlæg af letbanen.

Midttrafik er i samarbejde med Driftsselskabet og selskabets leverandører ansvarlig for kommunikation af trafikinformation og markedsføring overfor borgere og passagerer i forbindelse med driften af letbanen. Midttrafik er også ansvarlig for kommunikationen i forbindelse med omlægningen af bustrafikken herunder eventuelle høringer forud for gennemførelse af omlægningerne.

Erfaringer fra udenlandske projekter viser, at det er vigtigt at forberede andre trafikanter, såvel gående, som cyklister og bilister på det nye trafikelement. Ansvar for denne opgave skal placeres.

I perioden op til idriftsættelsen er der behov for kommunikation og markedsføring af det nye trafiktilbud som en helhed overfor borgerne. Der er m.a.o. behov for en kommunikation, som både omfatter anlægget, togene og den fremtidige drift af letbane og busser.

Der er derfor behov for at fastlægge en samlet kommunikationsstrategi og for at få præciseret snitflader og ansvarsfordeling mellem Aarhus Letbane I/S, Driftsselskabet og Midttrafik.

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 4**

Aarhus, den [8. august 2013]

Principper for etablering af Drifts- og Infrastrukturselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane

Baggrund og forudsætninger

I lov om Aarhus Letbane (L77) hedder det i §14, stk 2 at:

"Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter et drifts- og infrastrukturselskab, der har til formål at stå for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, dog ikke vedligehold af den del af Aarhus Letbane, der er identisk med Grenaabanen. Drifts- og infrastrukturselskabet etableres som et interessentskab, og selskabet kan oprette datterselskaber."

Forud for formuleringen af den politiske aftale af 31. oktober 2011 og forslag til lov om Aarhus Letbane fremsendte Aarhus Kommune og Region Midtjylland et brev af 17. januar 2011 til transportminister Hans Christian Schmidt vedlagt en principaftale mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune.

I aftalen blev det konstateret det, at der med baggrund i beregningerne for den samfundsøkonomiske analyse for letbanens etape 1 fra 2010 var balance i det forventede samlede nettotilskud til den kollektive trafik. Det blev også konstateret at beregningerne ville forudsætte omlægning og i visse tilfælde afvikling af såvel lokale som regionale buslinjer, der skulle erstattes eller suppleres af letbanenettet.

Overordnet var parterne enige om, at etablere driftsselskabet med det udgangspunkt at selskabet kan og skal drives inden for rammen (i 2011), som parterne har afsat til kollektiv trafik med tillæg af den compensation som staten giver for driften på Grenaabanen.

Siden principaftalen blev formuleret er der ændret væsentligt på nogle af de forudsætninger, der lå til grund for de samfundsøkonomiske analyser. Det drejer sig især om følgende:

- Ejerskabet til Grenaabanen forbliver hos Banedanmark. Ansvar for trafikdriften overdrages dog til drifts- og infrastrukturselskabet, idet regionen kompenseres herfor.
- Det er politisk besluttet at elektrificere hele banenettet og dermed at udbyde rene elektriske togsæt. I forhold til beregningerne i udgangspunktet, er drifts- og kapitalomkostningerne til elektrificering derfor undervurderet. På den anden side, er rene eltog billigere i anskaffelse og drift end dualtog, som indgik i de oprindelige beregninger.
- Antagelserne om antallet af passagerer i det kollektive trafiksystem blev opgjort før den nye kollektive trafikplan i Aarhus blev sat i værk i 2011.

Endelig er der ikke i de overordnede beregninger taget højde for udgifter forbundet med indfasning af letbanen og eventuelle justeringer af den samlede trafikplan efter idriftsættelse af letbanen.

