

## Bilagsoversigt

---

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

- 1 Besparelser i Midttrafiks organisation
- 2 DSB's driftsovertagelse af Odderbanen og etablering af samdrift
  1. [aftaleindhold fra 24. august 2012 mellem DSB og Region Midtjylland](#)
  2. [DSB's redegørelse for køreplanforhold ved samdriften](#)
  3. [mailsvar af 18. oktober 2012 fra DSB om uenigheden om kontrolafgifter](#)
- 3 Ændring af takster for Flextur
  1. [notat vedr. høringssvar fra kommuner om ændring af takster for Flextur](#)
- 4 Midttrafiks strategi for udbud og kontrakter om buskørsel
- 5 Reviderede bodsbestemmelser i kontrakterne
  1. [oplæg til reviderede bodsbestemmelser](#)
- 6 Udbudsbetingelser ved Midttrafiks 34. udbud af buskørsel – regionale ruter i Østjylland
  1. [Oversigt over udbudt buskørsel i 34. udbud](#)
- 7 Udbudsbetingelser ved Midttrafiks udbud af rute 912X – lufthavnslinjen Aarhus-Billund
- 8 Revideret forslag til takstnedsættelse i Midttrafik på grund af statsligt tilskud
  1. [Revideret forslag til takster for klippekort uden for myldretiden](#)
- 9 Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2012–2027
  1. [Notat om høring af trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027](#)
  2. [Høringsudgaven af kapitel 1 i trafikplanen for den statslige jernbane 2012-2027](#)
- 10 Forventet regnskab 3. kvartal 2012
  1. [notat om forventet regnskab efter 3. kvartal 2012](#)
- 11 Midttrafik og Aarhus Letbane
- 12 Orientering om sammenligning af trafikselskabernes udgifter til administration og fællesudgifter
  1. [sammenligning af trafikselskabernes udgifter til administration og fællesudgifter 2011](#)
- 13 Orientering om besparelser i det regionale bidrag til kollektiv trafik og Midttrafik
- 14 Orientering om henvendelse fra Transportministeren vedr. takster for individuel handicapkørsel
  1. [brev af 4. oktober 2012 fra Transportministeren til trafikselskaberne om takster i individuel handicapkørsel](#)
- 15 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
- 16 Eventuelt

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Region Midtjylland  
Direktør Lars Hansson  
Skottenborg 26  
8800 Viborg

I henhold til aftale med Regionen d. 23. august 2012 og for at imødekomme Regionens ønske om indarbejdelse af en reduktion i betalingen, når staten leverer 4 Desiro tog, fremsendes punkterne til en fremtidig aftale mellem DSB og Regionen.

Det er DSB opfattelse, at samdriften vil være mulig fra køreplansskift, K13 i december 2012. Dette vil dog kræve en tilkendegivelse fra Regionen inden d. 1. september 2012.

DSB er orienteret om, at endelig afgørelse i Regionen først vil ske, ved først kommende Regionsmøde i september 2012. DSB foreslår at DSB og Regionen afventer endelige aftaleindgåelse inden pressen orienteres, hvilket kan gøres samme dag som aftalen underskrives. Indhold af pressemeddelelser afstemmes mellem DSB og Regionen.

DSB ser frem til en hurtig tilbagemelding. Vi forventer at samdriften kan danne grundlag for et stort løft af togtrafikken på Odderbanen, Grenaa-banen, men også for den kollektive trafik generelt i Århus området.

For yderligere uddybning eller afklaring af spørgsmål står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Ove Dahl Kristensen

**DSB**

24. august 2012

DSB  
Sølvgade 40. A-G  
DK-1307 København K

Parterne er enige om at arbejde hen imod at indgå en aftale der blandt andet indeholder nedenfor anførte elementer (ikke udtømmende). Parterne er endvidere enige om at der først foreligger en endelig aftale mellem parterne når det samlede aftalekompleks er underskrevet af parterne.

Aftale indhold mellem DSB og Region Midtjylland:

- DSB leverer drifts ydelser (Driftsydelser) som underleverandør til Midtjyske Jernbaner eller Midtjyske jernbaner Drift. I den forbindelse har DSB ansvaret som operatør for driften på Odderbanen.
- DSB overtager personale tilknyttet driftsafdelingen i Odder (lokoførere, togrevisorer, billetsælgere, adm. personale og værkstedspersonale)
- Alle Driftsydelser leveres uden tilskrivning af 25% moms
- DSB betaler i Driftsydelsesperioden (kontraktperioden) infrastrukturafgift til Midtjyske jernbaner, beregnet for K13 i PL12 til kr. 1.100.000+ moms
- DSB betaler i Driftsydelsesperioden husleje for leje af værkstedet i Odder, PL12 kr. 600.000+moms
- DSB bidrager til finansiering af mindre tilpasninger og forbedringer på Odderbanen, samlet tilskud kr. 150.000
- DSB vil anvende Desirotog i Driftsydelsesperioden for den planmæssigt samdrift (12 sæt), således alt kørsel på Odderbanen udføres uden anvendelse af Y-tog. DSB forbeholder sig ret til, at anvende IC3 tog til enkelte afgang, hvis dette skulle blive nødvendigt.
- Udvidet køreplan i forhold til nuværende køreplan, man – fre flere afgang om aftenen, lørdage og søndage.  
Samlet køreplankilometer K13 511.503 og litra km. 532.491
- Løbende mulighed for indsættelse af ekstra tog eller opformeringer i en køreplansperiode mod ekstra betaling. Skal altid aftales mellem parterne.
- Ændret køreplan i forbindelse med køreplansskift, evt. ekstra omkostninger reguleres i henhold til litra km. Beregning og fordeling. Aftales altid mellem parterne.
- DSB forestår og finansierer værkstedsombygningen. Når Driftsydelsesperioden er til ende eller når DSB forlader værkstedet i Odder skal Regionen betale 2 mio. til DSB for Regionens andel i ombygningen af værkstedet.
- Midtjyske Jernbaner betaler en samlet grundpris for Driftsydelserne på PL 12 kr. 34.100.000.  
MJBA's refusion for Infrastrukturafgift og husleje for værkstedet samt ikke fradrags-berettiget moms for disse omkostninger, er indregnet i grundpris.

- MJBA afholder samtlige udgifter til husleje og drift af lokaler på Odder St., tilsvarende afholder DSB udgifterne for lokalerne i Aarhus og Grenaa.
- Opstart markeres med et fælles arrangement mellem Regionen/Midtrafik Midtjyske jernbaner og DSB. Arrangementerne arrangeres i fællesskab mellem parterne og omkostninger fordeles med 50% til DSB og resten til Regionen/Midtrafik/Midtjyske Jernbaner.
- Regeringen indgik d. 12. juni 2012 en trafikaftale hvoraf fremgår, at staten har til hensigt at stille fire Desirotog vederlagsfrit til Regionen Midtjyllands rådighed med henblik på at disse tog anvendes til samdrift på Odder- og Grenaabanen.

Når hvert af de ovenfor anførte Desirotog modtages af Regionen og indsættes i fuld samdrift på Odder- og Grenaabanen, kan DSB udtage et af DSB ejet/lejet togsæt fra samdriften på Odder- Grenaabanen. Samtidigt reduceres Regionens betaling til DSB med et beløb svarende til 1,818 mil kr. pr. togsæt pr. driftsår (se Omkostningsberegning). Reduktion påbegyndes den første hele måned efter indsættelse af statens nye Desirotog og når toget har opnået og er i fuld drift.

Omkostningsberegning: I henhold til DSB omkostningsberegninger, hvilke ligger til grund for den samlede pris på 34,1 mil kr. pr. driftsår, udgør Regionens betaling til DSB for den samlede leje af DSB ejet/lejet materiel inden indsættelse af de fire Desirotog staten stiller til Regionens rådighed 7,272 mil kr. pr. drifts år. Dette svarer til 1,818 mil kr. pr. driftsår. pr. togsæt.

Månedsberegning: *(7,272 mil kr. / 4 tog / 12 måneder multipliceret med antal måneder toget er i fuld drift resten af et driftsår.)*

- For øvrige vilkår som ikke fremgår heraf, henvises til referat fra mødet den 10. maj 2012, samt tidligere udarbejdet kontraktudkast mellem Midtrafik og DSB.

København, den 24. august 2012.

Ove Dahl Kristensen  
Direktør DSB

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Midttrafik  
Direktør Jens Erik Sørensen  
Søren Nymarks vej 3  
8270 Højbjerg

## Redegørelse for køreplan Odderbanen

I henhold til aftale fremsendes hermed redegørelse for køreplansforhold.

### Strækning:

- Begge strækninger er enkeltsporede, derfor skal der i planlægning tages hensyn til hvor der kan ske passage mellem 2 tog (krydsninger).
- Odderbanen har 18 standsningssteder med behovsstandsning på 26,5 km.

### Materiel- & passagerforhold:

- Desirotog har en hurtigere acceleration end Y-tog og har bedre bremseevner, men øgede sikkerhedsforanstaltninger ved døråbninger og lukninger, betyder ekstra tidsforbrug ved alle standsninger. På trods af hurtigere tog og tog som også bremser bedre, betyder øgede sikkerhedsforanstaltninger ved dørene, samlet set mere tidsforbrug beregnet for hele strækningen.
- På Grenaabanen har der ved indsættelse af nye tog, betydet væsentlig flere passagerer, som betyder flere stop og længere ekspeditionstid pr. standsningssted. Den samme effekt forventes på Odderbanen.
- *Eksempel: 20 sek. mere forbrug pr. standsningssted x 18 standsninger er lig med 360 sek. = 6 min.*

Efter grundig analysearbejde på de ovennævnte forhold er konklusionen, at køretid på Odderbanen med kørsel med Desirotog skal være mere end 39 minutter.

Ved forsinkelser, selv af mindre karakter (1-2 min), vil forsinkelserne hurtigt blive øget og brede sig til andre tog, pga. enkeltsporet baner og krydsningsmuligheder. Erfaringer fra Grenaabanen, har betydet nødvendige delaflysninger for igen at normalisere driften.

I K13 er der indarbejdet beregnet ekstra køretid, samt "luft" i Aarhus på 4 minutter, dette for at kunne opsamle mindre forsinkelser på både Grenaabanen og Odderbanen, således mindre forsinkelser ikke øges eller breder sig til andre tog.

DSB samlede konklusion er, at vi med anvendelse af køretiderne som er indarbejdet i K13, tages der hensyn til de ovennævnte beskrevne forhold og K13 køreplan er realistisk for anvendelse ved opstart af samdriften.

DSB vil løbende holde øje med driften, af trafikken på de 2 strækninger og fortsat vurdere mulighederne for reduktion i køretiderne.

For yderlig information står jeg gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Erik Hansen

## DSB F&R

19. oktober 2012

DSB

Sølvgade 40

DK-1307 København K

Mobil 24 68 48 38

erihans@dsb.dk

www.dsb.dk

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

## Århus Nærbane - håndtering af kontrolafgifter

Ref. CLKL@DSB.DK  
Dato 17. oktober 2012  
Journalnr.

I forbindelse med færdiggørelse af operatøraftale for Odderbanen, der skal indgås mellem Midttrafik, Midtjyske Jernbaner og DSB, er det nødvendigt at få aftalt betingelserne for billetkontrol samt administration af kontrolafgifter.

Udgangspunktet er, at DSB og Midtjyske Jernbaner i dag anvender to forskellige sæt af forretningsbestemmelser, samt har egne systemer og procedurer for udstedelse og betaling af afgifter.

Tidligere indgået aftale om anvendelse af Midttrafiks system, har været baseret på, at DSB ville etablere datterselskabet DSB Aarhus Nærbane som et selvstændigt A/S efter samme principper som f.eks. DSB S-tog, og derfor ville selskabet have mulighed for, at ansætte eget togpersonale i størrelsesordenen 10 medarbejdere, og ville derfor have begrænsede ulemper ved at anvende Midttrafiks system for kontrolafgifter.

DSB har siden besluttet, at aftalen om driften på Odderbanen og samdrift skal indgås med DSB SOV, hvilket medfører at DSB som udgangspunkt ønsker at anvende samme regelsæt som for øvrige DSB strækninger. Ændringen er meddelt Regionen og Midttrafik medio december 2011.

DSB beklager ændringens følger, men håber på forståelse hos Midttrafik for de problemstillinger dette har medført, men også at vi i fællesskab kan finde en, for begge parter god løsning som primært tilgodeser kunderne, men også i høj grad tager hensyn til de samlede omkostninger for begge parter.

I forhold til den fremtidige aftale, ser DSB som udgangspunkt mulighed for 3 scenarier :

1. DSB tager det fulde ansvar for kontrolafgifter, og der indføres de samme forretningsbetingelser på Odderbanen, som DSB i dag anvender på Grenaabanen.
2. Der foretages ingen harmonisering af forretningsbestemmelser. Det betyder, at DSB udfører kontrol Grenaabanen efter DSB's forretningsbestemmelser og efter Midttrafik's forretningsbestemmelser på Odderbanen. DSB opkræver afgifter for Grenaabanen, og Midttrafik tilsvarende på Odderbanen.
3. DSB udfører kontrol efter Midttrafik's forretningsbestemmelser på begge strækninger, og Midttrafik varetager opkrævning af afgifter.

I forlængelse af de tre scenarier kan der tilføjes følgende :

Ad. 1 :

DSB foreslår at det fulde ansvar også medfører den fulde risiko. Dvs. DSB betaler en fast årlig ydelse til Midttrafik svarende til den sum, som Midttrafik kan dokumentere, at de ville have fået i indtægt for betalte afgifter fratrukket en omkostning der aftales for administration af ordningen. Betalingen kunne f.eks. modregnes i den løbende betaling fra Midtjyske Jernbaner til DSB, og beløbet omfattes af den årlige prisregulering i aftalen.

DSB har således den fulde risiko for, at få udført et passende antal kontroller, som kan sikre en økonomi fra betalte afgifter svarende til den sum der er betalt til Midtjyske Jernbaner/Midttrafik. Derved undgås, at der skal formuleres krav om udførelse af billetkontrol, stikprøveplan mm, fordi det er i DSB's egen interesse at kontrollen faktisk udføres.

Ad. 2 :

Til forskel fra scenarie 3, sker der ingen deling af ansvar og opgaver, og håndteres administrativt i de 2 systemer som allerede er etableret.

Ad. 3 :

I modsætning til scenarie 1 og til dels scenarie 2, sker der her en deling af ansvar og opgaver, hvilket kræver formulering i aftalen ift grænseflader og procedurer. Da alle betalte afgifter vil tilfalde Midttrafik, skal der efterfølgende ske en opgørelse i to dele, da DSB skal betales for den andel der stammer fra afgifterne på Grenaabanen. Desuden skal der laves opgørelser på omkostninger til administration, da DSB ville skulle betale Midttrafik for håndteringen af de afgifter der stammer fra Grenaabanen.

Herudover skal der tilføjes den forklaring, at DSB siden juli 2012 har gennemført en omfattende ændring af organisering af togpersonalet, der betyder at personalet på Grenaabanen ikke længere er en mindre, selvstændig enhed, men indgår i en større styrke på ca. 200 medarbejdere, der også arbejder på andre DSB strækninger. Det betyder at de tidligere

tanker om etablering af en mindre gruppe specifikt til nærbanen, ikke kan realiseres.

Udover de beskrevne overordnede principper, har hvert scenarie et antal fordele og ulemper der er beskrevet på de følgende sider. Som det tydeligt fremgår, mener DSB, at scenarie 1 har flest fordele og færrest ulemper, når det vurderes ud fra hensyn til kunder, medarbejdere og begge aftalens parter. DSB ønsker derfor, at fastholde synspunkter om, at DSB's forretningsbestemmelser for kontrolafgifter anvendes for både Odderbanen og Grenaabanen.

Med udgangspunkt i dette brev og i relation til de beskrevne løsningsmodeller, ønsker DSB afholdt et møde for afklaring inden d. 25. oktober 2012, da endelig kontraktskrivning påbegyndes denne dag.

Venlig hilsen

Claus Klitholm

**Scenarie 1 :**  
**Anvendelse af DSB's bestemmelser på begge strækninger**

Fordele:	Ulemper:
Enkelt at forstå for kunden, med samme ordning på begge strækninger.	
Kunden vil møde DSB personale i DSB tog, og vil finde det naturligt at kontrollen foregår efter DSB's regler.	
Ingen udviklingsomkostninger til PDA'er. DSB's PDA har desuden faciliteter til fejlmelding og kvalitetsrapporter, og har 2D scanner til validering af SMS billet og Print selv billet.	Zonerne på Odderbanen skal programmeres i DSB software.
Mer-investeringer i PDA beløber sig til 4 pda'er som DSB anskaffer.	
Ingen økonomisk risiko for Midttrafik, som får en fast årlig betaling svarende til afgifter med prisregulering.	
Kræver kun en simpel formulering i aftalen, som fastslår den overordnede ansvarsfordeling.	
Simpel administration, fordi alle afgifter registreres i DSB system og håndteres ensartet.	
Understøtter DSB's aftale med de faglige om, at arbejde hen imod én PDA til alle funktioner. Ingen udgifter til uddannelse fordi alle DSB medarbejdere er uddannet i DSB forretningsregler og brug af DSB PDA.	
Indførelsen af DSB's princip om salg af billet med gebyr ved første kontrol af ugyldig billet, som giver færre konflikter og bedre kundeoplevelse.	
	Kræver fornyet behandling i Midttrafik's bestyrelse, da der foreligger anden beslutning fra oktober 2011.

**Scenarie 2 :**
**Ingen harmonisering - der anvendes to sæt forretningsbestemmelser**

Fordele:	Ulemper:
	Svært at forstå for kunden, som oplever en markedsføring af et harmoniseret produkt.
	Kunden vil møde DSB personale i DSB tog, som nogen gange anvender DSB regler og andre gange Midttrafik regler.
Ingen udviklingsomkostninger til PDA'er, og ikke for anskaffelse af yderligere PDA'er.	Alle medarbejdere skal udstyres med 2 PDA'ere. Stor omkostning, hvis alle 200 DSB medarbejdere skal have Midttrafik's PDA.
	En vis økonomisk risiko for Midttrafik, fordi indtægten fra betalte afgifter kan variere.
Kræver kun en simpel formulering i aftalen, som fastslår den overordnede ansvarsfordeling.	
	Ineffektiv administration fordi der skal opretholdes to systemer.
Ingen udgifter til uddannelse fordi alle DSB medarbejdere er uddannet i forretningsregler og anvendelse af pda.	Uddannelse i regler/ bestemmelser for Odderbanen for ca. 200 DSB medarbejdere.
	Forskellige regler på hver strækning vil give anledning til konflikter mellem personale og kunder, samt efterfølgende opgaver til administration og sagsbehandling. Indførelse af flere PDA'er er i modstrid med DSB's aftale med de faglige om at arbejde hen imod én PDA-løsning.
	Kræver fornyet behandling i Midttrafik's bestyrelse, da der foreligger anden beslutning fra oktober 2011.

