

ÅRSRAPPORT

MIDTTRAFIK 2022



midttrafik

03 FORORD

04 VELKOMMEN TIL NY BESTYRELSE 2022-2025

12 MARKEDSFØRING 2022

19 INTERVIEWS

- 20 **I spidsen for en kollektiv trafik i stormvejr**
Steen Vindum, bestyrelsesformand og formand for TID
- 23 **Arbejdet med at fremme kollektiv trafik i krisetider**
Jens Erik Sørensen, direktør
- 25 **Kunder og markedsføring**
Mette Julbo, vicedirektør
- 28 **Planlægning og udvikling af kollektiv trafik**
Henrik Juul Vestergaard, planchef
- 31 **Midttrafiks økonomi**
Lone Litvak, økonomichef
- 33 **Grøn omstilling og fremtidige kontrakter**
Thomas Dalgaard Mikkelsen, funktionsleder i kontraktafdelingen
- 36 **Arbejdet med drift og trafikinformation**
Martin Boisen Tams, funktionsleder trafikservice

38 NØGLETAL

05 TILBAGEBLIK PÅ ÅRET DER GIK

51 ÅRSREGNSKAB

Forord

Timingene kunne næsten ikke være værre. Knap var Midttrafik ude af covid-19's skygger med lave passagertal og manglende indtægter, før stigende udgifter på brændstof skiftede dagsordenen hos trafik-selskabet.

En ny bestyrelse med Steen Vindum som formand trådte til 1. januar. Bestyrelsen kom hurtigt på arbejde, da summen af manglende passagerindtægter og højere brændstofudgifter var lig med risiko for store besparelser på den kollektive trafik i Midtjylland.

I tæt dialog med Midttrafiks ejere, KKR, KL, Danske Regioner og staten blev der opfordret til en varsom håndtering af den økonomiske krise for at bevare mest mulig kollektiv trafik. Sideløbende fortsatte arbejdet med at tilpasse den kollektive trafik til kundernes nye transportvaner og gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Alle bybusser undtagen i Aarhus og Grenaa åbnede op for cykelmedtagning i flexarealet for at gøre det lettere for kunderne at kombinere bus og cykel på rejsen fra A til B. På rute 100 blev et pilotforsøg med gratis cykelmedtagning hele driftsdøgnet sat i værk.

Kunderne fik synlige forbedringer i Skive og Norddjurs, hvor Midttrafiks stoppestedspulje har bidraget til nye læskure og bedre cykelparkering. Flere forbedringer er på vej i Skanderborg og Aarhus. Letbanekunderne

fik kvartersdrift mellem Hornslet og Aarhus H, hvilket har bidraget til kundefremgang på Letbanen generelt.

Selvom brugen af biobrændstof blev sat på pause hos både kommuner og region, fortsatte den grønne omstilling andre steder. Aarhus og Skanderborg fik nye elbusser, mens Region Midtjylland kunne indsætte de første regionale el- og gasbusser i Midtjylland.

Den løbende digitalisering står fortsat højt på Midttrafiks dagsorden, men der blev også indført gode tiltag for de digitalt udfordrede kunder. Midttrafiks mobile kundecenter var ude flere steder med vejledning og hjælp til køb af billetter til de kunder, der havde behov for det. Pensionistkortet på pap blev udvidet med et fuldtidskort i alle kommuner. Sidst skal Midttrafiks deltagelse i Solsikkeprogrammet gøre det mere trygt for kunder med usynligt handicap at rejse med bus, tog og letbane i Midttrafiks område.

Mange kunder valgte at stige på bussen til sommerens koncerter, fordi det var et godt tilbud og fordi det var nemt med særbilletter og særlige busafgange. Kørsel til arrangementer er god markedsføring af kollektiv trafik. Det samme gælder Midttrafiks brandingkampagne, der hen over efteråret spredte budskaber om fordelene ved bus, tog og letbane. En evaluering viste blandt andet, at 43 procent havde fået mere lyst til at tage den kollektive trafik efter at have set kampagnen.

Unge var som altid et særligt fokusområde hos Midttrafik. En stor ungdomskampagne var rettet mod nye studerende på både ungdomsuddannelser og videregående uddannelser. Et forsøg med bedre information via infoskærme på uddannelsesstederne skal gøre det lettere for de unge at hoppe på bussen. Mens en fælles indsats med de øvrige trafiksselskaber og togoperatørerne resulterede i, at en ansøgning om et nyt og forbedret ungdomsbilletprodukt fandt vej til Christiansborg.

Arbejdet mod en bedre kollektiv trafik fortsætter i 2023. En ny mobilitetsplan for 2023-2026 skal sikre en god udvikling for borgernes mobilitet. De første busser bliver indrettet efter Midttrafiks nye retningslinjer for busindretning. Og en harmoniseret flextrafik bliver markedsført i alle kommuner, så kendskabet til de åbne kørselsordninger bliver bredt ud blandt borgerne – især i de områder, hvor borgerne mister busser.

Læs hvad Midttrafiks bestyrelsesformand, direktion og ledelse mener om året, der gik, og fremtidige udfordringer i syv interviews med forskellige temaer. Se Midttrafiks nøgletal eller dyk ned i årsregnskabet for 2022.

God læselyst

Bestyrelsesformand **Steen Vindum**
Direktør **Jens Erik Sørensen**

VELKOMMEN TIL NY BESTYRELSE 2022-2025



Steen Vindum, (V)
Formand
Silkeborg Kommune



Anders Bøge, (F)
1. næstformand
Skive Kommune



Arne Lægaard, (V)
2. næstformand
Region Midtjylland



**Christian Engelbrecht
Pedersen, (A)**
Randers Kommune



Benny Hammer, (C)
Norddjurs Kommune



Claus Leick, (F)
Skanderborg
Kommune



Simon Vanggaard, (O)
Ikast-Brande
Kommune



Morten Flæng, (A)
Region Midtjylland



Hüseyin Arac, (A)
Aarhus Kommune

Tilbageblik på året 2022

JANUAR



Tag cyklen med i bussen

Siden 1. januar 2022 har det været muligt at tage cyklen med i bybussernes flexareal uden for myldretiden (7.00-8.30 og 15.00-17.00), undtagen i Aarhus og Grenaa.

Kunderne skal købe en cykelbillet i Midttrafik app, i Midttrafik webshop eller hos chaufføren. De kan også bruge rejsekort og tjekke en cykel ind hos chaufføren.



Ny letbanekøreplan med flere pendlerafgange

Det var en nytårgave til de kunder, der rejser mellem Grenaa og Aarhus, da Letbanen fra 3. januar gik fra en til to afgange i timen i myldretiden.

Opførelsen af et krydsningsspor i Trustrup på Djursland har gjort det muligt, at der nu kan køre to letbaneafgange i timen til og fra Grenaa.

[Læs mere her](#)

FEBRUAR



Covid-19 restriktioner ophæves i kollektiv trafik

Fra 1. februar var det slut med restriktioner i bus, tog, letbane og flextrafik.

[Læs mere her](#)



Velkommen til ny bestyrelse

Fredag 11. februar var første arbejdsdag for Midttrafiks nye bestyrelse med en dagsorden, der bar præg af en 'onboarding' i form af orienteringer om opgaver, økonomi, organisering, strategiplan, finanspolitik m.m.

[Læs mere her](#)



Midttrafik på turné

Nu kan kommuner, uddannelsesinstitutioner m.m. bestille et besøg af Midttrafiks mobile kundecenter. Midttrafik har tyvstartet ordningen med deltagelse på en bæredygtighedsmesse hos Arla Foods og et åbent hus på Tørring Gymnasium.

[Læs mere her](#)



Nordisk samarbejde om fremtidens mobilitet

Midttrafik har i samarbejde med Region Midtjylland, Agder Fylkeskommune i Sydnorge og Agder Kollektivtrafikk gennemført to forskellige undersøgelser i både Danmark og Norge vedrørende kundernes transportvaner efter covid-19. Samarbejdet er finansieret af Interreg ØKS.

[Læs mere her](#)



MARTS**APRIL****Midttrafik er med i Solsikkeprogrammet**

Solsikkeprogrammet gør usynlige handicap synlige ved hjælp af Solsikkensoren i Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner. Chauffører, kontrollører og kundecenterpersonale er trænet til at kende betydningen af en Solsikkensnor.

[Læs mere her](#)

Midttrafiks bestyrelsesformand bliver ny formand for TiD

Bestyrelsen i Trafikselskaberne i Danmark, de regionale trafik-selskabers fælles forening, konstituerede sig 17. marts 2022 i Aalborg. Steen Vindum er ny formand.

[Læs mere her](#)

Grønt lys til markedsføring af kollektiv trafik

Transportministeren satte i 2021 markedsføring af kollektiv trafik på standby for at undgå overfyldte busser under pandemien.

Først i april 2022 var der igen grønt lys til eksekvering af positive budskaber om kollektiv trafik.

Hvordan tiltrækker vi kunderne til den kollektive trafik?

Kunderne har fået nye vaner både i forhold til transport og arbejde under pandemien. Konsekvensen er klar. Otte-kommune samarbejdet er et eksempel på, hvordan politisk bevågenhed, samarbejde og prioritering kan resultere i tiltag, der på sigt giver en mere attraktiv kollektiv trafik.

[Læs mere her](#)

Bedre løn- og arbejdsvilkår for Flextrafik-chauffører

Politiken bragte i januar en række kritiske artikler vedrørende Flextrafik-chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Vinklingen var ifølge trafik-selskaberne i Danmark unuanceret og tog ikke højde for kompleksiteten i den lovmæssige organisering af taxavognmænd, der udfører Flextrafik-kørsel.

[Læs mere her](#)

Midttrafik i grønt selskab

Midttrafiks mobile kundecenter var med, da Energibyten Skive inviterede til Klimadagen. 14 forskellige virksomheder formidlede grønne budskaber til de cirka 150 deltagere, der besøgte Klimadagen. Der var især interesse for flextrafik, Pendlertjek, Midttrafik app og "Leif" fra Midttrafik live appen hos de kunder, der besøgte Midttrafiks stand.

[Læs mere her](#)





Strøm på Lemvig Station

Formandskabet besøgte Midtjyske Jernbaner et par dage før offentliggørelsen af det udbud, der skal sikre batteritog på to vestjyske strækninger. Besøget blev afholdt on site i toget på strækningen Vemb-Lemvig og på Lemvig Station.

[Læs mere her](#)

MAJ



Ta' bussen til NorthSide

Midttrafik hjælper med transporten til NorthSide 2022. Linje 1A, 2A og 4A stopper ekstraordinært tæt ved Marselis Boulevard, mens linje 14 kører med 10 minutters interval fra Park Allé.

JUNI



Gratis elbusser i Skanderborg

Skanderborg Kommune har flere gode tiltag, der skal give borgerne incitament til at prøve kollektiv trafik. Al kørsel med de nye elbusser er gratis den første uge efter indvielsen 27. juni og igen, når Smukfest indtager byen. Tilflyttere får tilbudt et gratis rejsekort på 300 kr. i deres velkomstpakke.

[Læs mere her](#)



Nyt fuldtidspensionistkort på pap

Et nyt fuldtidspensionistkort på pap skal gøre det lettere for digitalt udfordrede at rejse med kollektiv trafik i Midttrafiks område. Alders- og førtidspensionister i alle kommuner i Midttrafiks område får glæde af det nye pensionistkort. Kommunerne har desuden mulighed for at tildele fuldtidskortet til udvalgte borgere, der falder uden for målgruppen.

[Læs mere her](#)



Horsens bybusser skal køre på el i 2023

Midttrafik har kørt et udbud for bybusserne i Horsens Kommune. I 2023 bliver alle bybusser skiftet ud med nye, støjsvage og klimavenlige modeller, der kører på el frem for diesel. Det betyder, at bybusserne fremover vil være CO2-neutrale.

[Læs mere her](#)



Tag cyklen med på rute 100

Et pilotforsøg med gratis cykelmedtagning i rute 100 startede op 26. juni 2022.

[Læs mere her](#)

JULI



Aldersgrænse for pensionstrabat hæves

Fra den 1. juli 2022 stiger aldersgrænsen for at opnå pensionstrabat fra 65 år til 67 år, når der rejses med kollektiv trafik. Ændringen gælder for alle landets tog- og trafiksselskaber og sker som en tilpasning til den gældende aldersgrænse for folkepension, der løbende bliver reguleret.

[Læs mere her](#)



Ta' bussen til Grøn Koncert

Midttrafik hjælper med transporten til og fra Grøn Koncert 2022. Der er indsat ekstrabusser fra Park Allé, og de særlige Grøn Koncert billetter gør det nemt at rejse frem og tilbage.



Ta' bussen til Smukfest

Midttrafik hjælper med transporten til og fra Smukfest 2022. Der er indsat særlige Smukfest busser fra Aarhus, Horsens, Silkeborg, Odder og Galten. De særlige Smukfest busser hedder 'S' til sidst og kører med Smukfestflag.

AUGUST



Letbanen kører hvert kvarter mellem Hornslet og Aarhus H

Fra 7. august kører Letbanens L1 fire gange i timen i begge retninger mellem Hornslet og Aarhus H i tidsrummet kl. 6.00 - 8.00 og kl. 14.00 - 18.00. Til glæde for de kunder, der bor i Hornslet, Skødstrup, Hovmarken, Lystrup og ved Thorsøvej, Vestre Strandalle og Risskov Strandpark, Østbanetorvet, Skolebakken, Dokk1 og Aarhus H.

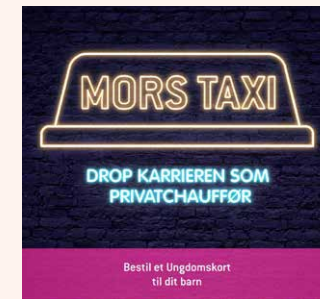
[Læs mere her](#)



29 CO2-neutrale elbusser på vej til Aarhus

Ladestanderne begynder at fylde mere og mere hos busselskabet AarBus, der kører bybusserne i Aarhus. Busselskabet har i alt 184 busser. Fra efteråret 2022 vil en tredjedel af dem køre på el. Overgangen fra diesel- til elbusser er et led i Aarhus Kommunes målsætning om, at alle bybusser skal være CO2-neutrale i 2027.

[Læs mere her](#)



Kampagne udfordrer Mors Taxi

Årets kampagne for at få unge til at vælge kollektiv trafik, når de starter på en uddannelse, blev skudt i gang i august. Et særligt spor er rettet mod de unges forældre - og her står Mors Taxi for skud. Nye medier som TikTok og film på digitale skærme på uddannelsesstederne blev prøvet af for at ramme de unge, hvor de er.

[Læs mere her](#)





SEPTEMBER



Norsk besøg af Agder Kollektivtrafik

Bestyrelse og direktion fra trafikelskabet i Kristiansand kom på inspirationstur i Aarhus sidst i august. Midttrafik tog imod gæsterne med godt humør og et spændende program. Besøget indeholdt blandt andet et besøg hos AarBus, der fremviste elbussernes anlæg og ladeinfrastruktur.

[Læs mere her](#)

Kontrolafgiften stiger fra 750 kr. til 1.000 kr. fra 1. september

Fra 1. september 2022 stiger kontrolafgiften til 1.000 kr. i Midttrafiks busser, Letbanen og i Midtjyske Jernbaners tog. Midttrafik udsteder kontrolafgifter til de kunder, der rejser uden billet. Den nuværende pris på 750 kr. har ikke være reguleret siden 2011.

[Læs mere her](#)

Nyt Ungdomskort

TiD sender forslag til reform af rabatter og billetprodukter til unge i den kollektive transport i Danmark" til transportminister og minister for ligestilling Trine Bramsen med forslag om en generel ungdomsrabat.

[Læs mere her](#)

Arrangementskørsel tiltrækker kunder

Smukfest og Grøn Koncert er gode eksempler på, at Midttrafik kan tiltrække kunder, når det kollektive trafiktilbud er godt. Særlige busser, en favorabel billet og markedsføring var opskriften på to succeser i Midtjylland denne sommer. Arrangementskørsel er en vigtig brik i Midttrafiks arbejde med at få flere kunder til at tage den kollektive trafik.

[Læs mere her](#)

Spilreklamer på busserne

Flere kommuner har henvendt sig til Midttrafik med ønsket om at indføre forbud mod reklamer for pengespil på busserne. Midttrafiks bestyrelse har 9. september besluttet at indføre forbud mod spilreklamer og reklamer for strip- eller sexklubber, pornografi og lignende.

[Læs mere her](#)

Dialogoplæg om stationsnær byudvikling

Letbanerådet udsendte et dialogoplæg om stationsnær byudvikling i Østjylland set i sammenhæng med visionsplanen Samspil 2030. Oplægget viser gode eksempler på stationsnær byudvikling og fremhæver samtidig vigtigheden af en endnu tættere sammentænkning af by og kollektiv trafik fremover.

[Læs mere her](#)





Midttrafik på studiemesse

Unge på videregående uddannelser er lejlighedsvis kunder og de er glade for den kollektive trafik i Aarhus. Midttrafiks mobile kundecenter var på studiemesse på Aarhus Universitet. Det var en god oplevelse.

[Læs mere her](#)



Billetterne stiger i 2023

Midttrafiks bestyrelse har besluttet at udnytte loftet for takststigninger fuldt ud på grund af stigende udgifter til brændstof. Billetterne stiger derfor i alt 4,9 % fordelt på billettyperne rejsekort, klippekort, pendlerkort og pensionistkort.

[Læs mere her](#)



Kundecenter får nye åbningstider

Midttrafik Kundecenter har reduceret åbningstiderne på den personlige og telefoniske kontakt om tirsdagen. Især den personlige betjening er en stor hjælp for digitalt udfordrede borgere. Flere kunder henvender sig til Midttrafik via Facebook. Derfor er åbningstiden her udvidet til 8.00-16.00.

[Læs mere her](#)

NOVEMBER



Nu skal det være let at rejse med flextrafik

Midttrafiks bestyrelse har givet grønt lys for harmonisering af den del af flextrafik, der er åben for alle. Målet er et fleksibelt mobilitetstilbud, der er enkelt og let tilgængeligt for kunderne. Harmoniseringen bliver gennemført i en tid, hvor der politisk er fokus på afvikling af de såkaldte "tomme" busser. Næste step er at fastlægge serviceniveauet i de enkelte kommuner.

[Læs mere her](#)



Stoppestedspulje er en succes

Midttrafiks stoppestedspulje har tildelt 3,9 mio. kr. til forbedring af stoppesteder i Midtjylland. De første stoppesteder står nu klar, mens andre forventes klar i 2023 og 2024. Stoppestedspuljen har fortsat en god mio. kr. i kassen til de kommuner, der ønsker at opdatere stoppesteder og dermed gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

[Læs mere her](#)



Fra bil til kollektiv trafik

Efterårets kampagne handler om fordele ved den kollektive trafik fremfor bilen. Kampagnen kører massivt på radio, tv, dagblade, outdoor, bannerreklamer og sociale medier. Budskaberne skal bringe kollektiv trafik "top-of-mind" i de situationer, hvor bus, tog eller letbane er en bedre løsning end bilen.

[Læs mere her](#)



DECEMBER



Arbejdet med besparelser er i gang

Sparekrav for budget 2023 fra kommuner og region tikkede ind i løbet af december. I videst muligt omfang arbejder Midttrafik med en prioritering om, at færrest mulige kunder bliver berørt af besparelser fra sommeren 2023.

[Læs mere her](#)



Fra kollektiv trafikplan til bæredygtig mobilitetsplan

Midttrafiks mobilitetsplan for de næste fire år er klar til høring hos ejerne. Planen skal som vanligt styrke Midttrafiks kerneprodukter, men viser samtidig retningen mod en mere bæredygtig kollektiv trafik, der også understøtter øvrige mobilitetsformer.

[Læs mere her](#)



Mobilt kundecenter er populært

Midttrafiks mobile kundecenter har turneret med deres stand i Midtjylland hele foråret. Kunderne er glade for den personlige vejledning om billetter og det kollektive trafiktilbud i deres område. Midttrafik opfordrer alle kommuner til at invitere Midttrafiks mobile kundecenter til arrangementer, hvor der er mange mennesker.

[Læs mere her](#)



Kunderne kommer sikkert hjem med natbus

Juletid er natbustid. Midttrafiks natbusser har været på gaden hver weekend siden slutningen af november. Kampagnen med den kendte natbus-grafik lyser op i busserne, på caféer i form af GoCards, dagbladsannoncer, infoskærme og sociale medier.

[Læs mere her](#)



MARKEDSFØRING

2022

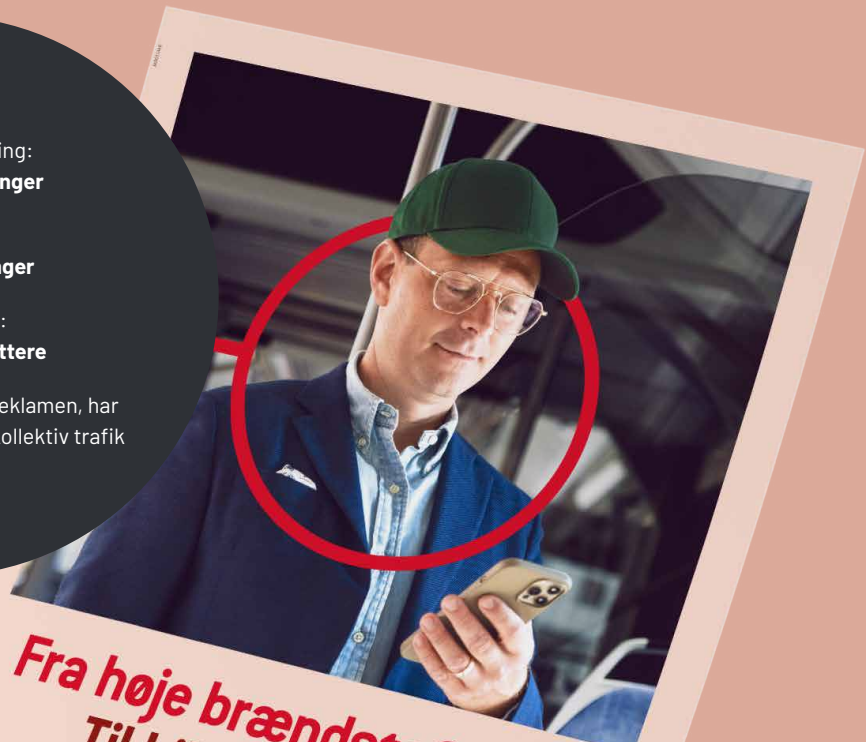


Digital annoncering:
13 mio. eksponeringer

TV2 Play:
1,4 mio. afspilninger

Radioreklame:
200.000 unikke lyttere

43 % af dem, der har set reklamen, har fået mere lyst til at bruge kollektiv trafik



Fra høje brændstofpriser Til billige billetter

Ta' bussen eller Letbanen, og kom billigt fra A til B i stedet for at bruge penge på dyr benzin. Sådan får du mere ud af turen.