Med afsæt i ovenstående kan det konstateres, at en række væsentlige oplysninger, som der er behov for i en mere detaljeret opgørelse af den samlede økonomi, ikke kan indhentes på nuværende tidspunkt. Kapitaludgifter til tog, depot og elektrificering vil være kendt indenfor kortere tid, men da regelgrundlaget for driften endnu ikke er afklaret, vil en beregning af operatørudgifterne være behæftet med stor usikkerhed - og den faktiske udgift kendes først når operatørbuddet i 2015-2016 er afsluttet. Tilsvarende vurderes det først muligt, at opgøre det permanente niveau af indtægterne, når driften af letbanen er fuldt indfaset efter 2-3 års drift.

På ovennævnte baggrund har parterne - ved den nedsatte administrative styregruppe - vurderet konsekvenserne på ny og er herefter blevet enige om, at anbefale følgende principper for etablering af drifts- og infrastrukturselskabet samt den efterfølgende idriftsættelse af letbanen.

Overordnet grundlag og økonomi i udgangspunktet

Målet er, at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhus-området bestående af letbanen, regionale busser og bybusser, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

På den baggrund anmodes Midttrafik om at udarbejde et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan for Aarhus-området, herunder en beregning af passagergrundlaget og de økonomiske konsekvenser, inkl. vurdering af indfasningens betydning og set i forhold til parternes afsatte midler til kollektiv trafik i Aarhus-området. Parterne er enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik og at ændringer/justeringer af buslinjer - uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede trafik i Aarhus-området. Den driftsplan for letbanen, der er indarbejdet i udbudsmaterialet, indgår som en forudsætning for Midttrafiks forslag.

Parterne er i forlængelse heraf enige om, at den løbende køreplanlægning for letbanen skal ske i Midttrafik og skal ske i tæt sammenhæng med køreplanlægning for den samlede kollektive bustrafik. Midttrafik anmodes om at tilsikre dette.¹

Når Midttrafiks forslag til samlet trafikplan foreligger sammenholdes dette med den forventede samlede økonomiske ramme og justeres eventuelt på baggrund heraf. Parterne er herunder enige om, at den hidtil forudsatte fordeling af det årlige tilskud til letbanekørslen (nettobestillerbidraget anført i tabel 1 nedenfor) kan ændres på baggrund af forslaget til trafikplan. Eventuelle afvigelser i forhold til den oprindeligt forudsatte fordeling modregnes ved eventuelt behov for yderligere bestillerbidrag til letbanekørsel som beskrevet nedenfor.

Efter godkendelse af den endelig trafikplan indgår Midttrafik kontrakt med drifts- og infrastrukturselskabet om levering af den heri indeholdte letbanekørsel (den bestilte kørsel).

¹ Dette forudsætter et tæt samarbejde omkring køreplanlægningen for de aarhusianske bybusser. Det skal herunder overvejes om opgaven fra og med 2015 med fordel kan overføres til Midttrafik. Aarhus Kommune afklarer dette.

Til finansiering af den bestilte letbanekørsel, er parterne enige om, at der fra og med idriftsættelse af letbanen sker indbetaling til Midttrafik af de forventede nettoudgifter for parterne (nettobestillerbidraget) som beskrevet nedenfor. Basis for opgørelsen heraf er et notat udarbejdet af COWI den 15.sept. 2010 med rettelse af 6. okt. samme år – sammenfattet i tabellen nedenfor:

Tabel 1: Opgørelse af parternes bestillerbidrag*

Mio. kr. pl. 2013	Udgift til operatør	Passager-indtægter	Netto-bidrag
Aarhus Kommune			
Bybusser	82,6	39,3	43,2
Aarhus Kommune i alt	82,6	39,3	43,2
Region Midtjylland			
Trafikdrift Odderbanen	33,1	12,8	20,3
Odderbanen vedligehold af spor	5,5	0,0	5,5
Regionalbusser	5,7	4,2	1,4
Regional i alt før overt. af Grenaabanen	44,3	17,1	27,2
Trafikdrift Grenaabanen**	69,8	23,5	46,3
Region Midtjylland i alt	114,1	40,5	73,6
Total	196,7	79,9	116,8

*I forhold til den hidtidige opgørelse af udgangsekonomien i COWI's notat, som var anført i forskellige prisniveauer, er beløbene på udgiftssiden fremskrevet med Danske Regioners pl for Regional Udvikling og indtægtssiden er fremskrevet med Midttrafiks takststigningsloft, som er fuldt udnyttet i perioden.