**Scenarie 3 :  
Anvendelse af Midttrafik's bestemmelser på begge strækninger**

Fordele:	Ulemper:
Enkelt at forstå for kunden, da det er samme ordning på begge strækninger.	Tilbagerulning af DSB's nuværende ordning på Grenaabanen, kan give anledning til utilfredshed og konflikter mellem personale og kunder.
Kunden vil opleve samme forretningsbestemmelse som i busserne.	Kunden vil møde DSB personale i DSB tog på Grenaabanen, der administrerer Midttrafik's regler.
	Store etableringsomkostninger fordi DSB's togpersonale på Grenaabanen, i dag er en del af en større styrke på ca. 200 medarbejder. Dvs. at der enten skal anskaffes yderligere 200 PDA'er eller at Midttrafik's løsning installeres på DSB's PDA'er. Da hver medarbejder har personlig PDA, vil det kræve 200 installationer inklusiv licens til cpr kontrol - og under forudsætning af, at det er teknisk muligt og sikkerhedsmæssigt kan godkendes.
	En vis økonomisk risiko for Midttrafik, fordi indtægten fra betalte afgifter kan variere.
	Kræver detaljeret formulering i aftalen, fordi der sker en deling af roller og ansvar, som skaber grænseflader.
	Kompleks administration, fordi der skal afregnes og fordeles mellem Midttrafik og DSB.
	Udgifter til uddannelse ift. anvendelse af Midttrafik's applikation og evt. PDA.
Kræver ingen fornyet behandling i Midttrafik's bestyrelse.	

## Niels-Jørgen Danielsen

---

**Fra:** Claus Klitholm [<mailto:clk@dsb.dk>]

**Sendt:** 18. oktober 2012 13:48

**Til:** Torben Borum; Erik Hansen

**Cc:** Mikkel Degn; John Kristensen; Jens Erik Sørensen; Christian Glad Filtenborg [S-Tog]

**Emne:** SV: Opfølgning på mødet den 15. oktober 2012

Hej Torben,

Det er ret beklageligt, for vi synes at vi har været helt objektive og vi mener at der er klart flest og størst fordele ved at indføre DSB's bestemmelser og DSB's pda-løsning.

Kundesynspunktet tror jeg ikke at vi kan være uenige om, for vi kan jo også hævde at hensynet til kunderne understøtter valg af DSB's bestemmelser. Vi har samme tilgang om at kunder hos DSB skal behandles ens alle steder - og i dette tilfælde benytter kunden et DSB-tog og kontrolleres af DSB personale. Hvis sammen kunde havde siddet i Intercity tog ud fra Århus, ville man opleve at sidde i et DSB tog og blive kontrolleret af måske endda samme DSB medarbejder - men efter DSB regler, så det ville også kunne opfattes ulogisk af kunden. Så uanset hvilken løsning vi måtte blive enige om, kan vi vist godt være enige om at vi har en kommunikationsopgave - men jeg har svært ved at se at kundesynspunktet alene skal kunne pege på anvendelse af MT's bestemmelser.

Der er et centralt aspekt i sagen som ikke berøres i jeres svar, nemlig hvorledes vi får etableret en tilfredsstillende pda-løsning. Et udgangspunkt kunne være at kræve at togpersonalet anvendte ialt 3 pda'er (MT's, DSB's + en Rejsekort validator som vi bruger på Grenaabanen) men det vil give stor modstand fra personalet, bla fordi DSB har indgået aftale om at arbejde for én pda-løsning og nu går vi så i modsat retning. Vi kommer heller ikke udenom at anvende DSB's pda og derfor ville det være oplagt at få afklaret om MT's regler kan programmeres på DSB's terminaler, og den opgave har vi sat igang men den ansvarlige medarbejder hos os er på ferie, og er først til rådighed på mandag.

Men hvis vi antager at det er teknisk muligt og kan gøres indenfor overskuelig tid, vil mit forslag være at vi arbejder på at indføre MT's regler på begge strækninger men at vi alene anvender DSB's pda - og at Midttrafik dækker alle omkostninger til omstilling, omprogrammering, licenser, uddannelse mm mod til gengæld at få sine regler indført. Det vil så betyde at MT har ansvaret for administration af afgifterne, og at der skal aftales procedure for afregning for betalte afgifter.

Alternativet vil være at anvende DSB's regler og DSB's pda - det vil alene kræve omprogrammering så de kan håndtere Odderbanens zoner og den omkostning er DSB villig til at dække. Administrationen vil så være DSB's sammen med risikoen for kontrollen, og Midttrafik vil modtage en fast betaling for afgifterne modregnet et aftalt gebyr for administration.

Når de to pda-løsninger stilles op på den måde, må det være klart at anvendelsen af DSB's bestemmelser har færrest etableringsomkostninger for Midttrafik, lettest kan håndteres i aftalen og giver den letteste administration i aftaleperioden, og derfor har vi peget på den løsning. Men hvis Midttrafik er indstillet på at bære det fulde projektmæssige ansvar og den fulde økonomiske omkostning ved omstillingen, vil DSB være indstillet på at arbejde for den løsning.

Hilsen Claus

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3**



<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
21. oktober 2012	1-30-75-7-810-1-12	Jesper Staberg Thomsen	jst@midttrafik.dk	87 40 83 55

**Notat vedr. hørings svar fra kommuner  
om ændring af takster for Flextur**

Bestyrelsen for Midttrafik behandlede på sit møde 17. august 2012 taksterne (kundens egenbetaling) på Flextur. Det gav anledning til, at Bestyrelsen ønskede at ændre taksterne for Flextur på flg. måde:

1. Hæve den laveste takst fra 3 til 4 kr. pr. km.
2. Fjerne ledsagerrabatten.
3. Ændre minimumsbetalingen til en opstartsbetaling.

Bestyrelsen ønskede at tage endelig stilling til taksten for Flextur efter en høring blandt kommunerne. Kommunerne har med høringsfrist 19. oktober 2012 givet nedenstående bemærkninger til de foreslåede ændringer. I parentes efter kommunens navn er nævnt, hvilken takst kommunen i dag bruger.

Kommune	Hørings svar
<b>Favrskov</b> (3 kr. pr. km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Foreslår at, Midttrafik gennemfører en samlet evaluering af ordningen i løber af 2013, som kan danne udgangspunkt for en eventuel beslutning om justering af taksterne.</i></li> </ul> <p><i>Alternativt foreslås at</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Den laveste takst stiger fra 3 til 4 kr. pr. km.</i></li> <li>• <i>Ledsagerrabatten bibeholdes i et reduceret omfang. Det kunne eksempelvis være 50 % egenbetaling (eller mindre, hvis der er forhold, der taler herfor).</i></li> <li>• <i>At der ikke indføres opstartsgebyr, men at minimumsbetalingen i stedet stiger fra 20 til 30 kr.</i></li> </ul>
<b>Hedensted</b> (7 kr. pr. km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hæve den laveste takst fra 3 til 4 kr. pr. km.</li> <li>• Ikke at fjerne ledsagerabatten men ændre den til 50 % for 1. ledsager og 75% for de øvrige ledsagere.</li> <li>• Ændre minimumsbetalingen til et opstartsgebyr på 20 kr. pr. tur.</li> <li>• Kommunen ønsker at Flextur skal markedsføres mere intensivt og klart.</li> </ul>
<b>Herning</b> (14 kr. pr km)	<p><i>Herning Kommune giver ikke for nuværende tilskud til Flextur, derfor undlader Herning Kommune at forholde sig til de konkrete forslag til takstændringer. Det skal dog bemærkes, at enhver takstændring, der mindsker den kommunale udgift til Flextur, vil være positiv i forhold til Herning Kommunes mulighed for i fremtiden at måtte vælge at betale tilskud til Flextur.</i></p> <p><i>Ud fra et miljømæssigt hensyn bør der fastholdes en ledsagerrabat i et eller andet omfang.</i></p>
<b>Holstebro</b> (14 kr. pr km)	<i>Sagen er behandlet i teknisk udvalg og der er ingen bemærkninger til høringen</i>

Kommune	Hørings svar
<b>Horsens</b> (14 kr. pr km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingen bemærkning til ændringen af laveste takst, da det ikke er relevant for Horsens Kommune.</li> <li>Forslaget om at fjerne ledsagerrabatten kan tiltrædes med bemærkning om, at de normale regler for rabat i den kollektive trafik i stedet skal være gældende.</li> <li>Forslaget om at ændre minimumsbetaling til en opstartsbetaling kan tiltrædes.</li> </ul>
<b>Ikast-Brande</b> (7 kr.pr. km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hæve den lave takst fra 3 til 4 kr. pr. km. kan accepteres.</li> <li>Kommunen støtter ikke ændringen af ledsagerrabatten. Ordningen bør fastholdes, en mindre justering kan overvejes.</li> <li>Kan ikke tiltræde at minimumsbetalingen ændres til et opstartsgebyr, da konsekvensen er, at alle ture fordyres. Kommunen er kendetegnet ved lange afstande.</li> </ul>
<b>Lemvig</b> (7 kr.pr. km)	<p>Støtter at</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ændringen fra 3 til 4 kr. pr. km.</li> <li>Ledsagerrabatten fjernes.</li> <li>Minimumsbetalingen fastholdes uden opstartsgebyr med begrundelse i, at opstartsgebyr vil gøre tilbuddet mindre attraktivt i tyndt befolkede områder.</li> </ul>
<b>Norddjurs</b> (3 kr.pr. km)	<p>Kommunalbestyrelsen udtaler: det er vanskeligt, at vurdere de konkrete virkninger af ændringerne. Det ønskes, at der foretages beregninger af ændringerne inden der træffes en afgørelse.</p> <p>Kommunen mener at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der skal være den laveste mulige pris pr. km og om nødvendigt kan den hæves fra 3 til 4 kr.</li> <li>Ledsagerrabatten bør fastsættes på samme niveau og til samme målgruppe som gælder for buskørsel, herunder også muligheden for børnerabat.</li> <li>Der fastsættes en mindstepris på 30 kr. eller højere og at denne afløser startgebyret.</li> </ul> <p>Norddjurs Kommunes ønsker bygger på den forudsætning, at takststrukturen målretter Flexiture til de borgere, der har reelt brug for dette alternativ til buskørsel. Og på den baggrund ønsker kommunen beregninger fremlagt, der især belyser konsekvenserne af de forskellige muligheder, inden kommunen udtaler sig endeligt.</p>
<b>Odder</b> (14 kr. pr km)	<p>Miljø- og teknikudvalget har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer af betalingen for Flexitur. De foreslåede ændringer har pt. ingen betydning for kommunen.</p>
<b>Randers</b> (7 kr.pr. km)	<p>Randers Kommune afgiver positivt høringssvar, dog med bemærkning om, at ledsagerrabatten ikke bør fjernes helt, men i stedet reduceres til en lavere procentsats, fx 50 %</p> <p>Randers Kommune ser i høj grad Flexitur som et supplement til den kollektive trafik, men da ordningen i praksis også fungerer som et supplement til andre kørselsordninger, fx handicapkørsel, vurderer kommunen, at det kan være en værdifuld løsning, at en evt. ledsager kan køre med til reduceret pris.</p>

<b>Kommune</b>	<b>Høringsvar</b>
<b>Ringkøbing-Skjern</b> (3 kr.pr. km)	<p>Kommunen henstiller, at Flextur forbliver i sin nuværende form med sine nuværende fordele.</p> <p>Kommunen har 1. august tilsluttet sig 3 kr. pr. km og kender på den baggrund ikke udviklingen i brug af Flextur. Endvidere har kommunen kommunikeret bredt til sine borgere om ordningen (bl.a. trykt 3.000 foldere) og ønsker derfor ikke at ændre i betalingen.</p> <p>Kommunen mener at, I de tyndt befolkede områder er Flextur et rigtigt godt og billigt alternativ til den kollektive trafik.</p>
<b>Samsø</b> (14 kr. pr km)	Kommunen har ikke afgivet høringsvar.
<b>Silkeborg</b> (7 kr.pr. km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teknik- og Miljøafdelingen har ikke umiddelbar en vurdering af den lave takst på Flextur skal være 3 eller 4 kr. pr km.</li> <li>• Det vurderes, at den nuværende Flextur ordning til 7 kr. pr. km bør opretholdes i den nuværende form med ledsagerrabat og uden opstartsgebyr</li> </ul> <p>Ved omlægningen af bybuskørsel i 2011 blev flere af de sene aftenture nedlagt, da kun enkelte kunder anvendte kørslen. Disse kunder har måske forsat et behov, som nu kan dækkes af Flextur. Derfor er det vigtigt, at Flextur fortsat tilbydes til en pris, som er overkommelig for kunden.</p>
<b>Skanderborg</b> (14 kr. pr km)	Miljø- og Planudvalget tilslutter sig de 3 forslag fra Midttrafiks bestyrelse om ændret egenbetaling for brug af Flextur.
<b>Skive</b> (7 kr.pr. km)	Skive Kommunes Udvalg for Teknik og Miljø har behandlet forslaget og det meddeles, at: "Midttrafiks forslag til takstændringer tiltrædes af udvalget."
<b>Struer</b> (7 kr.pr. km)	Sagen har været behandlet af Teknik- og Miljøudvalget. Struer Kommune kan tilslutte sig de af Midttrafik opstillede ændringer.
<b>Syddjurs</b> (3 kr.pr. km)	<p>Udvalg for natur, teknik og Miljø og Økonomiudvalget indstiller følgende til byrådet for Syddjurs Kommune:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Syddjurs Kommune støtter at den laveste takst hæves fra 3 til 4 kr. og med en ledsagerrabat på 50 %</li> <li>• Syddjurs Kommune er dog betænkelig ved at fastsætte en minimumsbetaling på 20 kr. pr. opstartsadresse</li> </ul>
<b>Viborg</b> (7 kr.pr. km)	<p>Det har ingen konsekvens at hæve taksten fra 3 til 4 kr., da Viborg Kommune benytter sig af 7 kr. pr. km</p> <p>Det vurderes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At forslagene vil give Viborg Kommune en mindre besparelse.</li> <li>• For kunderne vil det betyde, at der altid skal betales fuld pris for Flexkørsel uanset hvor mange, der rejser sammen.</li> </ul> <p>Det anbefales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At der bibeholdes en vis form for ledsagerrabat, så Flextur stadig kan benyttes som et attraktivt alternativ til den faste busforbindelse.</li> </ul>

Kommune	Høringssvar
<b>Aarhus</b> (3 kr. pr. km i en del af kommunen)	<i>Århus Kommune har følgende alternative forslag til ændringer af betaling for Flextur:</i> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="432 309 986 340">• <i>Taksten hæves fra 3 til 4. kr. pr. km.</i></li><li data-bbox="432 340 1485 371">• <i>Ledsagerrabatten på 90 % fjernes ikke, men ændres til en rabat på 25 %</i></li><li data-bbox="432 371 1469 403">• <i>Minimumsbetalingen hæves til 30 kr. i stedet for at indføre et startgebyr</i></li></ul>

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
20. oktober 2012	1-23-4-8-11	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

## Oplæg til reviderede bodsbestemmelser

§ 31 Hvis misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at opsigelse af kontrakten kan komme på tale, kan Midttrafik bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse.

Stk. 2 Midttrafik kan pålægge økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist, konstateret af Midttrafik ved kontrol i eller uden for busserne, eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.

*I følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne 500 kr. pr. konstateret tilfælde:*

- Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider, hvor busselskabet har ansvaret
- Anvendelse af reservebus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale
- Promovering overfor kunden, uden aftale
- Manglende adgang til bus ved endestationsophold
- Manglende Midttrafik-informationsmateriale i og på bussen
- Manglende nedtagning af uaktuel reklame/informationsmateriale
- Manglende eller uacceptabel uniformering af chauffør
- Manglende eller for sen indsendelse af miljøsynsrapport
- Manglende eller for sen indsendelse af busoplysningsskema, registreringsattest og busoversigtsskema ved kontraktstart eller busudskiftning
- Manglende eller for sen indsendelse af årlig opgørelse over eksisterende buspark og brændstofforbrug
- Manglende eller for sen indsendelse af tælleskemaer
- Manglende indsendelse af dokumentation for uddannelsesforløb for medarbejdere
- Manglende videre sendelse af klager over busselskabet til Midttrafik

*I følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne 1.000 kr. pr. konstateret tilfælde:*

- Kørt for tidligt fra endestation
- Manglende eller forkert billettering
- Forkert eller mangelfuld destinationsskiltning
- Uacceptabel ud- eller indvendig rengøring af bus
- Uacceptabel ud- eller indvendig vedligeholdelse af bus
- Hasarderet og ikke-kundevenlig kørsel
- Ikke servicevenlig chaufføropræden
- Overtrædelse af chaufførens rygeforbud
- Chaufførs benyttelse af håndholdt mobiltelefon
- For sen afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder
- Manglende eller for sen afgivelse af redegørelser i sager ved kvalitetsbrister
- Manglende eller for sen afgivelse af udtalelser ved kundeklager
- Anvendelse af kontraktbus til anden kørsel, uden aftale

*I følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne **2.000 kr.** pr. konstateret tilfælde:*

- Anvendelse af kontraktbus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale
- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr
- Manglende afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder
- Ukorrekt indstilling af klippekortsautomat og billetmaskiner
- Manglende eller ukorrekt pålogning af Rejsekortudstyr (hvis Rejsekortet indføres i Midttrafik)

Stk. 3 Sanktioner i forbindelse med udgåede ture.

Hvis en del af den aftalte kørsel ikke gennemføres som planlagt, foretager Midttrafik modregning i betalingen på 1.250 kr. pr. køreplantime, svarende til kr. 20,83 pr. minut.