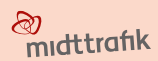


Køb din billet i Midtrafik app



Fra vandvogn Til vinmenu

Ta' bussen og sig "ja" til et lille glas i stedet for at køre hjem. Sådan får du mere ud af turen.



Køb din billet i Midtrafik app

Brandingskampagne for kollektiv trafik
'Få mere ud af turen'



Rute 300s til Smukfest →

↙ *Elbusser i Skanderborg*



Omsætning:
2.161.368 kr. Stigning på
103% i forhold til 2019

Rute 300S



**HOP PÅ SMUKFEST BUSSEN I PARK ALLÉ
ELLER PÅ RUTEBILSTATIONEN**

Læs mere, og se hvordan du køber billet
på midttrafik.dk/smukfest





Letbanen

Se den nye køreplan på **midttrafik.dk** eller **Rejseplanen**

midttrafik

Letbanen 4 gange i timen

TA' BUSSEN TIL GRØN KONCERT

Læs mere på midttrafik.dk/grønkoncert

KØB BILLET HURTIGT OG NEMT I MIDTTRAFIK APP

Køb enkeltbillet, klippekort eller pendlerkort.
Læs mere på midttrafik.dk/midttrafikapp

Available on Google Play and the App Store.



Bus til Grøn Koncert

Midttrafik app

NATBUS

Tjek Rejseplanen eller midttrafik.dk

Natbus

Tjek Rejseplanen eller midttrafik.dk

FRA AARHUS TIL...	RUTE
Holme - Mårslet	40
Tranbjerg / Solbjerg	41
Stavtrup	42
Brabrand Nord	43
Tilst	44
Skejby - Lystrup	45
Risskov - Hjortshøj	46
Odder / Hornslet	100N
Låsby - Silkeborg	113N
Hammel	114N
Randers	118N
Rende - Ebeltoft	123N
Silkeborg - Herning	124N
Skanderborg / Hinnerup	200N

midtrafik



Vi giver dig også besked om natten

Vi holder øje med både busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner

Omkring **35.000** daglige unikke brugere på en hverdag. Steget fra **25.000** for et år siden.
Ca. **150.000** unikke brugere i alt

Hent Midttrafik live, så giver Leif også dig besked, før bussen kommer

midtrafik

Midttrafik Live 'Leif'

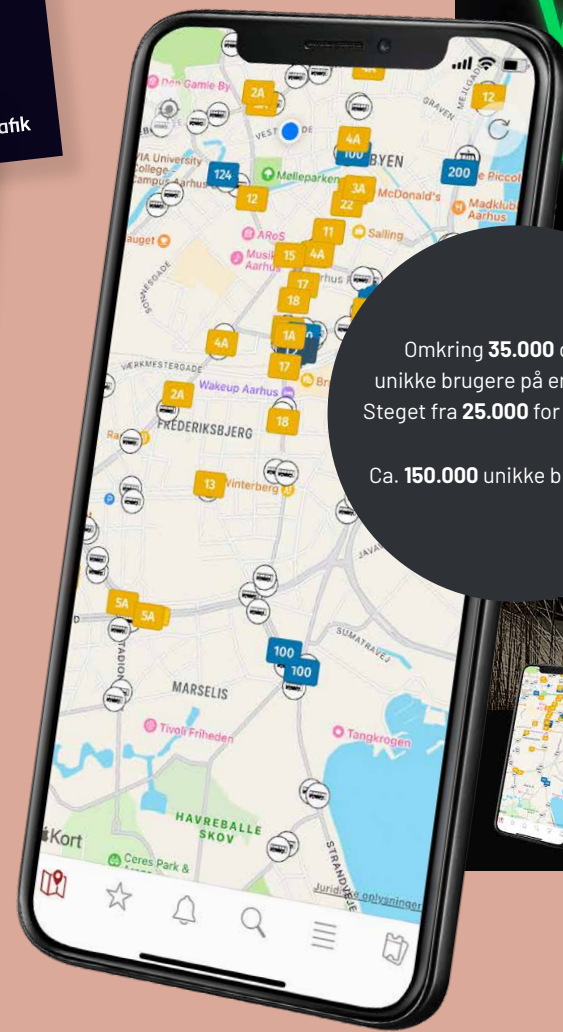
PendlerKlip

- Køb 17 rejsedage – efter eget valg
- Aktiver et klip og rejs frit i dine valgte zoner i 16 timer
- Rejs billigere end med et traditionelt klippekort

Gyldig til Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner. Billet er ikke gyldig i DSB og Arriva tog.

midtrafik

PendlerKlip



MORS TAXI

DROP KARRIEREN SOM
PRIVATCHAUFFØR



Bestil et Ungdomskort
til dit barn

Bus til Djurs Sommerland →



Pendlerkort

Bus til Northside

Resultater:
13.646.231
eksponeringer



Med Ungdomskort kan du rejse frit i hele
dit prisområde - lige når det passer dig



Køb pendlerkort
hurtigt og nemt i
Midttrafik app



midttrafik

Ungdomskort →



Turistmarkedsføring →



Dagsbillet



Rejs frit hele dagen for kun 99 kroner

Tå på tur i hele Midtjylland med Midttrafik

Voksne og pensionister må gratis tage to børn under 12 år med, og betalende børn må gratis tage et barn under 12 år med. Gælder rejser med Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner. Vil du på tur i Aarhus, kan du rejse frit hele dagen for kun 49 kr. Køb din dagsbillet i **Midttrafik app** eller i **Midttrafik webshop**.



midttrafik



INTERVIEWS

Midtrafik's bestyrelsesformand, direktion og ledelse ser tilbage på 2022 og ind i 2023 inden for hver deres fagområde.

I SPIIDSEN FOR EN KOLLEKTIV TRAFIK I STORMVEJR

Kollektiv trafik bliver af mange eksperter anset som en vigtig del af løsningen til både klima- og trængselsproblematikken. Klimamål, trængsel og nye arbejdsvaner, der kan overflødigøre bil nummer to i mange hjem, giver den kollektive trafik et momentum for at tiltrække kunder. Et benspænd i form af inflation og stigende energipriser er dog resulteret i, at der vil være væsentlig færre busafgange til midtjyderne fra sommeren 2023.

Midttrafiks bestyrelsesformand og formand for TiD (Trafikselskaberne i Danmark) Steen Vindum ser tilbage på efterårets kamp for at bevare det nuværende kollektive trafiktilbud og giver et bud på fremtidens kollektive trafik.



Steen Vindum
bestyrelsesformand
og formand for TiD

Hvilket arbejde blev der sat i gang, da det lå fast, at de danske trafikselskaber tilsammen ville mangle cirka en mia. kr. i 2022 på grund af færre billetindtægter og højere udgifter til brændstof?

Det handlede i første omgang om at få kontakt til ejerne (kommuner og regioner) og staten med en klar opfordring om, at de økonomiske udfordringer skulle håndteres varsomt og med øje for, at der fortsat skulle køre bus, tog, metro og letbane i en brugbar frekvens både under og efter krisen.

I kraft af min formandspost i Trafikselskaberne i Danmark arbejdede jeg på, at der blev indgået et tæt samarbejde med KL og Danske Regioner om at finde gode løsninger på landsplan. Heriblandt en dialog med transportministeren om kompensation til trafikselskaberne for de stigende brændstofpriser.

Som bestyrelsesformand for Midttrafik opfordrede jeg på et møde i KKR til, at der blev indgået en politisk aftale på tværs af Midttrafiks ejere for at håndtere de økonomiske udfordringer med mindst mulig skade på den kollektive trafik.

Trafikselskaberne i Danmark blev i første omgang kompenseret af staten for manglende passagerindtægter på grund af covid-19 i januar og februar. I efteråret fulgte yderligere en kompensation for de stigende brændstofudgifter. I alt har regeringen støttet trafikselskaberne med 265 mio. kr. i 2022 og 2023.

Midttrafiks ejere tildelte i foråret 2022 Midttrafik en tillægsbevilling på 87,8 mio. kr.

Hvad var baggrunden for dit arbejde for kompensation fra staten eller en lånemulighed for trafikselskaberne

I TiD regi arbejdede vi i første omgang for en ren kompensation fra staten, hvor trafikselskaberne blev kompenseret 100 procent for de manglende passagerindtægter i hele 2022 og de stigende brændstofudgifter.

Da det lå fast, at regeringen ikke kunne kompensere inflationsramte brancher fuldt ud, var lånemuligheder et andet greb for at komme igennem den økonomiske krise.

Som det er nu, skal trafikselskabernes regnskaber gå i nul hvert år. Det begrænser trafikselskaberne og ejernes råderum. Ejerne kommer til at nedlægge ruter som kunne overleve med en bedre økonomi. Kunne trafikselskaberne derimod få mulighed for at låne de manglende beløb over en treårig periode, kunne vi fastholde serviceniveauet og dermed sikre, at kunderne ikke forsvinder fra den kollektive trafik.

Det kunne også modvirke den negative spiral, hvor vi på den ene side sænker serviceniveauet og hæver priserne, mens vi kommunikerer om vigtigheden af kollektiv trafik og kører kampagner for at tiltrække kunder.

Trods en ihærdig indsats endte det alligevel med store besparelser på især de regionale ruter, hvad tænker du om det?

Det er jeg selvfølgelig ærgerlig over. At vi bliver nødt til at lave tilpasninger, der sænker service-niveauet, klinger ikke godt med politiske ambitioner om bedre sammenhæng mellem land og by, den grønne omstilling og en reduktion af privatbiler.

Men jeg har forståelse for, at Midttrafiks ejere ikke kan gøre mere, end de har gjort. Ejerne har været ansvarsbevidste og holdt hånden under Midttrafik. Flere kommuner har set muligheder inden for den økonomiske ramme og har fundet flere penge til den kollektive trafik.

Hvordan kan kollektiv trafik skabe en bedre sammenhæng mellem land og by?

Her står vi over for en kæmpeopgave. God sammenhæng mellem land og by er en del af regeringsgrundlaget for både den tidligere og den nuværende regering. Det er en vanskelig opgave, hvor det handler om at udvikle de mest attraktive regionale sammenhænge, men også at fjerne de tilbud, der har de allerfærreste brugere.

Her ser jeg flextrafik som et fantastisk tilbud, hvor vi 100 procent tilpasser tilbuddet efter transportbehovet. Helt personligt ser jeg frem til, at flextrafik bliver mere udbredt og mere kendt i den offentlige befolkning i forbindelse med markedsføringen af flexharmoniseringen til sommer.

Besparelser står i kontrast til eksperterets udsagn om at investere i kollektiv trafik for at løse klima- og trængselsproblemer og sikre god mobilitet i Danmark. Hvorfor bliver der ikke investeret mere i kollektiv trafik i Danmark?

Der bliver faktisk investeret mere i den kollektive trafik. Både kommuner og regioner bruger flere penge på kollektiv trafik i 2023 end i 2022. Problemet er bare, at inflationen udhuler ejernes investeringer og de lavere passagertal betyder samtidig, at det er blevet dyrere at drive den kollektive trafik.

Hos Midttrafik er der også sat penge af til investeringer i bedre brugeroplevelser i form af digitalisering, knudepunkter, stoppestedsforbedringer, bedre busser m.m. Så vi læner os ikke tilbage, men arbejder hele tiden på at udvikle den kollektive trafik.



Midttrafiks bestyrelse skal på studietur til Groningen i Holland i 2023. Her har man blandt andet investeret i gode knudepunkter, 10 års-garanti for bustilbud og bilfrie bymidter. Vil det være realistisk med et lignende set-up i Danmark?

Ja, vi tager jo til Holland for at få inspiration til at forbedre den kollektive trafik i Midtjylland.

Vi er især interesseret i at høre om de gode erfaringer med knudepunkter (hubs), der gør det lettere for borgerne at skifte fra en transportform til en anden. Her er vi allerede i gang med at kigge på en mulig hub i Rønde og en hub i Holstebro er på tegnebrættet.

Bilfrie bymidter ligger uden for Midttrafiks beslutningskompetence, men det er da interessant, fordi det kan bidrage til en større brug af kollektiv trafik. Jeg tror, at mange kommuner i Danmark er åbne for alternative løsninger for biltrafikken, men de vil også gerne beholde handlen i midtbyen.

Jeg har svært ved at se, at vi kan garantere borgerne deres busruter mange år ud i fremtiden, som verden udvikler sig lige nu.

Hvad er dine forventninger til 2023?

Vi har været igennem en voldsom udvikling de sidste par år. Jeg tror på, at vi kommer tilbage i et mere normalt gænge i 2023. Inflationen ebber ud og niveauet for energipriser vil sætte sig.

Den største udfordring – og den vigtigste opgave – bliver at få kunderne tilbage til den kollektive trafik og tiltrække nye kunder. Her skal vi bevise vores berettigelse.

Den kollektive trafik bliver hele tiden bedre. Vi udvikler digitale løsninger, der gør rejsen lettere og giver bedre passageroplevelser. Busserne bliver bedre og grønnere. Vi har fokus på at lave bedre stoppesteder og bedre sammenhænge mellem forskellige transportformer. Der er gang i mange ting.

Jeg er faktisk stolt af, hvor godt et system vi allerede har opbygget og det arbejde, vi har gang i. Det skal vi have fortalt gennem god markedsføring, men også i andre sammenhænge skal vi have den kollektive trafik talt op. Alt for mange tænker slet ikke kollektiv trafik som en mulighed.

Vi skal fx have flere unge mennesker til at rejse med kollektiv trafik. Og når de gør, skal de opleve, at det fungerer. Vi skal sikre, at vi holder det, vi lover. Jeg tror, at gode oplevelser med kollektiv trafik er vanedannende, så de unge bliver i den kollektive trafik.

Fundamentet for flere kunder er til stede. Vi har tre vigtige ben at stå på: Behovet for grøn omstilling, behovet for sammenhæng mellem land og by og behovet for løsninger på trængselsproblemer i byerne.

De gode argumenter er på plads, og jeg har fuld tiltro til, at Midttrafik som organisation kan løfte opgaven. 2022 var mit første år som bestyrelsesformand i trafikskabet. Og jeg oplever, at der er en sikker hånd på rattet, når det kommer til administrationen af den kollektive trafik i Midtjylland.

ARBEJDET MED AT FREMME KOLLEKTIV TRAFIK I KRISETIDER

2022 har igen været et år med udfordringer for den kollektive trafik. Bedst som covid-19 mistede sit tag og alt var sat i værk med henblik på at vinde kunderne tilbage, ramte en ny udfordring i form af inflation og høje energipriser. Midttrafik har balanceret at lave fremstød som dagsbilletter, særlig kørsel til arrangementer, markedsføringskampagner på den ene side, mens der på den anden side skulle findes besparelser på især de regionale ruter i Midttrafiks område.

Midttrafiks direktør Jens Erik Sørensen fortæller om et år, hvor nye vilkår igen har krævet tilpasninger af både organisation og arbejdsopgaver.



Jens Erik Sørensen
direktør

Har Midttrafik formået at fremme den kollektive trafik på trods af krisen med inflation og høje udgifter til brændstof?

Vi har først og fremmest leveret god stabil drift, hvilket er det vigtigste for kundernes tilfredshed. Under covid-19 lancerede vi PendlerKlip som er et godt tilbud til de kunder, der skifter mellem hjemmearbejde og fysisk fremmøde.

Derudover har vi haft et øget fokus på at tiltrække lejlighedsvis kunder gennem markedsføring og gennem særlige billettilbud som dagsbilletter og særkørsel til koncerter som fx Grøn Koncert og Smukfest.

Et af vores strategiske indsatsområder var at tilpasse Midttrafik til en ny normal efter covid-19. På listen over administrationens opgaver er stoppesteder, fremkommelighed, grøn omstilling, mobilitet og sammenhæng, digitalisering og markedsføring. Det har vi arbejdet målrettet efter med det resultat, at vi i slutningen af 2022 nåede et passagerantal på 94 procent og indtægter over indeks 100.

Hvad er Midttrafiks holdning til, at ejerne begynder at gribe til besparelser på grund af stigende udgifter?

Det er en politisk beslutning, hvordan ejerne håndterer udfordringerne og budgetterne skal jo overholdes. Kollektiv trafik er et velfærdsgode, der kan bidrage til mere grøn mobilitet. Derfor ville det være godt, hvis trafik-selskaberne havde flere værktøjer, så vi kunne planlægge over flere år og dermed håndtere





midlertidige udsving. Det kunne fx være lån og fremrykninger af takststigninger, som der arbejdes på fra Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) side.

Hvordan ser du, at Midttrafik i fremtiden skal håndtere forskellen mellem det kollektive trafiktilbud i øst og vest?

Det er Midttrafiks opgave, at borgerne får den bedst mulige kollektive trafik inden for den økonomiske ramme. Derfor rammer besparelser på busser hovedsageligt de tyndt befolkede områder i den vestlige del af Midttrafiks område. Jeg mener dog ikke, at der er tale om en decideret øst-vest-problematik, som Midttrafik skal håndtere i fremtiden.

Kollektiv trafik i og mellem større byer kræver nogle virkemidler. Kollektiv trafik i tyndt befolkede områder kræver nogle andre. Som trafikelskab skal vi bruge hele produktpaletten fra A-busser, letbane, almindelige busser til

flextrafik. Den kollektive trafik skal hænge bedre sammen for kunderne. Vi har hos Midttrafik stort fokus på knudepunkter, hvor den kollektive trafik mødes med andre former for mobilitet, og gør det lettere for kunderne at transportere sig.

Politisk er der blevet peget på de tomme busser som problematik. Hvad er din holdning til det?

Jeg er glad for, at vi har dynamiske passagerdata i alle vores busser og på alle afgangene. Det er meget værdifuldt i vores planlægning og i kommunikation med kunderne. Vi skal løbende holde øje med svagt benyttede afgangene, men det er også vigtigt at være opmærksom på, at kunderne lægger vægt på fleksibilitet og tilgængelighed. Midttrafik kan levere data og rådgivning, men den balance bliver afgjort af ejerne.

Hvad er dine forventninger til 2023?

Hovedproblemet med den kollektive trafik er de stærkt voksende energipriser, altså en udgiftskrise. Dertil kommer, at vi for nogle ejere må gennemføre betydelige reduktioner i tilbuddet om buskørsel. Det bliver spændende at se, hvordan kunderne reagerer. Bliver det et endeligt farvel til kollektiv trafik eller kan vi tilbyde dem andre løsninger?

Til sommer lancerer vi en stærkt forenklet flextrafik med ens takster og rejseregler på tværs af alle kommuner. Jeg håber, at det bliver et godt alternativ til områder med små rejsestrømme.

Jeg ser også gerne, at vi sammen med kommunerne får forbedret publikumsfaciliter og etableret en HUB i Rønne eller Holstebro til inspiration for andre ejere.

Vi bliver også nødt til at se på trafikelskabets budget, når der gennemføres reduktioner i kørsel. Derfor håber jeg, at vi kan fortsætte dialogen med ejerne om, hvordan vi bedst får håndteret udfordringerne. Jeg håber også, at staten giver os mulighed for at spille en større rolle i den samlede mobilitet.

Kollektiv trafik kræver investeringer, hvis den skal fylde mere i mobilitetsbilledet. Midttrafik har et sikkert strategisk fokus og en bred palette af virkemidler. Vi skal fortsætte med at udvikle relevante tilbud til vores mange kunder, der ikke altid har samme behov.

KUNDER OG MARKEDSFØRING

Under covid-19 måtte den kollektive trafik ikke blive markedsført. Først i april 2022 gav transportminister Trine Bramsen grønt lys og nu skulle det være for fuld skrue. Midttrafik har i løbet af året kørt et miks af taktiske budskaber (billettilbud, billetter til arrangementer og Midttrafik live) for at afslutte året af med den helt store brandingkampagne 'Få mere ud af turen'. Sideløbende har der været øget fokus på den personlige kontakt i form af Midttrafiks mobile kundecenter og billetter til digitalt udfordrede kunder.

Vicedirektør Mette Julbo giver sit bud på året, der gik.



Mette Julbo
vicedirektør

Har Midttrafik været så offensiv med sine tilbud, som transportministeren opfordrede til i april 2022?

Ja, så snart transportministeren gav go til at markedsføre den kollektive trafik, var Midttrafik på banen med markedsføring af diverse billetter og produkter. Vi havde jo kampagnerne i skuffen og ventede bare på at komme i gang.

Midttrafik har markedsført billetter produkter massivt på de sociale medier og i busserne. Pendlerkort som et godt alternativ til bilen og de stigende brændstofpriser. PendlerKlip, når arbejdslivet er et miks af ude og hjemmearbejde. Attraktive dagsbilletter til de fritidsrejsende.

Leif fra Midttrafik live dukkede op inden sommerferien og en stor unge-kampagne markedsførte Ungdomskortet for unge, der starter på en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse. Som noget nyt var der budskaber til forældrene, som har stor indflydelse på unges transportvaner.

Midttrafiks største indsats var en brandingkampagne, der fremhævede fordelene ved kollektiv trafik, fx at rejsetiden kan bruges aktivt og der kan spares penge og tid på parkering. Kampagnen indeholdt også et lokalt lag, hvor markedsføringen blev målrettet de steder, hvor tilbuddet er godt. Det var fx omkring Letbanen, A-busserne og højfrekvente regionale ruter.

