



Aarhus, 5. maj 2022

**Bilagssamling
til møde i
bestyrelsen for Midttrafik
den 12. maj 2022 kl. 09.30
AarBus,
Jegstrupvej 5,
8361 Hasselager**



midttrafik

12. MAJ 2022

ÅRSREGNSKAB 2021

HOVEDNOTAT

Tilhørende Bilag:

Bilag 2 – Byrdefordeling pr. område

Bilag 3 – Opsummering pr. bestiller

INDHOLD

Oplysninger om selskabet	2
Ledelsespåtegning	3
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	4
Ledelsesberetning	9
Midttrafiks regnskab 2021	18
Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse	26

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 2021. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Indenrigsministeriets "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 2021 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2021.

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 2022

Direktion:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Bestyrelsen:

Steen Vindum
Formand

Anders Bøge
Næstformand

Arne Lægaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrect
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 2021, jf. siderne 18-43 i årsregnskabet 2021, 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 bestemmelserne 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 revisors 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-revisionsydelser, 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 15 år frem til og med regnskabsåret 2021. 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 2021. 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 revisionshandlingerne som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandlingerne, herunder de revisionshandlingerne 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 indtægtssystemer, 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 er fortsat væsentligt påvirket af COVID-19 i regnskabsåret 2021. Regeringen, KL og Danske Regioner indgik i 2020 en aftale om statskompensation til trafiksekskaberne. Denne aftale sikrer, at Midttrafik kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2021 relateret til COVID-19 med samlet 267,3 mio. kr. Vi henviser til beskrivelse i årsregnskabets note 2.

Statskompensationen udgør et væsentligt beløb og er indregnet på baggrund af ledelsens opgørelse af realiserede mindre indtægter, merudgifter og modgående mindre omkostninger i 2021.

Midttrafik indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2021 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved COVID-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen. Idet der på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen ikke foreligger 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 2021. 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 fejlinformation, 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 revisionshandlingerne 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 9-17.

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 økonomiske 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 2022

EY Godkendt Revisionspartnerselskab

CVR-nr. 30 70 02 28

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor
mne21334

Simon M. Laursen
statsaut. revisor
mne45894

LEDELSESBERETNING

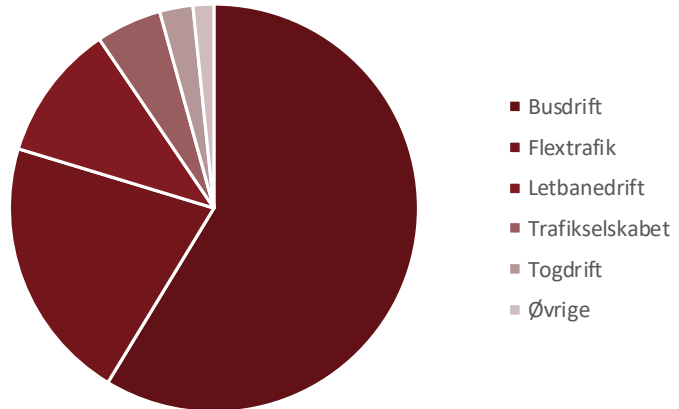
Resultatet til byrdefordeling 2021 mellem kommunerne, Region Midtjylland, FynBus og Sydtrafik blev 0,9 mio. kr. højere end budgetteret. Det skal bemærkes, at rabatten på 33,3 mio. kr. for ikke-udbudt kørsel ved AarBus indgår i byrdefordelingen og dermed er årets reelle byrdefordelte udgifter tilsvarende højere.

Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 3,6 mio. kr. i overskud, og skyldes et samlet underforbrug i forhold til årets finansiering. I 2021 er der af overførte midler fra tidligere år finansieret udviklingsprojekter for i alt 21 mio. kr. vedrørende tidligere års akkumulerede mindreforbrug, og heraf der anvendt 9,7 mio. kr. til udviklingsprojekter.