Udgået kørsel, der skyldes trafikuheld, ekstreme vejr- og trafikforhold eller force majeure begivenheder samt udgået kørsel på grund af arbejdsconflikter, blokader eller lignende indgår ikke.

Modregningen i betalingen sker ud over bortfald af betaling i henhold til § 19, stk. 2 og 3.

Stk. 4 Hvis busselskabet undlader at anvende det krævede brændstof, har Midttrafik ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantime for den kørsel, det drejer sig om. Midttrafik kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.

Stk. 5 De sanktioner, der er opregnet i de foregående stykker, kan bringes i anvendelse, selv om Midttrafik ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget økonomisk tab. Det forhold, at busselskabet må tåle modregning i henhold til ovenstående, fritager ikke selskabet fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må busselskabet også for samme forhold tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner til kontrakten kan bringes i anvendelse.

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6**





Dato 23. oktober 2012 Journalnr 1-23-4-201-2-12 Sagsbehandler Jan Ingebrigtsen e-mail jai@midttrafik.dk Telefon 87 40 82 82

## Oversigt over udbudt buskørsel i 34. udbud

Kombi- naton	Pakke	Ruter	Strækning	Timer	Busser
A	1	100/ 103	Odder-Aarhus-Hornslet	34.121	11
A	1	302	Aarhus-Beder-Norsminde-Odder	7.464	3
	<b>1 Total</b>			<b>41.585</b>	<b>14</b>
A	2	306	Odder-Horsens	6.429	2
	<b>2 Total</b>			<b>6.429</b>	<b>2</b>
A	3	331	Skanderborg-Odder	4.380	2
	<b>3 Total</b>			<b>4.380</b>	<b>2</b>
B	4	100	Odder-Aarhus-Hornslet	30.773	11
B	4	319	Hornslet-Auning-Allingåbro-Ørsted	6.305	2
B	4	221	Randers-Voldum-Hornslet	2.074	2
	<b>4 Total</b>			<b>39.152</b>	<b>15</b>
B	5	211	Randers-Ørsted-Udbyhøj	8.042	3
	<b>5 Total</b>			<b>8.042</b>	<b>3</b>
C	6	200/ 109	Skanderborg-Aarhus-Hinnerup/Grundfør	33.891	12
C	6	107	Skanderborg-Horsens	8.740	4
	<b>6 Total</b>			<b>42.631</b>	<b>16</b>
C	7	311	Silkeborg-Ry-Skanderborg	974	1
	<b>7 Total</b>			<b>974</b>	<b>1</b>
C	8	309	Skanderborg-Galten (Herskind)	4.087	2
C	8	330	Skanderborg-Jeksen-Låsby	3.082	2
	<b>8 Total</b>			<b>7.169</b>	<b>4</b>
	9	121/ 352	Aarhus-Rønde-Ryomgård	16.649	7
	9	123	Aarhus-Rønde-Ebeltoft	15.151	4
	9	122	Aarhus-Rønde-Grenaa	10.726	4
	9	120	Aarhus-Rønde-Kolind-Grenaa	10.444	4
	9	361	Rønde-Knebel-Helgenæs	4.254	2
	<b>9 Total</b>			<b>57.224</b>	<b>21</b>
D	10	114/ 914	Aarhus-Hammel-Viborg	20.344	7
D	10	124	Hammel-Hinnerup-Skejby	3.111	2
	<b>10 Total</b>			<b>23.455</b>	<b>9</b>
D	11	73	Randers-Bjerringbro-Silkeborg	11.589	4
	<b>11 Total</b>			<b>11.589</b>	<b>4</b>
D	12	55	Bjerringbro - Thorsø - Hammel	2.400	2
	<b>12 Total</b>			<b>2.400</b>	<b>2</b>
D	13	223	Randers-Hammel-Silkeborg	9.557	4
	<b>13 Total</b>			<b>9.557</b>	<b>4</b>
	14	200	Skanderborg-Aarhus-Hinnerup/Grundfør	21.158	8
	14	115	Hinnerup-Hadsten-Randers	8.858	4
	14	111	Aarhus-Foldby-Hinnerup	6.953	2
	<b>14 Total</b>			<b>36.969</b>	<b>14</b>

Kombi- naton	Pakke	Ruter	Strækning	Timer	Busser
	15	214	Randers-Auning-Ryomgaard-Grenaa	12.431	4
	15	212	Randers-Ryomgård-Ebeltoft	9.692	4
	15	351	Grenaa-Ebeltoft	7.692	3
	15	213	Randers-Fjellerup-Grenaa	13.733	4
	15	217	Randers-Rønde	7.425	3
	<b>15 Total</b>			<b>50.973</b>	<b>18</b>
	16	925	Aarhus-Tirstrup	9.800	6
	<b>16 Total</b>			<b>9.800</b>	<b>6</b>
	17	960	Viborg-Silkeborg-Vejle	8.668	3
	17	60	Viborg-Kjellerup-Silkeborg	7.233	4
	17	77	Kjellerup - Rødkærsbro - Bjerringbro	1.451	1
	<b>17 Total</b>			<b>17.352</b>	<b>8</b>
E	18	62	Viborg-Ørum-Randers	6.081	2
E	18	928	Holstebro-Viborg-Randers	5.369	2
	<b>18 Total</b>			<b>11.450</b>	<b>4</b>
E	19	953	Herning-Viborg-Aalborg	12.354	4
	<b>19 Total</b>			<b>12.354</b>	<b>4</b>

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8**



Dato 18. oktober 2012 Journalnr 1-25-2-12 Sagsbehandler Niels-Jørgen Danielsen e-mail njd@midttrafik.dk Telefon 87 40 82 38

## Forslag til takster for klippekort uden for myldretiden

### Takstforslag 2013 i Midttrafik Øst, Syd og Midt

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - forslag til priser 2013, klippekort uden for myldretid									
Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt			Midttrafik Øst, Syd og Midt			Rabat		
	Klippekort			Klippekort uden for myldretiden			myldretids-klippekort	myldretids-klippekort	myldretids-klippekort
	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Pensionist	Barn	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	140	85	140	110	110	70	21,4%	17,6%	21,4%
3	190	115	190	155	155	90	18,4%	21,7%	18,4%
4	240	145	240	195	195	115	18,8%	20,7%	18,8%
5	310	180	285	250	230	140	19,4%	22,2%	19,3%
6	370	205	330	295	265	160	20,3%	22,0%	19,7%
7	430	230	370	340	295	185	20,9%	19,6%	20,3%
8	480	260	410	380	325	205	20,8%	21,2%	20,7%
9	530	285	450	420	360	230	20,8%	19,3%	20,0%
10	580	310	490	460	390	250	20,7%	19,4%	20,4%
11	625	335	530	490	425	270	21,6%	19,4%	19,8%
12	670	355	570	525	450	290	21,6%	18,3%	21,1%

### Takstforslag 2013 i Midttrafik Vest

Midttrafik Vest, - forslag til priser 2013, klippekort uden for myldretid									
Antal zoner	Midttrafik Vest			Midttrafik Vest			Rabat		
	Klippekort Priser 2013			Klippekort uden for myldretiden			myldretids-klippekort	myldretids-klippekort	myldretids-klippekort
	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Pensionist	Barn	Voksen	Barn	Pensionist
1	140	85	140	110	110	70	21,4%	17,6%	21,4%
2	190	115	190	155	155	90	18,4%	21,7%	18,4%
3	255	145	240	205	205	115	19,6%	20,7%	14,6%
4	325	180	275	260	220	140	20,0%	22,2%	20,0%
5	400	220	315	320	250	170	20,0%	22,7%	20,6%
6	460	245	355	370	285	195	19,6%	20,4%	19,7%
7	515	265	395	410	315	210	20,4%	20,8%	20,3%
8	575	285	430	460	345	230	20,0%	19,3%	19,8%
9	635	300	475	510	380	240	19,7%	20,0%	20,0%
10	685	320	510	550	410	260	19,7%	18,8%	19,6%
11	735	340	545	590	435	270	19,7%	20,6%	20,2%

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9  
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
16. oktober 2012	1-30-75-1-9-09	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

## Notat om høring af trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027

I henhold til "Lov om trafikselskaber" skal der mindst hvert 4. år udarbejdes en statslig trafikplan. Trafikplanen skal indeholde en redegørelse for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres på kontrakt med staten. Statens trafikplan danner baggrund for tilsvarende trafikplaner, der skal udarbejdes i alle trafikselskaber.

Midttrafik har nu modtaget et udkast til statslig trafikplan i høring med høringsfrist den 2. december 2012. Region Midtjylland og samtlige kommuner har ligeledes modtaget planen i høring. Udkastet til Trafikplan kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside på følgende adresse: <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Presse/Nyhedsarkiv/Kollektiv-Trafik/2012/10/Trafikplan.aspx>

I dette notat gennemgås de vigtigste forhold i planen, der sættes særligt fokus på Trafikplanens betydning for Midttrafikens område og der er udarbejdet et forslag til indhold af hørings svar.

### Målsætning

Staten har en målsætning om danskerne skal køre dobbelt så meget tog i 2030 – der sigtes således mod en fordobling af persontransporten fra 6,5 mia. personkm. til 13 mia. personkm. årligt.

Dette skal bl.a. nås gennem en række investeringer i infrastruktur, som allerede er besluttet. Statens trafikplan gennemgår disse investeringer og giver ud fra dette en vurdering af mulighederne for at leve op til målsætningen.

Planen konkluderer, at de allerede besluttede investeringer – sammen med den generelle udvikling i bl.a. befolkningstal og befolkningens sammensætning (kaldet baggrundsvækst) vil medføre en stigning i trafikken til ca. 11,1 mia. personkm. i 2030. For at nå målet kræves således yderligere tiltag. Statens Trafikplan nævner i den forbindelse 2 strategiske analyser der er iværksat, som kan fremkomme med forslag til sådanne initiativer. En af disse analyser har særligt fokus på Østjylland, ligesom undersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg er nævnt som en mulighed for at løfte udviklingen op til det opstillede målsætning.

Planen indeholder et bud på den fremtidige togudvikling i Danmark, men gør samtidig opmærksom på, at det ikke er muligt at sige noget entydigt om det faktiske trafikomfang efter 2015 for DSB's vedkommende og efter 2018 for ARRIVA's vedkommende i forhold til regionaltrafikken i Midt- og Vestjylland. Årsagen er, at kontrakterne med de 2 selskaber udløber på disse tidspunkter, og man ikke ved hvor mange midler der vil være til rådighed i forbindelse med indgåelse af nye kontrakter.

Derfor er udviklingen i den fremtidige togbetjening også udelukkende beskrevet ved hjælp af nogle principper. Disse er:

- Timemodellen mellem de største byer København, Aarhus, Aalborg samt Odense og Esbjerg forventes løbende implementeret i takt med udbygningen af infrastrukturen. Timemodellen består i et ønske om at kunne køre strækningerne København-Odense,

Odense-Aarhus og Aarhus-Aalborg på hver 1 time. Især strækningen Odense-Aarhus er en udfordring. Timemodellen forventes at være grundstammen i fjerntrafikken og separeres så vidt muligt fra regionaltrafikken.

- Der forventes etableret et antal knudepunkter, hvor togene mødes på samme minuttal hver time, og hvor der bliver bedst mulige skiftemuligheder mellem tog og busser.
- Antallet af tog på de enkelte strækninger og standsninger på de enkelte stationer tager udgangspunkt i de samfundsøkonomiske hensyn.

## **Konkrete projekter**

Planen indeholder en beskrivelse af de konkrete tiltag der forventes gennemført i planlægningsperioden, med det formål at kunne leve op til den opstillede målsætning. Der er generelt udelukkende tale om allerede godkendte tiltag. Planen indeholder således ikke konkrete forslag til nye tiltag på jernbaneområdet, som ikke er kendt i forvejen.

I dette afsnit gennemgås de tiltag der har betydning i Midttrafiks område.

### **Opgradering Langå-Struer (2012)**

En opgradering på strækningen Langå-Struer reducerer rejsetiden med op til 17-18 minutter, og der forventes etableret et knudepunkt i Viborg, med henblik på at opnå bedst mulige omstigningsmuligheder til busserne. Midttrafik har foreslået ARRIVA (som betjener strækningen) at man i fællesskab ser på mulighederne for at lave en god koordinering på Viborg Station. ARRIVA har accepteret dette forslag. Det er oplagt også at inddrage lokale uddannelsessteder i dette arbejde. Det optimale vil være at der bliver direkte overgang mellem bus og tog – og at ringetiderne passer til hvornår bussen kan være ved ungdomsuddannelserne.

### **Aarhus Letbane – etape 1 (2016)**

Fra 2016 forventes der at køre letbanetog på strækningen Odder-Aarhus-Grenaa, hvorefter strækningen Aarhus-Grenaa udgår af den statslige togbetjening. Trafikplanen omtaler ikke evt. andre etaper, da planen som omtalt udelukkende indeholder allerede besluttede tiltag.

### **Ny station i Gødstrup (2016)**

Ny station ved det nye sygehus forventes åbnet i 2016, med direkte betjening fra både Herning og Holstebro. Region Midtjylland har fremsat ønske om direkte togbetjening fra Aarhus (altså uden skift i Herning). Det udgør en udfordring, da togbetjeningen mellem Aarhus og Herning varetages af ARRIVA, mens togbetjeningen mellem Herning og Holstebro varetages af DSB.

### **Timemodellen (2017-2022)**

Timemodellen forventes implementeret i perioden 2017-2022, da den kræver gennemførelse af en række tiltag. I den forbindelse forventes etableret en linje med lyntog København-Aalborg, som undervejs kun standser i Odense, Aarhus og Randers, samt en anden linje København-Aarhus med stop i Fredericia, Vejle og Horsens. Det fremgår ikke umiddelbart af trafikplanforslaget, om der i forbindelse med etablering af disse tiltag vil ske reduktioner i den nuværende togbetjening mod København, men hvis det er tilfældet vil Skanderborg blive ramt – og dermed de rejsende på forbindelsen Skanderborg-Silkeborg-Herning.

## **Forslag til hørings svar**

På baggrund af udkastet til statslig trafikplan foreslås det at følgende indgår i Midttrafiks hørings svar.

- At Midttrafik konstaterer at planen udelukkende indeholder initiativer af investeringsmæssig karakter, med det formål at få flere rejsende i togene. Midttrafiks erfaring er at en lang række andre faktorer også spiller en betydelig rolle for at gøre den kollektive

trafik mere attraktiv for kunderne – og opfordrer derfor til en mere helhedsorienteret tilgang. Det kan f.eks. være bedre information før og under rejsen, bedre forhold på stationerne og bedre sammenhæng mellem bus og tog.

- At Midttrafik hilser timemodellen og de deraf forbundne forbedringer i fjerntrafikken velkommen, men gør opmærksom på at en styrkelse af fjerntrafikken mellem de allerstørste byer ikke bør få negative konsekvenser for fjerntrafikken fra de lidt mindre byer – samt for den regionale togtrafik. Midttrafik opfordrer derfor Trafikstyrelsen til at gå i konkret dialog med de regionale trafikselskaber i forhold til sikring af en hensigtsmæssig regional togbetjening inden de fremtidige kørselskontrakter for tog indgås.
- At Midttrafik grundlæggende er enig i målet om at udviklingen i togtrafikken bør tage udgangspunkt i de samfundsøkonomiske hensyn. Midttrafik må dog konstatere at samfundsøkonomien i togdriften f.eks. er væsentlig bedre i Østjylland end i Vestjylland, og opfordrer derfor at der udvises særlige hensyn for at bevare togbetjening i yderområderne, hvor toget ofte er en lokal "livsnerve", der f.eks. sikrer mulighed for at alle kan få en ungdomsuddannelse.
- At Midttrafik hilser ideen med knudepunktsstationer velkommen, da det sammen med forbedrede skiftemuligheder til bus kan medvirke til et løft af den kollektive trafik. Midttrafik opfordrer samtidig til konkret dialog om hensigtsmæssige afgang- og ankomst-tidspunkter i god tid inden implementering, ligesom Midttrafik opfordrer til at inddrage lokaler interesser i dialogen. Det kan f.eks. være uddannelsesinstitutioner, evt. med det formål at rykke ringetider, så det passer til den kollektive trafikbetjening. Det bør være ambitionen at bussen holder klar når toget kommer ind – og at det ringer ind på uddannelsen, når bussen ankommer hertil – og vice versa i modsat retning.



*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9  
Bilag nr. 2**

# **Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027**

## **Høringsudgave**

10. oktober 2012



## Forord

I de senere år er der vedtaget en lang række større og mindre anlægsprojekter indenfor jernbanen og den øvrige kollektive trafik. Blandt de større baneprojekter kan nævnes Signalprogrammet, Femern Bælt-forbindelsen, ny bane mellem København og Ringsted, elektrificering, Metrocityring, letbaner m.fl. Disse initiativer giver nye udviklingsmuligheder for den danske jernbane og betyder, at de senere års betydelige vækst i den kollektive trafik forventes at fortsætte fremover.

Trafikplanen giver et overblik over vedtagne projekter og den forventede udvikling i togbetjening og passagerprognoser på 5, 10 og 15 års sigt – helt ned på stationsniveau.

Det fremgår af Lov om trafikselskaber §8, at der mindst hvert fjerde år skal udarbejdes en statslig trafikplan. Trafikplanen skal redegøre for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Med udgangspunkt i den statslige trafikplan skal trafikselskaberne ligeledes hvert fjerde år udarbejde en trafikplan for den lokale og regionale kollektive trafik jf. lovens §9.

Formålet med trafikplanerne er at sikre en god sammenhæng i den kollektive trafik. Denne anden udgave af en trafikplan for den statslige jernbane har derfor fokus på at opstille et fælles planlægningsgrundlag, som kan anvendes af alle aktører.

Denne udgave af Trafikplan 2012-2027 er baseret på prognoser fra en foreløbig version af Landstrafikmodellen, kaldet TIM. Når Landstrafikmodellen foreligger, vil trafikplanen blive opdateret, så der er konsistens i forhold til Landstrafikmodellens prognoser.

Trafikplanen sendes i høring hos kommuner, regioner, trafikselskaber, togoperatører og infrastrukturforvaltere. Med udsendelsen af dette udkast vil Trafikstyrelsen opfordre alle parter til at fremkomme med deres bemærkninger.

God læselyst!

### Lov om trafikselskaber

”§ 8. Transportministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikselskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.”

§ 9. Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet.