Hvordan har Midttrafik forbedret grundproduktet?

Under hele covid-19 pandemien har vi sørget for at vedligeholde og udvikle grundproduktet. Det er en forudsætning for markedsføringsindsatsen, som kan være spildt, hvis produktet ikke er godt nok. Vi har forbedret vores digitale løsninger, udviklet mere fleksible billetter, åbnet op for cykelmedtagning i bybusserne og opgraderet en række stoppesteder i samarbejde med kommunerne. Vi har også kigget på bussernes fremtidige indretning, så den bliver mere tidsvarende og tilpasset kundernes behov.

Mener bestyrelsen, at Midttrafik har været offensive nok?

Ja, der er stor tilfredshed. Vi har en bestyrelse, som prioriterer markedsføring. De opfordrer til, at vi rykker der, hvor produktet er godt. Især de taktiske tiltag med præcis angivelse af rejsetid og frekvens ved Letbanen, A-busserne og de højfrekvente regionalbusser har vakt begejstring. Heldigvis er de bevidste om, at vi er ude i det lange seje træk og forventer ikke resultater på bundlinjen på den korte bane. Vi skal bare blive ved med at fortælle om den kollektive trafik og de fordele, den har. Vi skal sørge for, at kunderne kender til vores produkter den dag, de har behovet.

Hvordan har Midttrafik tilpasset sin strategi efter covid-19?

Kunderne har jo ændret vaner under pandemien, så vi er nødt til at gøre tingene anderledes. Midttrafik har ændret strategisk fokus. Frem-



adrettet skal vi både fastholde eksisterende kunder og få nye kunder. Vi har især fokus på de lejlighedsvis kunder.

Vi skal hele tiden arbejde på at få flere med, da der altid vil være et naturligt frafald, fx unge, der får kørekort og adgang til bil. I forhold til de kommende besparelser mister vi jo også indtægter. De indtægter skal tjenes ind andre steder og gerne der, hvor produktet er godt.

Kollektiv trafik har et potentiale, når bilen har begrænset adgang. Hvordan kan Midttrafik udnytte det?

Vi skal have fuld fart på et godt produkt og markedsføring, når der er et potentiale for kollektiv trafik. Vi så det i år på Smukfest, hvor vi leverede god information, særlige billettilbud og gode busforbindelser til og fra musikfestivalen. Her

fik vi præsenteret kollektiv trafik på en positiv måde over for en masse kunder, der normalt ikke rejser med os. Kørsel til Smukfest gav både økonomisk overskud og mange positive reaktioner fra kunderne.

Det skal vi gøre meget mere af. Midttrafik skal være pro-aktive og samarbejde med arrangørerne om at informere om kollektiv trafik frem for bil. Vi skal være helt fremme i skoen med let tilgængelige billetter og tydelig information. Kommunen skal ind over, hvis der skal indsættes særbusser, men vi kommer også langt med særlige arrangementsbilletter som Smukfest, Grøn Koncert, Ocean Race m.m. Særbilletterne gør det let og trygt for kunderne at finde den rigtige billet i Midttrafik app eller i Midttrafik webshop.

Hvordan håndterer Midttrafik, at ikke alle kunder kan benytte de digitale muligheder, som der bliver fremhævet i markedsføringen?

Det er vigtigt, at der er plads til alle i bussen. Sideløbende med de digitale produkter kører vi et analogt spor. Vi tilbyder pensionistkort i en papudgave til vores ikke-digitale kunder. Pensionistkortet var oprindeligt et deltidskort, men i 2022 supplerede vi med et fuldtidskort. Derudover kan alle vores særbilletter blive printet ud fra vores webshop.

Midttrafik's mobile kundecenter tager ud til arrangementer i hele Region Midtjylland. Her kan kunderne møde vores medarbejdere ansigt-til-ansigt og få gode råd om billetter og et hav af andre muligheder. Det er godt for vores omdømme, at kunderne møder vores engagerede medarbejdere. Der kommer et ansigt på



Midttrafik og det tiltaler både pensionister og unge studerende.

De analoge tiltag er helt i tråd med bestyrelsens ønsker om, at den kollektive trafik skal være tilgængelig for alle borgere, uanset niveauet af deres digitale kompetencer.

Har markedsføringen bidraget til, at passagertallet er steget i løbet af 2022?

Godt spørgsmål! Markedsføring kan ikke stå alene, og Midttrafik kan ikke vinde kunder alene. Det kræver et godt produkt og politisk velvilje til at investere i og prioritere den kollektive trafik. Kører Letbanen ikke, er der for langt mellem busafgangene, er det op ad bakke at overbevise nye kunder om fordelene ved at hoppe på bussen. Modsat ved vi, at markedsføring virker der, hvor produktet er godt.

Effekten af markedsføring kan ikke altid læses direkte på bundlinjen, men alligevel er markedsføring vigtigt. Det skaber opmærksomhed om den kollektive trafik og lagrer sig i borgernes bevidsthed. Det så vi i efterårets imagekampagne. Her viste eftermålingen, at 43 procent af dem, som kan huske at have set kampagnen i høj grad eller i nogen grad har fået mere lyst til at benytte kollektiv transport, og 40 procent af de personer, der husker kampagnen, svarede, at de hver gang eller ofte overvejer at benytte kollektiv transport, når de skal fra A til B.

Hvad er dine forventninger til 2023?

Vi kommer jo ikke udenom, at de kommende besparelser vil fylde meget hos medier, kunder og ejere. En af vores vigtigste opgaver bliver at balancere vores kommunikation og indsatser, så alt ikke handler om besparelser.

Vi skal i fuld fart frem med markedsføring, der hvor produktet er godt. Jeg ser især kørsel til arrangementer som et gennembrud til at levere gode kundeoplevelser. Her har vi førertrøjen på i forhold til parkeringskø, alkohol og mange, der skal afsted samtidigt.

Der er også gang i flere spændende projekter til forbedring af vores tilbud. Vi forventer at kunne lancere en digital rejsegaranti, udvikling af både Midttrafik app og Midttrafik live og en tidlig indsats i folkeskolen for at lære børn og forældre om kollektiv trafik. De første busser med ny busindretning kommer også på gaden og en ny digital billetplatform 'Rejsebillet' er på vej.

I 2023 opgraderer vi på Midttrafiks kundeservice. Midttrafiks Mobile Kundecenter vil besøge byer i regionen i en fast turnus, så der nogle steder vil være en fast besøgstid en gang om måneden.

Det handler ikke kun om at få nye kunder. Vi skal sikre, at vi hele tiden udvikler vores produkter i form af bedre og grønnere transportformer, busindretning, digitale services m.m., så vores faste kunder bliver hos os.

PLANLÆGNING OG UDVIKLING AF KOLLEKTIV TRAFIK

En af Midttrafiks kerneopgaver er at udvikle den kollektive trafik. I 2022 blev de første stoppesteder med finansiering fra Midttrafiks stoppestedspulje færdige og flere er på vej. Planen for Midtjyllands mobilitet de næste fire år blev sendt til høring, og et dialogoplæg om stationsnær byudvikling i Østjylland fandt vej til politiske indbakker. En anden kerneopgave er at sikre mest mulig kollektiv trafik inden for den økonomiske ramme. De stigende brændstofpriser har i 2022 skabt økonomiske udfordringer. Midttrafik har derfor – sammen med Region Midtjylland og flere kommuner, udarbejdet grundlag for besparelser, for at imødegå de stigende udgifter.

Midttrafiks planchef Henrik Juul Vestergaard ser tilbage på et udfordrende år, hvor den rette balance mellem udvikling, fremtidsvisioner og økonomiske realiteter skulle findes.



Henrik Juul Vestergaard
planchef

Hvad er visionerne for den kommende mobilitetsplan 2023-2026?

Midttrafiks mobilitetsplan tager afsæt i de samfundstendenser, der påvirker den kollektive trafik. Covid-19 har fx ændret borgernes arbejdsvaner og transportvaner, høje energipriser presser ejernes økonomi, trængsel og klima gør det nødvendigt at levere gode alternativer til bilen.

Vi skal udvikle den kollektive trafik, så vi skaber en bedre mobilitet i Midtjylland og bidrager til den grønne omstilling ved at få folk ud af bilerne. Derfor er vi nødt til at gå fra at se isoleret på vores egne produkter til også at inddrage samspillet med andre transportformer – fx cykel, gang og bil. Vi skal være helhedsorienterede og kigge på hele den rejse, borgerne foretager. Det starter med turen til stoppestedet, stoppestedets stand og faciliteter, selve turen med bus, tog eller letbane og skiftet til andre transportformer. Det hele skal spille for, at vi kan påvirke borgernes mindset mod en mere grøn mobilitet.

Derfor indeholder mobilitetsplanen perspektiver, der omhandler mobilitet, kunder og geografi. Samtidig tager den afsæt i strategiplanens seks strategiske indsatsområder: grøn omstilling, fremkommelighed, bedre stoppesteder, bedre flextrafik, digitalisering og ny normal.

Howdan kan Midttrafik bidrage til byudvikling og mere højklasset kollektiv trafik?

Midttrafik har en sekretariatsfunktion og deltager i Letbanesamarbejdet. Her har vi i samarbejde med otte kommuner i Østjylland og Region Midtjylland udviklet en visionsplan for fremtidens kollektive trafik – Samspil 2030. For at visionen skal blive til virkelighed arbejder Letbanesamarbejdet på at koble visionens projekter med planer for byudvikling. Her bidrager Midttrafik med kompetencer og erfaringer fra driften af højklassede transporttilbud både i og uden for Østjylland. Kommunerne bidrager med viden om fremtidig byudvikling. Når byudvikling og højklasset kollektiv trafik tænkes godt sammen, opstår der en synergi. Nye byområder nyder godt af en god mobilitet, mens kundegrundlaget for den højklassede kollektive trafik øges. Ved at tænke tingene sammen tidligt i planprocessen, sikrer vi, at kimen til et bæredygtigt mobilitetsforbrug er sat allerede fra de nye indbyggere flytter ind.

Hvorfor er gode stoppesteder vigtige for fremtidens kollektive trafik?

Førstegangsindtryk er vigtige! Det er her, vi møder kunden første gang på rejsen. Vi skal sørge for at stoppestedet byder kunderne velkomne og gør dem trygge med den rigtige indretning og den nødvendige information.

Stoppestedet er også vores ansigt udadtil for de borgere, der passerer forbi. Derfor skal stoppestedet have en kvalitet, der signalerer høj kvalitetsprodukt. På den måde kan vi til-

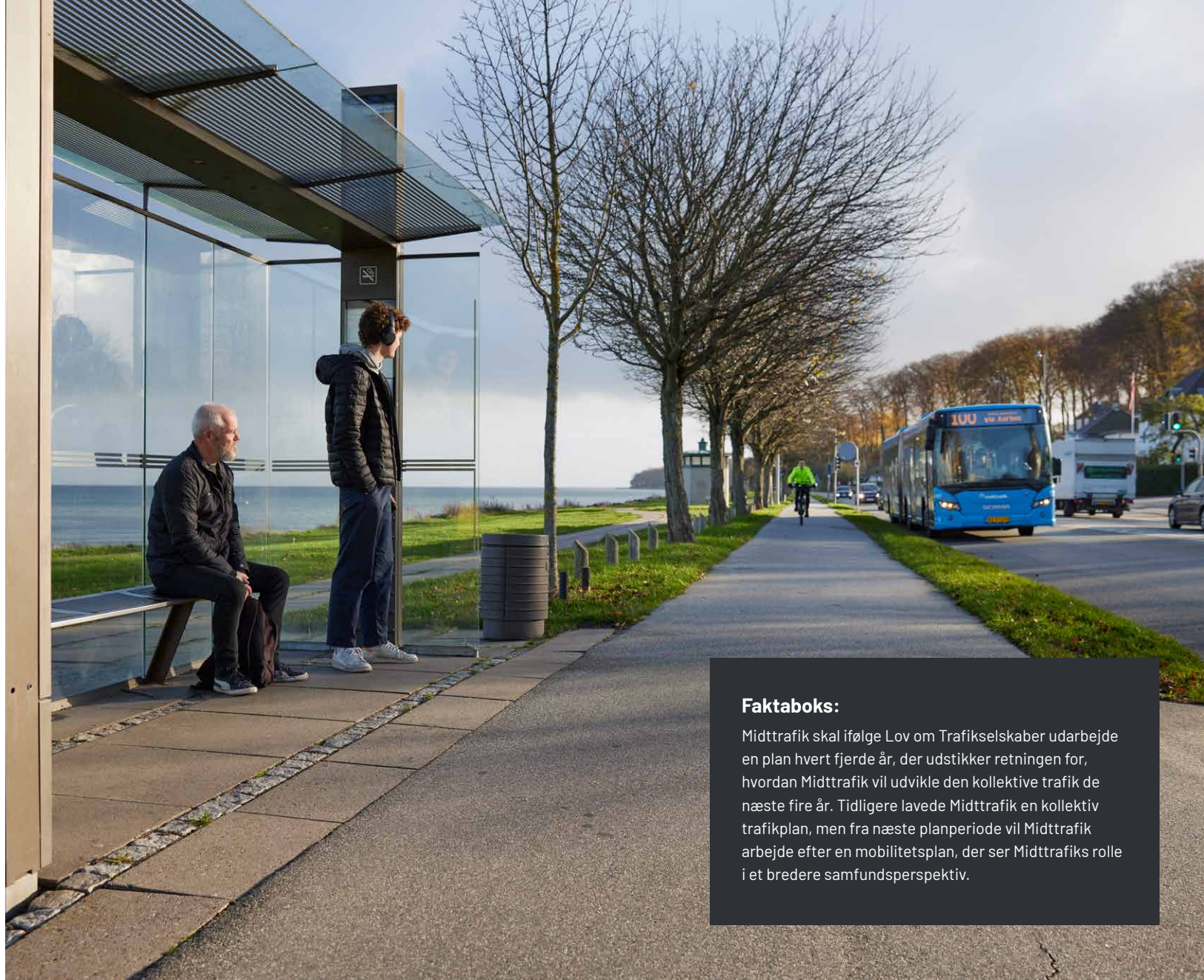
trække kunder frem for at skræmme dem væk, fordi et ussel, nedslidt stoppested signalerer dårligt produkt. Midttrafik har siden 2021 forsøgt at hjælpe denne dagsorden på vej gennem en stoppestedspulje, hvor kommuner og region kan ansøge om medfinansiering til forbedring af nuværende stoppesteder.

Midttrafik er optaget af gode stoppesteder lige fra det almindelige stoppested til det helt store knudepunkt. Vi har udviklet et visionsprojekt for Rønde busterminal, der skal vise en retning for, hvordan man kan skabe en mobilitetshub, der både gør det nemt at transportere sig og bliver et samlingspunkt for byen. Næste skridt bliver et visionsprojekt for Holstebro Station, der skal ligge klar til sommer.

Store besparelser på busserne lyder mere som afvikling end udvikling af den kollektive trafik. Hvordan kan Midttrafik bidrage til færre besparelser og alternativer til de kunder, der mister busafgange?

Det er altid trist at skulle spare på den kollektive trafik, men når det er et vilkår, lægger vi i Midttrafik os i selen for, at besparelserne bliver så effektive og skånsomme som muligt. De grundlæggende samfundsmål om grøn mobilitet gælder jo stadig.

Midttrafik indsamler værdifulde data om, hvordan kunderne bruger vores tilbud. Derigennem har vi en stor viden om kunder og rejsemønstre. Det bruger vi til at rådgive ejerne om effektive besparelser med øje for, at det rammer færrest



Faktaboks:

Midttrafik skal ifølge Lov om Trafikselskaber udarbejde en plan hvert fjerde år, der udstikker retningen for, hvordan Midttrafik vil udvikle den kollektive trafik de næste fire år. Tidligere lavede Midttrafik en kollektiv trafikplan, men fra næste planperiode vil Midttrafik arbejde efter en mobilitetsplan, der ser Midttrafiks rolle i et bredere samfundsperspektiv.



mulige kunder. Vi har i 2022 rådgivet Region Midtjylland og flere kommuner i, hvordan de bedst kan finde en vej til at håndtere de økonomiske udfordringer.

Vi er sat i verden for at sikre god mobilitet i Midtjylland og få mest mulig kollektiv trafik inden for den økonomiske ramme. Vores erfaring er, at kunderne typisk forsvinder fra den kollektive trafik for altid, når vi afskaffer busruter i et område. Derfor opfordrede vi kommuner og region til at finde besparelser med mindst mulige serviceforringelse, fx ved at indstille brugen af biodiesel, fastholde god betjening i de store transportkorridorer og udnytte de rette værktøjer til den rette transportopgave. Samtidig kan implementering af nedskæringer over tid være med til at afbøde nogle af de værste konsekvenser og sikre bedre vidensgrundlag i en usikker tid.

Derudover prioriterer vi effektive synergier mellem kommunale og regionale ruter i vores planlægning. Med begrænsede ressourcer er det vigtigt, at de supplerer hinanden og ikke kører parallelt i byerne. I takt med at flere og flere regionalbusser bliver lavgulvsbusser, tilbyder de samme tilgængelighed for barnevogne, gangbesværede m.m. som en bybus. Og så skal vi bruge en bred vifte af tog, letbane, busser og flextrafik til at dække kundernes behov. Fra sommeren 2023 vil vi have et stærkere alternativ i form af en harmoniseret flextrafik. Den bliver et godt alternativ i de områder, der må undvære busser.

Hvad er dine forventninger til 2023?

Den nye mobilitetsplan for 2023-2026 skal ud at leve. Idéerne skal implementeres i proces i samarbejde med ejere og private samarbejdspartnere. Der arbejdes allerede på en række konkrete projekter. Samtidig er vi i gang med at finde den rette organisering, der kan understøtte samarbejdet på tværs.

Og så skal vi udnytte det momentum, der faktisk er for den kollektive trafik. Kunderne er vendt hurtigere tilbage efter covid-19, end vi havde forventet – blandt andet hjulpet af de høje brændstofpriser, der jo også rammer forbrugerne. Her skal vi fortsat kunne tilbyde dem et godt og billigt alternativ til bil. Den stigende trængsel på vejene og ikke mindst de klimamål, der er sat lokalt, nationalt og internationalt peger på behovet for en grønnere mobilitet og alternativer til bilen.

MIDTTRAFIKS ØKONOMI

Med en indtægtsnedgang på 35 procent i januar tegnede 2022 ikke til at blive et godt år økonomisk for Midttrafik. Siden er passagertallene gået op, og indtægterne i december lå over indeks 100. Stigningen skyldes ikke bare flere passagerer, men et større salg af enkeltrejser til højere billetpriser.

Økonomichef Lone Litvak giver sit bud på den økonomiske udvikling



Lone Litvak
Økonomichef

Hvordan kan det være, at udviklingen i passagertal og indtægter ikke følges ad i 2022?

Det skyldes flere forskellige faktorer. Kunderne har fået nye rejsemønstre efter covid-19. Øget hjemmearbejde betyder fx, at kunderne rejser færre dage og har skiftet pendlerkortet ud med andre billettyper, hvor de betaler en dyrere pris per tur. Hvor de måske tidligere købte et pendlerkort til 390 kr. om måneden, køber de nu et Pendlerklip til 390 kr. for 17 rejsedage. Det betyder, at de måske bruger samme beløb på transport, men har færre rejsedage end tidligere. Vi ser altså nogle indtægtsmæssige forskydninger hos vores faste kunder. Dertil kommer, at Midttrafik har fået flere lejligheidsviser kunder, der køber enkeltbilletter. Enkeltbilletten er den dyreste billetform, vi har.

Takststigninger siden 2019 øger også Midttrafiks samlede indtægter, selvom det også får antallet af passagerer til at falde en lille smule grundet prisfølsomhed.

Hvordan har indtægterne på Midttrafiks billetprodukter ændret sig siden 2019?

Billetsalget i Midttrafik app har siden 2019 udviklet sig i en retning af, at kunderne køber færre klippe- og pendlerkort, men derimod flere enkeltbilletter og fastprisprodukter. Det kan fx være særlige billetter til arrangementer eller Midttrafiks dagsbillet. Vi har set en udvikling i, at billetsalget er rykket endnu mere over på digitale platforme som Midttrafik App eller rejsekort. Kontantsalget er nu nede på en fjerdedel af, hvad det var før covid-19.



Hvad kommer besparelser på busser til at betyde for Midttrafiks indtægter i 2023?

Når vi gennemfører besparelser, fjerner vi samtidig et kundegrundlag. Ikke bare de kunder, der mister afgang. Færre afgang kan også have den afledte effekt, at kunderne rejser mindre, fordi det kollektive trafiktilbud er blevet forringet. Når bussen ikke kører så mange gange om dagen, forsvinder kundernes fleksibilitet og mulighed for at vælge den afgang, der passer bedst. Så færre ruter/afgange betyder færre indtægter til Midttrafik, og er indregnet i Midttrafiks budget for 2023.

Hvad betyder stigende brændstofudgifter for budgettet i 2023? Og hvordan vil det påvirke ejernes bidrag, hvis brændstofudgifterne kommer tilbage på et "normalt" niveau?

Det er svært at definere et normalt niveau. I budget 2023 er der indregnet en indekseffekt for bus og flextrafik for Midttrafiks ejere, der især er drevet af høje brændstofpriser, men også generelt højere priser (løn, forbrug, maskiner og renter).

Midttrafik følger prisudviklingen nøje og informerer løbende bestyrelsen om indekseffekten. Vi ønsker at undgå yderligere besparelser på busdriften på grund af den – forhåbentlige – midlertidige krise. Derfor vil vi også ekstraordinært lave et nyt budget for 2023, der tager højde for, at priserne på brændstof er nedadgående. Ejernes bidrag bliver mindre, jo mere udgifterne falder. Det kan have stor betydning for, om der skal indføres flere besparelser eller ej.

Forventer Midttrafik at anbefale en eventuel lånemulighed fra staten til ejerne?