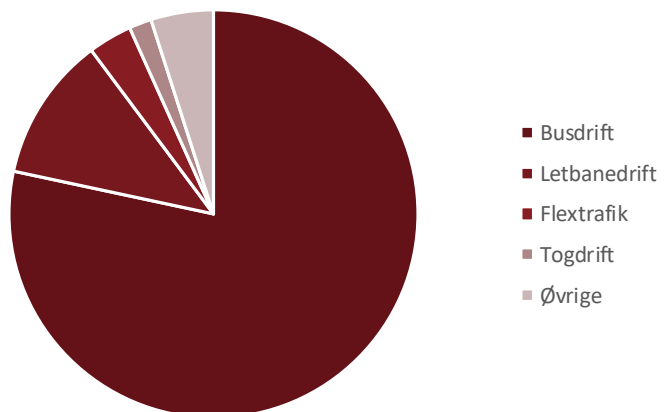
Det omkostningsbaserede resultat er et underskud på 3,6 mio. kr. Reguleringen fra det udgiftsbaserede resultat til det omkostningsbaserede resultat vedrører afskrivninger på indeværende og tidligere års investeringer i rejsekortudstyr og bus-IT, periodisering af forudbetalte billetprodukter samt regulering af hensættelse til tjenestemandspensioner og gæld vedr. lønmodtagernes feriemidler.

Midttrafiks største aktivitetsområde er busdrift, som udgør knap 60 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdrift er Flextrafik det næststørste område, og tegner sig for 21 % af de samlede udgifter. På indtægtssiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne vedrørende busdrift udgør 78,4 % af de samlede indtægter. Indtægter vedrørende letbane og tog udgør 11,5 % af de samlede indtægter, og er det næststørste indtægtsområde i 2021.

Beløb i mio. kr.	R2021
Udgifter	
Busdrift	1.494,5
Flextrafik	535,3
Letbanedrift	275,8
Trafikselskabet	132,3
Togdrift	67,0
Øvrige	41,9
I alt	2.546,8



Beløb i mio. kr.	R2021
Indtægter	
Busdrift	-446,6
Letbanedrift	-65,3
Flextrafik	-19,8
Togdrift	-10,1
Øvrige	-28,2
I alt	-570,0

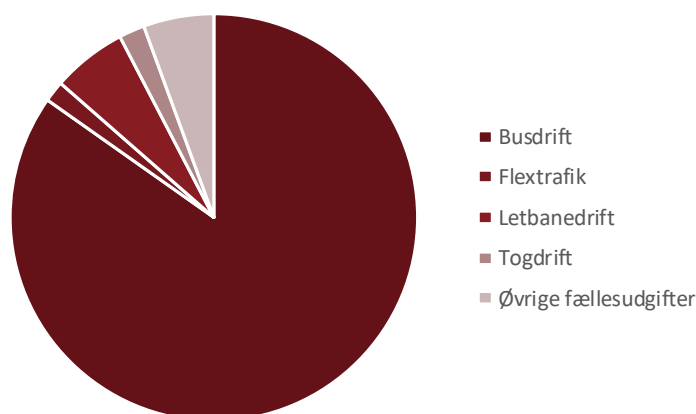


Covid-19 har påvirket Midttrafiks økonomi væsentligt, primært som konsekvens af samfundets nedlukning, hjemmearbejde og den statslige opfordring om at undgå offentlig transport. Pandemien har haft størst indvirkning på passagerindtægterne, men har også medført øgede udgifter til rengøring af busser, køb af værnemidler mv.

Der er i 2021 indgået aftale mellem regeringen, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner om kompensation på grund af Covid-19. Aftalen indebærer, at Midttrafik har modtaget fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og merudgifter forbundet med Covid-19. I henhold til statens instruks for kompensation er besparelser og mindreudgifter modregnet i kompensationen.

Den samlede effekt i 2021 af Covid-19 er et finansieringsbehov på 267,3 mio. kr., som er modtaget i kompensation fra staten.

