

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Niels Henrik Næsselund [<mailto:nhn@midttrafik.dk>]

Sendt: 4. juli 2008 14:15

Til: Hovedpostkasse Region Midtjylland; Kommunerne i Region Midtjylland

Cc: Jens Erik Sørensen

Emne: Høring af teknisk budget for Midttrafik

Høring af Midttrafiks forslag til budget for 2009, samt forslag om oprettelse af en udviklingspulje.

Midttrafiks bestyrelse behandlede den 20. juni 2008 oplæg til et budget for 2009 for Midttrafik. Oplægget er vedhæftet denne mail.

I lighed med tidligere år fremsendes budgetoplægget til høring hos bestillerne, med henblik på kommentering og eventuel justering af samme.

I budgetoplægget indgår en række forudsætninger og antagelser, som i korte træk er beskrevet i det tekniske budgetoplæg.

I perioden mellem den 20. juni 2008 og frem til den 3. juli 2008, er der sket en markant ændring i den forudsatte reguleringstakst for kontraktafregningen med vognmændene.

Reguleringstaksten er steget fra de forudsatte 4,6 % til 9,5 %, jf. udmelding fra Danske Regioner fra den 3. juli 2008.

Dette forhold var ikke kendt på det tidspunkt, hvor bestyrelsen behandlede budgetforslaget, og er derfor ikke indarbejdet i samme.

Vedlagt denne mail er en hurtig beregning over den samlede effekt af de to nævnte forhold for budgettet for 2009. Ændringerne indarbejdes i det endelige budget for 2009, som forventes behandlet af Midttrafiks bestyrelse i september 2008.

Samtidig med det tekniske budgetoplæg, fremsendes til høring et forslag om oprettelse af en udviklingspulje. Forslaget er vedlagt her i den form det havde på bestyrelsesmødet. Det skal bemærkes, at forslaget i henhold til bestyrelsens beslutning, ikke skal omfatte en pulje på 10 mio. kr. – således som der blev lagt op til i vedhæftede oplæg – men at puljen foreslås fastlagt til 5 mio. kr.

Herudover vedtog bestyrelsen, at der kun udløses midler fra puljen efter forhåndsgodkendelse fra bestyrelsen.

Midttrafik skal anmode om høringssvar vedr. det vedhæftede tekniske budgetoplæg for 2009 – inkl. korrektionerne for den nye pris- og lønreguleringsprocent, samt forslaget om oprettelse af en udviklingspulje på 5 mio. kr.

Midttrafik skal anmode om at høringssvarene fremsendes senest 29. august 2008.

Så vidt muligt skal vi dog anmode om administrationernes kommentarer til budgetoplægget samt udviklingspuljen primo august.

Såfremt der er behov for uddybning eller afklaring af spørgsmål, står vi selvfølgelig til rådighed.

Henvendelse bedes rettet til midttrafiks postkasse
”midttrafik@midttrafik.dk” eller til Niels H. Næsselund
”nhn@midttrafik.dk”.

(See attached file: budget 2009 + udviklingspuljen.pdf)

Med venlig hilsen

Niels H. Næsselund

Midttrafik

Økonomi, Afregning og Takster



Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

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



midttrafik

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. juni 2008	1-21-1-08	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Teknisk Budget 2009

Administrationens oplæg til et teknisk budget for 2009 nedenfor er specielt udarbejdet med henblik på at give det administrative niveau hos bestillerne en mere detaljeret gennemgang af de tekniske forudsætninger bag oplægget.

Det er hensigten, at budgetoplægget – efter Bestyrelsens behandling på mødet 20. juni 2008 – fremsendes i høring ved bestillerne, hvor der også vil være mulighed for en nærmere drøftelse af forudsætningerne bag oplægget.

Efter endt høringsfase forelægges det endelige budget for 2009 for Bestyrelsen på mødet 12. september 2008 i en mere beskrivende og knap så teknisk udgave.

Det tekniske budget for 2009 og overslagsårene 2010 til og med 2012 er udarbejdet med baggrund i det justerede budget for 2008, som Bestyrelsen godkendte på mødet 23. maj 2008.