Ja, hvis vi får lov til at hæve kassekreditten fra de nuværende 125 kr. per indbygger i Region Midtjylland til fx det dobbelte, vil vi udnytte den mulighed. Vi ønsker at hjælpe ejerne med en yderligere udskudt afregning for at afbøde mod flere besparelser.

Trafikselskaberne foreslår ekstraordinære prisstigninger, men Forbrugerrådet Tænk foreslår, at den kollektive trafik skal være billigere. Forslaget går blandt andet ud på, at der skal være en billig årsbillet, som det er forsøgt i Tyskland og Østrig. Hvilken betydning ville det få for Midttrafiks ejere?

Flere studier viser, at en takstnedsættelse fører til en passagerfremgang i den kollektive trafik. Effekten af takstnedsættelse er dog begrænset. En generel takstnedsættelse på 10 procent giver kun passagerfremgang på 3-3,5 procent, tiltaget er altså ikke selvfinansierende. En eventuel passagerfremgang forstærker også allerede eksisterende kapacitetsproblemer, hvilket giver behov for flere busser, som der heller ikke er taget højde for i regnestykket.

Overordnet vil en årsbillet nok have relativt lille indtægtsmæssig betydning for Midttrafiks ejere. Den kunne dog være et rygstød til den samlede kollektive transport og derfor interessant. En sådan type billet kunne potentielt medvirke til at skabe en generel passagerfremgang og positiv promovning af kollektiv trafik.

Hvad er dine forventninger til 2023?

Jeg forventer, at indtægterne vil stige til indeks 100 i løbet af året, når vi sammenligner med 2019. Det forudsætter selvfølgelig, at der ikke kommer yderligere besparelser.

Hvad udgifterne angår, har vi indregnet en indekseffekt for bus og flextrafik på 343,4 mio. kr. sammenlignet med budget 2022. Der er dog sket en del i udviklingen af fx brændstofpriserne siden vi lavede budgettet. Derfor forventer jeg, at indekseffekten bliver lavere, som det ser ud lige nu.

Og så ser jeg frem til resultatet af den politiske behandling af trafikselskabernes ønsker om en ekstraordinær takststigning i maj og en eventuel lånemulighed. Midttrafik er optaget af, at ejerne i den midlertidige økonomiske situation, så vi kan bibeholde det nuværende kollektive trafiktilbud.

GRØN OMSTILLING OG FREMTIDIGE KONTRAKTER

Den grønne omstilling fortsætter hos Midttrafik. Både blå og gule busser blev grønne i løbet af 2022, hvor 29 bybusser i Aarhus, 3 bybusser i Skanderborg og 33 regionale busser skiftede diesel ud med el som drivmiddel. Nye transportvaner til mere brug af cykel resulterede i, at cyklerne fik plads i bybusserne uden for Aarhus. Samtidig skal et pilotforsøg på rute 100 med gratis cykelmedtagning udløse viden, der blandt andet kan bruges i den fremtidige indretning af busser.

Funktionsleder i kontraktafdelingen Thomas Dalgaard Mikkelsen fortæller om arbejdet med fremtidige kontrakter.



Thomas Dalgaard Mikkelsen
funktionsleder i kontraktafdelingen



Har inflation, høje renter og stigende brændstofpriser haft indflydelse på den grønne omstilling hos Midttrafik?

Ja. Vi har desværre været nødt til at indstille brugen af biodiesel på en række ruter, som er blevet ramt af høje brændstofpriser og færre kunder. Ved at skifte tilbage til almindelig diesel har vi sparet 14 mio. kr. Vi sætter dog kun den grønne omstilling på pause. Målet er fortsat, at busserne på ruterne inden for få år skal skifte fra dieselbusser til emissionsfri elbusser.

Vi oplever også, at flere kommuner er tilbageholdende i forhold til at indgå nye og grønnere kontrakter. De beholder dieselbusserne i de nuværende kontrakter for at afvente udvikling af nye teknologier og den økonomiske situation.

Samtidig er busselskaberne usikre på leveringssikkerheden på grund af krig, varemangel og hårde nedlukninger i Kina. Sidste år medførte problemer i Suez-kanalen og mangel på mikrochips forsinket levering af de regionale elbusser.

Fortsætter udviklingen med skift til elbusser i de fremtidige kontrakter?

I løbet af 2023 indsætter vi yderligere 33 elbusser i Horsens, Struer, Grenaa og Lemvig. Det har været vidt forskellige projekter, hvor de fire ejere har sat ambitiøse mål for den grønne omstilling, og hvor busselskaberne har været konstruktive i samarbejdet med Midttrafik for at finde de gode løsninger.

Elbusser er dyre i indkøb og billige i drift. De er især gode i køreplaner med høj frekvens. Omvendt er investeringen noget dyrere ved ruter med lavt kørselsomfang, fx skoleruter og mindre lokalruter. Som det er nu, er el det eneste grønne alternativ til diesel. Brint er for dyrt og teknologien er ikke moden. Power-to-X er under udvikling, men nævnes mest i forbindelse med fly og lastbiler.

Midttrafiks busser er heldigvis ikke afhængige af den offentlige tilgængelige ladeinfrastruktur, fordi de bliver opladet på busselskabernes egne garageanlæg. Men det kan vi blive på vores flextrafikbiler ved en grøn omstilling.

Hvordan påvirker chaufførmangel driften hos Midttrafik?

Chaufførmangel er en udfordring i hele branchen. Den rammer også Midttrafiks busser og flextrafik-biler. Nogle busselskaber har været nødt til at aflyse afgangene i 2022 på grund af manglende chauffører, mens andre har måttet løbe stærkere for at få enderne til at hænge sammen. Det ser ud til, at det begynder at vende på grund af lavkonjunktur i samfundet, fx nedgang i byggebranchen.

Midttrafik gør en stor indsats for at højne fagligheden hos chaufførerne. Busselskaberne bliver belønnet for at uddanne faglærte chauffører i nye kontrakter. Målet er, at høj faglighed og gode arbejdsvilkår skal fastholde chaufførerne og have en positiv effekt på kundernes møde med chaufføren.

Hvordan bliver fremtidens busser indrettet?

Vi har i 2022 undersøgt, hvordan fremtidens busser kan blive indrettet efter kundernes nye behov. Derfor øger vi bussens flexareal, så kunderne får bedre mulighed for at tage cyklen med på rejsen. Herudover har vi et ønske om, at indretningen af fremtidens busser bliver nordisk inspireret med lyse og venlige farver. Vi håber, det fjerner fordomme om 'gamle og støvede' busser og bidrager til bedre kundeoplevelser.

Som noget nyt forhandler vi nu med busselskaberne om at få mest kvalitet og den bedste mulige indretning for pengene, når vi indgår nye kontrakter. Det kan fx være om større afstand mellem sæderne, sædernes placering og indretning af flexareal.

I 2022 blev de første busser med elektroniske ramper til kørestole leveret, hvilket er et stort skridt for tilgængeligheden i Midttrafiks busser. Midttrafiks bestyrelse besluttede i 2021, at der skulle være krav om elektroniske ramper i kommende kontrakter efter, at Herning Kommune havde indført det i forbindelse med skift til elbusser.

Hvad er dine forventninger til 2023?

Vi skal arbejde på stabilitet, stabilitet, stabilitet. Det gør vi blandt andet ved at forlænge eksisterende kontrakter og udbyde kørsel, hvor rammerne inden for ruter og priser er nogenlunde forudsigelige.

Derudover vil vi i de kommende år have et øget fokus på, at der bliver opsat dedikerede ladestander til biler, der udfører flextrafik. Ladestanderne skal først og fremmest placeres ved hospitalerne, hvor mange ture med flextrafik udføres til. Dette skal for alvor sætte et skub under den grønne omstilling af flextrafik.

Tidslinje for grønne initiativer i Midttrafik



2014

- › Holstebro Kommune indfører 8 gasbusser

2016

- › Silkeborg Kommune indfører 16 gasbusser
- › Skive Kommune indfører 11 gasbusser

2017

- › Aarhus Kommune og Region Midtjylland åbner eldreven letbane

2019

- › Aarhus Kommune får fire elbusser

2020

- › Ringkøbing-Skjern Kommune skifter drivmiddel til syntetisk diesel (HVO) på 16 lokalbusser
- › Skanderborg Kommune skifter drivmiddel til syntetisk diesel (HVO) på 2 bybusser
- › Aarhus Kommune indgår klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik
- › Region Midtjylland laver grøn strategi

2021

- › Aarhus Kommune får 29 nye elbusser
- › Herning Kommune får 14 nye elbusser
- › Randers Kommune skifter drivmiddel til syntetisk diesel (HVO) på 29 busser



- › Region Midtjylland skifter drivmiddel til syntetisk diesel (HVO) på 40 busser

- › Aarhus Kommune laver forsøg med 5 emissionsfrie Flextrafik-biler (garantivogne)

- › Herning Kommune indgår klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik

- › Odder Kommune får 10 elbusser

2022

- › Aarhus Kommune får 29 nye elbusser
- › Region Midtjylland får 33 elbusser og fire gasbusser på biogas
- › Skanderborg Kommune får to elbusser

2023

- › Horsens Kommune får 17 elbusser
- › Region Midtjylland får seks elbusser

2025

- › Midtjyske Jernbaner får batteritog

2030

- › Aarhus Kommune har udskiftet alle bybusser til elbusser

ARBEJDET MED DRIFT OG TRAFIK-INFORMATION

En forudsætning for god kollektiv trafik er, at den kører og helst til tiden. Kan Midttrafik ikke levere kollektiv trafik til tiden, er det vigtigt, at kunderne får besked i god tid. Midttrafik leverer digital trafikinformation via info-skærme på Letbanens perroner, via Rejseplanen og via Midttrafik live.

Martin Boisen Tams fortæller om Midttrafiks arbejde med drift og trafikinformation



Martin Boisen Tams
funktionsleder trafikservice

Hvordan kan Midttrafik sikre, at kunderne får god trafikinformation?

Vi sikrer god kundeinformation i dag ved at bruge Rejseplanen, Midttrafik live app og Trafikinfo på midttrafik.dk til at informere kunderne om forsinkelser, omkørsler og aflysninger. Især Rejseplanen og Midttrafik live er platforme, som kunderne kender rigtig godt og bruger, når de er på farten. Midttrafik live har fx 35.000 daglige unikke brugere på hverdage.

Midttrafik arbejder i øjeblikket intenst på at forbedre datakvaliteten, så kunderne får endnu bedre live trafikinformationer om bus eller letbane. Data om bussen eller letbanens position flyder direkte fra GPS-udstyret i transportmidlet til Rejseplanen og herefter til Midttrafik live i realtid. I busserne afhænger validiteten af data af chaufførens korrekte pålogging til systemet.

Hvor meget betyder god trafikinformation for kundernes tilfredshed?

Passagerpulsens undersøgelser har flere gange påpeget, at god trafikinformation er afgørende for kundernes tilfredshed. En undersøgelse (Passagerernes definition af kundeservice) fra 2020 viser, at passagererne placerer trafikinformation som det vigtigste kundeserviceelement for oplevelsen af den kollektive transport. Trafikinformation skal gøre det nemt og overskueligt at bruge den kollektive transport, men har også stor betydning for opfattelsen af pålidelighed. Her er det vigtigt, at trafikinformationen er god, når alt kører som det skal og særlig vigtig, når der opstår proble-

mer. Kunderne ønsker både information før til planlægning og under rejsen for at føle tryghed og sikkerhed for, at alt går planmæssigt.

Hvordan arbejder Midttrafik med at forbedre de nuværende processer?

Vores data afhænger som tidligere nævnt af, at chaufføren får logget korrekt på bussens realtidssystem. Logger de forkert på, resulterer det i forkert eller manglende trafikinfo til kunderne. Vi har derfor kørt et forsøg med to busselskaber, hvor de modtager bøder hver gang, der er logget forkert på. Busselskaberne modtager hver måned en liste med de manglende pålogninger. Siden forsøgets start er de manglende pålogninger blevet nedsat med 80 procent og det er jo lig med bedre trafikinformationer for vores kunder. Fra juni 2023 bliver ordningen med bøder for manglende eller forkert pålogging permanent for alle Midttrafiks busselskaber.

Dårlig trafikinformation har været et stort problem for Letbanen. Her arbejder Midttrafik sammen med Aarhus Letbane og Keolis om nye tiltag og processer, der kan sikre Letbanens kunder ordentlig trafikinformation. Der er nedsat en styregruppe, der løbende drøfter de emner, der kommer ind fra Letbanens Passagerklub og Passagerrådet i Region Midtjylland. Senest er der udarbejdet nødkøreplaner, der træder i kraft ved store driftsforstyrrelser. Her er vi gået fra en tankegang, hvor vi kørte så mange ture som muligt – ofte uden at kunne informere kunderne ordentligt – til, at vi nu kører



de ture, der er angivet i nødkøreplanen. På den måde kan kunderne stole på, at Letbanen kører de afgang, der er annonceret på skærme, Rejseplanen og Midttrafik live. Nødkøreplanen er baseret på historik og erfaringer fra tidligere driftsnedbrud. Det er ikke noget, vi har fundet på. Det er en løsning, som S-togene allerede kører efter i dag.

Der er opsat infoskærme på alle letbanestop, så kunderne bedre kan orientere sig. Visningen på nedtællingsskærmene er forbedret og der er fra letbaneførernes side et større fokus på højtalerudkald. Faktisk har de efterspurgt, at Midttrafik fremadrettet deltager på letbaneføreruddannelsen med et indlæg om kundeservice og udkald.

Hvordan kan Midttrafik forbedre sin trafikinformationer via de eksisterende kanaler?

Her skal vi selvfølgelig sikre en høj standard for datakvalitet. Vi arbejder ligeledes på at personliggøre trafikinformationen. For at kunne give god og individuel trafikinformation, er vi nødt til at kende kundernes rejsebehov. Dette arbejde foregår igennem Midttrafik live app, hvor flere og flere kunder abonnerer på pushbeskeder med afgangsinformation om relevante afgang, så de får information om lige præcis den rejse, de skal ud på. Vi har cirka 5.000 faste abonnenter på pushbeskeder. Efter vi ændrede designet og lavede en ny Leif-kampagne er antallet af udsendte pushbeskeder steget med 200 procent til cirka 12.000 om ugen.

Hvad er dine forventninger til 2023?

Mine forventninger er, at vi får forbedret datakvaliteten især på bussiden, hvor vi starter et forsøg op omkring brugen og fejlindberetning af realtidssystemet som leverer data til Midttrafik og Rejseplanen.

Vi fortsætter med at udvikle Midttrafik live. I starten af 2023 har vi udrullet en større opgradering af designet, og så har vi åbnet for, at kunderne kan nøjes med at tilmelde sig de ønskede typer driftsinformation – bus fuld, aflyst, forsinket, ankommer snart – hvor det tidligere har været hele pakken, kunderne fik.

Derudover har vi et stort ønske om, at vi kan lave mere differentieret driftsinformation om større hændelser. Det kan fx være, at alle brugere i Herning får besked om et cykelløb – uden at vi forstyrrer resten af regionen. Dernæst vil vi gerne åbne for, at app'en starter i en favoritvisning, hvor kunderne kun ser de køretøjer og stoppesteder, de har i favoritter.

I 2022 har vi igangsat et pilotforsøg med rejseplansinformation på digitale skærme hos cirka 20 uddannelsesinstitutioner for at udbrede kendskabet til kollektiv trafik blandt eleverne. Vi har også leveret URL med rejseplansinformation til kulturelle institutioner, som fx Den Gamle By og Musikhuset i Aarhus. Jeg håber, at vi i 2023 kan udbrede rejseplansinformation endnu mere, da det giver kunderne et godt overblik over vores produkter.



NØGLETAL

2022

Bustrafik

	2021	2022
Køreplantimer pr. år	1,85 mio.	1,85 mio.
Kontrakt- og reservebusser*	832	832
Ruter	534	534
Udgifter	1.404 mio.	1.532 mio.
Indtægter	459 mio.	627 mio.
Udgifter pr. køreplantime	757	830
Indtægter pr. køreplantime	248	339
Selvfinansierungsgrad	33 %	41 %

*Opgjort pr. 31/12/2022

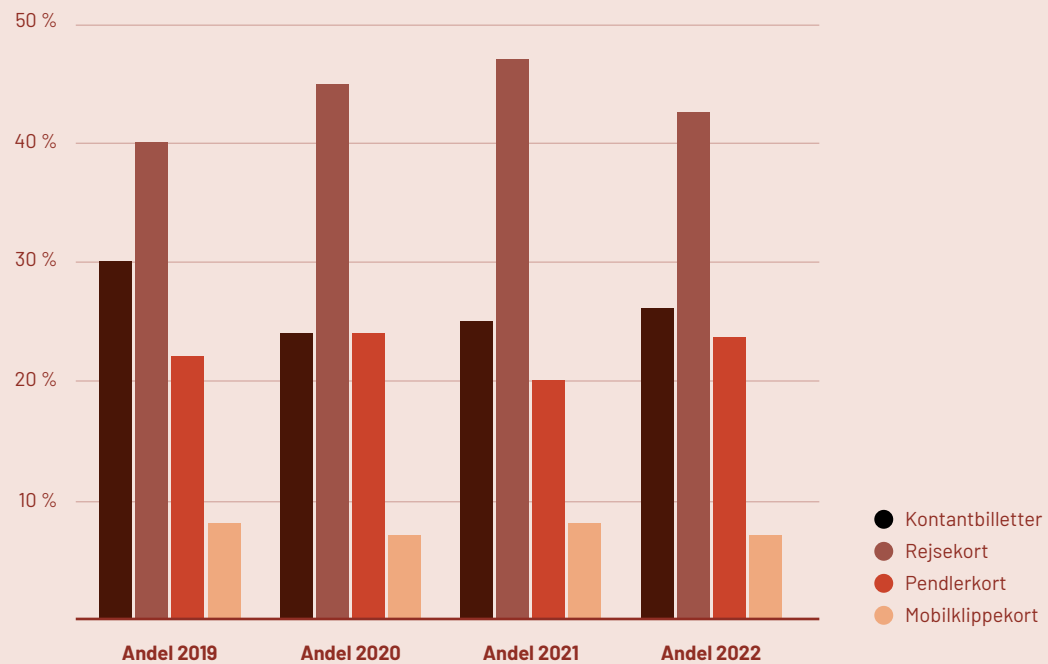
Indtægtskilder i Midttrafik

INDTÆGTSKILDE	2021		2022	
	INDTÆGTER	ANDEL	INDTÆGTER	ANDEL
Billetsalg i busser	15.981	3,40 %	39.669	6,30 %
Salg på salgssteder	3.681	0,78 %	4.632	0,74 %
Rejsekort	172.874	36,79 %	222.456	35,31 %
Midttrafik app	162.013	34,48 %	215.604	34,22 %
Ungdomskort	46.699	9,94 %	59.388	9,43 %
Skolekort	18.015	3,83 %	17.232	2,73 %
Bus og tog (netto -inkl. indtægter for omstigningsrejser)	10.877	2,31 %	11.695	1,86 %
Øvrige indtægter	39.760	8,46 %	59.414	9,43 %
I ALT	469.900	100 %	630.090	100 %

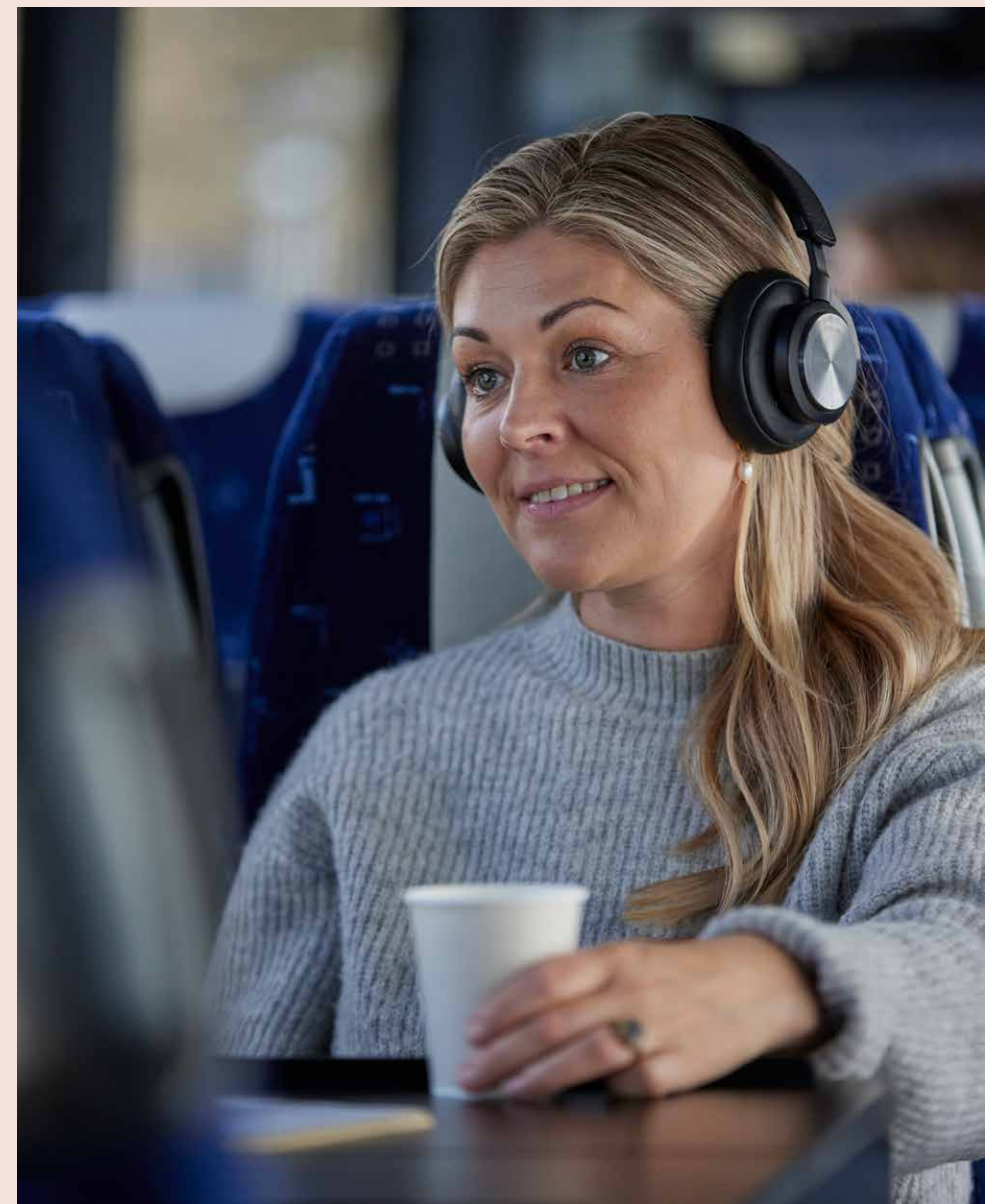
(Beløb i 1.000)



Busindtægter



	ANDEL 2019	ANDEL 2020	ANDEL 2021	ANDEL 2022
Kontantbilletter	30 %	24 %	25 %	27 %
Rejsekort	40 %	45 %	47 %	43 %
Penderkort	22 %	24 %	20 %	23 %
MobilKlippekort	8 %	7 %	8 %	7 %



Tog og letbanetrafik

	LETBANEN	LEMVIGBANEN	HOLSTEBRO-SKJERN
Banelængde km	110	57,6	70,9
Standsningssteder og trinbræt	51	20	9
Påstigere/rejser 2022	5.474.521	152.359	281.885
Person km pr. år	55.165.145	2.434.677	7.905.687
Udgifter Tog	276.128.466	20.696.998	44.201.527
Indtægter Tog	74.945.370	2.046.049	13.838.165
Køreplantimer 2022 (jf. køreplan)	79.789	6.800	10.650
Kørte tog kilometer (jf. køreplan)	2.967.086	398.000	760.000
Udgift pr. køreplantime	3.461	3.044	4.150
Indtægter pr. køreplantime	939	301	1.299

Midttrafik app og rejsekort

	2021	2022
Busser med fuldt rejsekortudstyr	735	730
Busser med Bus Light-udstyr	59	69
Driftsudgifter rejsekort	53,7 mio. kr.	50,1 mio. kr.
Antal rejsekortkunder - rejst mindst en gang seneste år	257.065	343.844
Rejsekort %-mæssig andel af passagerindtægter	53 %	43 %
Driftsudgifter Midttrafik app	3,9 mio. kr.	5,1 mio. kr.
Antal aktive Midttrafik app kunder*	120.000	505.000
Midttrafik app %-mæssig andel af passagerindtægter	41 %	40 %

* Der er skiftet definition i 2022: En kunde er aktiv, hvis enten de har foretaget et køb inden for de sidste 13 måneder eller hvis de har indestående klip på deres konto. Inaktive profiler bliver løbende slettet.