**Grenaabanens driftsudgifter indgår i udgangspunktet jf. den politiske aftale herom. I forhold til de faktiske driftsudgifter er der reduceret med 20% som forventet udbudsgevinst og der er korrigeret for kapitaludgifter.

Med afsæt i ovenstående kan parternes nettobestillerbidrag som udgangspunkt (2013-priser) opgøres til 43,2 mio. kr. for Aarhus Kommune og 73,6 mio. kr. for Region Midtjylland. Som ovenfor anført dog således, at det endelige forslag til kollektiv trafikplan kan ændre på den beløbsmæssige fordeling parterne imellem. Parternes nettobestillerbidrag fremskrives fremadrettet ved brug af Danske Regioners pris- og lønindeks for Regional Udvikling.

Drifts- og infrastrukturselskabet

Den nødvendige organisation for drifts- og infrastrukturselskabet aftales nærmere parterne imellem. Der er herunder enighed om, at dette skal ske på en måde som reducerer de fremtidige driftsomkostninger mest muligt under hensyntagen til de nødvendige kompetencer som selskabet skal have rådighed over for at varetage sine opgaver.

Via den aftalte betaling med Midttrafik samt optagelse af lån, finansierer drifts- og infrastrukturselskabet alle udgifter til etablering af selskabet, køb af materiel, etablering af depot/værksted, operatørudgifter mv. Et eventuelt driftsmæssigt underskud i selskabet forudsættes herunder finansieret via regulering af betalingerne indeholdt i kontrakten med Midttrafik.

Budgettet for drifts- og infrastrukturselskabet, herunder omkostningerne forbundet med indfasning af letbanen (for det samlede kollektive trafiktilbud), specificeres, justeres og kvalifice-

res i takt med at posterne afdækkes i forbindelse med tilbuddene på transportpakken og perioden frem mod idriftsættelse.

Regulering af betalinger og bestilt trafik samt det videre forløb

Betalingen fra bestillerne til Midttrafik gennemføres efter samme principper som for bestilt buskørsel, idet beløbet adskilles og opgøres for sig af Midttrafik.

I forbindelse med Midttrafiks fordeling af indtægterne fra den kollektive trafik, opgøres indtægterne der vedrører letbanen indtil videre for sig og samlet. I den udstrækning at Midttrafiks samlede indtægter vedrørende letbanen (inkl. ovennævnte netto bestillerbidrag) afviger fra Midttrafiks udgifter til den bestilte kørsel hos drifts- og infrastrukturselskabet, så fordeles dette som udgangspunkt ligeligt mellem parterne (50/50). Inden den ligelige fordeling træder i kraft, foretages der dog først udligning af en eventuel forskel i de oprindeligt forudsatte besparelser ved reduktion af buslinjer og ved udbuddet af letbanetrafikken på Grenaabanen.²

Den letbanekørsel som er indeholdt i den samlede kollektive trafikplan, som parterne godkender, betragtes herefter som fælles trafik.

Afhængigt af baggrunden for en ønsket ændring, er parterne enige om, at behov for ændringer i letbanetrafikken håndteres efter følgende principper:

- Behov for en eventuel genopretning af en økonomisk ubalance i forholdet mellem bestillerbidrag og nettoudgifter forbundet med den bestilte fælles letbanetrafik, kan finansieres ved at øge bestillerbidragene og/eller tilpasse køreplanen. Som grundlag for valg af løsning anmodes Midttrafik om at udarbejde mulige løsningsforslag til bestillerne inkl. eventuelle afledte konsekvenser for busdrift. Beslutning om valg af løsning forudsættes truffet i enighed mellem parterne. Tilsvarende proces gør sig gældende, hvis den ene part har et ønske om at gennemføre en generel besparelse på det kollektive trafikområde med betydning for den fælles letbanetrafik.
- I indfasningsperioden må der forventes at opstå behov for at tilpasse den nye trafikplan. Midttrafik anmodes om løbende at udarbejde forslag til tilpasninger, som kan optimere den samlede drift af letbane og busser. Forslag forelægges bestillerne til beslutning. Konsekvenser for den fælles letbanetrafik forudsættes som ovenfor besluttet i enighed.
- Parternes øvrige behov for ændringer af den bestilte letbanetrafik, samt ændringer i bestillingen af bustrafik med betydning for letbanens drift, skal drøftes parterne imellem (bestillerne). Sådanne ændringer søges ligeledes besluttet i enighed.
- Hvis der ikke kan opnås enighed om andet, så finansieres ændringer af letbanens drift som udgangspunkt af den part som ønsker ændringen. Under hensyntagen til, hvad

² Et eksempel til illustration: I forhold til tabel 1 ændres fordelingen i udgangspunktet, så Region Midtjyllands bestillerbidrag øges med netto 2 mio. kr. og Aarhus Kommunes tilsvarende mindskes. Ved finansiering af en eventuel ubalance skal Aarhus Kommune derfor først bidrage med besparelsen i udgangspunktet samt det yderligere bidrag regionen har skudt ind i udgangspunktet. I eksemplet $2+2=4$ mio. kr. Overstiger ubalancen dette, finansieres restbeløbet som beskrevet 50/50. Ved eventuelle mindredgifter gennemføres en tilsvarende udligning, inden disse fordeles ligeligt.

der kan betragtes som henholdsvis regional og lokal trafik, kan den anden part dog altid – helt eller delvist - vælge at finansiere sin andel heraf.

I forlængelse heraf er parterne enige om, at der skal arbejdes videre med opstilling af mulige modeller for afgrænsning af henholdsvis regional og lokal letbanekørsel. En endelig afgrænsning søges aftalt før idriftsættelse af letbanen.

Afslutningsvis er parterne enige om at konsekvenserne af denne byrde- og risikodeling vurderes årligt. Det forventes, at indførelse af rejsekortet kan give en temmelig præcis fordeling af indtægter på letbanen, regionale busser og bybusser. Parterne er på den baggrund enige om, at indtægtsfordelingen - og eventuelle afledte konsekvenser for byrde- og risikodelingen i øvrigt - revideres når et tilstrækkeligt robust datagrundlag er til stede herfor (forventet senest i 2020).

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. september 2013	1-16-5-73-4-1-13	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Notat om økonomiaftale om kommunale kørselsordninger

Finansministeriet, KL og Danske Regioner har sammen med Trafikselskaberne i Danmark og et konsulentfirma udarbejdet en rapport, der identificerer muligheder for, at trafikselskaberne kan bidrage til, at kommunerne kan finde besparelser på 430 mio. kr. på de kommunale kørselsordninger for borgerne. Det drejer sig bl.a. om lægekørsel, kørsel til institutioner m.m.

På baggrund af denne rapport, blev der i økonomiaftalen mellem Regeringen og KL 13. juni 2014 aftalt, at kommunerne ved omlægning af de kommunale kørselsordninger skal finde besparelser på 100 mio. kr. i 2014 stigende til 430 mio. kr. i 2017.

Der er i aftalen ikke truffet beslutning om, hvordan kommunerne skal finde besparelserne. Rapporten pegede på, at overdragelse af en del af opgaverne til trafikselskaberne vil være nødvendigt for at opnå det fulde besparelspotentiale, men aftalen stiller kommunerne frit i forhold til at effektuere gevinsterne.

Den indbyrdes fordeling af sparerammen mellem kommunerne fremgår ikke. Midttrafik har omtrent 20 % af den kollektive trafik i Danmark, og det forventes at besparelsen på de kommunale kørselsopgaver i Midtjylland derfor skal være i niveauet 80-90 mio. kr. i 2017. Nogle kommuner i Midtjylland har allerede i vidt omfang overladt sine kørselsopgaver til Midttrafik, mens andre selv løser opgaverne.