Det betyder overordnet, at specielt forventningerne til indtægterne vedrørende busdriften er undergået væsentlige ændringer i forhold til det oprindeligt forudsatte.

Der er i det følgende foretaget en mere detaljeret og teknisk gennemgang af de enkelte forretningsområder.

Hovedtallene for det tekniske budget for 2009 er vist nedenfor.

	Udgifter	Indtægter	Netto
Busdrift	1.347.599	612.319	735.280
Privatbaner	51.699	15.200	36.499
Handicapkørsel	53.933	7.598	46.335
Trafikselskabet	121.049	8.400	112.649
I alt	1.574.280	643.517	930.763

Busdriften

Erfaringerne fra regnskabet for 2007 viser, at indtægterne har været massivt overvurderede på busdriften. Dette forhold er der korrigeret for både i det justerede budget for 2008 og i oplægget til budgettet for 2009. Det betyder blandt andet, at takststigninger ikke forventes at slå igennem som merindtægter i budgetterne. Det skal bemærkes, at administrationen forventer at fremsende forslag om en gennemsnitlig takstforhøjelse på 3,1 %, svarende til statens takststigningsloft.

I forbindelse med justering af budgettet for 2008, blev indtægtssiden nedskrevet med 1 % i forhold til regnskabet for 2007, idet der forventes en yderligere passagertilbagegang. I budgetoplægget for 2009 er der *ikke* foretaget en yderligere nedskrivning af indtægterne som følge af en forventet passagertilbagegang.

På udgiftssiden budgetteres der med en større grad af forsigtighed end regnskabsresultatet for 2007 umiddelbart synes at retfærdiggøre. På busdriften har der i 2007 været tale om mindreudgifter i forhold til det budgetterede, men det er generelt forudsat, at langt hovedparten af disse mindreudgifter ikke er af permanent karakter, hvilket konkret vil sige, at udgiftsniveauet for 2007-

budgettet er fastholdt og justeret på baggrund af bl.a. prisstigninger med videre. De foreløbig udmeldte prisstigninger ligger på ca. 4,6 % fra 2008 til 2009.

Den største post, der er reguleret for på udgiftssiden, er forventningen om bortfald af fritagelse for dieselaafgiften. I det justerede budget for 2008 forudsættes 'dieselaafgiften' at betyde merudgifter i det sidste kvartal af 2008. For 2009 og de efterfølgende år er det forudsat, at 'dieselaafgiften' vil få fuld effekt.

Jf. tidligere oplysninger fra Danske Regioner betyder dette merudgifter på i alt ca. 110 mio. kr. Bestillerne kompenseres helt eller delvist for denne merudgift via DUT, hvilket dog ikke påvirker Midttrafik's budgetter.

Der er i budgettoplægget ikke taget højde for projekter, ruteomlægninger eller lignende, som behandles på et særskilt dagsordenspunkt. I det omfang bestillerne godkender projekterne, indarbejdes den økonomiske effekt heraf i budgettet, som forelægges bestyrelsen i september 2008.

I tabel 1 sidst i notatet findes en mere detaljeret opgørelse af budgetterne på busdriften, fordelt på de enkelte bestillere.

Privatbanerne

Økonomien i privatbanerne vedrører i overvejende grad kun Region Midtjylland.

Udgangspunktet for dette tekniske budgetoplæg er budgettet for 2008 justeret på baggrund af møder med regionen i 2007.

Henset til den lidt særlige budgetteringsmetode på dette område, skal specielt denne del af Midttrafik's budget drøftes nærmere med regionen forud for den endelige budgetvedtagelse i september.

I tabel 2 sidst i notatet vises en mere detaljeret opgørelse af det tekniske budget på området.

Handicapkørsel

Budgetoplægget på handicapområdet for 2009 er overordnet en fremskrivning af det justerede budget for 2008.

Det viste sig i starten af 2007, at de oprindelige budgetforudsætninger var forkerte, idet såvel udgifterne som indtægterne var overvurderede. Dette forhold blev der korrigeret for i forbindelse med udarbejdelsen af det oprindelige budget for 2008.

I budgettoplægget for 2009 er der således generelt kun foretaget pris- og lønfremskrivinger.

Der henvises til tabel 3 sidst i notatet for en mere detaljeret opgørelse.