Beløb i mio. kr.	Kompensation 2021
Busdrift	
Indtægter	-214,6
Operatørudgifter	-8,9
Øvrige driftsudgifter	-3,1
Busdrift Total	-226,6
Flextrafik	
Indtægter	-2,6
Operatørudgifter	0,8
Øvrige driftsudgifter	-2,6
Flextrafik Total	-4,5
Letbanedrift	
Indtægter	-13,7
Øvrige driftsudgifter	-2,1
Letbanedrift Total	-15,8
Togdrift	
Indtægter	-5,3
Øvrige driftsudgifter	-0,2
Togdrift Total	-5,5
Øvrige fællesudgifter	
Billetkontrol	-14,9
Øvrige fællesudgifter Total	-14,9
Covid-19	-267,3



Busdrift

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Busdrift					
Indtægter	-674,5	-445,7	-214,6	-660,3	14,1
Operatørudgifter	1.381,8	1.408,4	-8,9	1.399,5	17,7
Øvrige driftsudgifter	84,1	82,2	-3,1	79,2	-5,0
Regionalt tilskud	-	-	-	-	-
Busdrift Total	791,5	1.045,0	-226,6	818,4	26,9

Indtægter

De samlede busindtægter udgør i 2021 445,7 mio. kr. Indtægterne var – inkl. kompensation for Covid-19 – budgetteret til 674,5 mio. kr. Mindreindtægten på 214,6 mio. kr. skyldes i al væsentlighed effekten af Covid-19 i 2021, som er kompenseret af staten. Herudover er det afregnet 14,1 mio. kr. til DSB og Arriva for årene 2018 og 2019 vedr. Ungdomskortet, og dette beløb er udeladt af statens kompensation for konsekvensen af Covid-19

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Busindtægter					
Passagerindtægter	-394,9	-334,5	-	-334,5	60,4
Befordring værnepligtige	-1,3	-2,0	-	-2,0	-0,7
Bus & Tog-omstiger	-7,3	-10,9	-	-10,9	-3,6
Refusion off peak	-15,2	-19,1	-	-19,1	-3,9
Skolekort	-20,0	-18,0	-	-18,0	2,0
Takstkompensation	-37,3	-39,5	-	-39,5	-2,2
Ungdomskort	-66,4	-29,1	-	-29,1	37,3
Ungdomskort - fritidsrejser	-7,1	-5,9	-	-5,9	1,2
Ungdomskort NT/Sydtrafik-samarbejde	-0,4	-0,5	-	-0,5	-0,0
Indtægter - Flexbus	-0,4	-0,4	-0,1	-0,4	-
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-	14,2	-	14,2	14,2
Covid-19-effekt	-124,1	-	-214,6	-214,6	-90,5
Busindtægter Total	-674,5	-445,7	-214,6	-660,3	14,1

Mindreindtægten skyldes primært fald i passagerindtægterne samt fald i salget af Ungdomskort til elever på ungdoms- og videregående uddannelser.

Baggrunden for indtægtsfaldet i passagerindtægter er et generelt fald i antal kunder i 2021 som følge af delvis nedlukning af samfundet i en del af året samt en generel tendens til at flere helt eller delvist har arbejdet hjemmefra eller anvendt anden transport i perioden. Passagerindtægterne udgør 334,5 mio. kr., hvilket er 60,4 mio. kr. under budgettet. I forhold til seneste år uden Covid-19 er passagerindtægterne i 2021 faldet med godt 30 %. Der er i budgettet for 2022 indregnet et fald i passagerindtægterne på 13 % under hensyn til den forventede langtidseffekt af Covid-19, herunder øget hjemmearbejde og kundernes anskaffelse af alternative transportmidler.

Kompensationen for Covid-19 i 2021 udgør 214,6 mio. kr., hvor der på budgetlægningstidspunktet var et forventet behov for kompensation på 124,1 mio. kr.

Faldet i salg af Ungdomskort skyldes ligeledes Covid-19, hvor en del elever har undladt at købe kortet på grund af et stort omfang af hjemmeundervisning. Indtægterne på Ungdomskort er ligeledes præget negativt af en tilbagebetaling til DSB og Arriva Tog for elevernes brug af Ungdomskort købt ved Midttrafik men anvendt til togrejser. Indtægterne på Ungdomskort udgør 29,1 mio. kr., mod budgetteret 66,4 mio. kr. Der er i 2021 afregnet 14,1 mio. kr. til DSB og Arriva vedrørende tidligere år.