Køreplanter

	2021 ANTAL	2022 ANTAL	2022 ANDEL
Favrskov Kommune	21.736	22.424	1,21 %
Hedensted Kommune	10.281	10.175	0,55 %
Herning Kommune	68.371	67.414	3,65 %
Holstebro Kommune	28.983	27.467	1,49 %
Horsens Kommune	82.991	83.603	4,53 %
Ikast-Brande Kommune	21.104	21.273	1,15 %
Lemvig Kommune	10.099	10.255	0,56 %
Norddjurs Kommune	29.587	30.892	1,67 %
Odder Kommune	10.199	9.972	0,54 %
Randers Kommune	122.876	122.435	6,63 %
Ringkøbing-Skjern Kommune	31.721	32.164	1,74 %
Silkeborg Kommune	79.525	77.445	4,19 %
Skanderborg Kommune	32.704	30.165	1,63 %
Skive Kommune	39.619	39.901	2,16 %
Struer Kommune	9.128	8.537	0,46 %
Syddjurs Kommune	27.888	28.240	1,53 %
Viborg Kommune	75.968	75.272	4,07 %
Aarhus Kommune	544.916	545.267	29,52 %
Region Midtjylland*	606.774	604.383	32,72 %
I ALT	1.854.470	1.847.286	100,00 %

*Inkl. Midttrafiks kørsel i NT og Sydtrafik

Kundehenvendelser fordelt på emner				
	2021	I PCT.	2022	I PCT.
Drift	5.055	47,97 %	6.079	47,44 %
Billet- og takstsystem	3.046	28,90 %	3.258	25,43 %
Andet	522	4,95 %	728	5,68 %
Information	252	2,39 %	353	2,76 %
Komfort	326	3,09 %	327	2,55 %
Ros	77	0,73 %	175	1,37 %
Service	1.260	11,96 %	1.893	14,77 %
HOVEDTOTAL	10.538	100,00 %	12.813	100,00 %

Bemærk at én kundehenvendelse kan have flere årsager.

Kundehenvendelser fordelt på kanal				
	2021	I PCT.	2022	I PCT.
Skriftlig (email, brev)	10.565	8,24 %	11.384	8,97 %
Facebook	17.257	13,46 %	12.448	9,81 %
Telefon	81.451	63,51 %	78.371	61,74 %
Personlig betjening*	17.475	13,62 %	23.193	18,27 %
Klage over kontrolafgift	1.509	1,18 %	1.546	1,22 %
HOVEDTOTAL	128.257	100,00 %	126.942	100,00 %

*Salg og personlig betjening har i 2021 været lukket 41 (salgs)dage pga. covid-19 restriktioner.

Ruter fordelt på typer		
ANTAL	2021	2022
Bybusser	109	103
Regional- og lokalkørsel	173	185
X-Bus	9	5
Natbus- og arrangementskørsel	44	46
Rabatruter/åbne skolebusruter	199	177
I ALT MIDTTRAFIK	534	516



Rejsegaranti

	2021	2022
Antal ansøgninger	2.806	2.719
Berettiget til refusion	2.362	2.253
Udbetalt	697.874	642.541
Gennemsnit refusion	295	285

Kvalitetsmål

	2021		2022	
	MÅL	REALISERET	MÅL	REALISERET
Opkald til Midttrafik Kundecenter besvares indenfor 60 sek.	70 %	83 %	80 %	83 %
Svartid på henvendelser til Kundeservice	5 dage	6,3 dage	5 dage	5,6 dage
Følgere på Facebook	NA	26.920	NA	27.392
Kvalitetskontroller i busserne	6.000	6.503	6.000	6.303
Gennemførte ture	99,80 %	99,88 %	99,80 %	99,80 %

*Servicemålet blev i september 2022 ændret til at 80 % af opkaldene skulle besvares inden for 120 sekunder.

Midttrafik live

	2021	2022
Unikke daglige brugere*	21.000	28.000
Rating Google Play	4,0	4,1
Rating App Store	4,4	4,4

*Gennemsnit på hverdage opgjort i september måned.



Flextrafik		
ANTAL TURE	2021	2022
Handicapkørsel	196.334	228.776
Flexbus	24.115	25.185
Flextur	138.289	150.708
Flextur UNG	1.221	1.439
Plustur	3.711	5.402
Kommunal kørsel	90.365	106.527
Specialkørsel	78.320	84.297
Patientbefordring	414.523	425.414
Antal vognmænd	160	174
UDGIFTER/INDTÆGTER	2021	2022
Udgifter handicapkørsel	51.537.984	69.134.671
Indtægter handicapkørsel	9.921.839	11.692.150
Udgifter kommunal kørsel	15.126.068	19.045.153
Indtægter kommunal kørsel	10.560	19.095
Udgifter Flextur	14.953.349	18.655.775
Indtægter Flextur	6.713.531	7.521.701
Udgifter Flextur UNG	206.853	280.571
Indtægter Flextur UNG	1.894	558
Udgifter Plustur	456.649	790.859
Indtægter Plustur	95.930	138.622
Udgifter Flexbus	3.915.700	5.169.370
Indtægter Flexbus	360.175	407.000
Udgifter patientbefordring	139.159.173	157.377.565
Udgifter specialkørsel	15.150.242	17.758.952

Flextrafik (fortsat)		
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, handicapkørsel	212	251
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, kommunal kørsel	167	179
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flextur	60	74
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flextur UNG	168	195
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Plustur	97	121
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flexbus	147	189
Udgifter pr. tur patientbefordring	336	370
Udgifter pr. tur specialkørsel	193	211

Handicapkørsel og kommunal kørsel er inkl. kørsel for Samsø

Indtægtskilder Flextrafik

EGENBETALING	2021		2022	
	INDTÆGTER	ANDEL	INDTÆGTER	ANDEL
Handicapkørsel	9.922	58 %	11.692	59 %
Flextur	6.714	39 %	7.522	38 %
Flextur UNG	2	0 %	1	0 %
Plustur	96	1 %	139	1 %
Flexbus	360	2 %	407	2 %
Kommunal kørsel	11	0 %	19	0 %
I ALT	17.104	100%	19.779	100%

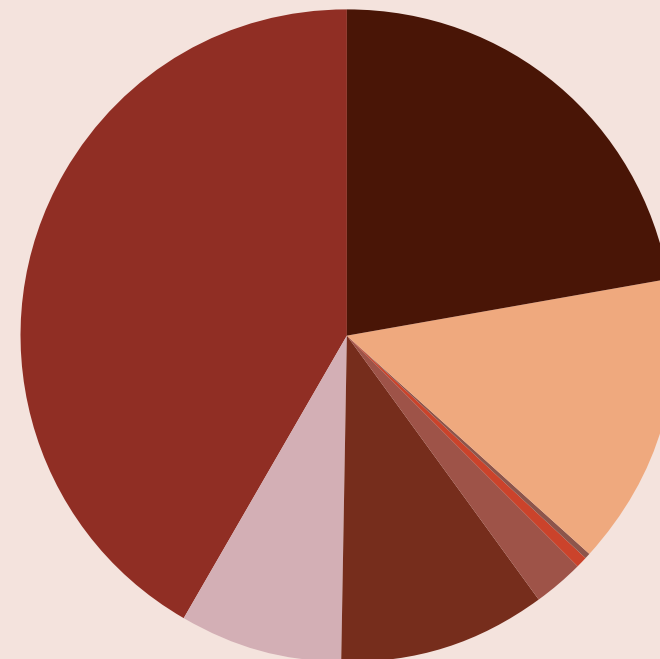
(Beløb i 1.000)





Ture

KØRSELSTYPE	TURE
Handicap	228.776
Flextur	150.708
Flextur UNG	1.439
Plustur	5.402
Flexbus	25.185
Kommunal kørsel	106.527
Specialkørsel	84.297
Patientbefordring	425.414
I ALT	1.027.748



Kvalitetsmål 2022 i Flextrafik

	MÅL	REALISERET
Opkald til Flextrafik besvares inden for 120 sek. (fra kunder)*	80 %	80,0 %
Opkald til Flextrafik besvares inden for 120 sek. (fra leverandører)	80 %	63,9 %
Rettidig afhentning af Flextrafik kunder	90 %	89,6 %
Rettidig aflevering af Flextrafik kunder	96 %	94,2 %

*Servicemålet skiftede i løbet af året fra besvarelse inden for 60 sek. til 120 sek. Derfor er det kun opgjort for 2. halvår, hvor det nye måltal var implementeret.



Midttrafiks administration

	2021	2022
Bus	107.100.180	109.961.000
Handicapkørsel	15.042.000	15.358.000
Kommunal kørsel	2.612.718	2.432.813
Specialkørsel	688.000	670.153
Flextur	4.288.000	3.626.379
Flextur UNG	122.000	40.479
Plustur	103.000	151.958
Flexbus	1.205.668	711.802
Patientbefordring	10.289.000	10.610.000
Flextrafik (Sydtrafik og Fynbus)	571.000	531.975
UDGIFTSFORDELING FOR MIDTRAFIK:		
Driftsudgifter inkl. løn*	90,7 %	91,5 %
Salgsudgifter inkl. løn*	6,0 %	5,2 %
Administrationsudgifter inkl. løn*	3,3 %	3,3 %

* Fordeling efter tidligere års fordelingsnøgle til Trafikstyrelsen. Indberetning til Trafikstyrelsen i juni 2023 bliver efter ny fordelingsnøgle.

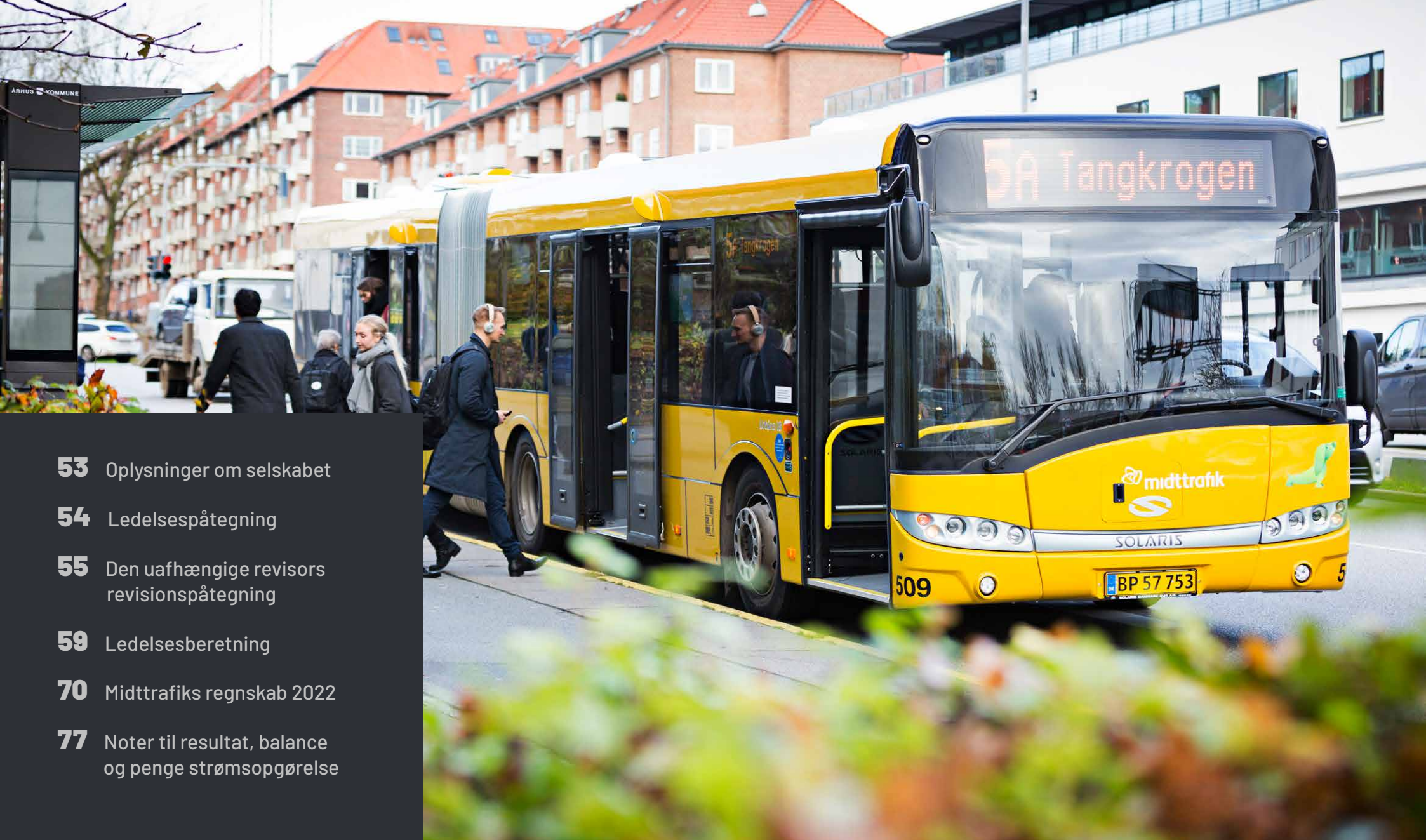
På grund af covid-19 er tallene for 2021 afregnet ud fra den budgetterede kørsel, mens tallene for 2022 er afregnet efter den faktiske kørsel.





ÅRSREGNSKAB

2022



53 Oplysninger om selskabet

54 Ledelsespåtegning

55 Den uafhængige revisors
revisionspåtegning

59 Ledelsesberetning

70 Midtrafiks regnskab 2022

77 Noter til resultat, balance
og penge strømsopgørelse

Oplysninger om selskabet

Navn	Midttrafik
Adresse, postnr., by	Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg
CVR-nr.	29943176
Regnskabsår	1. januar – 31. december
Hjemmeside	www.midttrafik.dk
Telefon	87 40 82 00

Bestyrelse	Steen Vindum Silkeborg Kommune, Formand (V)	Anders Bøge Skive Kommune, 1. næstformand (F)
	Arne Lægaard Region Midtjylland, 2. næstformand (V)	Benny Hammer Norddjurs Kommune (C)
	Christian Engelbrecht Pedersen Randers Kommune (A)	Claus Leick Skanderborg Kommune (F)
	Hüseyin Arac Aarhus Kommune (A)	Morten Flæng Region Midtjylland (A)
	Simon Vanggaard Ikast-Brande Kommune (O)	

Direktion	Jens Erik Sørensen (Direktør)
Revision	EY Godkendt Revisionspartnerselskab Værkmestergade 25 8000 Aarhus C



Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2022. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets "Budget- og Regnskabssystem for kommuner".

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2022 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2022.

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

Aarhus 12. maj 2023
Direktion:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Bestyrelsen

Steen Vindum
Formand

Anders Bøge
Næstformand

Arne Læggaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrecht Pedersen

Claus Leick

Hüseyin Arac

Morten Flæng

Simon Vanggaard

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen for Midttrafik

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2022, jf. siderne 70-94 i årsregnskabet 2022, der omfatter resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis og uddrag af regnskab for AarBus.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsberetning til bestyrelsen.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmel-

serne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Vi er uafhængige af Midttrafik i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelse, som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

Valg af revisor

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Midttrafik ved etableringen 1. januar 2007 og har varetaget revisionen i en sammenhængende periode på 16 år frem til og med regnskabsåret 2022. Vi blev senest valgt efter

en udbudsrunde i 2020, hvor vi fik revisionsaftalen forlænget for en 4-årig periode til og med regnskabsåret 2024.

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2022. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold. For hvert af nedennævnte forhold er beskrivelsen af, hvordan forholdet blev behandlet ved vores revision, givet i denne sammenhæng.

Vi har opfyldt vores ansvar som beskrevet i afsnittet "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet", herunder i relation til nedennævnte centrale forhold ved revisionen. Vores revision har omfattet udformning og udførelse af revisionshandlinger som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandlinger, herunder de revisionshandlinger vi har udført for at behandle nedennævnte forhold, danner grundlag for vores konklusion om årsregnskabet som helhed.





Indregning af busindtægter

Busindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter kommer fra flere forskellige indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Som følge heraf anser vi indregning af busindtægter som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi opnået forståelse for de af ledelsen tilrettelagte forretningsgange og interne kontroller, der sikrer, at der sker korrekt indregning af indtægter, herunder at indtægter afstemmes til underliggende systemer og kilder.

Revisionen har desuden omfattet efterprøvning af de af Midttrafik udarbejdede afstemninger, analyser af udviklingen i de enkelte indtægtsgrupper, dataanalyse af udvalgte omsætningstransaktioner samt inspektion af it-revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere efterprøvet grundlaget for periodiseringer af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

Covid-19 statskompensation

Midttrafik har i 2022 modtaget statskompensation for i alt 68,8 mio. kr. fordelt på to aftaler indgået i 2022. Aftalerne sikrer, at Midttrafik kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2022 relateret til covid-19. Vi henviser til beskrivelse i årsregnskabet note 2.

Statskompensationen udgør et væsentligt beløb og er indregnet på baggrund af ledelsens opgø-

relse af realiserede mindre indtægter, merudgifter og modgående mindre omkostninger i 2022.

Midttrafik indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2022 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved covid-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen. Idet der på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen ikke forelægger godkendelse fra Trafikstyrelsen heraf, kan der forekomme efterfølgende ændringer i statskompensationen. Som følge heraf anser vi behandlingen af covid-19 statskompensation som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi analyseret den af ledelsen udarbejdede opgørelse over statskompensation og vurderet de af ledelsen anvendte principper for opgørelsen af kompensationen i forhold til aftalen om statskompensation og regnskabsinstruksen fra Trafikstyrelsen, herunder har vi foretaget stikprøvevis test af opgørelsens poster i forhold til underliggende dokumentation. Vi har endvidere drøftet eventuelle usikkerheder i poster eller anvendte forudsætninger med ledelsen.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Midttrafik har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v., som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2022. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Midttrafiks evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Midttrafik, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, altid vil afdække væsentlig fejlinfor-

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

mation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- › Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- › Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at

kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol.

- › Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- › Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Midttrafiks evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Midttrafik ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.





Udtalelse om ledelsesberetning

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 59-69.

Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økono-

miske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aarhus den 12. maj 2023

EY Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor
mne21334

Simon M. Laursen
statsaut. revisor
mne45894

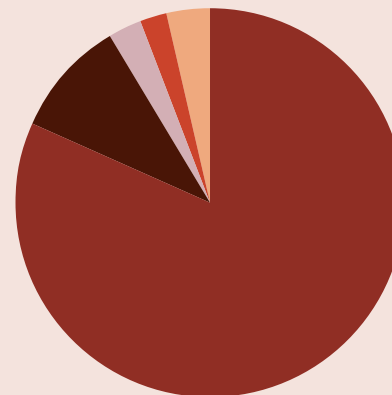
Ledelsesberetning

Resultatet til byrdefordeling 2022 mellem kommunerne, Region Midtjylland, FynBus og Sydtrafik blev 105,3 mio. kr. højere end budgettet. Det skal bemærkes, at tilbageførsel fra AarBus til Aarhus Kommune på 65 mio. kr. indgår i byrdefordelingen og dermed er årets reelle byrdefordelte udgifter tilsvarende højere. Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 1,3 mio. kr. i overskud, og skyldes et samlet underforbrug i forhold til årets finansiering. I 2022 er der, af overførte midler fra tidligere år, godkendt udviklingsprojekter for i alt 24 mio. kr., og heraf der i året anvendt 8,8 mio. kr.