Trafikselskabet

I forbindelse med udarbejdelse af det oprindelige budget for 2008, nedjusteredes Trafikselskabets budget med 10 mio. kr. Baggrunden herfor var, at Trafikselskabet allerede ved opstarten blev pålagt en besparelse på ca. 10 % - svarende til de nævnte 10 mio. kr. - dog således at der blev afsat en etableringspulje på samme beløb. Denne etableringspulje bortfaldt fra og med 2008.

I forhold til det oprindelige budget for 2008, er budgettoplægget for 2009 overvejende en ren teknisk fremskrivning af samme.

Der henvises til tabel 4 sidst i notatet.

Usikkerhedsmomenter

Der er en række forhold der gør det vanskeligt at budgettere så præcist som ønskeligt.

'Dieselafgiften'

De økonomiske konsekvenser af 'dieselafgiften' er usikre, ikke mindst da loven p.t. ikke er vedtaget. Usikkerheden omfatter dels ikrafttrædelsestidspunktet, dels de mere nøjagtige økonomiske konsekvenser af loven. Sagen følges, og det forventes, at der foreligger en afgørelse inden bestyrelsen i september behandler det endelige budgetoplæg.

Fremskrivningsprocenter

Fremskrivningen af udgifterne er ligeledes behæftet med usikkerhed. De udmeldte fremskrivningsprocenter fra Danske Regioner ligger foreløbig til grund for fremskrivningerne på busdriften samt handicapkørslen og Privatbanerne. Fremskrivningsprocenten er opgjort til 4,6 % fra 2008 til 2009.

Øvrige udgifter som f.eks. udgifterne til Trafikselskabet er fremskrevet med den gennemsnitlige pris og lønfremskrivningsprocent udmeldt af Kommunernes Landsforening, dog med en lidt større vægtning af lønfremskrivningen.

Usikkerheden på dette område omfatter primært effekten af oliens prisstigninger i den kommende tid.

Besparelser på ruter

Region Midtjylland har som bekendt varslet større besparelser på det regionale rutenet. Den foreløbige opgørelse er anslået til en samlet besparelse på ca. 7 mio. kr. i 2009. Denne besparelse er indregnet i regionens budget for busdriften.

Hvorvidt de omtalte ruter drives videre i kommunalt regi er usikkert, og beror på en hel række politiske behandlinger hos bestillerne. Af denne årsag er der i budgetoplægget for 2009 ikke indregnet eventuelle merudgifter for kommunerne i denne sammenhæng. Afhængig af den videre udvikling, bliver de aftalte justeringer indarbejdet i budgetoplægget til bestyrelsen i september 2008.