# Indhold

<b>Trafikplan 2012-2027</b>	<b>7</b>
Formål og indhold	7
Mål og visioner for den kollektive trafik	7
Virkemidler	9
Togbetjeningen de kommende år (2010-2027)	10
Passagerudviklingen de kommende år (2010-2027)	12
Udviklingen frem til i dag (1995-2010)	14
<b>Status for den kollektive trafik</b>	<b>17</b>
Den vigtige sammenhæng	19
Togets markedsandel	20
Den seneste udvikling	21
<b>Organisering af jernbanetrafikken</b>	<b>25</b>
Jernbanens organisering	25
Indkøb af jernbanetrafik	27
<b>Baneprojekter</b>	<b>31</b>
Beslutede baneprojekter	31
Andre beslutede initiativer	40
Undersøgte projekter	42
Puljer	46
<b>Passagerudviklingen frem til i dag</b>	<b>49</b>
Udviklingen frem til i dag (1995-2010)	49
<b>Passagerudviklingen de kommende år</b>	<b>57</b>
Årsag til passagerudvikling	57
Passagerudvikling pr. station	61
Fordeling på banenet	62
Baggrundsvækst	66
<b>Togbetjening</b>	<b>69</b>
Udviklingen frem til i dag	69
Togbetjeningen de kommende år	71
Fremskrivning af togbetjeningen	74
Køreplaner	79
<b>Kapaciteten på banenet</b>	<b>81</b>
Om banekapacitet	81
Forhold, som påvirker en banes kapacitet	83
Praktisk kapacitet	85
Nuværende kapacitetsudnyttelse	85
<b>Bilag 1 Passagerudvikling pr. station</b>	<b>91</b>
<b>Bilag 2 Passagerudvikling pr. strækning</b>	<b>97</b>
<b>Bilag 3 Linjediagrammer</b>	<b>99</b>
<b>Bilag 4 Fremskrevet togbetjening pr. strækning</b>	<b>107</b>



# Trafikplan 2012-2027

Trafikplanen er en fælles vidensramme for trafikale overvejelser på statsligt, regionalt og lokalt niveau. Planen giver et overblik over besluttede projekter på baneområdet og sandsynlige trafikale og passagermæssige effekter. Med de besluttede baneprojekter opnås fortsat vækst i passagertrafikken på bane, men målsætningen om fordobling kræver yderligere initiativer.

## Formål og indhold

I Trafikplanen gennemgås baneprojekterne med fokus på deres trafikale og passagermæssige konsekvenser. Med udgangspunkt i denne gennemgang opstilles passagerprognoser for den statslige jernbane over de kommende 15 år for henholdsvis 2017, 2022 og 2027. Ligeledes skitseres de mulige konsekvenser for togbetjeningen ved linjediagrammer. Dermed kan Trafikplanen udgøre en fælles vidensramme for de trafikkontrakter, som staten skal indgå i de kommende år, samt for de udbud og trafikale overvejelser, der foretages på lokalt og regionalt niveau. De viste linjediagrammer er eksempler og må ikke betragtes som præcise forventninger.

Trafikplanen er afgrænset til at omfatte den statslige offentlige servicetrafik på jernbanen, dvs. fjern-, regional- og S-tog. Privatbaner, bus og metro indgår bl.a. i statusbeskrivelse. Godstrafik indgår i forbindelse med kapacitetsmæssige betragtninger. Udgangspunktet for trafikplanen er allerede besluttede projekter samt vedtaget politik og lovgivning, herunder også økonomiske rammer.

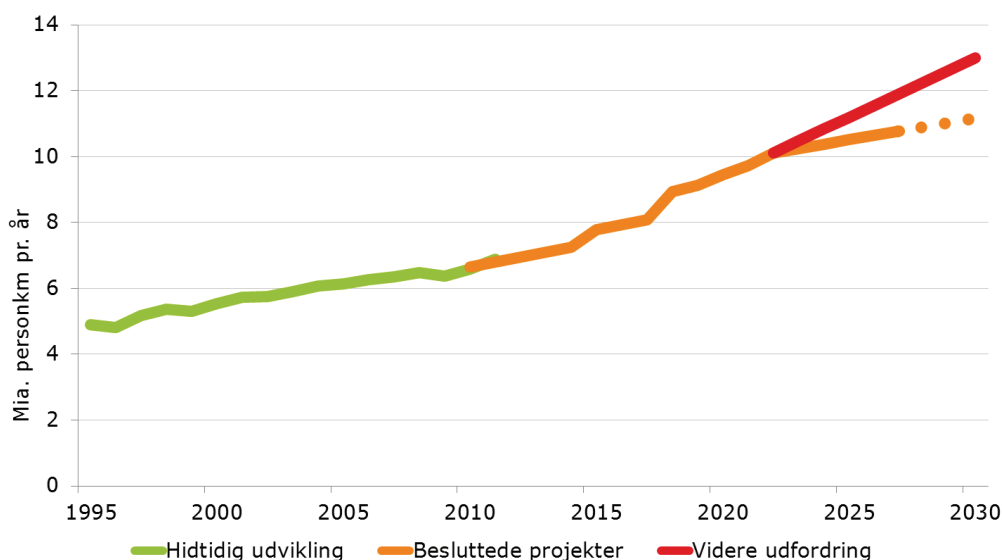
Essensen af selve "planen" fremgår af trafikplanens første kapitel. Kapitlet giver et overblik over besluttede mål og visioner for den kollektive trafik, de virkemidler staten har til at realisere disse og fremtidige forventninger til togbetjening og passagerudvikling. Resten er principielt uddybende opslagsværk med baggrundsinformation, metodebeskrivelse og forklaring på de overvejelser, der ligger bag den fremlagte plan.

## Mål og visioner for den kollektive trafik

I aftale om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 er formuleret en ambitiøs målsætning om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Det skal bidrage til at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning. Samtidig skal der tages øget hensyn til natur og miljø, støjbelastningen fra trafikken skal reduceres og trafikikkerheden forbedres.

Målsætningen har været omsat til, at danskerne skal køre dobbelt så meget med tog i 2030. Der sigtes mod en fordobling af persontransporten fra 6,5 mia. personkm

Figur 1. Hidtidig og forventet fremtidig passagertrafik på jernbane sammenlignet med målsætning.





årligt til 13 mia. personkm årligt.

Det skal bl.a. nås gennem investeringer i infrastrukturen. Parterne bag aftalen har oprettet en infrastrukturfond på 94 mia. kroner, som skal anvendes til ny infrastruktur frem mod 2020. Omkring to tredjedele af fondens midler er afsat til forbedringer i den kollektive trafik. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.

De besluttede baneprojekter muliggør, at de senere års betydelige vækst i banetrafikken kan fortsætte fremover. Sammen med effekter af den generelle baggrundsudvikling forventes trafikken at stige fra 6,5 mia. personkm i 2009 til 11,1 mia. personkm i 2030. Af den samlede vækst på 4,6 mia. personkm årligt tegner den statslige bane sig for 3,5 mia. personkm årligt, mens metro, letbaner og privatbaner tegner sig for andre 1,1 mia. personkm årligt.

For at nå en fordobling behøves tiltag, som kan føre til en vækst på yderligere 1,8 mia. personkm årligt.

Det skal ske med videre initiativer efter 2020. Indtil nu er der iværksat to omfattende strategiske analyser af fremtidens trafikale udfordringer og de langsigtede løsningsmuligheder. Analyserne har særligt fokus på hovedstadsområdet og Østjylland. Arbejdet afsluttes i 2013, hvorefter forligskredsen bag en grøn transportpolitik vil drøfte resultaterne og de videre perspektiver.

På baneområdet er de centrale temaer forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark,

fremtidens banesystem i Jylland samt den kollektive trafik og ringforbindelserne i hovedstadsområdet.

Der er formuleret et mål om, at etablere den såkaldte *timemodel*, som betyder, at transporttiden mellem de største byer skal reduceres til en time. I første omgang København–Odense, Odense–Aarhus og Aarhus–Aalborg. Det indgår også at skabe hurtigst mulige forbindelser til Vejle, Fredericia og Horsens. Visionen omfatter en videre udbredelse mod Esbjerg og på sigt også mod Herning.

Desuden undersøges en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg, banebetjening af Billund og Aalborg lufthavn, letbaner i Odense og Aalborg samt videre elektrificering af hovednettet. I hovedstadsområdet analyseres de langsigtede kapacitetsforhold på Københavns Hovedbanegård og i Kastrup, mulighed for nye knudepunkter i Ny Ellebjerg og Glostrup, forlængelse af S-togsdriften til Roskilde og Helsingør samt mulighederne for ny banebetjening af en række byområder.

I EU's hvidbog om fremtidens transport i Europa "Transport 2050" fastsættes mål for forskellige typer af ture – i byer, mellem byer og over store afstande. Medlemslandene er forpligtet til bl.a. indførelse af en række tekniske standarder på det transeuropæiske net (TEN-T) i 2030.

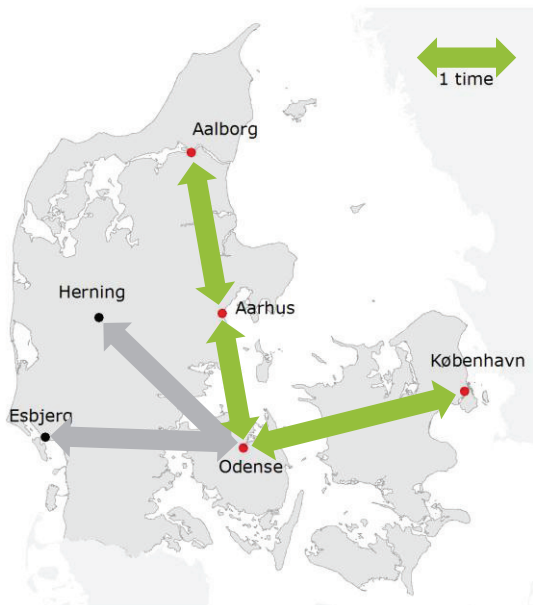
De igangværende overvejelser vil kunne lede til beslutning om realisering af en række nye baneprojekter, hvormed målsætningen om en fordobling i 2030 vil kunne nås.

### EU's hvidbog om fremtidens transport i Europa "Transport 2050"

For transport mellem byer er målsætningen: 50% af al passagerbefordring og godstransport over mellemlange afstande bør overflyttes fra vej til jernbane og vandveje.

- Senest i 2050 bør hovedparten af passagerbefordring over mellemlange afstande på 300 km og derover foretages ad jernbane.
- Senest i 2030 bør 30 % af den del af vejgodstransporten, som transporteres ca. 300 km og derover, overføres til andre transportformer såsom jernbane eller vandveje, og målet forhøjes til 50 % senest i 2050.
- Der etableres et fuldt funktionelt og EU-dækkende basisnet af transportkorridorer med faciliteter, som sikrer en effektiv overførsel mellem transportformer (TEN-T-basisnet) senest i 2030, et højkapacitetsnet af høj kvalitet senest i 2050 og et tilhørende sæt af informationstjenester.
- Senest i 2050 forbindes alle basisnettets lufthavne med jernbanenet og helst med højhastighedsnettet. Det sikres, at alle basisnettets søhavne i tilstrækkelig grad er forbundet med jernbanegodstransporten og om muligt de indre vandveje.
- Senest i 2020 etableres en ramme for et europæisk informationsstyrings- og betalingssystem for multimodal transport, der omfatter såvel passagerer som gods.
- Det vil blive tilstræbt at anvende principperne om "brugeren betaler" og "forurenere betaler" fuldt ud og inddrage den private sektor i at eliminere forvriddinger, skabe indtægter og sikre finansiering af fremtidige investeringer i transportsektoren.

Figur 2. Timemodellen



## Virkemidler

Realisering af målsætningen forudsætter først og fremmest, at grundproduktet – dvs. rejsetid, frekvens, komfort, tilgængelighed og pris – bliver mere konkurrencedygtigt.

Fra statslig side kan en række forskellige virkemidler bringes i anvendelse i bestræbelserne på at øge anvendelsen af den kollektive trafik. Trafikplanen har fokus på de virkemidler staten kan påvirke, dvs. investeringer i infrastruktur og indkøb af trafik.

Først og fremmest er det som hidtil muligt at satse på infrastrukturudbygninger, som giver mulighed for at forbedre togbetjeningen med kortere rejsetid, hyppigere drift og bedre rettidighed eller betjening af helt nye rejsestrømme.

### Nye baner

Størst effekt opnås ved at etablere nye baner og stationer, der betjener trafiktunge områder eller rejserelationer, hvor togforbindelse hidtil ikke findes eller ikke er brugbar, dvs. betjening af helt nye rejsestrømme. Væsentligste eksempel de seneste 15 år er Øresundsforbindelse med bane via Kastrup. Et andet eksempel er den københavnske metro, som udvides væsentligt de kommende år.

Hertil kommer letbaner i Aarhus og Ring 3. I mindre skala er etableret en række nye stationer.

## Højere hastighed

Udover ny infrastruktur opnås størst effekt ved markante rejsetidsreduktioner, som kan forrykke konkurrenceforholdet overfor bil. Det kan opnås ved færre stop, ved at opgradere strækningshastighed eller mere vidtgående ved at anlægge nye strækninger med højhastighed.

Kortere rejsetid medfører bedre udnyttelse af togmateriel og færre personaleudgifter, som eventuelt kan finansiere driftsudvidelser. Er der tale om markante reduktioner, kan det få stor betydning for passagerantallet. Et eksempel er Storebæltsforbindelsen, hvor rejsetiden blev reduceret med mere end en time. Sammen med afskaffelse af færger opnåede man væsentlige driftsbesparelser, som mere end opvejede de betydelige udvidelser i togtrafikken. Passagererne opnåede væsentlige fordele, hvilket betød markant flere rejser.

Femern Bælt-forbindelsen og visionen om en timemodell er tilsvarende initiativer fremover.

En lang række mindre projekter med bl.a. hastighedsopgraderinger rundt omkring i systemet vil trække i samme retning.

## Udvidet kapacitet

Udvidet kapacitet giver mulighed for at køre flere tog, hvilket kan give kortere ventetid til næste afgang. Det kan også betyde bedre mulighed for gennemkørende tog og dermed reduceret rejsetid for de fleste rejsende. Kommende eksempler på kapacitetsudvidelser er den ny bane København-Ringsted og udbygning til dobbeltspor i Sønderjylland og på Nordvestbanen samt indirekte også Signalprogrammet.

Øget kapacitet kan også bruges til at forbedre rettidigheden, da et trafiksystem med mere restkapacitet giver mindre forsinkelses-påvirkning imellem togene. Det nye signalsystem sigter også på en forbedring af rettidigheden.

## Forenkling

Rettidigheden kan også påvirkes på andre måder, først og fremmest gennem forenkling af driftskoncepter, som mindsker gensidig påvirkning i trafiksystemet. Dette opnås ved i højere grad at isolere togsystemer fra hinanden samt ved at anvende systematisering med faste toglinjer og minuttal.

En mere ensrettet driftshåndtering med større grad af gentagne processer vil forsimple produktionen. Det giver bedre overblik og i sidste ende mere rettidig trafikafvikling til

glæde for de fleste rejsende. Det er samtidig enklere at kommunikere for brugere, også ifm. uregelmæssigheder.

Etablering af faste, hensigtsmæssige knudepunkter for systematisk togkrydsning kan desuden give grundlag for bedre samspil mellem bus og tog.

Øget systematisering kan til gengæld betyde, at mindre trafikstrømme fx mister direkte forbindelse, og at man må undlade visse præcise tilpasninger til efterspørgslen.

### Andre forhold

Markedsføring og produktudvikling er væsentlig for at udbrede anvendelsen. Det er afgørende at gøre opmærksom på faktiske forbedringer. Også denne opgave lettes ved konceptforbedringer, det skal være enkelt at anvende den kollektive trafik. Desuden skal komforten være i orden.

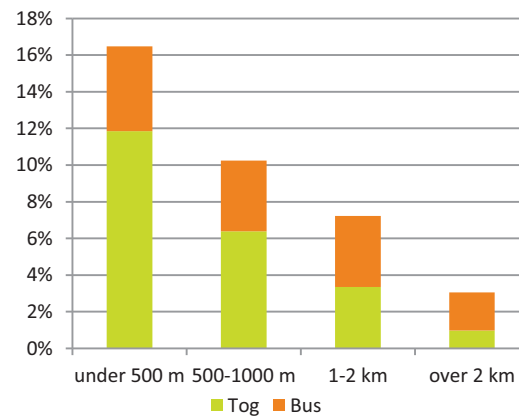
IT- og mobiludviklingen med smartphones har sammen med produkter som rejseplanen, bedre trafikinformation og nye rejsehjemler i form af bl.a. mobilbilletter og rejsekort medvirket til at gøre den kollektive trafik lettere tilgængelig.

For den rejsende er det dør-til-dør rejsen, der har betydning. Selve togrejsen udgør ofte kun en mindre del af den samlede rejse, tilbringertransporten har derfor også stor betydning for toganvendelsen. Der er kommet fokus på en god sammenhæng i den kollektive trafik. Det skal være nemt og enkelt at skifte med gode korrespondancer og terminalforholdene skal være i orden.

En lang række forhold, som ikke direkte har med togbetjening at gøre, har også indflydelse på toganvendelsen. Det gælder fx prisudvikling for konkurrerende transportmidler, primært omkostning ved bilkørsel. Sådanne forhold kan principielt påvirkes gennem afgifter og tilskud, som påvirker benzinpris, registreringsafgifter, kørselsafgifter, og alternativt gennem takstreguleringer. Et andet virkemiddel er at begrænse bilanvendelsen med fx færre parkeringspladser eller indirekte ved at acceptere stigende trængsel på vejene.

Den væsentligste langsigtede faktor for toganvendelsen er dog lokalisering af befolkning og arbejdspladser. Disse kan principielt påvirkes gennem langsigtet planlægning, fx ved krav om stationsnær byudvikling for bestemte funktioner, primært større arbejdspladser.

Figur 3. Kollektiv andel blandt pendlere efter afstand mellem station og arbejdsplads.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2010.

## Togbetjeningen de kommende år (2010-2027)

Togtrafikens omfang afhænger af de tilskud fra staten, som ydes i form af kontraktbetaling til indkøb af trafik som offentlig service. Størstedelen af trafikken indkøbes via de forhandlede kontrakter med DSB for Fjern- og regionaltog henholdsvis S-tog. Resten indkøbes via udbudte kontrakter for trafikken i Midt- og Vestjylland henholdsvis Kystbanen og den danske del af Øresundstrafikken.