Samarbejde om opgaven

Midttrafik er i løbende dialog med kommunaldirektørnetværket om, hvordan Midttrafik kan bidrage til, at kommunerne opfylder økonomiaftalen. I samarbejdet er det vigtigt, at kommunerne på et oplyst grundlag selv kan træffe beslutning, om og hvordan man ønsker Midttrafiks hjælp til at opfylde økonomiaftalen.

Der kan være en række fordele for region og kommuner i at indgå i et udvidet samarbejde med Midttrafik omkring social kørsel og øvrig kommunal kørsel:

- Opnå lavere omkostninger på kørsel som i dag købes til taxapriser.
- Samarbejde i kendte rammer med samme form for opfølgning som anvendes i forvejen.
- Mulighed for detaljeret opfølgning på udgifter, kvalitet og mulighed for opfølgning helt ned på personniveau.

KL har aftalt med trafikselskaberne i Danmark, at man sammen laver to tiltag:

- Der laves et fælles grundlag for at kunne sammenligne kommuner på en række nøgletal, dels for at kunne benchmarke kommuner indbyrdes, dels for at kunne dokumentere realisering af gevinster på området.
- Der gennemføres fælles informationskampagne for øge kommunernes kendskab til trafikselskabernes ydelser og danne grundlag for en fortsat dialog. Der vil blive afholdt et informationsmøde i Midttrafik i løbet af efteråret 2013.

Midttrafiks rolle

Midttrafik ønsker på den ene side at stille sine kompetencer og værktøjer til rådighed for kommunerne, og på den anden side respekterer Midttrafik kommunernes frie valg, om de ønsker Midttrafiks hjælp til at løse opgaven eller foretrækker selv at løse den. Midttrafik vil derfor satse på en faglig rådgivning om fordele og ulemper ved forskellige løsninger.

Midttrafik har et setup, der giver mulighed for besparelser på især nogle kommunale kørselstyper. Da Midttrafik har handicapkørsel og regionens patientkørsel, er der i forvejen et stort volumen, der giver mulighed for indgåelse af kontrakter med vognmænd til konkurrencedygtige priser, værktøjer til planlægning og opfølgning samt en forholdsvis effektiv administration. Midttrafiks it-værktøjer er de samme, som de øvrige trafikselskaber bruger.

Det er især de variable kørselstyper, som fx lægekørsel, Midttrafik har gode forudsætninger for at hjælpe kommunerne med. Eksempelvis har Syddjurs Kommune opnået besparelser ved at lade lægekørslen udføre gennem Midttrafiks kontrakter.

Der er andre kørselstyper, Midttrafik ikke på samme måde kan tilbyde optimale løsninger til. Det drejer sig om rutebundne kørsler til fx specialinstitutioner. Der er det nuværende it-værktøj ikke godt nok. Trafikselskaberne arbejder på at lave en bedre løsning. Når der foreligger en konkret finansieringsplan af et sådant udviklingsprojekt, vil Direktionen om nødvendigt indstille finansieringen til Bestyrelsen.

Det er ikke en særskilt målsætning for Midttrafik at udvide på den primære drift (bestillingsmodtagelse og vognstyring). Det er dog en væsentlig forudsætning for god rådgivning at have noget drift "in house", men det er opnået med det nuværende aktivitetsomfang.

Midttrafik vil have øget fokus på rådgivning og samarbejde især omkring udbud med de kommuner, der ønsker det. Der vil være flere mulige modeller:

- Den fulde model med udbud, koordinering, drift og opfølgning.
- Gennemførelse af udbud, hvor efter koordinering og driften styres af kommunen (fx via et kørselskontor).
- Gennemførelse af udbud, hvorefter koordinering og driften styres af en vognmand.

Den bedste løsning afhænger af de konkrete kørselsopgaver samt kommunens præferencer.

Midttrafik udarbejder et produktkatalog, der kan understøtte rådgivningen af kommunerne om de bedste løsninger for forskellige kørselsopgaver.