Tabel 4 - trafikskelskabet

Trafikskelskabet										
	Netto udgifter		Netto udgifter		Netto udgifter		Netto udgifter		Netto udgifter	
	Regnskab 2007	Budget 2008	Basisset 2009	BO 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2010	BO 2011	BO 2012	
Regionen	47.286.616	45.497.734	47.090.154	47.090.154	47.090.154	47.090.154	47.090.154	47.090.154	47.090.154	
Favrskov	572.547	715.587	754.407	754.407	754.407	754.407	754.407	754.407	754.407	
Hedensted	327.023	774.619	749.980	749.980	749.980	749.980	749.980	749.980	749.980	
Herning	2.697.953	2.723.443	2.618.365	2.618.365	2.618.365	2.618.365	2.618.365	2.618.365	2.618.365	
Holstebro	2.112.768	2.119.985	2.213.889	2.213.889	2.213.889	2.213.889	2.213.889	2.213.889	2.213.889	
Horsens	3.584.595	3.971.957	3.911.345	3.911.345	3.911.345	3.911.345	3.911.345	3.911.345	3.911.345	
Ikast-Brande	774.357	764.309	859.443	859.443	859.443	859.443	859.443	859.443	859.443	
Lemvig	656.186	744.258	798.249	798.249	798.249	798.249	798.249	798.249	798.249	
Norddjurs	808.660	759.776	834.180	834.180	834.180	834.180	834.180	834.180	834.180	
Odder	349.794	417.930	438.350	438.350	438.350	438.350	438.350	438.350	438.350	
Randers	6.176.049	5.710.691	5.985.440	5.985.440	5.985.440	5.985.440	5.985.440	5.985.440	5.985.440	
Ringkøbing-Skjern	1.458.029	1.642.272	1.721.039	1.721.039	1.721.039	1.721.039	1.721.039	1.721.039	1.721.039	
Samsø	385.687	346.803	361.377	361.377	361.377	361.377	361.377	361.377	361.377	
Silkeborg	4.610.167	4.249.001	4.513.710	4.513.710	4.513.710	4.513.710	4.513.710	4.513.710	4.513.710	
Skanderborg	1.108.297	1.202.661	1.325.689	1.325.689	1.325.689	1.325.689	1.325.689	1.325.689	1.325.689	
Skive	2.108.668	2.082.711	2.187.642	2.187.642	2.187.642	2.187.642	2.187.642	2.187.642	2.187.642	
Struer	545.214	474.982	528.311	528.311	528.311	528.311	528.311	528.311	528.311	
Syddjurs	1.028.924	981.227	1.059.256	1.059.256	1.059.256	1.059.256	1.059.256	1.059.256	1.059.256	
Viborg	3.375.666	3.223.271	3.332.791	3.332.791	3.332.791	3.332.791	3.332.791	3.332.791	3.332.791	
Århus	32.776.911	30.064.464	31.165.714	31.165.714	31.165.714	31.165.714	31.165.714	31.165.714	31.165.714	
Overført fra 2007		4.500.000								
I alt	112.784.315	112.957.581	112.649.334	112.649.334	112.649.334	112.649.334	112.649.334	112.649.334	112.649.334	



Århus, 13. juni 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. juni 2008 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Mødelokale 1,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. juni 2008	1-21-1-08	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Forslag om oprettelse af en udviklingspulje

I forbindelse med opstarten af Midttrafik 1. januar 2007, blev det vedtaget at der skulle afsættes en særlig etableringspulje på 10 mio. kr.

Hensigten med puljen var, at Midttrafiks éngangsudgifter i forbindelse med opstarten skulle finansieres af denne pulje, hvorefter puljen udgår fra og med 2008.

Når etableringspuljen som udgangspunkt nulstilles pr. 1. januar 2008 betyder dette, at de enkelte bestilleres bidrag til Midttrafik nedjusteres med et samlet beløb på 10 mio. kr., hvilket er indarbejdet i budgettet for 2008 og de efterfølgende år.

Det betyder også, at de resterende midler afsat til trafikselskabet som udgangspunkt dækker den sædvanlige, daglige drift.

Der er således ikke umiddelbart budgetmæssig luft til større initiativer, der kan sikre, at Midttrafik kan udvikles og være på forkant med ny teknologi, nye metoder og at Midttrafik får mulighed for at igangsætte større, relevante analyser og projekter m.v.

For at sikre at udviklingsinitiativer og lignende kan igangsættes struktureret og målrettet, foreslår administrationen, at Bestyrelsen overvejer muligheden for at afsætte midler til en særlig udviklingspulje.

Hensigten med en sådan udviklingspulje er at sikre, at der hvert år vil være den fornødne økonomi til at sikre finansiering af særlige udviklingsinitiativer og udviklingsområder.

Der kan for eksempel være tale om en ordning, hvor bestyrelsen tager eksplicit stilling til de projekter og udviklingstiltag, der foreslås finansieret af udviklingspuljen. Dette kan ske på baggrund af en projektbeskrivelse hvor det klargøres, hvad initiativet handler om, hvilke mål og effekter der opnås ved at iværksætte initiativet og selvstændigt hvor stort et beløb der ønskes anvendt til initiativet. Bestyrelsen kan fastlægge, om man ønsker løbende at kunne disponere fra puljen, eller om man fx ønsker at disponere puljen en gang om året (fx inden udgangen af første kvartal) på baggrund af en samlet oversigt over administrationens forslag til udviklingsprojekter.

Bestyrelsen afgør således hvilke projekter, der skal gennemføres. Det kunne for eksempel være indsættelse af lynbusser med en særlig komfort, pulje til incitamentsordning for busselskaber, mobilitetsplaner for kommuner, og en lang række andre initiativer, for at øge efterspørgslen efter kollektiv trafik.