Den nuværende DSB kontrakt udløber med udgangen af 2014 og der er ikke truffet beslutning om afløseren. Det er uklart, hvor mange midler der vil være til rådighed efter 2015, og hvor langt pengene rækker med det til den tid gældende omkostningsniveau.

Det er derfor ikke muligt at sige noget entydigt om det faktiske trafikomfang efter 2015 for DSB trafikken og efter 2018 for regionaltrafikken i Midt- og Vestjylland.

Alle fremtidige angivelser om trafikomfanget på statens net må tages med dette forbehold.

### Langsigtet udvikling

Den fremtidige togbetjening er skitseret med udgangspunkt i følgende principper:

- Timemodellen mellem de største byer København, Odense, Aarhus, Aalborg samt Odense og Esbjerg forventes løbende implementeret i takt med infrastrukturudbygningerne. Timemodellen forventes at være grundstammen i fjerntrafikken og separeres så vidt muligt fra regionaltrafikken.

- Der forventes etableret et antal knudepunkter, hvor togene mødes på samme minuttal hver time, og hvor der således bliver de bedst mulige skiftemuligheder mellem fjerntog, regionalto og busser.
- Antal tog på den enkelte strækning og standsninger på den enkelte station tager udgangspunkt i samfundsøkonomiske hensyn.

Med udgangspunkt i ovennævnte principper er opstillet et bud på, hvordan togbetjeningen på den statslige bane kan udvikle sig på 5, 10 og 15 års sigt i takt med den løbende ibrugtagning af vedtagne projekter. En gennemgang af projekterne findes i kapitlet "Baneprojekter", mens overvejelserne bag den fremskrevne togbetjening er uddybet i kapitlerne "Togbetjening" og "Kapaciteten på banenettet". Den fremskrevne togbetjening er for hvert planår beskrevet i bilag 3 i form af linjediagrammer, der viser antal tog pr. strækning og stop pr. station. En tabeloversigt med den forventede togbetjening pr. strækning fremgår af bilag 4.

### Udvikling frem til 2017

Planår 2017 afspejler situationen før åbning af ny bane København-Ringsted, men efter ibrugtagning af en række baneprojekter.

#### Projekter

Frem til 2017 forventes gennemført følgende baneprojekter, der har fokus på hastighedsopgraderinger og udbygning af infrastruktur:

- Nyt dobbeltspor København H-Ny Ellebjerg (2012)
- Opgradering Langå-Struer (2012)
- Ny station i Langeskov (2013)
- Opgradering Lyngby-Hillerød (2014)
- Renovering af Nørreport station (2014)
- Udbygning af Nordvestbanen (2015)
- Elektrificering Lunderskov-Esbjerg (2015)
- Udbygning Vamdrup-Vojens (2015)
- Aarhus letbane, etape 1 (2016)
- Ny station i Gødstrup (2016)

Med ibrugtagning af letbanen i Aarhus i 2016 forventes trafikbetjeningen på Grenaabanen at udgå af det statslige banenet.

#### Mulig togbetjening 2017

Det nye dobbeltspor Ny Ellebjerg-København (2012) gør det muligt at køre tog fra

København H via Ny Ellebjerg mod Roskilde i stedet for via Valby, men køretiden er 2-3 minutter længere. Muligheden forventes udnyttet fra 2014.

Opgraderingen Langå-Struer (2012) reducerer rejsetiden med op til 17-18 minutter. Der forventes etableret knudepunkt i Viborg med henblik på at opnå bedst mulige omstigningsmuligheder til regionale busser.

Langeskov station forventes åbnet 2013 og betjenes af fjerntogsystemet til Syd- og Sønderjylland, hvilket forlænger rejsetiden for de gennemrejsende passagerer med op til 3 minutter.

Opgraderingen Lyngby-Hillerød (2014) kan reducere rejsetiden med op til 3 minutter. Med signalprogrammet vil være muligt at køre flere tog Holte-Hillerød.

Opgraderingen af Nordvestbanen (2015) kan reducere rejsetiden med op til 5-6 minutter. Der forventes etableret knudepunkt i Holbæk med henblik på at opnå bedst mulige omstigningsmuligheder til Odsherredsbanen og regionale busser. Mulig samdrift med Odsherredsbanens tog forventes ikke udnyttet.

Med elektrificeringen Lunderskov-Esbjerg (2015) forventes fjerntogene til Esbjerg at være elektriske, men stadig en del af det syd- og sønderjyske fjerntogsystem.

Dobbeltsporsudbygningen Vamdrup-Vojens (2015) tilgodeser primært godstrafikken, som får reduceret køretid og øget kapacitet. Samtidig forventes rejsetiden for passagertog mellem Kolding og Tinglev reduceret med op til 12 minutter for nogle tog.

Der forventes fra 2016 at køre letbanetog Odder-Aarhus-Grenaa, hvorefter strækningen Aarhus-Grenaa udgår af den statslige togbetjening. På Aarhus H forventes letbanetogene at benytte en ny perron i nordsiden af banegraven, hvormed perron sporkapaciteten på Aarhus H bliver væsentligt udvidet.

Gødstrup station ved det nye sygehus er åbnet (2016), og den forventes betjent på en måde, der sikrer, at både Herning og Holstebro fortsat vil være knudepunkter med gode omstigningsmuligheder til andre tog og busser. Det vil være muligt at betjene Gødstrup med direkte tog fra og til Aarhus.

### Udvikling fra 2017 til 2022

Planår 2022 afspejler situationen efter åbning af den ny bane København-Ringsted og Femern Bælt-forbindelsen, men uden udbygning af de tyske landanlæg til dobbeltspor.

#### Projekter

Frem til 2022 forventes følgende baneprojekter gennemført:

- Ny bane København-Ringsted (2018)
- Opgradering Hobro-Aalborg (2018)
- Metrocityringen (2018)
- Femern Bælt-forbindelsen (2020)
- Opgradering Ringsted-Odense (2020)
- Letbane Ring 3 (2020)
- Ny station syd for Hillerød (2020)
- Signalprogrammet (2014-2021)

#### Mulig togbetjening 2022

Den ny bane København-Ringsted (2018) medfører en markant ændring af togbetjeningen i Danmark. Ad den ny bane forventes 6 passagertog, dels de hurtigste fjerntog (lyntog), dels en ny regionallinje København-Køge-Haslev-Næstved, men også andre regionaltog mod Odense og Nykøbing. Ad den nuværende bane er der plads til 11 tog i timen, hvormed betjeningen København-Holbæk kan udvides til to stoptog og to hurtige tog i timen. (efterspørgslen taler dog for at flytte yderligere tog fra den nuværende til den nye bane).

Regionaltrafikken i Østdanmark forventes adskilt fra fjerntrafikken og tilrettelagt med et antal hensigtsmæssige knudepunkter. Et stigende trafikomfang vil øge belastningen på København H.

Timemodellen forventes implementeret med en linje med lyntog København-Aalborg i timedrift, som undervejs kun standser i Odense, Aarhus og Randers, men derudover en anden linje København-Aarhus, som også standser i Vejle, Fredericia og Horsens. Derudover kan der være behov for en lyntogslinje København-Esbjerg, som bl.a. betjener Kolding.

Opgradering Hobro-Aalborg (2018) vil kunne reducere rejsetiden Aarhus-Aalborg til lidt over 1 time. Opgradering Ringsted-Odense (2020) forventes at reducere rejsetiden med lyntog København-Odense til 1 time. Rejsetiden Odense-Aarhus vil som i dag være mere end 1 time.

Med Femern Bælt-forbindelsen (2021) udbygges Vordingborg-Femern til dobbeltspor, og Ringsted-Femern elektrificeres. Såvel

fjerntog som regionaltog på Sydbanen bliver elektriske. Passagerunderlaget mellem København og Hamburg over Femern forventes tilstrækkeligt til et trafikomfang svarende til et tog i timen. Driftsmønstret i denne trafik er specielt usikkert, fordi det først og fremmest må bero på beslutninger hos den eller de operatører som driver trafikken. Det er her antaget at trafikken med hurtige fjerntog med få stop kan kombineres med interregionale tog med flere stop.

Signalinfrastrukturen er i sin helhed ny (2021). Det betyder ekstra kapacitet, blandt andet ved samtidig indkørsel på alle krydsningsstationer og bortfald af signalbetingede hastighedsreduktioner. Rettidigheden forventes forbedret, fordi antallet af signalfejl er reduceret væsentligt.

### Udvikling fra 2022 til 2027

Planår 2027 afspejler situationen efter udbygning af Femern Bælt-forbindelsens tyske landanlæg til dobbeltspor, som skal være klar senest 7 år efter åbning af den faste Femern Bælt-forbindelse.

#### Projekter

- Det fuldstændige Femern Bælt anlæg inklusive dobbeltspor i Tyskland (Bad Schwartau-Puttgarten).

#### Mulig togbetjening 2027

Indtil nu er det i perioden efter 2022 kun besluttet at opgradere Femern Bælt-forbindelsens tyske landanlæg med dobbeltspor, hvilket skal senest 7 år efter ibrugtagning af den faste forbindelse. Opgraderingen reducerer rejsetiden til Hamburg og Berlin og øger kapaciteten til to godstog i timen Sverige-Tyskland via Femern, mens et godstog kan køre via Padborg.

For tiden undersøges en del andre projekter, som på forskellig måde vil påvirke togbetjeningen i 2027, hvis de gennemføres. Timemodellen kan forbedres med rejsetider på 1 time Odense-Esbjerg og Aarhus-Aalborg. Rejsetiden Odense-Aarhus vil stadig være mere end en time, da en opgradering vil kræve betydelige nyanlæg.

### Passagerudviklingen de kommende år (2010-2027)

De kommende år (perioden 2010-2027) forventes persontrafikken på det statslige banenet at stige 50 % fra 6,2 til 9,4 mia. personkm årligt, i alt en vækst på 3,1 mia. personkm. Det er en gennemsnitlig vækst på

2,5 % årligt, lidt mere end den historiske vækst i perioden 1995-2010.

Tabel 1. Forventet udvikling i transportarbejde 2010-2027 fordelt på hovedsegmenter

mia personkm	2010	2017	2022	2027
Intern S-bane	1,0	1,2	1,1	1,2
Øvr. intern Østdanmark	1,7	1,9	2,4	2,5
Intern Vestdanmark	1,2	1,4	1,5	1,5
Over Storebælt	2,0	2,4	3,1	3,4
Over Øresund	0,3	0,4	0,4	0,4
Øvrig udland	0,2	0,2	0,4	0,4
<b>Total statslige baner</b>	<b>6,2</b>	<b>7,4</b>	<b>8,9</b>	<b>9,4</b>
Øvrige baner*	0,4	0,7	1,2	1,4
<b>Total alle baner</b>	<b>6,6</b>	<b>8,1</b>	<b>10,1</b>	<b>10,8</b>

\* Metro, letbaner og privatbaner

Væksten er jf. Tabel 2 dels et resultat af en række vedtagne projekter, der vil føre til bedre togbetjening, hvilket forventes at give en vækst på 1,6 mia. personkm, dels et resultat af baggrundsvækst.

Tabel 2. Årsag til forventet vækst på statslige baner 2010-2027

mia personkm	2010-2027
Ny bane København-Ringsted	0,6
Opgradering Ringsted-Odense	0,1
Femernbælt-forbindelse	0,2
Metro og letbaner	0,2
Signalprogrammet	0,1
Andre baneprojekter*	0,1
Andre initiativer	0,3
Baggrundsvækst	1,5
<b>I alt</b>	<b>3,1</b>

\* Hastighedsopgradering Langå-Struer, hastighedsopgradering Nordbanen, udbygning Nordvestbanen, udbygning Vamdrup-Vojens, hastighedsopgradering Hobro-Aalborg, nye stationer i Langeskov, Gødstrup og Hillerød Syd

\*\* Rejsekort, takstnedsættelser, produktudvikling, markedsføring mv.

Størst betydning får ændringerne efter etableringen af den ny bane mellem København og Ringsted via Køge, som er første afgørende skridt i visionen om en timemodel mellem København, Odense, Aarhus og Aalborg. Der forventes en samlet vækst på 0,6 mia. personkm, hvor især trafikken over Storebælt har betydning. Desuden opnås betydelig vækst i regionaltrafikken øst for Storebælt, bl.a. som følge af markant afkortet rejsetid fra Køge og Haslev til København.

Øvrige væsentlige forbedringer skyldes hastighedsopgradering mellem Ringsted og Odense og den faste forbindelse over Femern Bælt, som tilsammen forventes at give 0,3 mia. personkm. Hertil kommer Signalprogrammet og en række andre udbygninger – bl.a. dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød på Nordvestbanen og afsmittende effekt af Cityring og letbaner m.m.

Andre initiativer som Rejsekort, takstnedsættelser, produktudvikling mv. forventes at medføre en samlet vækst på 0,3 mia. personkm i 2027.

Hertil kommer forventning om en betydelig baggrundsvækst på 1,5 mia. personkm, hvilket er en gennemsnitlig vækst på godt 1 % årligt. Den er beregnet ved hjælp af den såkaldte TIM-model, som blev udarbejdet af DTU i 2009-2010 for at belyse effekten af Timemodellen og forskellige udformninger af kørselsafgifter. Modellen forudsætter en befolkningsudvikling centreret omkring de større byer, samt en forskydning i generel adfærd mod længere rejser, som lettere kan tiltrækkes med tog end korte rejser.

Baggrundsvækst for Øresund er særskilt prognose til 2017 fra Trafikstyrelsen samt prognoser fra Øresundsbrokonsortiet til 2027. Trafikken til Tyskland er baseret på prognoser fra Femern A/S.

Udenfor det statslige banenet forventes passagertransporten at stige markant fra 0,4 til 1,4 mia. personkm årligt. Det skyldes primært markante baneudbygninger med Metrocityring og letbaner i Aarhus og på Ring 3 i København, men også på privatbanerne forventes en mærkbar vækst.

Dermed forventes den samlede kollektive banetrafik at stige 61% fra i alt 6,6 til 10,8 mia. personkm årligt i 2027.

### Intern S-tog

Internt på S-banen forventes en vækst på 14%, hvilket svarer til den forventede baggrundsvækst i S-banefingrene. Hastighedsopgradering Lyngby-Hillerød, en ny station syd for Hillerød og bedre rettidighed som følge af signalprojektet mm betyder flere rejser. Omvendt vil den ny bane mellem København og Ringsted medføre overflytning fra S-tog til den ny bane mellem Køge og København. Metrocityringen medfører overflytning på centralafsnittet, men vækst i byfingrene.

Inkl. omstigere fra regional- og fjerntog forventes en samlet vækst i S-togsrejser på 16%.

### Øvrig trafik øst for Storebælt

Den øvrige interne passagertransport øst for Storebælt forventes at stige med knap 50% fra 1,7 til 2,5 mia. personkm årligt. Heraf er ca. en tredjedel en effekt af baggrundsvækst jf TIM, mens to tredjedele skyldes forbedret togbetjening, primært som følge af ny bane København-Ringsted, men herudover pga. udbygning af Nordvestbanen.

### Over Storebælt

Over Storebælt forventes en markant vækst omkring 70% fra 2,0 til 3,4 mia. personkm, heraf udgør baggrundsvækst jvf TIM knap halvdelen, mens forbedringer i togbetjeningen som følge af timemodellens første etape til Odense (ny bane København-Ringsted samt opgradering Ringsted-Odense) giver ca. 25%. Antal passagerer i Storebæltsegmentet stiger fra 8,3 til 15,0 mio. årligt.

### Vest for Storebælt

Den interne trafik vest for Storebælt forventes ligeledes at stige betydeligt omkring 30%, heraf er to tredjedele en effekt af baggrundsvækst jf TIM. Især i Østjylland forventes fortsat baggrundsvækst, som her vil medføre ca. 30% flere rejser.

### Over Øresund

Over Øresund forventes ligeledes en pæn vækst, omkring 50% fra 0,3 til 0,45 mia. personkm. Antal passagerer (inkl. Helsingør-Helsingborg) stiger fra 10,7 til 17,7 mio. årligt som følge af en forventning om fornyet vækst i pendlingen over Øresund, effekt af Citytunnelen, en fortsat vækst flytrafikken i Kastrup samt effekt af videreudvikling i Ørestaden.

### Øvrige international

Den øvrige internationale trafik forventes mere end fordoblet fra 0,15 til ca. 0,35 mia. personkm. Antal rejser over Femern Bælt forventes med den faste forbindelse at stige markant fra 0,3 mio. i 2010 til 1,5 mio. i 2027, hvilket er den afgørende årsag til en samlet vækst fra 0,9 til 2,1 mio. rejser årligt.

En opgørelse over den forventede passagerudvikling pr. station fremgår af bilag 1 og pr. strækning af bilag 2. Kapitlet "Passagerudvikling de kommende år" indeholder en uddybende beskrivelse af passagerudviklingen de kommende 15 år samt en nærmere beskrivelse af metode og forudsætninger bag passagerprognosen.

## Udviklingen frem til i dag (1995-2010)

Målsætningen om en fordobling i passagerudviklingen de kommende 15 år er større end den historiske udvikling de seneste 15 år. Men der investeres også massivt i den kollektive trafik de nærmeste år.

Passagertrafikken på de statslige banestrækninger er vokset betydeligt i perioden 1995-2010. Således er transportarbejdet vokset 37% fra 4,6 mia. personkm årligt til 6,2 mia. personkm årligt svarende til en gennemsnitlig vækst på ca. 2% årligt.

Væksten er primært et resultat af en markant udvidet og forbedret togbetjening. Af den samlede vækst på 1,7 mia. personkm årligt, vurderes ca. 1,5 mia. at skyldes bedre togbetjening. Etablering af Storebælt-forbindelsen og Øresundsforbindelsen har haft størst betydning, men andre projekter har også haft mærkbar effekt, fx Ringbanens udvidelse, afsmittende effekt af metroen, dobbeltspor på Frederikssundsbanen, forbedringer på Svendborgbanen, nærbaner i Aarhus og Aalborg samt nye stationer og en lang række løbende køreplanforbedringer.