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
26. august 2013	1-30-75-4-1-07	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Oversigt over de forskellige kørselstyper

Når Midttrafik udbyder kontrakter til kørsel i flextrafik, er Midttrafik forpligtet til at modtage tilbud fra alle, der har en af de tilladelser, som kan bruges til at udføre flextrafik. Det drejer sig om:

- Taxitilladelser
- Limousinetilladelser
- Tilladelser til offentlig servicetrafik (OST)
- Bustilladelser

De første tre tilladelsestyper gælder for vogne, der er indrettet til kørsel med højst 9 personer (inklusive føreren), og bustilladelsen er til vogne med mere end 9 personer.

Ud over de nævnte tilladelsestyper, accepterer Midttrafik også EP-tilladelser, der er udstedt førend disse blev erstattet af OST-tilladelser. Taxiloven blev ændret 1. september 2011, og overgangsordningen blev, at en allerede udstedt EP-tilladelse er gyldig indtil den udløbsdato, der fremgår af tilladelsen. EP-tilladelser blev udstedt med en gyldighed på 5 år.

Det skal bemærkes, at der også findes en tilladelse til sygetransport, som kommuner og regioner kan anvende, men den kan Midttrafik ikke bruge.

Taxitilladelse udstedes af kommunalbestyrelsen og giver ret til at udføre taxikørsel. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet af tilladelser inden for sit område ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele området - den såkaldte antalsbegrænsning.

Limousinetilladelse udstedes af kommunalbestyrelsen og kan kun anvendes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale, f.eks. repræsentationskørsel, bryllups-kørsel og lignende kørsel i køretøjer med særlig indretning, udstyr og lignende. Kommunalbestyrelsen vurderer behovet for den ansøgte kørsel inden for kommunen. Denne form for kørsel kan også udføres af en taxi.

Tilladelse til offentlig servicetrafik udstedes af Trafikstyrelsen og giver ret til at udføre offentlig servicetrafik (almindelig rutekørsel) for et trafikselskab omfattet af lov om trafikselskaber. Der er ingen antalsbegrænsning for tilladelser til offentlig servicetrafik. Denne form for kørsel kan også udføres af en taxi.

Bustilladelser udstedes af Trafikstyrelsen. Erhvervsmæssig personbefordring omfatter i medfør af busloven rutekørsel og anden form for buskørsel end rutekørsel. Busloven opererer med en enkelt tilladelsestype, nemlig tilladelse til erhvervsmæssig buskørsel.

Tilsynet med området ligger hos den myndighed, der udsteder den pågældende tilladelse.

Forskelle på tilladelsestyperne

På enkelte områder er de fire tilladelsestyper ens:

- Krav om vandel for vognmanden.
- Max 50.000 kr. i gæld til det offentlige.
- Krav i loven til løn- og arbejdsvilkår for chauffører ("Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster").

På en række andre områder, er der forskelle i de krav, der er for at få den enkelte tilladelse:

Regulering	Taxitilladelse	Limousinetilladelse	Tilladelse til offentlig service- trafik	Bustilladelse
Hvad må køretøjet anvendes til	Al slags kørsel i medfør af taxiloven	Limousine-kørsel	Almindelig rutekørsel for et trafikselskab	Anden form for buskørsel end rutekørsel. Til rutekørsel kræves derudover særskilt tilladelse/ kontrakt
<u>Krav til vognmand</u>				
- uddannelse	Ja (70 timer)	Ja (70 timer)	Ja (frit valg mellem 70 og 144 timer)	Ja (144 timer).
- økonomi	50.000 kr. for den første tilladelse + 25.000 kr. pr. yderligere tilladelse	50.000 kr. for den første tilladelse + 25.000 kr. pr. yderligere tilladelse	50.000 kr. for den første tilladelse + 25.000 kr. pr. yderligere tilladelse	150.000 kr. for de første 2 tilladelser. + 40.000 kr. pr. yderligere tilladelse.
<u>Krav til fører</u>				
- uddannelse	Ja (45 timer)	Ja (45 timer)	Ja (45 timer)	Ja (148 timer samt efteruddannelse på 37 timer hvert 5. år)
- vandel	Ja	Ja	Nej	Nej
- Lokalkendskab og det danske sprog	Ja (førerkort)	Ja (førerkort)	Nej	Nej
Krav om kontrakt med trafikselskab	Nej	Nej	Ja	Nej
Maksimaltakster	Ja	Nej (aftale mellem vognmand og transportkøber)	Nej (kontrakt med trafikselskab efter off. udbud)	Nej (kontrakt /aftale mellem vognmand og transportkøber evt. efter off. udbud)
Antalsbegrænsning	Ja	Ja	Nej	Nej
Geografisk begrænsning	Ja	Ja	Nej	Nej
Begrænsning af selskabsform	Ja	Ja	Nej	Nej
Rådighedsforpligtelse	Ja	Nej	Nej	Nej