Det omkostningsbaserede resultat er et overskud på 19,3 mio. kr. Reguleringen fra det udgiftsbaserede resultat til det omkostningsbaserede resultat vedrører afskrivninger på indeværende og tidligere års investeringer i rejsekortudstyr og bus-IT, periodisering af

forudbetalte billetprodukter samt regulering af hensættelse til tjenestemandspensioner og gæld vedr. lønmodtagernes feriemidler.

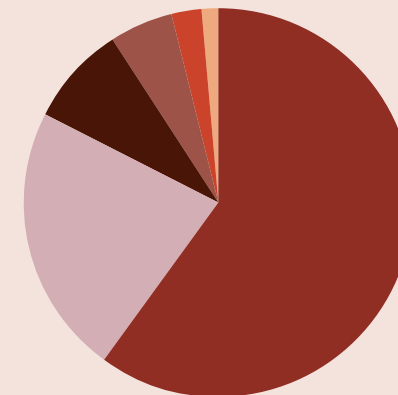
Midttrafiks største aktivitetsområde er busdrift, som udgør ca. 60 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdrift er Flextrafik det næststørste område, og tegner sig for 22 % af de samlede udgifter. På indtægtssiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne vedrørende busdrift udgør 81,9 % af de samlede indtægter. Indtægter vedrørende letbane og tog udgør 12,6 % af de samlede indtægter, og er det næststørste indtægtsområde i 2022.



Indtægter	R2022
Busdrift	-630,4
Letbanedrift	-74,9
Flextrafik	-22,4
Togdrift	-15,9
Øvrige	-27,3
I ALT	-770,9

(Beløb i mio.kr.)

- Busdrift
- Letbanedrift
- Flextrafik
- Togdrift
- Øvrige



Udgifter	R2022
Busdrift & rejsekort	1.616,3
Flextrafik	603,5
Letbanedrift	277,1
Trafikselskabet	137,8
Togdrift	69,2
Øvrige	34,8
I ALT	2.738,8

(Beløb i mio.kr.)

- Busdrift & rejsekort
- Flextrafik
- Letbanedrift
- Trafikselskabet
- Togdrift
- Øvrige

Midttrafik har i 2022 modtaget compensation for mistede indtægter og merudgifter som konsekvens af covid-19 i januar og februar på 41,3 mio. kr. Trafikselskaberne har desuden modtaget et ekstraordinært tilskud på i alt 125 mio. kr., og Midttrafiks andel heraf er 27,5 mio. kr. I alt er der modtaget 68,8 mio. kr. i compensation, hvor det samlede kompensationsbehov for mistede indtægter og ekstra udgifter i 2022 er 63,1 mio. kr.



Busdrift

Busdrift	B2022 inkl. komp.	Tillægs- bevilling 2022	B2022 inkl. tillægbev.	R2022	Komp. 2022	R2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Indtægter	-675,0	-	-675,0	-630,1	-44,9	-675,0	0,0
Operatørudgifter	1.357,4	76,5	1.433,9	1.515,9	-5,0	1.510,9	153,5
Øvrige driftsudgifter	76,4	-	76,4	69,4	-2,0	67,4	-9,0
Nordjyllands Trafikskelskab/Sydtrafik-samarbejde	17,9	-	17,9	21,6	-	21,6	3,7
BUSDRIFT TOTAL	776,7	76,5	853,2	976,8	-51,9	925,0	148,2

(Beløb i mio.kr.)

Indtægter	B2022 inkl. komp.	R2022	Komp. 2022	R2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Passagerindtægter	-439.300	-485.440	-	-485.440	-46.140
Befordring værnepligtige	-1.600	-1.636	-	-1.636	-36
Bus & Tog-omstignere	-6.600	-15.160	-	-15.160	-8.560
Refusion off peak	-20.400	-20.772	-	-20.772	-372
Skolekort	-18.800	-16.878	-	-16.878	1.922
Takstkompensation	-38.100	-29.522	-	-29.522	8.578
Ungdomskort	-62.668	-55.212	-	-55.212	7.455
Ungdomskort - fritidsrejser	-7.000	-4.596	-	-4.596	2.404
Indtægter - Flexbus	-407	-874	467	-407	-
Covid-19-effekt	-80.100	-	-45.351	-45.351	34.749
INDTÆGTER TOTAL	-674.975	-630.090	-44.884	-674.975	-

(Beløb i 1.000)

Indtægter

Busindtægter i 2022 udgør 630,4 mio. kr. inkl. indtægter fra nord/syd-samarbejdet. Indtægterne var, inkl. kompensation for covid-19, budgetteret til 675 mio. kr. Den lavere indtægt på 44,9 mio. kr. skyldes en generel passagernedgang i 2022 som følge af ændrede transportvaner og øget brug af hjemmearbejde i forbindelse med covid-19. Årets gennemsnitlige indtægtsnedgang er 7 % og skyldes især udviklingen i antallet af passagerer i efteråret 2022, og den kompenseres af staten.

Faldet i salg af Ungdomskort skyldes delvist covid-19, hvor en del elever i starten af året har undladt at købe kortet på grund af nedlukning og hjemmeundervisning.

Indtægter fra Skolekort er 1,9 mio. kr. under det budgetterede. Faldet ses specielt i forhold til privatskoler, hvor der også er en andel egenbetaling. I forhold til Skolekort bestilt af kommunerne vil den mindreindtægt modsvares af en tilsvarende mindreudgift i kommunernes skoleforvaltninger.

Billetindtægter for omstigningsrejser fra togrejser er på 15,2 mio. kr. Indtægtsområdet har klaret sig markant bedre end forventet, hvilket delvist kan tilskrives et konservativt budget, men også øgede indtægter fra sommerens fælles bus-/togrejsepas.



Endelig ligger indtægterne fra rejser til værnepligtige og off-peak-kompensation fra staten på niveau med det budgetterede. Indtægterne fra takstkompensation fra staten ligger under det budgetterede, primært fordi der har været en generel passagernedgang som følge af langtidseffekter af covid-19.

Operatørudgifter

De samlede operatørudgifter udgør et finansieringsbehov på 1.515,9 mio. kr. Sammenlignet med det oprindelige budget for 2022 på 1.357,4 mio. kr. forventes således et merforbrug på 153,5 mio. kr.

Udgifter som følge af covid-19 beløber sig til 5 mio. kr. Det dækker udgifter til ekstraordinær rengøring af busser samt værnemidler til bus-selskaber til og med juni. Udgiften dækkes af kompensation fra staten og indgår således ikke i byrdefordelingen til Midttrafiks bestillere.

For Flexbus er kørselsomfanget 35 % lavere end budget 2022. Omvendt er den gennemsnitlige turpris opjusteret med 14 % ift. budget 2022. Samlet er vognmandsbetalingen til Flexbus 1,7 mio. kr. lavere end budget 2022.

Årsagen til den højere turpris er til dels højere brændstofpriser og til dels ændrede kørselsmønstre, hvor hovedsageligt mangel på chauffører, og dermed et stort pres på vognkapaciteten, spiller ind.

For den almindelige rutekørsel er der en indekseffekt for Midttrafiks ejere på 153,6 mio. kr. sammenlignet med beregningsgrundlaget for budgettet. Udover indeksudfordringen er der et merforbrug på 0,8 mio. kr. som følge af en stigning på ca. 700 køreplantimer sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022. Den resterende merudgift på 11,3 mio. kr. skyldes kommunespecifikke afvigelser, hvoraf størsteparten vedrører Holstebro, Randers, Skanderborg, Aarhus og Region Midtjylland.

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter indeholder udgifter til bus-IT, transaktionsudgifter, vedligehold af billetudstyr og samt udgifter til installation af rejsekortudstyr i busser.

Øvrige driftsudgifter udgjorde 69,4 mio. kr. i 2022 mod budgetteret 76,4 mio. kr., og dermed et mindreforbrug på 7,0 mio. kr. Årets forbrug indeholder udgifter på 2,0 mio. kr. som er relateret til covid-19 og kompenseret af staten. Det reelle mindreforbrug er dermed 9,0 mio. kr.

Årsagen til mindreudgiften er bl.a. lavere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S end forventet, samt lavere udgifter til drift og vedligeholdelse af udstyr i busser. Herudover har der været mindreudgifter til trafikkselskaber i forbindelse med distribution af rejsekort, samt drift og vedligehold af Midttrafik app, gebyr af billetsalg og billetautomater i Aarhus. Mindreudgifterne modsvares dog delvist af en merudgift til installation af rejsekortudstyr i nye

elbusser samt ekstra rejsekortudstyr på rute 200 pga. ændret ruteforløb gennem Busgaden i Aarhus.

Nord/syd-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik vedrører Midttrafiks kørsel i deres områder og vice versa. Der er i 2022 registreret et finansieringsbehov på 21,6 mio. kr. mod budgettets 17,9 mio. kr. Således er der et merforbrug på 3,7 mio. kr., der delvist skyldes afregning for tidligere år på 1,6 mio. kr. Dertil kommer et merforbrug på Midttrafiks kørsel på 2 mio. kr., der afregnes med NT og Sydtrafik i 2023. De resterende 0,1 skyldes underbudgettering af øvrige bevægelser.

Flextrafik

Flextrafik (Kørsel)							
	B2022 inkl. komp.	Tillægs- bevilling 2022	B2022 inkl. tillægbev.	R2022	Komp. 2022	R2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Handicapkørsel	41,9	2,4	44,3	57,4	-	57,4	15,6
Flextur, Flextur UNG, Plustur	11,4	0,9	12,4	12,1	-	12,1	0,6
Kommunal kørsel	33,9	1,6	35,5	36,8	-	36,8	2,8
Siddende patientbefordring	138,4	6,4	144,8	157,9	-	157,9	19,4
NOP	14,0	-	14,0	6,4	-	6,4	-7,6
Øvrige	292,1	-	292,1	292,5	-	292,5	0,4
FLEXTRAFIK TOTAL	531,8	11,3	543,1	563,1	-	563,1	31,3

(Beløb i mio.kr.)

Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel i 2022, ekskl. administrationsbidrag, udgjorde 57,4 mio. kr. mod et oprindeligt budget på 41,9 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 15,6 mio. kr.

Merforbruget skyldes hovedsageligt den voldsomme stigning i brændstofpriserne, men også en lille fremgang i antallet af kørte ture på 2,3 %, som der ikke var budgetteret med.

Flextur, Flextur UNG og Plustur

De samlede udgifter i 2022, ekskl. administrationsbidrag, udgjorde 12,1 mio. kr. mod et oprindeligt budget på 11,4 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 0,6 mio. kr.

Mindreforbruget skyldes, at der generelt er kørt færre ture end budgetteret på Flextur og Flextur UNG, omvendt har der dog været en fremgang på Plustur. Trods nedgang i kørslen af ture har de høje brændstofpriser øget den gennemsnitlige turpris og opvejer delvist besparelsen på de færre kørte ture.

Kommunal kørsel

De samlede udgifter til kommunal kørsel i 2022, ekskl. administrationsbidrag, udgjorde 36,8 mio. kr. mod et oprindeligt budget på 33,9 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 2,8 mio. kr. Merforbruget skyldes hovedsageligt den voldsomme stigning i brændstofpriserne.

Siddende patientbefordring

Region Midtjyllands samlede udgifter til siddende patientbefordring i 2022, ekskl. administrationsbidrag, udgjorde 157,9 mio. kr. mod et oprindeligt budget 138,4 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 19,4 mio. kr.

Der har været kørt 3,4 % færre ture end budgetteret, men de voldsomme stigninger i brændstofpriserne har medført en stigning i den gennemsnitlige pris pr. tur fra 339 kr. til 396 kr.

Ny Optimerings-Platform (NOP)

De samlede udgifter til NOP for bestillerne var på 6,4 mio. kr. mod budgetteret 14 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på 7,6 mio. kr. Bestillernes udgift til NOP i 2022 var budgetteret til 4 mio. kr. og det resterende budget på 10 mio. kr. op til de 14 mio. kr. finansieres som en forudbetaling fra Midttrafik. Grundet forudbetaling fra Midttrafik vil mindreforbruget ikke påvirke betalingen fra bestillerne i 2022, men kun forskyde beløbet på Midttrafiks forudbetaling.

Øvrige trafikskelskaber

Midttrafik varetager afregningen med vognmænd for Sydtrafik og FynBus, og de faktiske udgifter afregnes i regnskabsåret. Derudover kører Nordjyllands Trafikskelskab med borgere fra Region Midtjylland, som Midttrafik efterfølgende afregnes for.



Letbanedrift

Letbanedrift					
	B2022 inkl. komp.	R2022	Komp. 2022	R2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Indtægter	-83,0	-74,9	-8,1	-83,0	-
Operatørudgifter	271,9	271,9	-	271,9	-0,0
Øvrige driftsudgifter	10,2	9,6	-1,0	8,6	-1,6
Letbanesekretariat	1,5	1,0	-	1,0	-0,5
RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT	200,6	207,6	-9,1	198,5	-2,1

(Beløb i mio.kr.)

Det samlede tilskudsbehov i 2022 til letbanedrift er på 198,5 mio. kr. mod et oprindeligt budget på 200,6 mio. kr. inkl. kompensation for covid-19 er der således et mindreforbrug på ca. 2,1 mio. kr.

De samlede passagerindtægter for Letbanen i 2022, blev som budgetteret på 83 mio. kr., hvoraf den statslige kompensation for indtægtstab relateret til covid-19, udgør 8,1 mio. kr.

Operatørudgifter er på 271,9 mio. kr., hvilket svarer til de budgetterede udgifter.

Øvrige driftsudgifter er på 8,6 mio. kr. mod budgettet på 10,2 mio. kr. som modsvares af en kompensation relateret til covid-19 på 1,0 mio. kr., og samlet set giver det et mindreforbrug på 1,6 mio. kr.

Regnskabet for Letbanesekretariatet viser et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet, som overføres til næste regnskabsår. Midttrafik varetager sekretariatsbetjeningen af Letbanesamarbejdet. Der er personaleudgifter til betjening af Letbaneråd, Letbanesamarbejdets styregruppe og sagsbehandling på en række områder.

Togdrift

Togdrift					
	B2022 inkl. komp.	R2022	Komp. 2022	R2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Indtægter	-14,9	-15,9	1,0	-14,9	0,0
Operatørudgifter	63,8	63,8	-	63,8	0,0
Øvrige driftsudgifter	1,9	2,4	-	2,4	0,5
Investeringsstilskud	4,3	4,3	-	4,3	-
TOGDRIFT TOTAL	55,1	54,6	1,0	55,6	0,5

(Beløb i mio.kr.)

Det samlede tilskudsbehov i 2022 til togdrift er på 55,6 mio. kr. mod et oprindeligt budget på 55,1 mio. kr. Årets forbrug indeholder 1 mio. kr. vedrørende covid-19 som kompenseres af staten, og det samlede merforbrug er således 0,5 mio. kr.

Passagerindtægter for togdrift i 2022, blev som budgetteret på 14,9 mio. kr., idet der er givet en statslig kompensation for indtægtstab relateret til covid-19, på 1 mio. kr.

Merforbruget på 0,5 mio. kr. skyldes hovedsageligt øgede udgifter til tælleudstyr på togstrækningen mellem Holstebro og Skjern.

I det oprindelige budget for 2022 var der afsat 7,8 mio. kr. til indkøb af nye tog på Lemvigbanen, men budgettet blev efterfølgende nedjusteret, da projektets investering er forsinket i forhold til planlagt forløb.

Øvrige fællesudgifter

Øvrige fællesudgifter					
	B2022 inkl. komp.	R2022	Komp. 2022	R2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Administrative udgifter					
Trafikskelskab - Primæradministration	125,3	115,4	-	115,4	-9,9
Trafikskelskab - Projekter finansieret af akk. overskud	24,0	8,8	-	8,8	-15,2
Billetkontrol	2,5	2,8	-3,1	-0,2	-2,7
Tab på debitorer	5,8	3,5	-	3,5	-2,3
Finansielle poster					
Finansielt afkast	-	13,9	-	13,9	13,9
Tjenestemandspension					
Tjenestemandspension	2,5	2,4	-	2,4	-0,1
Øvrige administrative udgifter					
Flexbus	1,1	0,7	-	0,7	-0,4
Flextur, Flextur Ung, Plustur	4,7	3,8	-	3,8	-0,9
Kommunal kørsel	3,5	3,1	-	3,1	-0,4
Siddende patientbefordring	10,6	10,6	-	10,6	-
Øvrige trafikskelskaber	0,6	0,5	-	0,5	-0,1
ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER TOTAL	180,7	165,7	-3,1	162,6	-18,1

(Beløb i mio.kr.)

Trafikskelskabet

Trafikskelskabet har i 2022 et samlet budget på 125,3 mio. kr., for bus-, letbane- og handi-capadministration. Det samlede forbrug for områderne var på 115,4 mio. kr.

Mindreforbruget blev i 2022 hovedsageligt påvirket af ikke afholdte Fly high kurser, samt andre generelle mindreudgifter som skyldes, at 2022 stadig var påvirket af covid-19 og nogle udgifter er udsat til 2023, mens andre er reduceret i 2022. Bl.a. kan nævnes, at der ikke er afholdt kåring af "Bedste Busselskab" i 2022.

Mindreforbruget på 9,9 mio. kr. ønskes overført til 2023 med henblik på nye projekter til fortsat at forbedre administrative og kundevendte processer.

Midttrafik administration har i 2022 disponeret over et akkumuleret mindreforbrug på 24,0 mio. kr. som, i henhold til bestyrelsens beslutning, er anvendt til udviklingsprojekter.

I løbet af regnskabsåret er der godkendt projekter for i alt 27,4 mio. kr. Heraf er 24,0 mio. kr. finansieret af det akkumulerede mindreforbrug, og projekter for 3,3 mio. kr. er finansieret fra administrationsbudget 2022. Der er tale om forskellige projekter inden for digitalisering, bus-IT og billetsystemer, men der er også prioriteret projektmidler til forbedringer af

Midttrafiks lokaler, publikumsfaciliteter og renovering af chaufførfaciliteter. Flere af projekterne er længerevarende og rækker ud over regnskabsåret. Bl.a. kan nævnes projektpulje til medfinansiering af kvalitetsløft på stoppesteder. Her er, ved årets udgang, givet tilsagn om tilskud til kommuner på i alt 3,9 mio. kr., hvoraf ca. 1,9 mio. kr. forventes udbetalt i 2023 og de resterende 2,0 mio. kr. i 2024.

Det samlede forbrug til udviklingsprojekter i 2022 er på 9,8 mio. kr. Tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter er forbrugt med 8,8 mio. kr. og dermed er tidligere års akkumulerede overskud til igangværende udviklingsprojekter nedbragt til 15,2 mio. kr.

I forhold til Midttrafiks samlede udgifter er andelen til Trafikselskabet på uændret niveau i forhold til de foregående år.

Billetkontrol

Billetkontrollen havde i 2022 et budget på 8,3 mio. kr. inkl. hensættelse til tab på debitorer, og det samlede forbrug blev 6,3 mio. kr., hvoraf 3,1 mio. kr. skyldes covid-19 relateret mundbindskontrol i starten af året. Det samlede mindreforbrug inkl. kompensation for covid-19 relaterede udgifter blev på 5 mio. kr.

Årsagen til dette mindreforbrug skyldes primært en stigning i gebyrindtægter på 2 mio. kr. og tab på debitorer har været lavere end forventet. Udgifter til administration holder sig inden for budgettet, selvom der har været eks-





tra udgifter forbundet med optimering af digital infrastruktur samt sikring af det digitale setup forbundet med udførelsen af kontrolindsatsen. Indtægterne fra kontrolafgifter overstiger budgettet, men er lavere end ventet, da der i september blev indført en større takststigning på 33 %.

Finansielt afkast

Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast, men i henhold til bestyrelsens beslutning, skal resultatet af Midttrafiks finansielle afkast indgå i den årlige byrdefordeling. Den stigende inflation og den stigende rente som har præget 2022 har medført et negativt afkast på Midttrafiks likviditetsdepoter. Samlet set er årets finansielle afkast et tab på 13,9 mio. kr.

Tjenestemandspensioner

I 2022 var budgettet for tjenestemandspensioner på 2,5 mio. kr., og omfatter pensionsudbetalinger såvel som den årlige lovpligtige hensættelse på 20,3 % vedrørende aktive tjenestemænd. Der var et mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2022 på 0,1 mio. kr. sammenholdt med budgettet.

Flextrafik-administration

Administrationsomkostningerne finansieres med en fast pris pr. kørt tur, og afvigelser i antal kørte ture har derfor en direkte indflydelse på administrationens reelle budget.

Administrationsomkostningerne vedrørende handicapørsel indgår i Trafikselskabet, mens administrationsomkostningerne vedrørende de øvrige områder er indregnet i ovenstående tabel.

Flextrafik administration endte med et underskud på 2,5 mio. kr. Der har været øgede udgifter til lønninger, da den manglende vogncapacitet har medført mere administrativt arbejde, og samtidigt er faktisk afregnet administrationsbidrag mindre i 2022, da turantallet har været lavere end forventet på flere områder.

Underskuddet er dækket af tidligere års overskud, samt opkrævet bod fra vognmænd.

Midttrafiks Regnskab 2022

Midttrafiks resultat for 2022, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1. januar 2021 - 31. december 2022, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt omregningen til det omkostningsbaserede resultat.

Resultat 2022

Resultatopgørelsen viser indtægter henholdsvis udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultat af primær drift udgør nettoudgifter på 1.967,8 mio. kr. hvor det i 2021 var 1.976,8 mio. kr. Karakteristisk for resultatet i 2022 er, at både indtægter og udgifter er øget med samme beløb og afspejler såvel stigning i antallet af kunder som et øget omkostningsindeks. Årets indtægter udgør 770,9 mio. kr. mod 565,2 mio. kr. i 2021, og de samlede udgifter i 2022 udgør 2.738,8 mio. kr. mod 2.542 mio. kr. i 2021.