Også togekørslen er vokset betydeligt, siden Storebæltforbindelsen åbnede for togtrafik i 1997, med 20% fra 58 mio. togkm i 1997 til 69 mio. togkm i 2010. Især trafikken over Storebælt er vokset, men regionaltogekørslen er også steget mærkbart. Kørslen med godstog er næsten halveret som følge af en udvikling hen imod færre og længere godstog, der kører transitgoods gennem Danmark.

Baggrundsforhold som befolknings- og arbejdspladsudvikling, længere pendlingsafstande og ændret bilrådighed samt udvikling i prisforholdet mellem kollektiv og individuel trafik har imidlertid også påvirket trafikudviklingen.

Samlet set er både befolkningstallet og antallet af arbejdspladser steget 6% fra 1995 til 2010 mens bilrådigheden er steget 22%.

Der er store regionale forskelle. I Hovedstadsområdet og Østjylland har der været betydelig vækst i både befolkning og arbejdspladser, mens der især i Vestdanmark uden for Østjylland har været stagnation eller nedgang.

Udviklingen i baggrundsforholdene peger dermed i forskellige retninger, og vurderes samlet set kun at have medført en begrænset vækst for transportarbejdet med tog i

størrelsesordenen 0,2 mia. personkm, hvilket er en samlet baggrundsvækst på kun 0,3% årligt.

### Intern S-tog

Antal rejser internt på S-banen er stagneret i perioden, og transportarbejdet er faldet 10%. Indenfor de centrale dele af S-banen er trafikken steget 60%, fordi befolkning og antal arbejdspladser i centralkommunerne er vokset, og fordi der er sket markante forbedringer som følge af metro og Ringbane m.m. Til gengæld er trafikken faldet 12% i de trafikunge byfingre, primært pga. faldende pendling mellem centralkommunerne og omegnen samt stigende bilejerskab.

### Øvrig trafik øst for Storebælt

Den øvrige trafik øst for Storebælt er steget betydeligt, godt 30%, i perioden 1995-2010. Det er mest et resultat af banen til Kastrup, men skyldes også bedre muligheder for at komme videre rundt i tætbyen med Metro og Ringbane samt en række løbende køreplanforbedringer. Hertil kommer betydningen af en at markant øget pendling mellem hovedstadsområdet og øvrige Sjælland i perioden 1995-2010.

### Vest for Storebælt

Den interne trafik vest for Storebælt er ligeledes steget betydeligt i perioden 1995-2010 med lidt over 30%. To tredjedele af trafikken vedrører den østjyske korridor fra Randers til Odense og Kolding, og stort set hele væksten vedrører denne korridor. Årsagen er vækst i både befolkning og arbejdspladser i Østjylland, samt at pendlingsmønstrene ændret sig, så flere rejser længere, ikke mindst mellem de store stationsbyer. Hertil kommer en vækst som følge af køreplanudvidelser og nye stationer.

### Over Storebælt

Trafikken over Storebælt er steget voldsomt, ca. 75%, i perioden 1995-2010. Det er overvejende et resultat af Storebæltsforbindelsen, som skar lidt over en time af rejsetiden, og tilhørende udvidelse af IC-trafikken fra timedrift til halvtimesdrift samt senere forbedringer med lyntog hver time. Hertil kommer et jævnt stigende passagerantal over Storebælt til og fra Kastrup lufthavn og øget pendling Odense-København.

### Over Øresund

Den faste forbindelse over Øresund gjorde det muligt at betjene helt nye trafikstrømme. I perioden fra 2000 til foråret 2008 voksede pendlingstrafikken markant, hvilket var drevet af stigende forskel i arbejdskraftefterspørgsel

og boligpriser på dansk og svensk side i en periode med højkonjunktur. I 2009-2010 var Øresundstrafikken stagnerende, men det seneste år er den igen vokset, delvist pga. Citytunnelen i Malmø, der blev taget i brug i december 2010.

### Øvrige international

Den øvrige internationale trafik har gennemgået betydelige ændringer siden 1995. Tidligere fandtes et udbredt internationalt togsystem med forbindelser til store dele af Europa. Det er stort set overgået til flytrafik i dag. Tilbage findes primært togforbindelser til Hamburg og Berlin, hvortil omfanget af rejser til gengæld er langt større end tidligere.

## Kapacitet

Banekapaciteten afhænger først og fremmest af infrastrukturen – er der enkeltspor eller dobbeltspor – men også af togenes kørselsmønster. Med begrænset kapacitet skal antallet af tog, der kan køre på en given strækning, afvejes i forhold til ønsker vedr. regularitet, hastighed og sammensætning af hurtige og langsomme tog. Problemstillingen er uddybet i kapitlet "Kapaciteten på banenettet".

De kommende års udbygninger forventes nogle steder udnyttet til at køre flere tog, andre steder hurtigere tog eller tog med en bedre rettidighed. En stor del af væksten i persontrafikken forventes derfor betjent i eksisterende tog, der hvor nødvendigt får øget passagerkapaciteten i form af længere tog eller dobbeltdækkere.

De forventede trafikale ændringer fremgår af linjediagrammerne i bilag 3. De reelle kørselsomfang vil blive fastlagt i senere kontraktforhandlinger.

Trods udbygningerne de kommende år forventes kapacitetsudnyttelsen af banenettet yderligere forøget fremover.

Mellem København og Ringsted medfører den nye bane en markant kapacitetsudvidelse, som mere end modsvarer den forventede trafikudvidelse på 5 mio. togkm. I tilslutningspunkterne omkring København H og i Ringsted øges belastningen imidlertid betydeligt. Femern Bælt-projektet vil betyde en aflastning af godstrafik henover Storebælt, hvilket dog forventes udnyttet til yderligere persontog i sammenhæng med København-Ringsted projektet. Omlægningen af godstog vil skabe en flaskehals over Storstrømsbroen, medmindre denne ender med at blive udbygget



*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 10**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
22. oktober 2012	1-22-1-12	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	8740 8205

<b>Forventet regnskab 3. kvartal 2012</b>
---

Det samlede forventede regnskabsresultat for Midttrafik er gengivet nedenfor.

**Samlet oversigt, forventet regnskab 2012**

	Budget 2012	Forventet regnskab	Diff. (budget minus forventet regnskab)
<b>Busdrift</b>			
Udgifter	1.407.389.000	1.415.372.000	-7.983.000
Indtægter	-674.765.000	-684.866.000	10.101.000
Regional tilskud	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>732.624.000</b>	<b>730.506.000</b>	<b>2.118.000</b>
<b>Handicapkørsel</b>			
Udgifter	48.689.000	42.943.000	5.746.000
Indtægter	-9.067.000	-8.287.000	-780.000
<b>Netto</b>	<b>39.622.000</b>	<b>34.656.000</b>	<b>4.966.000</b>
<b>Kan-kørsel</b>			
Udgifter	375.465.000	305.840.000	69.625.000
Indtægter	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>375.465.000</b>	<b>305.840.000</b>	<b>69.625.000</b>
<b>Privatbaner</b>			
Udgifter	55.200.000	43.233.000	11.967.000
Indtægter	-15.600.000	-14.800.000	-800.000
<b>Drift netto</b>	<b>39.600.000</b>	<b>28.433.000</b>	<b>11.167.000</b>
Anlæg	16.615.000	16.615.000	0
<b>I alt netto</b>	<b>56.215.000</b>	<b>45.048.000</b>	<b>11.167.000</b>
<b>Trafikselskabet</b>			
Busadministration	117.610.000	117.610.000	0
Handicap administration	14.148.000	14.148.000	0
Kan-kørsel administration	10.052.000	10.464.000	-412.000
Kan-kørsel administration indtægter	-10.052.000	-10.464.000	412.000
<b>Trafikselskabet nettoudgifter</b>	<b>131.758.000</b>	<b>131.758.000</b>	<b>0</b>
<b>Kontrolafgifter</b>			
	-5.202.000	-5.112.650	-89.350
<b>Letbanen</b>			
Letbane etape 1	25.582.000	0	25.582.000
Letbanesekretariatet	900.000	900.000	0
<b>Rejsekortet</b>			
<b>Netto</b>	<b>6.620.000</b>	<b>9.300.000</b>	<b>-2.680.000</b>
<b>Puljer</b>			
	0	11.482	-11.482
<b>Renteindtægter</b>			
	0	-450.000	450.000
<b>Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)</b>			
<b>Netto</b>	<b>1.363.584.000</b>	<b>1.252.456.832</b>	<b>111.127.168</b>

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 9. september 2012 forslag til budget for 2012. Budgetterne for busdrift, handicapkørsel, kan-kørsel, letbanen samt Trafikselskabet er efterfølgende revideret og godkendt på bestyrelsesmødet 27. januar 2012.

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

Budgetlægningen for 2012 var i høj grad præget af væsentlige usikkerhedsmomenter. Den største usikkerhed omfattede effekten af de regionale effektiviseringer, forskellige kommunale besparelser samt den nye trafikplan i Aarhus.

## **Økonomien i de enkelte hovedområder**

### **Busområdet**

Busdriften forventes samlet set at udvise et netto mindreforbrug i forhold til det samlede budget for Midttrafik på 2,1 mio. kr. På udgiftssiden forventes regnskabet for 2012 at udvise et merforbrug på 8,0 mio. kroner. På indtægtssiden forventes der merindtægter på 10,1 mio. kr.

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

### **Busudgifter**

Det forventede regnskab for 2012 er baseret på bogførte udgifter pr. 31. august 2012. Perioden fra 1. september frem til årets udgang er budgetteret i henholdsvis vores køreplanssystem for regional-, lokal- og bysbusruter, mens rabatruterne er budgetteret i en regnearksmodel baseret på aktuelle køreplaner. Teletaxakørslen er budgetteret på baggrund af forbruget i september måned.

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 nu indregnet i busbudgettet og fremgår af det detaljerede busbudget i tabel 3.

Udgiften til chaufførlokaler er flyttet til busdrift fra Trafikselskabet fra og med regnskabet for 2012. Udgiften indgår med 0,8 mio. kr. i det forventede regnskab for 2012.

I budgettet for 2012 blev der regnet med ét indeks uagtet, at der siden Midttrafiks 15. udbud i Herning i 2010 er blevet indgået kontrakter med regulering efter det nye omkostningsindeks. Beregningerne viser at stigningen i omkostningsindekset er ca. halv så stor som stigningen i det gamle reguleringsindeks, hvorfor flere bestillers budgetter er overbudgetterede i 2012. Det drejer sig om Herning Kommune, Lemvig Kommune, Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Skive Kommune og Syddjurs Kommune.

Fra og med budgettet for 2013 anvendes begge indeks i budgetteringen.

Der er afvigelser mellem budget og forventet regnskab hos mange bestillere. Nedenfor er samtlige afvigelser beskrevet.

#### *Favrskov Kommune*

Forventede mindreudgifter på 0,2 mio. kr. grundet mindre kørsel på rabatruter end budgetteret.

#### *Hedensted Kommune*

Forventede mindreudgifter på 0,8 mio. kr., hvilket skyldes mindre kørsel på både lokalruter og teletaxa i forhold til budgettet. Mindreudgifterne er ligeligt fordelt på de to kørselstyper.

#### *Herning Kommune*

Forventede mindreudgifter på 1,4 mio. kr., hvoraf 1,0 mio. kr. skyldes reduktioner i rabatrutekørslen, mens de resterende 0,4 mio. kr. vedrører bybusser og lokalruter. Der er indregnet bonus for passagerfremgang på 0,2 mio. kr.

#### *Holstebro Kommune*

Forventede merudgifter på 0,4 mio. kr., hvoraf 0,3 mio. kr. skyldes øget rabatrutekørsel, mens de resterende 0,1 mio. kr. vedrører bybusser og lokalruter. Det skal bemærkes, at der er uenighed om opgørelsen af timer mellem Holstebro Kommune og busselskaberne. I det forventede regnskab indgår timerne som de er oplyst af kommunen.

#### *Horsens Kommune*

Forventede mindreudgifter på 1,4 mio. kr., som skyldes mindreudgifter til bybusserne som følge af færre køreplantimer og billigere timepris end budgetteret.

#### *Ikast-Brande Kommune*

Forventede mindreudgifter på 0,1 mio. kr. der vedrører kørselsændringer på både lokal- og rabatruter.

#### *Lemvig Kommune*

Forventede mindreudgifter på 0,6 mio. kr. som skyldes mindre lokalrutekørsel end budgetteret.

#### *Norddjurs Kommune*

Det forventede regnskab svarer til budgettet.

#### *Odder Kommune*

Forventede mindreudgifter på 0,2 mio. kr., der vedrører rabatrutekørsel.

#### *Randers Kommune*

Forventede merudgifter på 0,9 mio. kr. hvilket primært skyldes højere udgifter til bonus for brændstof end budgetteret. I det forventede regnskab er der indregnet bonus for passagerfremgang på 0,2 mio. kr.

#### *Ringkøbing-Skjern Kommune*

Forventede mindreudgifter på 0,8 mio. kr. I forhold til budgettet er der mere kørsel på lokalruterne og mindre kørsel på rabatruterne. Derudover er der mindreudgifter til cross border compensation.

#### *Samsø Kommune*

Forventede merudgifter på 0,3 mio. kr. som følge af større brug af teletaxaordning end budgetteret. Der er i beløbet indregnet en reduktion af kørslen fra 1. juli 2012.

#### *Silkeborg Kommune*

Forventede mindreudgifter på 0,9 mio. kr. Mindreudgiften er en kombination af mindreudgifter på 1,0 mio. kr. som følge af mindre kørsel og billigere timepris end budgetteret for bybusser og lokalruter, mens der er merudgifter ved rabatruterne på 0,2 mio. kr. Herudover er der en lille mindreudgift ved teletaxaordningen. Det samlede mindreforbrug er 0,6 mio. kr. lavere end ved forventet regnskab efter 2. kvartal. Ændringen vedr. både bybusser, lokal -og rabatruter.

#### *Skanderborg Kommune*

Forventede merudgifter på 0,1 mio. kr., hvilket skyldes øgede udgifter ved rabatrutekørslen.

#### *Skive Kommune*

Forventede mindreudgifter på 1,2 mio. kr. der primært skyldes mindre kørsel og billigere timepriser end budgetteret på lokalruterne.

#### *Struer Kommune*

Forventede mindreudgifter på 0,4 mio. kr. der er affødt af en kombination af mindre kørsel og billigere kørsel i forbindelse med Midttrafiks 27. udbud i Struer Kommune.

### Syddjurs Kommune

Forventede merudgifter på 0,5 mio. kr. der skyldes mere kørsel på rabat- og teleruter.

### Viborg Kommune

Forventede merudgifter på 0,4 mio. kr. som følge af mere kørsel end budgetteret på lokalruterne. Udgiften til busbusruterne er lavere end budgetteret grundet en billigere timepris. Der er mindre kørsel end budgetteret på teletaxaordningen grundet mindre aktivitet i Karup Lufthavn.

### Aarhus Kommune

Forventede merudgift på 7,1 mio. kr. Merforbruget skyldes merudgifter til kørsel på 2,3 mio. kr., merudgifter til billetteringsudstyr på 2,2 mio. kr. samt omstillingsomkostninger i forbindelse med omlægningen til den nye trafikplan på 2,7 mio. kr.

### Region Midtjylland

Forventet merudgift på 6,1 mio. kr., hvilket primært skyldes effekten af Midttrafiks 29. udbud, der med højere priser har en halvårseffekt i 2012 på 4,2 mio. kr. Derudover er udgiften til chaufførlokaler på 0,4 mio. kr. flyttet til busdriften. De resterende 1,7 mio. kr. er resultatet af en række kørselsændringer.

## Busindtægter

Indtægtsskønnet for 2012 tager udgangspunkt i registrerede indtægter i perioden januar til august 2012 og ajourførte bogføringer pr. 10. oktober. På nuværende tidspunkt forventes merindtægter i forhold til budgettet på ca. 10,1 mio. kr. I tabellen er vist skønnet over indtægter fordelt på forskellige indtægtsgrupper.

### Indtægter ved busdrift 2012.

	Forventet Regnskab 2012	Budget 2012	Pct. ændring	Regnskab 2011
Mio. kr.				
<b>Hovedkategorier:</b>				
Passagerindtægter	482.000.000	<b>487.435.000</b>	-1,1%	495.706.651
Erhvervs kort	3.500.000	<b>3.500.000</b>	0,0%	3.056.310
Uddannelseskort/HyperCard	80.000.000	<b>75.000.000</b>	6,7%	60.843.314
Kompensation HyperCard	18.000.000	<b>5.000.000</b>	260,0%	8.784.073
Skolekort	40.209.000	<b>36.955.000</b>	8,8%	38.187.550
Kompensation Trafikstyrelsen	34.750.000	<b>34.300.000</b>	1,3%	33.995.600
Fragt, Gods og Post mm.	800.000	<b>1.650.000</b>	-51,5%	1.212.266
Fribefordr Værnepligtige	2.100.000	<b>2.300.000</b>	-8,7%	1.962.504
Andre indt. (= indtægtsdækket kørsel)	250.000	<b>325.000</b>	-23,1%	284.300
Telebus / Taxa	350.000	<b>250.000</b>	40,0%	368.712
Kontrolafgifter	325.000	<b>300.000</b>	8,3%	269.727
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	111.000.000	<b>107.000.000</b>	3,7%	111.155.390
Billetindtægter - Omst.rejser DSB og Arriva	26.750.000	<b>25.750.000</b>	3,9%	26.395.818
<b>Indtægter Busdrift</b>	<b>800.034.000</b>	<b>779.765.000</b>	<b>2,6%</b>	782.222.215
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	115.168.000	<b>105.000.000</b>		108.896.234
<b>Passagerindtægter total</b>	<b>684.866.000</b>	<b>674.765.000</b>		673.325.981
Tilskud "puljemidler" (regionen)				1.260.000
<b>Total</b>	<b>684.866.000</b>	<b>674.765.000</b>	<b>1,5%</b>	674.585.981

Merindtægterne på 10,1 mio. kr. skyldes hovedsagelig fremgang i salget af HyperCard og skolekort. Desuden modtager Midttrafik en højere kompensation end forventet fra fritidsrejser med HyperCard.

Indtægterne fra kundernes køb af billetter og kort har i 1. og 2. kvartal 2012 været faldende i forhold til 2011. De samlede passagerindtægter for 2012 forventes at ligge under budgettet. Der skønnes en mindre indtægt på ca. 5,4 mio. kr. svarende til 1,1 % færre indtægter ift. budgettet.