Regulering	Taxitilladelse	Limousinetilladelse	Tilladelse til offentlig service- trafik	Bustilladelse
Krav om tilslutning til bestillingskontor	Ja	Nej	Nej	Nej
Indretningskrav	Ja	Ja	Nej	Ja
Miljø- og energiklassekrav	Ja	Ja	Ja	Nej
Tekniske krav, f.eks. kontrol-tæller og taxameter	Ja	Nej	Nej	Nej
Hastighedsregler	50/130 km/t	50/130 km/t	50/130 km/t	50/80 km/t
Køre-hviletidsregler	Nej	Nej	Nej	Ja
Registreringsafgift	70 % af prisen fra 230.000 kr.	20 % af prisen fra 12.100 kr.	Ingen	Ingen

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
29. august 2013	1-15-0-80-806-2-12	Rikke Minds Østergaard	rmo@midttrafik.dk	8740 8275

Imagekampagne 2013

Løbe t-shirt



Filmplakat



BUSSEN



*"Riding the Bus
Never Seemed so Epic"*

- Time NewsFeed -



*"Riding the bus
has never been Cooler"*

- Adweek -



*"The worlds coolest
Bus Company Advert"*

- Huffington Post -



SE FILMEN
- DEN ER COOL

I BIOGRAFEN FRA
2. SEPTEMBER



midttrafik
VI SKAL NOK KØRE DIG

KAMPAGNE-PLAN

	UGE 35	UGE 36	UGE 37	UGE 38	UGE 39	UGE 40	UGE 41	UGE 42
Biograf-reklame	•	•	•					
Plakater i læskærme	•	•						
Buslangsider, Århus	•	•						
Bagrudestreamer	•	•	•	•	•	•	•	•
Hængeskilte	•	•	•	•	•	•	•	•
Busboards	•	•	•	•	•	•	•	•
Kickstart af fotokonkurrence i busserne	•							
Fotokonkurrence: Bus og facebook	•	•	•	•	•	•	•	•
Facebook, annoncering	•	•	•	•	•	•	•	•
Facebook, t-shirt gimmick	•	•	•	•	•	•	•	•
Chauffører: "JEG ER COOL" badges	•	•	•	•	•	•	•	•
Salgspersonale: Kampagneetui'er/-omslag	•	•	•	•	•	•	•	•
Intern konkurrence: Midttrafik Chauffører Salgspersonale	•							

KAMPAGNEELEMENTER

I BUSSEN

- Hængeskilte
- Busboard
- Bagrudestreamer



I BYEN

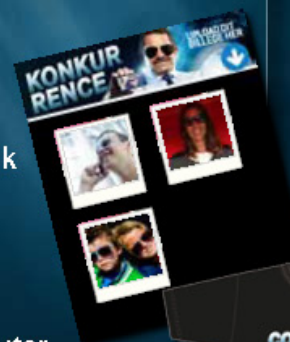
- Plakater i læskærme
- Buslangsider [Aarhus]
- Biografreklame:

 <http://youtu.be/WQry0DDKCGM>



FACEBOOK

- Fotokonkurrence:
 Se hvordan du bliver cool her
<http://youtu.be/CzDG9TSLcRk>
- T-shirt gimmick
Hver uge annoncerer vi på facebook, at kunderne kan finde en t-shirt på udvalgte ruter.
- Annoncering:
Upload af billeder, film og andet sjovt



CHAUFFØRER

- Badges: "JEG ER COOL"



SALGSPERSONALE

- Kampagneetuier/-omslag



FOTOKONKURRENCEN



**HVEM ER MIDTTRAFIKS
COOLESTE
KUNDE**

VIS OS HVOR COOL DU ER I BUSSEN
Tag et cool billede, upload det på
facebook.com/midttrafikDK og deltag
i konkurrencen om en cool præmie.

 **SCAN KODEN**
- og se hvordan du bliver cool

 /midttrafikDK

 **midttrafik**
VI SKAL NOG KØRE DGG

- Kunder tager seje billeder af sig selv og uploader på Midttrafiks facebook-side under konkurrence-app'en.
- Midttrafiks cooleste kunde[r] findes blandt dem, der har fået flest likes. Præmierne er RayBan solbriller og fede t-shirts.
- Et ungt team kickstarter konkurrencen ude i busserne i uge 36.

Aarhus, 6. september 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 13. september 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 2**

Program for Randers BUS-UGE



Hele ugen – Fotokonkurrence

Under hele ugen kører vi en fotokonkurrence på Instagram. Du deltager i konkurrencen ved at tage billeder i løbet af ugen og uploade på Instagram med hashtagget #RBU13.

Lørdag d. 14. september – Åbning af Randers BUS-UGE

- Al bybuskørsel i Randers er gratis.
 - Kl. 11. Officiel åbning på Randers Busterminal, hvor borgmester Henning Jensen Nyhuus og direktør for Midttrafik, Jens Erik Sørensen holder tale og klipper snoren. Bagefter er der stort kagebord med flotte buskager.
-

Søndag d. 15. september

- Al bybuskørsel i Randers er gratis.
-

Mandag d. 16. september - Temadag

Lokale aktører pynter i forskellige temaer og underholder:

- Randers Regnskov pynter en bus med regnskovstema
 - Graceland leverer Elvis-stemning til bussen
 - Museum Østjylland fortæller om din by i bussen
 - C. la Cours skolen spiller musik i busserne
-

Tirsdag d. 17. september – Børnenes dag

- Heldige kunder vil finde en bamse på deres sæde i flere af busserne om morgenen
 - Randers Storcenter pynter en bus med fødselsdagstema og deler lækkerier ud
 - Der vil være kridt til fri afbenyttelse ved udvalgte busstoppesteder i Randers, så kan du tegne løs, mens du venter bussen
 - Sjøv for børn på Østervold, hvor pædagogstuderende fra VIA University College leger med inviterede børnehavebørn
-

Onsdag d. 18. september – Kundernes dag

- Vent på bussen i vores feel-good stoppesteder, når Randers Busterminal bliver indrettet lidt mere hjemligt.
 - Vi deler rundstykker ud i busserne ved Randers Busterminal fra kl. 7.00.
 - Chaufførerne deler chokolade ud i alle busser om eftermiddagen.
-

Torsdag d. 19. september – Bussens dag

- Vi belønner kunder, der sørger for en god stemning i bussen og hjælper bussen på vej med diplomer og en overraskelse.
 - Er du en af de gode buskunder, kan du fotografere dig selv med englevinger på busterminalen.
 - Om eftermiddagen belønner vi bilister, der parkerer rigtigt med p-tærter og sætter en venlig hilsen i vinduet hos de biler, der holder i vejen for bussen.
-

Fredag d. 20. september – Quiz dag

- Fredag formiddag kan du opleve din buschauffør på slap line, når han optræder som vært i Bus-Quizzen. Vær hurtigst med det rigtige svar og vind et klippekort eller en t-shirt.