Bestillerne finansierer den primære drift svarende til årets faktiske nettoudgifter, med undtagelse af tilskrevne renter på ansvarligt lån samt Trafikselskab og Letbanesekretariat, der har en fast finansiering for året.

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere og kompensation fra staten udgør et overskud på 1,3 mio. kr.

I det omkostningsbaserede resultat overføres årets investeringer til balancen som anlægsaktiver, og resultatet indeholder i stedet afskrivninger beregnet på grundlag af aktivets forventede brugstid. Desuden indregnes årets regulering af fremtidige forpligtelser til tjenestemandspension og lønmodtagernes feriemidler. Indtægter vedr. salg i pendler-, rejse- og klippekort periodiseres mellem regnskabsårene.

Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af forudbetalte billetprodukter udgør det omkostningsbaserede resultat et overskud på 19,3 mio. kr., hvor det i 2021 var et underskud på 3,6 mio. kr. Det forbedrede resultat skyldes regulering af den fremtidige forpligtelse til tjenestemandspension, hvor den aktuarmæssige beregning påvirkes af stigning i den anvendte diskonteringsrentesats.

Årets afskrivninger på 24,7 mio. kr. er primært fordelt med 15,9 mio. kr. vedrørende billetudstyr og 6,8 mio. kr. vedrørende bus-IT og Midttrafik app.

Byrdefordeling 2022

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2022. Resultatet

af primær drift korrigeres i byrdefordelingen i forhold til forskudt finansiering, tidsforskydningen ved lånefinansiering på rejsekort samt covid-19 kompensation fra staten.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2022, der viser omregningen fra resultatet af primær drift til grundlaget for årets byrdefordeling, samt fordelingen heraf på den enkelte kommune eller til regionen. Resultat af primær drift, inkl. kompensation for covid-19, reduceres netto med 44,6 mio. kr. til byrdefordelingen for 2022.

Samlet byrdefordeles i alt 1.923,2 mio. kr. vedrørende 2022. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

Balance pr. 31. december 2022

Midttrafik har pr. 31. december 2022 samlede aktiver på 511,9 mio. kr. mod 654,4 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2021.

Ændringen i balancen skyldes hovedsageligt et fald i kortfristede tilgodehavende, en reduktion i værdien af anlægsaktiver og den likvide beholdning, samt en reduceret kortfristet gæld.

Anlægsaktiverne reduceres med knap 20 mio. kr. og skyldes primært årets afskrivninger samt afdrag på ansvarligt lån til Rejsekort & Rejse-





plan A/S. Ultimo 2022 er værdien af igangværende arbejde reduceret fra 11,2 mio. kr. til 0,7 mio. kr., da mange projekter er afsluttede i regnskabsåret. Størsteparten af de afsluttede projekter vedrørende Midttrafik app og kundevendte forhold er afsluttet og afskrives som immaterielt aktiv med tre års levetid.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er reduceret med 8,5 mio. kr. svarende til rentetilskrivning og tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort & Rejseplan A/S, samt værdiregulering af aktiebeholdning.

Det langfristede tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd er uændret i 2022, da årets lovpligtige 20,3 % hensættelse er udgiftsført til byrdefordeling ved bestillerne i Midttrafiks ejerkreds.

75 % af investeringen i rejsekortudstyr er lånefinansieret, og i relation til kommunerne og regionen afspejles det i et langfristet tilgodehavende svarende til lånets løbetid. I 2022 har bestillerne afdraget på den oprindelige rejsekortinvestering, og dette langfristede tilgodehavende er samlet set reduceret med 17,4 mio. kr.

Omsætningsaktiver er samlet set reduceret med 64,9 mio. kr. hvoraf efterregulering af byrdefordeling med bestillerne dog er øget med 2,3 mio. kr. Det store fald i tilgodehavende er relateret til statens betaling af kompensation for følgerne af covid-19.

Midttrafiks likvide aktiver, som udgøres af indestående på bankkonti samt obligationer i likviditetsdepot, er reduceret med 33,5 mio. kr. og udgør på balancedagen 248,8 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er forbedret med 20,9 mio. kr., og afspejler årets reguleringer samt årets resultat.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuarmæssig beregning. Årets regulering af hensættelsen beregnes ud fra en forventet pensionsalder på 62 år i henhold til reglerne fra Indenrigsministeriet vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m. og hensættelsen er reduceret med 36,7 mio. kr. til en værdi på 79,7 mio. kr.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort er reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 65,3 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er reduceret med 7,5 mio. kr. og afspejler endelig afregning af byrdefordeling for regnskab 2020 samt byrdefordeling vedrørende resultatet af 2022. Den markante reduktion skal vurderes på baggrund af afregning af foreløbig byrdefordeling inden årets udgang.

Øvrig kortfristet gæld er reduceret med 103,1 mio. kr. Udover nedbringelse af gæld til kreditorer er der anvendt opsparede puljemidler og der er forskydning i periodisering mellem regnskabsårene.

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2022

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2022 viser en samlet reduktion af den likvide beholdning på 33,5 mio. kr. og skyldes pengestrømmen fra driftsaktivitet såvel som finansieringsaktivitet.

Ændringen i driftskapital er markant lavere sammenlignet med den tilsvarende ændring i 2021.

Forskydningen i bankgæld på 5 mio. kr. knyttet til repo-forretning er reguleret i posten "ændring i driftskapital". Repo-forretningen har ikke direkte relation til Midttrafiks likviditetsregulering fra driften og vises derfor særskilt i relation til likviditetsvirkningen i året.

Den anvendte likviditet er fordelt med investering på 4,1 mio. kr. i immaterielle og materielle anlægsaktiver til billetteringsudstyr, bus-IT og Midttrafik app. Udbetaling af en andel af det ansvarlige lån bidrager positivt til likviditeten med 7,8 mio. kr., og afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten fra finansieringsaktivitet med 11,7 mio. kr.

De likvide aktiver er reduceret med 33,5 mio. kr. og udgør 248,8 mio. kr. ultimo 2022.

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter balancedagen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2022.

Resultatopgørelse 1. januar 2022 - 31. december 2022

	Note	R2022	B2022	R2021*
Indtægter				
Bus	3	-630,4	-595,2	-445,7
Flextrafik	4	-22,4	-20,1	-19,8
Letbanedrift		-74,9	-72,2	-65,3
Togdrift		-15,9	-12,1	-10,1
Billetkontrol	5	-10,3	-5,6	-7,6
Rejsekort	6	-1,6	-1,1	-1,0
Trafikselskabet	7	-13,5	-12,0	-13,3
Finansielle indtægter	8	-1,9	-	-2,4
Indtægter i alt		-770,9	-718,3	-565,2
Udgifter				
Bus	3	1.562,9	1.490,4	1.436,6
Flextrafik	4	603,5	582,7	535,3
Letbanedrift		276,1	277,6	275,0
Letbanesekretariat		1,0	1,5	0,9
Tog, drift		64,9	64,6	62,8
Tog, investering		4,3	4,3	4,2
Billetkontrol	5	16,7	13,9	28,6
Rejsekort	6	53,5	61,2	57,9
Trafikselskabet	7	137,8	161,4	132,3
Tjenestemandspensioner		2,4	2,5	1,8
Finansielle udgifter	8	15,7	-	6,7
Udgifter i alt		2.738,8	2.660,0	2.542,0
RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT		1.967,8	1.941,8	1.976,8

Resultatopgørelse 1. januar 2022 - 31. december 2022 (fortsat)

	Note	R2022	B2022	R2021*
Finansiering				
Finansiering Kommuner og Region Midtjylland		-1.610,5	-1.505,5	-1.426,5
Statslig kompensation		-63,1	-109,0	-267,3
Finansiering, Øvrige		-295,5	-327,2	-286,7
Finansiering i alt		-1.969,2	-1.941,8	-1.980,4
UDGIFTSBASERET RESULTAT		-1,3	-	-3,6
Øvrige omkostninger				
Anlægsudgifter optaget på balancen	9	-2,4	-	-6,7
Igangværende arbejder	9	-1,7	-	-9,4
Afskrivning på anlægsaktiver	9	24,7	-	21,1
Regulering vedr. pensionsforpligtelse		-37,2	-	0,6
Regulering vedr. Lønmodtagernes Feriemidler		0,0	-	-0,5
Periodisering, rejsekort og pendlerkort		-1,4	-	2,1
Omkostninger i alt		-18,0	-	7,2
OMKOSTNINGSBASERET RESULTAT 2022		-19,3	-	3,6

(Beløb i mio.kr.)

NOTE: Resultatopgørelsen er opgjort brutto for de enkelte aktivitetsområder uafhængigt af byrdefordelingen.

* Der er foretaget reklassificering af regnskab 2021 af hensyn til sammenligning

Resultatdisponering

	Note	R2022	B2022	R2021
Overskud, jf. resultatopgørelsen		-19,3	-	3,6
RESULTAT TIL DISPONERING, I ALT		-19,3	-	3,6

(Beløb i mio.kr.)

Byrdefordeling af regnskab 2022

	R2022	B2022	R2021
Resultat 2022 af primær drift	1.967,8	1.941,8	1.976,8
Tælleudstyr og rejsekort, forskudt finansiering		-	1,2
UU-kort afregning, forskudt finansiering	14,2	14,2	-14,2
NOP forskudt finansiering	-2,4	-10,0	-
Regulering Administration og Øvrige	1,1	-24,4	3,3
Rejsekort, afdrag på lån	11,7	11,7	11,6
Rejsekort, tilbagebetaling ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,2	-	0,3
Kompensation fra staten vedr. covid-19	-63,1	-109,0	-267,3
Midttrafik	-0,1	-0,1	-0,2
Resultat til byrdefordeling	1.923,2	1.817,9	1.705,5
Byrdefordeling			
Favrskov	29,7	27,6	26,5
Hedensted	9,9	8,9	7,6
Herning	54,3	52,4	48,5
Holstebro	20,9	20,4	19,3
Horsens	62,7	59,7	53,2
Ikast-Brande	18,7	17,7	16,7
Lemvig	11,9	11,1	10,4
Norddjurs	32,6	31,6	29,6
Odder	10,5	10,1	9,7
Randers	101,2	96,0	82,8
Ringkøbing-Skjern	29,7	28,8	26,1
Silkeborg	58,9	54,6	48,1
Skanderborg	31,7	30,2	30,3

Byrdefordeling af regnskab 2022 (fortsat)

	R2022	B2022	R2021
Skive	41,3	38,4	36,5
Struer	5,9	5,9	5,6
Syddjurs	27,6	25,2	22,8
Viborg	49,4	46,8	42,2
Aarhus	379,5	356,4	340,1
Region Midtjylland	653,5	603,2	577,0
Øvrige	293,1	292,8	272,3
BYRDEFORDELING I ALT	1.923,2	1.817,9	1.705,5

(Beløb i mio.kr.)



Balance pr. 31. december 2022			
	Note	Ultimo 2022	Ultimo 2021
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Immaterielle anlægsaktiver	9	12,6	7,6
Materielle anlægsaktiver	9	70,8	96,4
Finansielle anlægsaktiver	10	37,6	46,1
Deposita, tilgodehavende		0,1	0,1
Anlægsaktiver i alt		121,2	150,3
Langfristede tilgodehavender			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	11	13,0	13,0
Langfristede tilgodehavender - Forskudt finansiering	12	48,3	63,3
Langfristede tilgodehavender i alt		61,4	76,3
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender		75,5	142,8
Tilgodehavende, efterregulering bestillere	15	5,1	2,7
Omsætningsaktiver i alt		80,6	145,5
Likvide aktiver i alt		248,8	282,3
AKTIVER I ALT		511,9	654,4

Balance pr. 31. december 2022 (fortsat)			
	Note	Ultimo 2022	Ultimo 2021
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital		54,2	54,2
Årets overskud og bevægelser		20,9	0,1
Egenkapital i alt	14	75,2	54,2
Hensatte forpligtelser			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		79,7	116,4
Hensat forpligtelse, øvrige		1,1	1,1
Hensættelser i alt		80,8	117,5
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld vedr. Kommunekredit	13	65,3	76,9
Langfristet gæld vedr. Lønmodtagerens feriemidler		5,9	5,9
Langsfristede gældforpligtelser i alt		71,2	82,8
Kortfristede gældsforpligtelser			
Deposita, gæld		0,1	0,0
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere	15	29,2	39,9
Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort		13,9	15,4
Kortfristet gæld til pengeinstitut		135,0	140,0
Kortfristet gæld i øvrigt		106,5	204,6
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		284,7	399,9
PASSIVER I ALT		511,9	654,4

(Beløb i mio.kr.)

Pengestrømsopgørelse 2022			
	Note	R2022	R2021
Pengestrøm fra driftsaktivitet			
Omkostningsbaseret resultat		19,3	-3,6
Reguleringer	17	-11,1	26,1
Ændring i driftskapital	18	-28,9	-125,2
Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt		-20,6	-102,7
Pengestrøm fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-0,5	-0,9
Køb af materielle anlægsaktiver		-3,6	-15,3
Afdrag på finansielle anlægsaktiver		7,8	13,0
Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt		3,7	-3,1
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet			
Afdrag på langfristet gæld		-11,7	-11,6
Likviditet fremskaffet via repoforretning ultimo		135,0	140,0
Afdrag på likviditet via repogæld primo		-140,0	-100,0
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt		-16,7	28,4
Årets pengestrøm			
Årets pengestrøm		-33,5	-77,5
Likvide beholdninger, primo		282,3	359,8
LIKVID BEHOLDNING ULTIMO REGSKABSÅRET		248,8	282,3

(Beløb i mio.kr.)

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 135 mio. kr.

Midttrafiks bevillingsområder fremgår af nedenstående tabel, som viser vedtaget og korrigeret budget, regnskabet for 2022 samt årets resultat i forhold til den realiserede finansiering.

Midttrafiks bestyrelse har med godkendelsen af regnskabet for 2021 besluttet at overføre det akkumulerede mindreforbrug på 24,0 mio. kr. som skal bl.a. anvendes til nødvendige it-projekter, publikums- og chaufførfaciliteter og retssagen i flextrafik. Desuden har bestyrelsen godkendt tillægsbevillinger i regnskabsåret for at imødekomme de likvide udfordringer med stigende brændstofpriser m.m. Årets vedtagne budget er som følge af tillægsbevillingerne øget med 129,5 mio. kr. til et korrigeret budget på 1.941,8 mio. kr.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2022

	Vedtaget budget 2022	Korrigeret budget 2022	Regnskab 2022	Resultat	Overførsel til 2023
Busdrift					
Resultat byrdefordeles	825,0	954,3	986,7	32,4	-
Forskudt finansiering					
Forskudt finansiering	-	-14,2	-14,2	-	-
Handicapørsel					
Resultat byrdefordeles	41,9	44,3	57,4	13,1	-
Flextur, Flextur UNG og Plustur					
Resultat byrdefordeles	16,1	17,1	15,9	-1,2	
Flexbus					
Resultat byrdefordeles	7,6	7,9	5,0	-2,9	
Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring					
Resultat byrdefordeles	468,8	487,2	501,4	14,2	
Ekstraudgifter covid-19 - Flextrafik					
Resultat byrdefordeles	-	-	-	-	-
NOP					
Resultat byrdefordeles	4,0	14,0	4,0	-10,0	-
Forskudt finansiering			2,4	2,4	2,4
Togdrift					
Resultat byrdefordeles	64,6	56,8	53,3	-3,5	-
Rejsekort					
Resultat byrdefordeles	65,6	7,2	6,8	-0,5	-

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2022 (fortsat)

	Vedtaget budget 2022	Korrigeret budget 2022	Regnskab 2022	Resultat	Overførsel til 2023
Letbanedrift					
Resultat byrdefordeles	205,4	205,4	201,2	-4,3	-
Letbanesekretariat					
Budget byrdefordeles	1,1	1,1	1,1	-	-
Resultat overføres		0,4	-0,1	-0,5	-0,5
Finansielt afkast					
Resultat byrdefordeles	-	-	14,1	14,1	-
Billetkontrol					
Resultat byrdefordeles	8,4	8,4	6,3	-2,0	-
Tjenestemandspensioner					
Resultat byrdefordeles	2,5	2,5	2,4	-0,1	-
Trafikselskab					
Resultat overføres	125,3	125,3	115,4	-9,9	-9,9
Disponeret overskud vedr. tidligere år	-	24,0	8,8	-15,2	-15,2
Rejsekort ansvarligt lån - renteindtægter	-	-	-0,2	-0,2	-0,2
I ALT	1.836,3	1.941,8	1.967,8	26,1	-23,3

(Beløb i mio.kr.)

Se desuden bilagssamlingen, der viser byrdefordelingen af årets resultat indenfor de enkelte bevillingsområder

Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

Note 1: Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Indenrigsministeriet. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. Der er udbetalt kompensation for følgerne af covid-19 pandemien i henhold til statens instruks.

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

Det udgiftsbaserede resultat omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted, og den primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper. Årets investeringer afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelse, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Merudgifter til mundbindskontrol, ekstra rengøring og køb af værnemidler som følge af covid-19 er indregnet i den udgiftsbaserede resultatopgørelse. I henhold til instruks fra staten er nettoudgiften blevet kompenseret for januar og februar måned, hvor der også er givet kompensation for manglende passagerindtægter. Derudover er der givet et beløb til alle trafikselskaber i Danmark som kompensation

for fortsat manglende passagerindtægter efter pandemien afslutning.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, er registreret i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Omkostningsbaseret regnskab

Det omkostningsbaserede resultat omfatter årets periodiserede indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

Indretning af lejede lokaler	3 - 10 år
Software over 100.000 kr.	3 - 6 år

Materielle anlægsaktiver

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

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives flere ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT-udstyr og inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske installationer bygninger	10 år
Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v.	7 - 15 år
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	4 - 5 år
Inventar	4 - 5 år
IT-udstyr	3 - 5 år





Rejsekortudstyr forventes at have en brugstid på 15 år og afskrives over perioden 2013 til 2028. Efterfølgende tilgang afskrives over hovedaktivets resterende brugstid. Undtagelsen herfra er Bus-Light løsningen der er vurderet til at have en brugstid på tre år.

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

Leasingkontrakter

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafiks ejerandel ultimo regnskabsåret.

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter et år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver. Efterregulering af byrdefordeling indregnes dog som et omsætningsaktiv.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af den lovpligtige regulering i pensionsforpligtelsen. Tilgodehavendet nedbringes over en tre-årig periode fra 2023 og frem.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekort svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekort. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet, og udbetaling af det ansvarlige lån givet til Rejsekort & Rejseplan A/S.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår henholdsvis bagudbetalte vedrørende foregående regnskabsår.

Pensionsforpligtelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenestemandsansatte og medarbejdere på tjeneste-

mandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % byrdefordelles fra 2022 ved ejerkredsen.

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

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

Indefrosne feriemidler

Som følge af den nye ferielov skal optjente midler i ferieåret fra 1. september 2019 til 31. august 2020 enten indbetales til den fælles feriefond eller optages på balancen som langfristet gæld. Midttrafik har registreret de optjente midler som langfristet gæld og vurderer årligt om denne praksis skal fortsættes eller om midlerne skal indbetales. Hensættelsen indekseres årligt i forhold til den udmeldte procentsats. Midttrafik indbetaler årligt indefrosne feriemidler for ansatte der har nået pensionsalderen.

Leasinggæld

Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

Øvrige langfristede gældsforpligtelser

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealiseringsværdien.

Kortfristede gældsforpligtelser

Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder og bestillere m.v. Forudbetalinger for rejser på pendler- rejse-, og klippekort optages til nominel værdi.

AarBus

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af Trafikselskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal AarBus udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Selskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssigt adskilt fra Midttrafik, hvor direktøren for AarBus dog refererer til Midttrafiks direktør.

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

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



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

Med henvisning til den indgåede aftale er drift og balance for AarBus ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab, men oplyses som en note.

Note 2: Kriterier for kompensation vedr. covid-19

Midttrafik har i 2022 modtaget statskompensation for mindreindtægter og merudgifter som følge af covid-19. Kompensationen er udmøntet i akt 346 af 7. september og akt 33 af 21. december 2022. Aftalen med staten om kompensation som følge af covid-19 medfører fuld kompensation for de afledte netto-merudgifter og mindreindtægter, og der er i alt modtaget 68,8 mio. kr. I henhold til statens instruks er besparelser og mindreudgifter modregnet i kompensationsbeløbet. Kompensationen i 2022 udbetales efter samme instruks som i 2021, dog skal mistede indtægter og ekstraudgifter mindst udgøre det samlede tilskud på de to aktstykker.

Aftalens indhold omfatter:

- › Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2022.
- › Merudgifter til indsættelse af ekstra-kapacitet for at sikre afstand mellem passagererne, under forudsætning af gældende statslige opfordringer om indsættelse heraf som følge af covid-19.
- › Merudgifter til eventuelle værnemidler samt rengøring af busser, flexbiler, salgssteder, kundefaciliteter og chaufførlokaler, der følger direkte af covid-19.
- › Merudgifter til Flextrafik, som følger direkte af covid-19, fx solo-kørsel.
- › Trafikselskabernes merudgifter forbundet med kommunikation vedr. hensigtsmæssig kundefærd i forbindelse med covid-19.
- › Merudgifter forbundet med såkaldt "crowd control" ved stoppesteder og knudepunkter, som følger direkte af covid-19.

- › Modgående mindreudgifter ved reduceret drift for bus, bane og Flextrafik i forhold til det budgetterede for 2022.

Midttrafik har i 2022 modtaget 68,8 mio. kr. i kompensation fra staten, og kompensationsbehovet udgør 63,1 mio. kr. Den andel af kompensationen som overstiger behovet forventes reguleret i 2023.