Færre passagerindtægter skal ses i sammenhæng med at der udføres færre køreplantimer. Kørselsreduktioner på de regionale ruter fra K2011 og omlægninger i bybuskørslen i flere større byer i Midttrafik er en medvirkende årsag til færre indtægter.

Indtægter fra salg af skolekort og HyperCard forventes at ligge over budgettet. Indtægter fra HyperCard i 2. kvartal 2012 viser en fremgang på ca. 2.500 flere kort i forhold til samme kvartal i 2011. Indtægter fra skolekort forventes at blive 40,2 mio. kr. Det er en stigning i forhold til budgettet på ca. 3,2 mio. kr. og skyldes at især Herning og Odder kommune køber flere skolekort hos Midttrafik.

Et HyperCard giver ret til gratis rejser inden for et prisområde. Eksempelvis kan en gymnasieelev i Holstebro benytte sit HyperCard til en gratis rejse til Herning. Midttrafik modtager kompensation fra Trafikstyrelsen for mistede billetindtægter på grund af muligheden for gratis rejser. I 1. og 2. kvartal har Midttrafik modtaget ca. 10,0 mio. kr. i kompensationen for gratis rejser. Dog skal en del af kompensationen betales til DSB og/eller Arriva, når HyperCard benyttes til togrejser. På nuværende tidspunkt skønner administrationen en merindtægt på ca. 13,0 mio. kr.

Indtægterne i det forventede regnskab for 2012, er fordelt mellem kommunerne og regionen på et foreløbigt grundlag og tager blandt andet udgangspunkt i tidligere fordelinger. Det skal bemærkes, at der således vil være en del usikkerheder omkring den indtægtsandel, der er henført til den enkelte bestiller.

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

#### *Hedensted Kommune*

I budgettet for 2012 er passagerindtægterne ved overtagelse af tidligere regionale ruter overvurderede. Skønnet for merindtægter ved overtagelse af tidligere regionale ruter er fejlbehæftet. Der er flere skolekortindtægter end forventet. Det skyldes en efterregulering af regnskabet for 2011.

#### *Herning Kommune*

Der er merindtægter ved skolekort på ca. 2,0 mio. kr. fra kommunens køb af skolekort i Midttrafik. Fra sommer 2011 påbegyndte Herning kommune køb af skolekort i Midttrafik. Denne omsætning var ikke budgetlagt i 2012.

#### *Norddjurs Kommune*

Passagerindtægterne i budgettet for 2012 er overvurderede. Budgetterede merindtægter i 2012 vurderes tvivlsomme. Til gengæld forventes flere indtægter ved HyperCard. De budgetterede indtægter fra HyperCard er undervurderede.

#### *Randers Kommune*

Der forventes flere indtægter ved salg af skolekort på ca. 0,9 mio. kr. Fra sommer 2011 har Randers kommune købt flere skolekort i Midttrafik. Dette salg var ikke indregnet i budgettet for 2012. Der er merindtægter fra salg af særlige pensionistkort på ca. 1,8 mio. kr. og flere indtægter fra HyperCard.

#### *Ringkøbing Skjern Kommune*

I budgettet for 2012 er passagerindtægterne ved overtagelse af tidligere regionale ruter overvurderede. Skønnet for merindtægter ved overtagelse af tidligere regionale ruter er fejlbehæftet.

#### *Aarhus Kommune*

Indtægtsudviklingen i 1. halvår viser faldende omsætning fra billetsalget i automaterne i bybusserne. På baggrund heraf skønnes på nuværende tidspunkt færre passagerindtægter i forhold til budgettet. Det modsvares delvis af flere indtægter fra omsætningen af HyperCard.

### *Region Midtjylland*

Flere indtægter fra HyperCard og merindtægter til regionen fra kompensationen for "fritidsrejser" på HyperCard. Desuden forventes en mindre fremgang i Region Midtjyllands andel af passagerindtægterne i forhold til budgettet for 2012.

### **Handicapkørsel**

Samlet set forventer Midttrafik en besparelse på ca. 4,9 mio. kr., hvilket er en ændring på 0,2 mio. kr. siden FR2012 2. kvartal. Besparelsen kan fordeles med 2,9 mio. kr. til Aarhus kommune og 2 mio. kr. til Midttrafiks øvrige bestillere.

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

- Større kørsels volumen i bestemte geografiske områder, der iblandt Aarhus Kommune, opnås der bedre koordinering, og derved lavere turpriser. På denne måde udnyttes kapaciteten i vognene bedst muligt.
- Nyt udbud 1. maj 2012, hvor priserne er faldet markant for Aarhus kommune. Udbuddet skulle have været startet 1. marts 2012, men udskudt til 1. maj 2012 pga. klagesagen fra Taxafyn.

### *Aarhus Kommune*

På baggrund af regnskabet for de første 9 måneder forventes turantallet i Aarhus Kommune at falde med ca. 14 % i forhold til budgettet, hvilket medfører en besparelse på ca. 2,9 mio. kr. for Aarhus kommune. Nedgangen på turantal skyldes bl.a. højere egenbetaling samt en reducere af rejser pr borger fra 304 til 125.

I resten af regionen skyldes besparelsen at turantallet og turprisen er 6 % lavere end budgettet.

### **Kan-kørsel**

På kan-kørsel området forventer Midttrafik et mindreforbrug på 69,6 mio. kr. i forhold til det budgettede, hvilket er en nedsættelse af mindreforbruget på 4,9 mio. kr. i forhold til det forventede regnskab 2012 efter 2. kvartal.

Den primære årsag til mindreforbruget er at kørselsomfanget med Fynbus og Sydtrafik er overestimeret med 67,8 mio.kr. Da budgettet blev lagt var det ikke endelig afklaret, hvor stort kørselsomfanget skulle være, og klagesagen fra Taxafyn udskød kørslen væsentligt.

Den resterende afvigelse er 1,8 mio. kr. er fordelt på kommunalkørsel, patientbefordring og Flextur.

Der er mindre aktivitet inden for kommunalkørsel og patientbefordring, hvilket hovedsagligt skyldes færre kørte ture i Region Midtjylland, Holstebro Kommune og Skive Kommune. Syddjurs Kommune er fra september startet op med lægekørsel, og har derfor et merforbrug.

Der er mere aktivitet end forventet inden for Flextur, hvilket skyldes at der blevet underbudgetteret i Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune, Aarhus Kommune, Ringkøbing Kommune og Favrskov Kommune, da forbruget her har været eksponentielt stigende, primært på grund af indførelse af støttet Flextur.

### **Togdrift**

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland. Budgettet er opdelt i et driftsbudget og anlægsbudget.

Der forventes mindre nettoudgifter til drift af togtrafik på ca. 11,1 mio. kr. Udgifterne til anlægstilskud til Midtjyske Jernbaner, forventes disponeret i overensstemmelse med anlægsbudgettet.

I budget for 2012 var oprindeligt forudsat, at DSB fra 1. dec. 2011 overtog trafikdriften på Odderbanen og indsatte Desiro tog samt at køreplanen blev udvidet med ca. 10 %. Region Midtjylland og DSB blev i august 2012 enige om vilkårene for DSB's togtrafik på Odderbanen og nu forventes opstart af samdriften fra 9. december 2012.

Færre udgifter til togdrift skyldes at samdriften mellem banerne blev iværksat i december 2011, men først starter i december 2012.

På indtægtssiden forventes færre indtægter end budgetteret. I budget 2012 var indregnet en passagerfremgang på årsbasis ud fra forventning om samdrift mellem banerne i hele 2012.

Fra august 2012 er indført gratis ture på Lemvigbanen. Der er aftalt en kompenserende betaling fra Lemvig kommune til dækning af manglende indtægter. Betalingen indgår i indtægtsskønnet for 2012.

På nuværende tidspunkt skønnes færre passagerindtægter i 2012 på ca. 0,8 kr.

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

### **Trafikselskabet (administration og fællesaktiviteter)**

Nettoudgifterne til Trafikselskabet forventes at balancere i 2012.

Midttrafik har på baggrund af sandsynlig tilslutning til rejsekortet reserveret ca. 5 mio. kr. til opstartsperioden. Derudover er der afsat 0,1 mio. kr. til letbanesekretariatet og 0,1 mio. kr. til udvikling af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder jf. bestyrelsesbeslutning 17. august 2012. Fra og med 2013 er der samlet afsat 0,5 mio. kr. til de to formål.

### **Billetkontrollen – kontrolafgifter**

I Billetkontrollen, der udelukkende vedrører Aarhus Kommune forventes en indtægt fra kontrolafgifter på 5,1 mio. kr., hvilket er 0,1 mio. kr. mindre end budgetteret. I samme periode har Midttrafik haft store udgifter på retsager som forventes at udgøre ca. 0,8 mio. kr. Netto forventes en afvigelse på 0,1 mio.kr.

### **Letbanen**

Letbanesekretariatet forventes at balancere i 2012. Bestyrelsen besluttede, som beskrevet ovenfor, 17. august 2012 at tilføre midler fra Trafikselskabet til letbanesekretariat.

Anlægsselskabet Aarhus Letbane A/S, bliver i 2012 taget ud af Midttrafiks budget, og er derfor sat til en udgift på 0 mio. kr. i det forventede regnskab.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har aftalt, at Midttrafik administrerer trafikkontrakter og løser de sædvanlige trafikselskabsopgaver i forbindelse med Aarhus Letbane.

I forbindelse med anlægsudbuddet af Aarhus Letbane har det været nødvendigt at påbegynde arbejdet med operatørudbuddet i 2012 af hensyn til afklaring af snitfladerne mellem anlægsudbuddet som forventes udsendt sidst i 2012 og det senere operatørudbud. Forbruget til denne opgave forventes at være ca. 0,5 mio. kr. i 2012. Udgifter til gennemførelse af operatørudbud er ikke indeholdt i anlægsbudgettet for Aarhus Letbane I/S. Forbruget i 2012 vil indgå i en samlet aftale som indgås senere i 2012 mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik om gennemførelse af operatørudbuddet.

### **Rejsekortet**

Der er i 2012 indbetalt i alt 6,6 mio. til rejsekort opgaven. Der forventes samlede udgifter i 2012 til rejsekortsekretariatet på 9,3 mio. kr. Overskridelsen skyldes ekstra kapitaltilførsel til Rejsekortet A/S, og vil blive finansieret af tidligere års opsparing.

### **Detailopgørelser**

I det følgende er der dels en samlet oversigt over budget og forventet regnskab (netto) for hovedområderne med regnskabstal efter september måned 2012.

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



**Tabel 1: Samlet oversigt med regnskabstal pr. 30. september 2012, forventet regnskab 2012**

	Budget 2012	Regnskab januar-august 2012 1)	Prognose oktober december 2012	Forventet regnskab	Diff. (budget minus forventet regnskab)
<b>Busdrift</b>					
Udgifter	1.407.389.000	1.038.802.177	376.569.823	1.415.372.000	-7.983.000
Indtægter	-674.765.000	-492.553.038	-192.312.962	-684.866.000	10.101.000
Regional tilskud	0	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>732.624.000</b>	<b>546.249.139</b>	<b>184.256.861</b>	<b>730.506.000</b>	<b>2.118.000</b>
<b>Handicapkørsel</b>					
Udgifter	48.689.000	32.337.322	10.605.678	42.943.000	5.746.000
Indtægter	-9.067.000	-5.924.818	-2.362.182	-8.287.000	-780.000
<b>Netto</b>	<b>39.622.000</b>	<b>26.412.504</b>	<b>8.243.496</b>	<b>34.656.000</b>	<b>4.966.000</b>
<b>Kan-kørsel</b>					
Udgifter	375.465.000	207.076.010	98.763.990	305.840.000	69.625.000
Indtægter	0	-55.149	55.149	0	0
<b>Netto</b>	<b>375.465.000</b>	<b>207.020.861</b>	<b>98.819.139</b>	<b>305.840.000</b>	<b>69.625.000</b>
<b>Privatbaner</b>					
Udgifter	55.200.000	32.489.473	10.743.527	43.233.000	11.967.000
Indtægter	-15.600.000	-4.336.196	-10.463.804	-14.800.000	-800.000
<b>Drift netto</b>	<b>39.600.000</b>	<b>28.153.277</b>	<b>279.723</b>	<b>28.433.000</b>	<b>11.167.000</b>
<b>Anlæg</b>	<b>16.615.000</b>	<b>3.460.000</b>	<b>13.155.000</b>	<b>16.615.000</b>	<b>0</b>
<b>I alt netto</b>	<b>56.215.000</b>	<b>31.613.277</b>	<b>13.434.723</b>	<b>45.048.000</b>	<b>11.167.000</b>
<b>Trafikskelskabet</b>					
Trafikskelskabet - netto udgifter	131.758.000	93.013.125	38.744.875	131.758.000	0
Billetkontrollen					
Kontrolafgifter	-5.202.000	-5.366.306	253.656	-5.112.650	-89.350
Letbanen					
Letbane etape 1 2)	25.582.000	292.055	-292.055	0	25.582.000
Letbanesekretariatet	900.000	1.035.388	-135.388	900.000	0
Rejsekortet					
<b>Netto</b>	<b>6.620.000</b>	<b>479.593</b>	<b>8.820.407</b>	<b>9.300.000</b>	<b>-2.680.000</b>
<b>Puljemidler</b>					
<b>Netto</b>	<b>0</b>	<b>1.244.084</b>	<b>-1.232.602</b>	<b>11.482</b>	<b>-11.482</b>
<b>Renteindtægter</b>					
<b>Netto</b>	<b>0</b>	<b>-364.947</b>	<b>-85.053</b>	<b>-450.000</b>	<b>450.000</b>
<b>Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)</b>					
<b>Netto</b>	<b>1.363.584.000</b>	<b>901.628.773</b>	<b>350.828.059</b>	<b>1.252.456.832</b>	<b>111.127.168</b>

Noter: 1) Regnskab for januar-september 2012 er udgifter og indtægter, der er bogført pr. 30. september 2012

2) Regnskabet for Letbanens etape 1 flyttes over i anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S. Pr. 30 september 2012 var der et indestående på 292.055 kr. som flyttes i oktober måned.

Tabel 2: Midttrafik, forventet regnskab 2012

	Netto		Netto		Netto		Netto		Netto		Netto		Budget		Budget		Netto/budget	
	Budsrift	Handicap kørsel	Kar-n-kørsel	Kar-admin	Togdrift	Billetkontrollen Kontrolafgifter	Lebaneansekretariat	Renteindtægter	I alt	Trafiksekkabet	Lebanean etape 1	Rejsekontot	Puljer	Samlet bestiller mellemværende				
Favskov	14.309.000	768.000	377.000	114.000			36.000	0	15.604.000	878.000				16.482.000				
Hedensted	7.965.000	1.052.000	52.000	17.000					9.086.000	1.068.000				10.154.000				
Herring	29.587.000	1.448.000	0	0					31.015.000	3.340.000				34.355.000				
Holstebro	24.792.000	773.000	786.000	114.000					26.465.000	2.451.000				28.916.000				
Horsens	25.077.000	1.742.000	9.919.000	393.000					37.131.000	3.918.000	2.325.000			43.374.000				
Ikas+Brande	14.915.000	605.000	31.000	16.000					15.567.000	1.016.000				16.583.000				
Lenvåg	8.493.000	436.000	254.000	21.000					9.204.000	901.000				10.105.000				
Norddjurs	12.566.000	524.000	2.229.000	432.000			36.000	0	15.787.000	746.000				16.533.000				
Odder	5.021.000	508.000	0	0			36.000	0	5.565.000	485.000				6.050.000				
Randers	56.884.000	1.880.000	7.123.000	403.000			36.000	0	66.326.000	6.732.000				73.058.000				
Ringkøbing-Skjern	20.603.000	1.183.000	71.000	18.000					21.875.000	2.271.000				24.146.000				
Samsø	4.410.000	173.000	207.000	56.000					4.846.000	442.000				5.288.000				
Silkeborg	29.574.000	1.734.000	2.536.000	339.000			36.000	0	34.219.000	4.494.000				38.713.000				
Skanderborg	17.247.000	648.000	0	0			36.000	0	17.931.000	1.965.000				19.296.000				
Skive	19.087.000	667.000	10.320.000	579.000					30.653.000	2.729.000				33.382.000				
Stuer	7.046.000	417.000	15.000	7.000					7.485.000	687.000				8.172.000				
Syddjurs	16.872.000	600.000	796.000	128.000			36.000	0	18.432.000	1.263.000				19.695.000				
Viborg	26.319.000	1.568.000	1.469.000	322.000			486.000	0	29.678.000	4.345.000				34.023.000				
Aarhus	198.806.000	17.930.000	4.124.000	543.000		-5.112.650	162.000	0	216.776.350	47.247.000	6.975.000	11.482		264.023.350				
Regionen	190.953.000		99.328.000	4.815.000	45.048.000			-450.000	340.306.000	45.380.000				392.672.482				
Ikke-bstillerfordelt									-450.000	0				-450.000				
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	730.506.000	34.656.000	139.637.000	8.317.000	45.048.000	-5.112.650	900.000	-450.000	953.501.350	131.756.000	0	9.300.000	11.482	1.094.570.832				
Staten									0	0				0				
Morsø				0					0	0				0				
Syddjurs			123.659.000	2.147.000					125.806.000					125.806.000				
NIT			0	0					0	0				0				
Fynbus			32.080.000	0					32.080.000	0				32.080.000				
Trafikstyrelsen									0					0				
I alt vedr. øvrige	0	0	155.739.000	2.147.000	0	0	0	0	157.886.000	0	0	0	0	157.886.000				
Total Midttrafik	730.506.000	34.656.000	295.376.000	10.464.000	45.048.000	-5.112.650	900.000	-450.000	1.111.387.350	131.756.000	0	9.300.000	11.482	1.252.456.832				