Modsat etableringspuljen, skal det foreslås, at en udviklingspulje afsættes med et fast, årligt beløb fra og med 2008.

Finansieringen af udviklingspuljen foreslås at blive analog med den nuværende etableringspulje, som er fordelt på alle bestillere ud fra køreplantimerne i de enkelte kommuner og regionen.

Det kan være vanskeligt at vurdere størrelsen af en udviklingspulje, og reelt kan det måske også variere over årene.

Det skal som udgangspunkt foreslås, at der afsættes 10 mio. kr. pr. år til en udviklingspulje, og at denne finansieres via bestillerbidrag analogt med finansieringen af etableringspuljen.

For at sikre en økonomisk optimal anvendelse af ressourcerne skal det samtidig foreslås, at der specifikt vedrørende denne pulje gives mulighed for at overføre et eventuelt mer- eller mindreforbrug fra ét budgetår til det andet.

Heri ligger, at et eventuelt mindreforbrug f.eks. i 2008 sættes på en særlig konto, og ikke indgår i en eventuel tilbagebetaling til bestillerne.

Denne særlige konto vil svare til en opsparingskonto, hvor der hvert år suppleres med i alt 10 mio. kr. fra bestillerne.

For at sikre at der ikke bliver tale om en uhensigtsmæssig ophobning af midler skal det foreslås, at der til hver tid højst må stå 15 mio. kr. på denne konto – altså at der maksimalt må være en opsparing fra de foregående år på 5 mio. kr.

Dette vil være standardregler, som kun kan afviges efter høring og aftale mellem bestillerne, Bestyrelsen og Midttrafik.

Det skal bemærkes, at den foreslåede udviklingspulje ikke overlapper eller bør indgå i finansiering af initiativer igangsat på baggrund af det projektkatalog, trafikplanlægningsafdelingen årligt udarbejder. Dette projektkatalog er primært møntet på effektivisering og omlægning af ruter indenfor bustrafikken, og er som sådan specifik for den enkelte bestiller.

Udviklingspuljer andre steder

Fynbus har i april 2008 besluttet at oprette en øremærket pulje, der ifølge deres hjemmeside "kan bruges til at fortsætte strømmen af nye spændende tiltag a la fx ONLINEbussen, SMS-billetten, forsøg med alternativ brændsel og lignende. Målet er at øge muligheden for igangsætning af tværgående projekter. FynBus vil gerne kunne fortsætte i førerpositionen som innovative og nytænkende. Det giver udviklingspuljen mulighed for." Udviklingspuljen finansieres af renteafkastet af nettoformuen og hensættes på en særlig konto, der skal anvendes til udviklingsformål, som bestyrelsen kan udpege.

I Nordjyllands Trafikselskab er der i budget 2008 afsat 3 mio.kr. til en gradvis implementering af de strategiske projekter indeholdt i NT's virksomhedsgrundlag.

Sydtrafik har en pulje til kvalitetsprojekter", hvor de fx finansierer auditiv-informationsprojekt i Esbjerg bybusser.

Movia har i sit budget 2008 afsat 10 mio. kr. til analyse- og udviklingsformål, som efterfølgende skulle udmøntes i konkrete projekter. Administrationen har under arbejdet med udarbejdelsen af Movias Forretningsplan 2008-2010 samt handlingsplanerne for 2008 udpeget otte projekter, der helt eller delvis foreslås finansieret af analyse- og udviklingspuljen. Movias bestyrelse godkendte på sit møde 24. april 2008 disse 8 projekter:

1. Internet i Lollandsbanens tog

Lollandsbanen ønsker at udvikle og modernisere det kollektive trafiktilbud og har derfor etableret et projekt med gratis internetadgang i Lollandsbanens tog. Projektet er især tænkt som en service over for pendlere, der ved brug af internetadgangen vil kunne inddrage transporttid som en del af arbejdstiden. Projektet understøtter "Den regionale udviklingsstrategi", besluttet af regionsrådet i Region Sjælland, hvor blandt andet øget tilgængelighed gennem udvikling af transportformer og adgang til bredbåndsforbindelser er prioriterede mål.