Skolekort er 2 mio. kr. under de budgetterede indtægter. Den mindreindtægt kommunerne får på dette område, modsvares af en tilsvarende mindreudgift til køb af Skolekort i kommunernes skoleforvaltninger.

Billetindtægter for omstigningsrejser fra togrejser er på 10,9 mio. kr. Indtægtsområdet er under pres, fordi togoperatørerne i stigende grad sælger billige togbilletter uden omstigningsret til bus (f.eks. Orangebilletter), men ligger dog i 2021 over budgettet, bl.a. som følge af indtægter fra sommerens fælles bus-/togrejsepas.

Endelig ligger indtægterne fra diverse kompensationsordninger for rejser til værnepligtige, rabatordninger til børn og pensionister på niveau med det budgetterede. Indtægterne fra off-peak-kompensation fra staten for rejser på rejsekort uden for myldretiden ligger over det budgetterede, primært fordi andelen af rejser på rejsekort har været stigende.

Operatørudgifter

De samlede operatørudgifter udgør 1.408,4 mio. kr. mod budgetterede 1.381,8 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 26,6 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 8,9 mio. kr. udgifter som følge af Covid-19. Det dækker udgifter til rengøring af busser samt værnemidler til busselskaber modregnet besparelse i driften af Flexbus samt indstillet dublerings- og natbuskørsel.

Det påkrævede bestillerbidrag er 1.399,5 mio. kr., og er dermed forøget med 17,7 mio. kr. sammenlignet med budgettet. Afvigelsen omfatter en tilbageførsel fra AarBus til Aarhus Kommune på 33,3 mio. kr. mod budgetterede 25 mio. kr., indekseffekt vedrørende brændstof på 18,8 mio. kr. samt modsatrettede kommunespecifikke merforbrug på 7,2 mio. kr.

Udbud 55-57, der dækker bybuskørsel i Herning Kommune, bybus- og lokalkørsel i Odder Kommune samt regional kørsel, har haft opstart i 2021. Udbuddene, samt effektiviseringer i samme forbindelse, har muliggjort tilvalg af alternative drivmidler indenfor samme økonomiske ramme. Kørslen i Herning og Odder kommune udføres således med elbusser, mens den regionale kørsel udføres med Biodiesel (HVO).

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter indeholder udgifter til bus-IT og øvrige samt udgifter til rejsekort i busser.

Øvrige driftsudgifter udgjorde 82,2 mio. kr. i 2021 mod budgetteret 84,1 mio. kr., og dermed et mindreforbrug på 1,9 mio. kr. Ud af mindreforbruget udgør 3,1 mio. kr. udgifter vedrørende Covid-19, hvorved det samlede mindreforbrug ender på 5 mio. kr.

Af mindreforbruget skyldes 3 mio. kr. hovedsageligt, at driftsudgifter til billetsystemer og gebyrer ved billet salg blev lavere end forventet. De resterende 2 mio. kr. skyldes primært lavere udgifter til drift og vedligeholdelse af udstyr i busserne, der dog delvist modregnes af en større kontantbetaling til investering i udstyr end forventet.

Flextrafik

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Flextrafik					
Handicapkørsel	40,4	41,6	-1,3	40,4	-
Flextur, Flextur Ung, Plustur	11,0	8,8	2,2	11,0	-
Kommunalkørsel	32,5	30,2	2,2	32,5	-0,0
Siddende patientbefordring	134,6	139,6	-4,9	134,7	0,0
NOP	4,0	2,2	-	2,2	-1,8
Øvrige	281,5	274,4	-2,6	271,8	-9,8
Flextrafik Total	503,9	496,8	-4,5	492,4	-11,6

Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel i 2021 udgjorde 41,6 mio. kr. mod budgetteret 40,4 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 1,3 mio. kr.

Det samlede merforbrug på 1,3 mio. kr. henføres til Covid-19, idet den gennemsnitlige vognmandsbetaling per tur er steget på grund af Covid-19-restriktioner.

Flextur, Flextur Ung og Plustur

De samlede udgifter til Flextur, Flextur Ung og Plustur i 2021 udgjorde 8,8 mio. kr. mod et budget på 11 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 2,2 mio. kr.