**Tabel 3: Busdrift, forventet regnskab 2012**

	Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto	
	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	15.749.000	15.562.000	187.000	-1.151.000	-1.253.000	102.000	0	0	0	0	0	0	0	0	14.598.000	14.309.000	289.000	
Hedensted	12.573.000	11.812.000	761.000	-3.325.000	-2.948.000	-377.000	-899.000	-899.000	-899.000	-899.000	0	0	0	0	8.349.000	7.965.000	384.000	
Herning	47.241.000	45.815.000	1.426.000	-13.756.000	-16.243.000	3.087.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0	0	0	0	34.080.000	29.567.000	4.513.000	
Holstebro	32.913.000	33.301.000	-388.000	-8.527.000	-8.509.000	-18.000	0	0	0	0	0	0	0	0	24.386.000	24.792.000	-406.000	
Horsens	45.921.000	44.571.000	1.350.000	-19.056.000	-19.187.000	131.000	-307.000	-307.000	-307.000	-307.000	0	0	0	0	26.558.000	25.077.000	1.481.000	
Ikast-Brande	15.063.000	14.915.000	148.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.063.000	14.915.000	148.000	
Lemvig	9.098.000	8.493.000	605.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.098.000	8.493.000	605.000	
Norddjurs	14.448.000	14.488.000	-40.000	-1.810.000	-1.462.000	-348.000	-460.000	-460.000	-460.000	-460.000	0	0	0	0	12.178.000	12.566.000	-388.000	
Odder	6.527.000	6.340.000	187.000	-1.271.000	-1.319.000	48.000	0	0	0	0	0	0	0	0	5.256.000	5.021.000	235.000	
Randers	88.063.000	88.990.000	-927.000	-28.757.000	-31.435.000	2.678.000	-671.000	-671.000	-671.000	-671.000	0	0	0	0	58.635.000	56.884.000	1.751.000	
Ringkøbing-Skjern	26.292.000	25.517.000	775.000	-4.787.000	-3.374.000	-1.413.000	-1.540.000	-1.540.000	-1.540.000	-1.540.000	0	0	0	0	19.965.000	20.603.000	-638.000	
Samsø	5.410.000	5.757.000	-347.000	-1.335.000	-1.347.000	12.000	0	0	0	0	0	0	0	0	4.075.000	4.410.000	-335.000	
Silkeborg	54.077.000	53.223.000	854.000	-23.854.000	-23.649.000	-205.000	0	0	0	0	0	0	0	0	30.223.000	29.574.000	649.000	
Skanderborg	21.738.000	21.817.000	-79.000	-3.930.000	-4.570.000	640.000	0	0	0	0	0	0	0	0	17.808.000	17.247.000	561.000	
Skive	29.709.000	28.542.000	1.167.000	-8.581.000	-8.833.000	252.000	-622.000	-622.000	-622.000	-622.000	0	0	0	0	20.506.000	19.087.000	1.419.000	
Struer	8.567.000	8.159.000	408.000	-1.019.000	-1.113.000	94.000	0	0	0	0	0	0	0	0	7.548.000	7.046.000	502.000	
Syddjurs	20.024.000	20.516.000	-492.000	-3.300.000	-3.644.000	344.000	0	0	0	0	0	0	0	0	16.724.000	16.872.000	-148.000	
Viborg	43.712.000	44.094.000	-382.000	-15.145.000	-15.020.000	-125.000	-2.755.000	-2.755.000	-2.755.000	-2.755.000	0	0	0	0	25.812.000	26.319.000	-507.000	
Aarhus	461.473.000	468.573.000	-7.100.000	-272.909.000	-269.767.000	-3.142.000	0	0	0	0	0	0	0	0	188.564.000	198.806.000	-10.242.000	
Regionen	448.791.000	454.887.000	-6.096.000	-262.852.000	-271.193.000	8.341.000	7.259.000	7.259.000	7.259.000	7.259.000	0	0	0	0	193.198.000	190.953.000	2.245.000	
<b>I alt</b>	<b>1.407.389.000</b>	<b>1.415.372.000</b>	<b>-7.983.000</b>	<b>-674.765.000</b>	<b>-684.866.000</b>	<b>10.101.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>732.624.000</b>	<b>730.506.000</b>	<b>2.118.000</b>	

**Tabel 4: Handicapkørsel, forventet regnskab 2012**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Forventet regnskab 2012	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Forventet regnskab 2012	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Forventet regnskab 2012	Budget 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	1.167.000	1.005.000	162.000		-258.000	-237.000	-21.000		909.000	768.000	141.000			
Hedensted	1.643.000	1.328.000	315.000		-295.000	-276.000	-19.000		1.348.000	1.052.000	296.000			
Herring	2.097.000	1.860.000	237.000		-462.000	-412.000	-50.000		1.635.000	1.448.000	187.000			
Holstebro	1.315.000	1.061.000	254.000		-328.000	-288.000	-40.000		987.000	773.000	214.000			
Horsens	2.325.000	2.282.000	43.000		-517.000	-540.000	23.000		1.808.000	1.742.000	66.000			
Ikast-Brande	952.000	809.000	143.000		-211.000	-204.000	-7.000		741.000	605.000	136.000			
Lervig	768.000	585.000	183.000		-168.000	-149.000	-19.000		600.000	436.000	164.000			
Norddjurs	865.000	687.000	178.000		-191.000	-163.000	-28.000		674.000	524.000	150.000			
Odder	747.000	642.000	105.000		-148.000	-134.000	-14.000		599.000	508.000	91.000			
Randers	2.315.000	2.367.000	-52.000		-451.000	-487.000	36.000		1.864.000	1.880.000	-16.000			
Ringkøbing-Skjern	1.734.000	1.556.000	178.000		-399.000	-373.000	-26.000		1.335.000	1.183.000	152.000			
Samsø	223.000	214.000	9.000		-39.000	-41.000	2.000		184.000	173.000	11.000			
Silkeborg	2.424.000	2.271.000	153.000		-552.000	-537.000	-15.000		1.872.000	1.734.000	138.000			
Skanderborg	1.050.000	860.000	190.000		-254.000	-212.000	-42.000		796.000	648.000	148.000			
Skive	1.060.000	897.000	163.000		-239.000	-230.000	-9.000		821.000	667.000	154.000			
Struer	525.000	571.000	-46.000		-132.000	-154.000	22.000		393.000	417.000	-24.000			
Syddjurs	876.000	786.000	90.000		-207.000	-186.000	-21.000		669.000	600.000	69.000			
Viborg	2.067.000	2.031.000	36.000		-467.000	-463.000	-4.000		1.600.000	1.568.000	32.000			
Aarhus	24.536.000	21.131.000	3.405.000		-3.749.000	-3.201.000	-548.000		20.787.000	17.930.000	2.857.000			
Regionen	0		0											
<b>I alt</b>	<b>48.689.000</b>	<b>42.943.000</b>	<b>5.746.000</b>		<b>-9.067.000</b>	<b>-8.287.000</b>	<b>-780.000</b>		<b>39.622.000</b>	<b>34.656.000</b>	<b>4.966.000</b>			

**Tabel 5: Kan-kørsel, forventet regnskab 2012**

	Budget 2012 Kan-kørsel	Budget 2012 Kan-adm	Budget 2012 Samlet	Forventet regnskab 2012 Kan- kørsel	Forventet regnskab 2012 Kan- adm	Forventet regnskab 2012 Samlet	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	206.000	35.000	241.000	377.000	114.000	491.000	-250.000
Hedensted	37.000	15.000	52.000	52.000	17.000	69.000	-17.000
Herring			0				0
Holstebro	1.333.000	177.000	1.510.000	786.000	114.000	900.000	610.000
Horsens	9.513.000	389.000	9.902.000	9.919.000	393.000	10.312.000	-410.000
Ikast-Brande	39.000	22.000	61.000	31.000	16.000	47.000	14.000
Lemvig	300.000	21.000	321.000	254.000	21.000	275.000	46.000
Norddjurs	1.739.000	164.000	1.903.000	2.229.000	432.000	2.661.000	-758.000
Odder			0				0
Randers	6.059.000	374.000	6.433.000	7.123.000	403.000	7.526.000	-1.093.000
Ringkøbing-Skjern			0	71.000	18.000	89.000	-89.000
Samsø	282.000	80.000	362.000	207.000	56.000	263.000	99.000
Silkeborg	2.606.000	310.000	2.916.000	2.536.000	339.000	2.875.000	41.000
Skanderborg			0				0
Skive	11.587.000	635.000	12.222.000	10.320.000	579.000	10.899.000	1.323.000
Struer	27.000	8.000	35.000	15.000	7.000	22.000	13.000
Syddjurs			0	796.000	128.000	924.000	-924.000
Viborg	1.608.000	315.000	1.923.000	1.469.000	322.000	1.791.000	132.000
Aarhus	3.246.000	558.000	3.804.000	4.124.000	543.000	4.667.000	-863.000
Regionen	103.339.000	4.802.000	108.141.000	99.328.000	4.815.000	104.143.000	3.998.000
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>141.921.000</b>	<b>7.905.000</b>	<b>149.826.000</b>	<b>139.637.000</b>	<b>8.317.000</b>	<b>147.954.000</b>	<b>1.872.000</b>
Morsø			0				0
Sydtrafik	152.392.000	2.147.000	154.539.000	123.659.000	2.147.000	125.806.000	28.733.000
NT	0	0	0				0
Fynbus	71.100.000	0	71.100.000	32.080.000	0	32.080.000	39.020.000
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>223.492.000</b>	<b>2.147.000</b>	<b>225.639.000</b>	<b>155.739.000</b>	<b>2.147.000</b>	<b>157.886.000</b>	<b>67.753.000</b>
<b>I alt</b>	<b>365.413.000</b>	<b>10.052.000</b>	<b>375.465.000</b>	<b>295.376.000</b>	<b>10.464.000</b>	<b>305.840.000</b>	<b>69.625.000</b>

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

**Table 6: Togdrift, forventet regnskab 2012**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)
Regionen														
Driftstilskud	55.200.000	43.233.000	11.967.000			-15.600.000	-14.800.000	-800.000	39.600.000	28.433.000	11.167.000			
Anlægstilskud	16.615.000	16.615.000	0						16.615.000	16.615.000	0			
- heraf ordiære anlægsinvesteringer	6.461.000	6.461.000	0								0			
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.154.000	10.154.000	0								0			
<b>I alt</b>	<b>71.815.000</b>	<b>59.848.000</b>	<b>11.967.000</b>			<b>-15.600.000</b>	<b>-14.800.000</b>	<b>-800.000</b>	<b>56.215.000</b>	<b>45.048.000</b>	<b>11.167.000</b>			

**Tabel 7: Trafikskelskabet, forventet regnskab 2012**

	Budget 2012			Forventet regnskab 2012			Difference (budget minus forventet regnskab)		
	Bus-adm.	Handicap- adm	I alt	Bus-adm.	Handicap- adm	I alt	Bus-adm.	Handicap- adm	I alt
Favrskov	590.000	288.000	878.000	590.000	288.000	878.000	0	0	0
Hedensted	635.000	433.000	1.068.000	635.000	433.000	1.068.000	0	0	0
Herring	2.796.000	544.000	3.340.000	2.796.000	544.000	3.340.000	0	0	0
Holstebro	2.032.000	419.000	2.451.000	2.032.000	419.000	2.451.000	0	0	0
Horsens	3.121.000	797.000	3.918.000	3.121.000	797.000	3.918.000	0	0	0
Ikast-Brande	777.000	239.000	1.016.000	777.000	239.000	1.016.000	0	0	0
Lemvig	716.000	185.000	901.000	716.000	185.000	901.000	0	0	0
Norddjurs	548.000	198.000	746.000	548.000	198.000	746.000	0	0	0
Odder	286.000	199.000	485.000	286.000	199.000	485.000	0	0	0
Randers	5.997.000	735.000	6.732.000	5.997.000	735.000	6.732.000	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	1.864.000	407.000	2.271.000	1.864.000	407.000	2.271.000	0	0	0
Samsø	383.000	59.000	442.000	383.000	59.000	442.000	0	0	0
Silkeborg	3.829.000	665.000	4.494.000	3.829.000	665.000	4.494.000	0	0	0
Skanderborg	993.000	372.000	1.365.000	993.000	372.000	1.365.000	0	0	0
Skive	2.421.000	308.000	2.729.000	2.421.000	308.000	2.729.000	0	0	0
Struer	517.000	170.000	687.000	517.000	170.000	687.000	0	0	0
Syddjurs	1.020.000	243.000	1.263.000	1.020.000	243.000	1.263.000	0	0	0
Viborg	3.684.000	661.000	4.345.000	3.684.000	661.000	4.345.000	0	0	0
Aarhus	40.021.000	7.226.000	47.247.000	40.021.000	7.226.000	47.247.000	0	0	0
Regionen	45.380.000		45.380.000	45.380.000		45.380.000	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>117.610.000</b>	<b>14.148.000</b>	<b>131.758.000</b>	<b>117.610.000</b>	<b>14.148.000</b>	<b>131.758.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Tabel 8: Kontrolafgifter, forventet regnskab 2012**

	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)
Aarhus	-5.202.000	-5.112.650	-89.350
<b>I alt</b>	<b>-5.202.000</b>	<b>-5.112.650</b>	<b>-89.350</b>

Tabel 9: Letbane, forventet regnskab 2012

Tabel 9a: Letbanesekretariat

	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov	36.000	36.000	0
Hedensted			
Herning			
Holstebro			
Horsens			
Ikast-Brande			
Lemvig			
Norddjurs	36.000	36.000	0
Odder	36.000	36.000	0
Randers	36.000	36.000	0
Ringkøbing-Skjern			
Samsø			
Silkeborg	36.000	36.000	0
Skanderborg	36.000	36.000	0
Skive			
Struer			
Syddjurs	36.000	36.000	0
Viborg			
Aarhus	486.000	486.000	0
Regionen	162.000	162.000	0
<b>I alt</b>	<b>900.000</b>	<b>900.000</b>	<b>0</b>

Tabel 9b: Letbane Etape 1

	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)
Aarhus	12.100.000	0	12.100.000
Regionen	1.482.000	0	1.482.000
Staten	12.000.000	0	12.000.000
<b>I alt*</b>	<b>25.582.000</b>	<b>0</b>	<b>25.582.000</b>



Tabel 10: Rejsekort, forventet regnskab 2012

	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus forventet regnskab)
Favrskov			
Hedensted			
Herning			
Holstebro			
Horsens	1.655.000	2.325.000	-670.000
Ikast-Brande			
Lemvig			
Norddjurs			
Odder			
Randers			
Ringkøbing-Skjern			
Samsø			
Silkeborg			
Skanderborg			
Skive			
Struer			
Syddjurs			
Viborg			
Aarhus	4.965.000	6.975.000	-2.010.000
Regionen			
<b>I alt</b>	<b>6.620.000</b>	<b>9.300.000</b>	<b>-2.680.000</b>

Tabel 11: Puljer, forventet regnskab 2012

	Budget 2012	Forventet regnskab 2012	Difference (budget minus regnskab)
Favrskov			0
Hedensted			0
Herning			0
Holstebro			0
Horsens			0
Ikast-Brande			0
Lemvig			0
Norddjurs			0
Odder			0
Randers			0
Ringkøbing-Skjern			0
Samsø			0
Silkeborg			0
Skanderborg			0
Skive			0
Struer			0
Syddjurs			0
Viborg			0
Aarhus			0
Regionen	0	11.482	-11.482
Trafikstyrelsen			0
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>11.482</b>	<b>-11.482</b>

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
22. oktober 2012	1-22-1-11	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87 40 82 38

## Sammenligning af trafiksekskabernes udgifter 2011 til administration og fællesudgifter

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene fra de danske trafiksekskaber. Rapporten findes på [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk) (under fanebladet "Kollektiv Trafik", underpunktet "Statistik fra regionale trafiksekskaber").

Nøgletallene for regnskab 2011 er nu offentliggjort.

Et uddrag af nøgletallene for buskørsel ses nedenfor. De nøgletal der er indeholdt i rammen, er taget direkte fra Trafikstyrelsens rapport.

Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel 2011							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafiksekskab	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.069,9	47,7	503,1	578,7	1.419,9	617,7	6.237,0
Salgsudgifter (mio. kr.)	174,4	1,0	18,0	21,5	54,8	46,3	316,0
Administration/personale (mio. kr)	157,9	2,4	33,0	25,4	52,0	29,0	299,7
<i>Bruttoudgifter (mio. kr)</i>	<i>3.402,2</i>	<i>51,1</i>	<i>554,1</i>	<i>625,6</i>	<i>1.526,7</i>	<i>693,0</i>	<i>6.852,7</i>
Antal køreplantimer i alt (afrundet)	4.446.000	88.000	696.000	893.000	2.090.000	929.000	9.142.000
Driftsudgifter %	90%	93%	91%	93%	93%	89%	91%
Salgsudgifter %	5%	2%	3%	3%	4%	7%	5%
Administration/personale %	5%	5%	6%	4%	3%	4%	4%
Bruttoudgifter %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Driftsudgifter pr. køreplantime	690	542	723	648	679	665	682
Salgsudgifter pr. køreplantime	39	11	26	24	26	50	35
Adm/personale pr. kpltime	36	27	47	28	25	31	33
Bruttoudgift pr. køreplantime	765	581	796	701	730	746	750

Tabellen viser, at Midttrafik i 2011 bruger den laveste andel af sine samlede udgifter til administration/personale sammenlignet med de øvrige trafiksekskaber.

Tilsvarende er udgifterne til administration/personale set i forhold til aktiviteterne (målt i køreplantimer) lave. Midttrafik bruger 25 kr. pr. køreplantime på administration/personale og kr. 26 pr køreplantime til salgsudgifter. Midttrafik har færrest udgifter til administration/personale og til salgsudgifter.

*Aarhus, 26. oktober 2012*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 2. november 2012 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 14**

Til Movia, Fynbus, Sydtrafik, Midttrafik, NT og BAT

MINISTEREN

Dato **04 OKT. 2012**  
J. nr. 2010-188

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

### **Takster for individuel handicapkørsel**

Transportministeriet følger løbende udviklingen i taksterne for individuel handicapkørsel.

Ministeriets undersøgelse af taksterne i 2012 viser, at der – siden ministeriet i 2010 henstillede til trafikselskaberne at iagttage lovens bestemmelser for individuel handicapkørsel - har været et fald i merprisen for individuel handicapkørsel i forhold til prisen for almindelig rutekørsel.

Det betyder, at den merpris, der i de fleste tilfælde fortsat betales for individuel handicapkørsel i forhold til almindelig rutekørsel, er lavere i 2012, end den var i 2010.

Det er efter min opfattelse en positiv udvikling.

Der er dog fortsat en høj merpris i flere trafikselskaber, særligt på de lange rejser.

Jeg vil derfor henlede opmærksomheden på lov om trafikselskabers § 11, stk. 4, hvoraf fremgår, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentlig højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikselskaberne.

Med venlig hilsen



Henrik Dam Kristensen