2. Miljøpolitik og FN's Klimakonference COP15

I efteråret 2009 afholdes FN's Klimakonference COP 15 i København. Movia ønsker i den forbindelse at skærpe miljøprofilen for bustrafikken i København og sætte initiativer i værk, der kan være med til at flytte folk fra bil til bus. Det skal primært ske ved udvikling og

igangsættelse af en række markante miljøtiltag, der skal profilere bustrafikken som det miljøvenlige alternativ – både før, under og efter konferencen.

3. Produktudvikling af Direktebusser

Movia har gennem længere tid arbejdet aktivt for at etablere et net af Direktebusser, der skal forbinde de større byer på Sjælland med hinanden og med Hovedstadsområdet, og som kan springe trængselskøerne over ved at benytte motorvejenes nødspor. Forslaget er blevet præsenteret i en lang række sammenhænge og er blevet godt modtaget af de politiske partier i Folketinget.

4. "MitMovia" på www.movia.dk videreudvikles

Movias hjemmeside har godt 12.000 daglige brugere. Kundeservices og funktionaliteter bliver løbende udviklet med henblik på at øge kundernes tilfredshed og muligheder for selvbetjening omkring busser og lokalbaner. Udvikling af personaliserede services på MitMovia har høj prioritet med initiativer som 'count down' på kundens favoritsoppested og 'tjek ændringer' på favoritlinjer.

5. Udarbejdelse af terminalmasterplan.

Movia er i samarbejde med Trafikstyrelsen, Banedanmark, DSB og Ørestadsselskabet i gang med at udarbejde en Masterplan for Trafikterminaler i Østdanmark (øst for Storebælt). Formålet med Masterplanen er at skabe et fælles grundlag for afdækning af udsvarende trafikterminaler i Østdanmark for at vurdere behovet for moderniseringer. For særligt prioriterede terminaler udarbejdes løsningsforslag på et helt overordnet niveau, og der anslås investeringsbehov. Endelig udarbejdes forslag til organisering af et fremtidigt terminalsamarbejde, og i den sammenhæng vurderes også konsekvenserne af forskellige modeller for samfinansiering.

6. Forberedelse af signalprioritering

Movias foreløbige vurderinger af, om busradioen til tale- og datakommunikation også kan anvendes til at give busser grønt lys i trafiksignaler, er positive. Næste skridt er at gennemføre en konkret teknisk test og økonomisk vurdering af, hvordan det kan lade sig gøre i praksis. Projektet skal desuden give erfaringer for, hvordan en løsning kan integreres teknisk i kommunernes trafiksignaler.

7. Styrkelse af chaufførjobbets image

Busbranchens dialogforum, der er et forum bestående af Movia, operatørvirksomhederne og chaufførernes fagforeninger, har igangsat et projekt, der er rettet mod at styrke buschaufførjobbets image for at forbedre branchens rekrutteringsmuligheder. Projektet finansieres af parterne, der indgår i Busbranchens dialogforum.

8. Udvikling af forbedrede GIS-værktøjer

Movia planlægger at opgradere den nuværende GIS-applikation (SODA), som sammen med Hastus udgør kernen i Movias køreplanlægning og afvikling af realtidssystemer. Opgraderingen vil sikre væsentlige forretningsmæssige gevinster: effektivisering af arbejdsprocesser, kortere oplæringstid for køreplanlæggere, nye produkter/serviceydelser ("Time To Market"), præsentation af f.eks. stoppesteder og busruter til kommunerne via internettet, forbedrede kort på moviatrafik.dk

Ændret pris- og lønfremskrivning på busdriften

Merudgift

PL-regulering

Regionen	19.906.547
Favrskov	563.381
Hedensted	386.401
Herring	1.878.448
Holstebro	1.227.315
Horsens	1.988.449
Ikast- Brande	512.719
Lemvig	364.294
Norddjurs	520.513
Odder	238.916
Randers	2.950.538
Ringkøbing-Skjern	878.273
Samsø	230.713
Silkeborg	2.367.403
Skanderborg	727.473
Skive	1.019.819
Struer	330.106
Syddjurs	742.103
Viborg	1.461.535
Århus	18.122.528
I alt	65.392.977