Note 3: Busdrift			
	R2022	B2022	R2021
Indtægter			
Indtægter ved busdrift	-629,2	-594,5	-459,0
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-	-	14,2
Byrdefordeling NT/Sydtrafik	-0,3	-0,3	-0,5
Flexbus	-0,9	-0,4	-0,4
Indtægter i alt	-630,4	-595,2	-445,7
Udgifter			
Drift af busruter	1.602,8	1.527,4	1.444,9
Byrdefordeling NT/Sydtrafik	-4,7	-6,3	-6,8
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-65,0	-65,0	-33,3
Flexbus	5,9	8,3	5,1
Bus-IT og øvrige omkostninger	23,9	25,9	26,7
Udgifter i alt	1.562,9	1.490,4	1.436,6
BUSDRIFT, NETTO	932,5	895,2	990,9
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
UU-kort afregning, forskudt finansiering	14,2	14,2	-14,2
Tælleudstyr finansieret foregående regnskabsår	-	-	1,2
RESULTAT TIL BYRDEFORDELING	946,6	909,3	978,0

(Beløb i mio.kr.)

Note 4: Flextrafik			
	R2022	B2022	R2021
Indtægter			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	-7,7	-9,1	-6,8
Handicapkørsel	-11,7	-11,0	-9,9
Kommunal kørsel	-0,0	-0,0	-0,0
Øvrige, ikke bestillerfordelte indtægter	-3,0	-0,1	-3,1
Indtægter i alt	-22,4	-20,1	-19,8
Vognmandsbetaling			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	19,7	21,4	15,6
Handicapkørsel	69,1	55,3	51,5
Kommunal kørsel	36,8	35,5	30,3
Siddende patientbefordring	157,9	144,8	139,6
Øvrige trafikselskaber samt ikke bestillerfordelte udgifter	295,5	292,2	274,9
Vognmandsbetaling i alt	579,0	549,3	511,8
Administration			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	3,8	4,7	4,5
Kommunal kørsel	3,1	3,5	3,3
Siddende patientbefordring	10,6	10,6	10,3
Øvrige	0,5	0,6	0,6
Administration i alt	18,1	19,4	18,7
Øvrig			
NOP - projekt	6,4	14,0	2,2
Covid-19 udgifter direkte henførbare til staten	-	-	2,6
Øvrig i alt	6,4	14,0	4,8
NETTOUDGIFTER	581,1	562,5	515,5

(Beløb i mio.kr.)

Note 5: Billetkontrol og Tab på debitorer

	R2022	B2022	R2021
Billetkontrol			
Kontrolafgifter og opkrævningsgebyr	-13,8	-11,4	-13,4
Billetkontroladministration	16,7	13,9	28,6
Billetkontrol i alt	2,8	2,6	15,1
Tab på debitorer			
Ubetalte kontrolafgifter	3,5	5,8	5,8
Tab på debitorer i alt	3,5	5,8	5,8
NETTOUDGIFTER BILLETCONTROL	6,3	8,4	20,9

(Beløb i mio.kr.)

Note 6: Rejsekort

	R2022	B2022	R2021
Drift og investering			
Kontantfinansierede anlægsudgifter	0,6	-	1,8
Finansiering - renter	1,2	1,3	1,4
Drift	50,1	58,8	53,7
Resultat af drift	51,9	60,1	56,9
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
Afdrag på lån	11,7	11,7	11,6
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2
RESULTAT TIL BYRDEFORDELING	57,4	65,6	62,4

(Beløb i mio.kr.)

Note 7: Trafikskabet

	R2022	B2022	R2021	Difference R2022- B2022
Bus- og letbaneadministration				
Løn og personale	63,7	64,3	59,4	-0,6
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	22,2	25,3	19,7	-3,2
IT-anskaffelser	1,1	2,3	1,3	-1,1
Drift og vedligehold af IT, servere	15,1	15,5	13,5	-0,5
Husleje og rengøring	10,6	11,2	11,0	-0,6
Rådgivningsydelse, huslejeindtægter, bod, overhead mv.	-13,5	-12,0	-13,3	-1,5
Nye projekter i 2022	0,9	3,3	2,7	-2,4
Busadministration i alt	100,1	110,0	94,3	-9,9
Handicapadministration				
Løn og personale	7,3	7,3	7,1	-
Materiale- og aktivitetsudgifter	8,1	8,1	7,9	-
Handicapadministration i alt	15,4	15,4	15,0	-
PRIMÆRADMINISTRATION I ALT	115,4	125,3	109,3	-9,9
Projekter finansieret af akkumuleret overskud				
Udvikling Midttrafik produkter og interne processer	2,1	2,8	-	-0,7
Udvikling app	0,2	0,2	6,2	-0,0
Digitalisering af rejsekort og andre IT projekter	1,8	2,7	1,0	-0,9
Flextrafik sag, flexharmonisering, busdatabase, mm.	3,3	8,5	1,9	-5,2
Køb af udstyr, forbedringer lokaler og publikumsfaciliteter	1,4	9,8	0,6	-8,4
Projekter i alt	8,8	24,0	9,7	-15,2
TRAFIKSELSKABET RESULTAT I ALT	124,3	149,4	119,0	-25,1
AKKUMULERET OVERSKUD 2022	25,1			

(Beløb i mio.kr.)

Tabellen i Note 7 viser de overordnede formål med afholdte udgifter i Trafikskabet i 2022, opdelt på henholdsvis bus- og handicapadministration.

Der er registreret indtægter for 13,5 mio. kr. som hovedsageligt vedrører kommunernes ekstraordinære betaling for konkrete rådgivningsydelse, men afspejler også lejemaal på Midttrafik Kundecenter.

Tabellens nederste del viser en gruppering af de udviklingsprojekter der er igangsat for det akkumulerede overskud.

Note 8: Finansindtægter og -udgifter

	R2022	B2022	R2021
Finansindtægter			
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S	-0,2	-	-0,3
Renteindtægt og udbytte vedr. likviditetsdepoter	-1,7	-	-2,1
Finansindtægter i alt	-1,9	-	-2,4
Finansudgifter			
Renteudgifter og gebyrer vedr. bankkonti	0,1	-	0,2
Gebyr og kurstab vedr. likviditetsdepot	15,7	-	6,5
Finansudgifter i alt	15,7	-	6,7
NETTOUDGIFTER	13,9	-	4,3

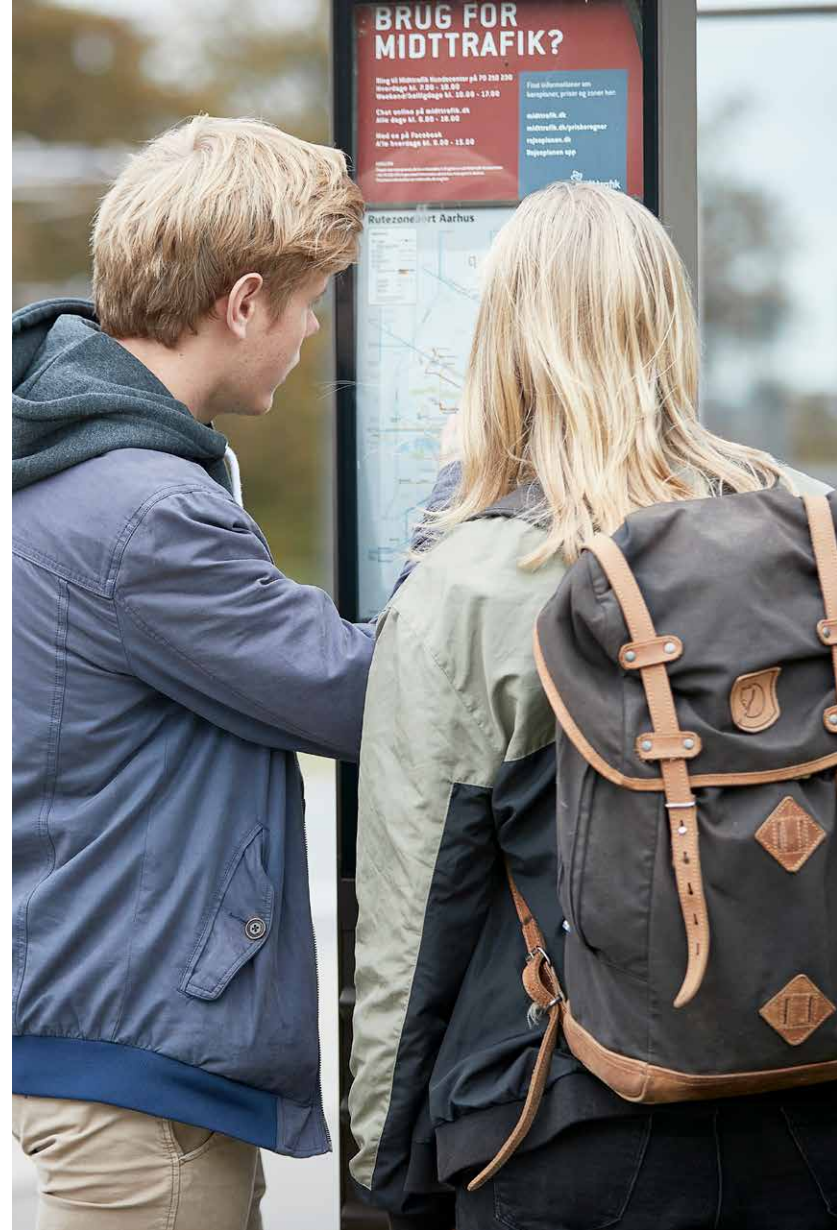
(Beløb i mio.kr.)



Note 9: Materielle og immaterielle anlægsaktiver

	Ombyg- ninger	Drifts- materiel og biler	Inventar og IT	Igang- værende arbejde	Immateri- elle aktiver	I alt
Kostpris						
Kostpris pr. 1. januar 2022	6,5	181,2	2,4	11,2	20,6	221,9
Tilgang	0,3	1,6	-	2,2	0,5	4,7
Afgang			-	-0,6		-0,6
Overført vedr. igangværende arbejde	0,3	0,6		-12,2	11,3	-
Kostpris pr. 31. december 2022	7,1	183,4	2,4	0,7	32,5	226,0
Af- og nedskrivninger						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2022	-4,6	-98,8	-1,5		-13,0	-117,9
Årets afskrivninger	-1,5	-15,9	-0,5		-6,8	-24,7
Af- og nedskrivninger 31. december 2022	-6,1	-114,7	-2,0	-	-19,8	-142,6
REGNSKABSMÆSSIG VÆRDI 31. DECEMBER 2022	1,0	68,6	0,4	0,7	12,6	83,3

(Beløb i mio.kr.)



Note 10: Finansielle anlægsaktiver

	Aktier i Rejsekort & Rejse- plan A/S	Ansvarligt lån til Rejskort & Rejseplan A/S	I alt
Kostpris			
Kostpris pr. 1. januar 2022	80,5	64,8	145,2
Årets til- og afgang			-
Kostpris pr. 31. december 2022	80,5	64,8	145,2
Reguleringer			
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2022	-55,1	-43,9	-99,1
Årets reguleringer og afdrag	-0,7	-7,8	-8,5
Reguleringer 31. december 2022	-55,8	-51,8	-107,6
REGNSKABSMÆSSIG VÆRDI 31. DECEMBER 2022	24,6	13,0	37,6

(Beløb i mio.kr.)

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 37,6 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S, som udgør 87,66 % af selskabets aktiekapital. Aktieposten er i årsregnskabet 2022 værdiansat under 1.000 kr. da driften af Midtjyske Jernbaner er baseret på tilskud fra Midttrafik. Midtjyske Jernbaner har ultimo 2020 overtaget driften på strækningen mellem Holstebro og Skjern, hvilket ikke har haft betydning for Midttrafiks aktiebesiddelse i selskabet.

Note 11: Langfristet tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd

	Ultimo 2022
Bestillere	
Favrskov	0,0
Hedensted	0,0
Herning	0,4
Holstebro	0,3
Horsens	0,5
Ikast-Brande	0,1
Lemvig	0,1
Norddjurs	0,1
Odder	0,1
Randers	0,8
Ringkøbing-Skjern	0,2
Silkeborg	0,3
Skanderborg	0,1
Skive	0,3
Struer	0,1
Syddjurs	0,1
Viborg	0,5
Aarhus	3,9
Region Midtjylland	5,4
I ALT	13,0

(Beløb i mio.kr.)

Det langfristede tilgodehavende vedrørende tjenestemandspensioner er finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % i henhold til reglerne i Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem. I henhold til Bestyrelsens beslutning i november 2021 er den lovpligtige hensættelse udgiftsført i 2022 og indgår i årets byrdefordeling. Det langfristede tilgodehavende er uændret i 2022, og påbegynder afvikling fra 2023.

Midttrafik har pr. 31. december 2022 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 79,7 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

Note 12: Tilgodehavender vedr. forskudt finansiering, herunder rejsekort

	Ultimo 2022	Ultimo 2021
Bestillere		
Favrskov	0,1	0,3
Hedensted	0,2	0,3
Herning	1,5	1,8
Holstebro	0,8	1,1
Horsens	0,0	0,4
Ikast-Brande	0,0	0,0
Lemvig	0,0	0,0
Norddjurs	0,1	0,2
Odder	0,1	0,1
Randers	3,0	3,5
Ringkøbing-Skjern	0,5	1,0
Silkeborg	0,1	0,5
Skanderborg	0,6	1,1
Skive	0,9	1,2
Struer	0,1	0,2
Syddjurs	0,2	0,4
Viborg	1,5	2,1
Aarhus	12,7	15,3
Region Midtjylland	23,6	33,9
FlexDanmark	2,4	-
I ALT	48,3	63,3

(Beløb i mio.kr.)



Note 13: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering

	Ultimo 2022	Ultimo 2021
Bestillere		
Favrskov	0,2	0,3
Hedensted	0,3	0,3
Herning	2,1	2,4
Holstebro	1,2	1,4
Horsens	0,0	0,0
Ikast-Brande	0,2	0,2
Lemvig	0,1	0,1
Norddjurs	0,1	0,2
Odder	0,1	0,1
Randers	4,1	4,8
Ringkøbing-Skjern	0,8	1,0
Silkeborg	0,0	0,1
Skanderborg	0,7	0,8
Skive	1,4	1,7
Struer	0,3	0,3
Syddjurs	0,4	0,4
Viborg	2,7	3,2
Aarhus	19,2	22,7
Region Midtjylland	31,3	36,9
I ALT	65,3	76,9

(Beløb i mio.kr.)

Kommunerne og Region Midtjylland som hæfter solidarisk for de lån, Midttrafik har optaget ved Kommunekredit, må i samråd med egen revisor afgøre, hvordan forpligtelsen til Midttrafiks lån opgøres.

Baseret på de anvendte fordelingsnøgler vedr. investeringen i rejsekortet har Midttrafik beregnet ovenstående fordeling af forpligtelsen vedrørende restgæld til Kommunekredit pr. 31. december 2022.



Note 14: Egenkapital

	2022	2021
Egenkapital		
Egenkapital 1. januar	54,2	54,2
Omkostningsbaseret resultat	19,3	-3,6
Øvrige egenkapitalreguleringer		
- heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid	2,3	2,2
- heraf værdiregulering af kapitalandele	-0,7	0,9
- øvrige reguleringer	-	0,6
EGENKAPITAL PR. 31. DECEMBER 2022	75,2	54,2

(Beløb i mio.kr.)

Note 15: Specifikation af efterregulering med bestillere i ejer kredsen og Samsø Kommune

	Primo 2022	"Afregning tidligere år"	Hensæt- telser regnskab 2022	Ultimo 2022
Bestillere				
Favrskov	-0,6	0,9	0,6	0,9
Hedensted	0,1	-0,0	-0,0	0,0
Herning	0,8	-0,3	0,1	0,6
Holstebro	-0,3	0,3	-0,2	-0,2
Horsens	1,6	-1,3	-1,3	-1,0
Ikast-Brande	-0,3	0,5	0,2	0,4
Lemvig	-0,1	0,1	0,1	0,1
Norddjurs	-1,8	1,4	0,2	-0,3
Odder	-1,8	0,6	-0,1	-1,3
Randers	-0,7	2,9	-1,6	0,7
Ringkøbing-Skjern	-1,4	1,7	0,0	0,4
Samsø	-0,1	0,1	0,0	-0,0
Silkeborg	-1,4	1,9	-2,6	-2,2
Skanderborg	0,2	0,5	0,0	0,8
Skive	-0,1	-0,0	0,4	0,3
Struer	-0,4	0,1	0,0	-0,3
Syddjurs	-0,1	0,4	-0,0	0,2
Viborg	-1,0	2,0	-0,4	0,6
Aarhus	-15,9	12,9	-11,4	-14,3
Region Midtjylland	-13,9	13,1	-8,9	-9,7
I ALT	-37,2	37,9	-24,9	-24,1

(Beløb i mio.kr.)

Note 16: Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

	Ultimo 2022	Ultimo 2021
Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser		
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	0,4	0,3
Operationel leasing og øvrige lejeaftaler	51,1	39,7
EVENTUAL FORPLIGTELSE I ALT	51,5	40,1

(Beløb i mio.kr.)

Udover tabellens viste eventualforpligtelser pågår der to sager ved domstolene vedrørende udbudsretlige forhold i relation til flextrafik, og sagerne må betegnes som forbundet med usikkerhed.

Midttrafik har en renteswap til fast rente på 1,56 %:

- › Modpart på renteswap er Kommunekredit
- › Kontrakten er indgået i danske kroner
- › Kontraktens hovedstol er på 163,4 mio. kr.
- › Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2021 er 65,3 mio. kr.
- › Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2022 er 3,1 mio. kr. i Midttrafiks favør
- › Kontrakten udløber 26. juni 2028

Midttrafik har det etablerede likviditetsdepot som sikkerhedsstillelse for repo-forretninger.

Note 17: Reguleringer til pengestrøm

	Ultimo 2022	Ultimo 2021
Reguleringer til pengestrøm		
Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland	2,3	2,2
Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter	-1,4	2,1
Afskrivninger ifølge anlægsnote	24,7	21,1
Regulering af pensionhensættelser samt lønmodtagernes feriemidler	-36,6	0,2
Øvrige reguleringer		0,6
REGULERINGER I ALT	-11,1	26,1

(Beløb i mio.kr.)

Note 18: Ændring i driftskapital

	Ultimo 2022	Ultimo 2021
Ændring i driftskapital		
Ændring i deposita, tilgodehavende	-	-
Ændring i tilgodehavender	79,9	-46,8
Ændring i kortfristet gæld, inkl. bankgæld ved repo-forretning	-108,8	-78,4
ÆNDRING I DRIFTSKAPITAL I ALT	-28,9	-125,2

(Beløb i mio.kr.)

Note 19: Personaleoversigt**Årsværk 2022****Afdeling**

Direktion	2,0
Direktionssekretariat	11,6
FLEX Planlægning og udvikling	30,9
Rådgivning og mobilitet	10,1
Køreplanlægning	10,4
Økonomi og Regnskab	21,1
Kontrakter	6,6
Kundeservice	18,2
Trafikservice	9,3
IT og Digitalisering	9,0

I ALT	129,1
--------------	--------------

Årsværk 2021**Afdeling**

Direktion	2,0
Direktionssekretariat	11,4
FLEX Planlægning og udvikling	28,2
Rådgivning og mobilitet	11,1
Køreplanlægning	10,6
Økonomi og Regnskab	19,9
Kontrakter	6,3
Kundeservice	17,8
Trafikservice	9,0
IT og Digitalisering	9,0

I ALT	125,2
--------------	--------------

Antallet af årsværk 2022 betragtes reelt som uændret sammenlignet med 2021 og indenfor den almindelige ændring ved barsel, besættelse af stillinger m.m.



AarBus - resultatopgørelse 1. januar 2022 - 31. december 2022

	R2022	R2021
Indtægter		
Indtægter, busdrift	457,5	469,4
Rabat ikke-udbudt kørsel	-	-
Indtægter, øvrige	10,8	11,7
Indtægter i alt	468,4	481,1
Variable produktionsomkostninger		
Chaufføromkostninger	251,5	244,0
Vognomkostninger	82,5	62,2
Variable produktionsomkostninger i alt	334,0	306,2
Dækningsbidrag	134,4	175,0
Faste omkostninger		
Øvr. værkstedsomkostninger	5,6	3,0
Lokaleomkostninger	18,8	20,5
Lønomsomkostninger	47,3	49,3
Øvrige faste omkostninger	13,0	11,9
Faste omkostninger i alt	84,7	84,6
Resultat før renter og afskrivninger	49,7	90,3
Afskrivninger	44,0	40,7
Renter	13,5	3,9
BAAS4	-0,3	-0,3
Lønsum af årets resultat	-0,3	1,9
ÅRETS RESULTAT	-7,2	44,1

(Beløb i mio.kr.)



AarBus - balance pr. 31. december 2022

	Ultimo 2022	Ultimo 2021
AKTIVER		
Anlægsaktiver		
Anlægsaktiver	383,4	277,5
Anlægsaktiver i alt	383,4	277,5
Omsætningsaktiver		
Varelager	10,1	10,6
Varelager i alt	10,1	10,6
Tilgodehavender debitorer	0,8	0,6
Tilgodehavender, vekselpenge	0,4	0,4
Tilgodehavender, depositum	0,0	0,0
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	4,6	1,4
Tilgodehavender, diverse	0,0	25,1
Tilgodehavender, Midttrafik	0,4	0,7
Tilgodehavender i alt	6,2	28,1
Formuekonto	147,3	157,8
Likvide beholdning	43,9	1,9
Omsætningsaktiver i alt	191,3	198,4
AKTIVER I ALT	590,9	475,9

AarBus - balance pr. 31. december 2022 (fortsat)

	Ultimo 2022	Ultimo 2021
PASSIVER		
Egenkapital og lign.		
Egenkapital primo	171,7	127,5
Periodens resultat	-7,2	44,1
Egenkapital ultimo i alt	164,5	171,7
Langfristet gæld		
Leasinggæld	355,3	239,1
Indefrysning	26,3	26,3
Langfristet gæld	381,5	265,4
Kortfristet gæld		
Mellemregning Midttrafik (rest)	-	-
Gæld til kreditorer	15	10,8
Anden gæld	-	1,9
Hensættelse til personskader	2,1	0,4
Forskud på løn	2,8	2,4
Skyldig løn og feriepenge	25,1	23,3
Kortfristet gæld i alt	44,9	38,8
PASSIVER I ALT	590,9	475,9

(Beløb i mio.kr.)