Det samlede mindreforbrug på 2,2 mio. kr. henføres til Covid-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindreudgifter til betaling af vognmænd.

Kommunalkørsel

De samlede udgifter til kommunalkørsel udgjorde i 2021 30,2 mio. kr. mod budgetteret 32,5 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 2,2 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 2,2 mio. kr. henføres til Covid-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindreudgifter til betaling af vognmænd. Desuden er der et lille mindreforbrug på nye kørselstyper hos henholdsvis Randers og Viborg Kommune.

Siddende patientbefordring

Region Midtjyllands samlede udgifter til siddende patientbefordring i Midttrafik udgjorde 139,6 mio. kr. i 2021 mod budgetteret 134,6 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 4,9 mio. kr.

Merforbruget på 4,9 mio. kr. kan henføres til Covid-19, idet den gennemsnitlige vognmandsbetaling per tur er steget på grund af Covid-19-restriktioner.

Ny Optimerings-Platform (NOP)

De samlede udgifter til NOP var på 2,2 mio. kr. mod budgetteret 4 mio. kr. Dermed er der en mindreudgift på 1,8 mio. kr.

Besparselsen skyldes færre brugte lønmidler samt at midler afsat til risikopulje og forudbetaling til dækning af likviditet hos FlexDanmark ikke blev udmøntet i 2021.

Øvrige trafikelskaber

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

Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Letbanedrift					
Indtægter	-79,0	-65,3	-13,7	-79,0	-
Operatørudgifter	267,5	267,5	-	267,5	0,0
Øvrige driftsudgifter	12,1	15,8	-2,1	13,7	1,6
Letbanesekretariat	1,2	0,9	-	0,9	-0,4
Letbanedrift Total	201,8	218,9	-15,8	203,1	1,2

Letbanedrift

De samlede udgifter til letbanedrift er 219 mio. kr. mod det budgetterede beløb på 201,6 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 17,5 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 15,8 mio. kr. udgifter som følge af Covid-19. Regnskabet ekskl. Covid-19 viser et merforbrug på knap 1,6 mio. kr.

Indtægterne ved letbanedrift er i regnskabet 65,3 mio. kr. Det er 13,7 mio. kr. lavere end de budgetterede passagerindtægter, og afvigelsen skyldes Covid-19.

Operatørudgiften udgør 267,5 mio. kr. i 2021, hvilket svarer til de budgetterede udgifter.

Øvrige driftsudgifter er på 15,8 mio. kr., imod budgetteret 12,1 mio. kr. Det skyldes bl.a. øgede udbetalinger af rejsegaranti samt et ekstra internt ressourceforbrug på 1,1 mio. kr. til administrative opgaver, der direkte kan henføres til Aarhus Letbane.

Der har desuden været merudgifter på 2,1 mio. kr. i relation til ekstra rengøring m.m. pga. Covid-19, som er kompenseret af staten.

Regnskabet for Letbanesekretariatet viser et mindreforbrug i forhold til budgettet på 0,2 mio. kr. Mindreforbruget overføres til næste regnskabsår. Midttrafik varetager sekretariats-betjeningen af Letbanesamarbejdet. Der er personaleudgifter til betjening af Letbaneråd, Letbanesamarbejdets styregruppe og sagsbehandling på en række områder.

Togdrift

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Togdrift					
Indtægter	-15,4	-10,1	-5,3	-15,4	-
Operatørudgifter	57,8	58,6	-	58,6	0,7
Øvrige driftsudgifter	4,9	4,2	-0,2	4,0	-0,9
Investeringsstilskud	12,0	4,2	-	4,2	-7,8
Togdrift Total	59,4	56,8	-5,5	51,4	-8,0

Togdrift

De samlede nettoudgifter til togdrift udgør 56,8 mio. kr. mod det budgetterede på 59,4 mio. kr. Dermed er der et samlet mindreforbrug på 2,5 mio. kr., som er sammensat af udgifter relateret til Covid-19 på 5,5 mio. kr. og mindreforbrug på 8 mio. kr.

Mindreforbruget på 8,0 mio. kr. skyldes færre udgifter til investeringstilskud på 7,8 mio. kr., et mindreforbrug på øvrige udgifter på 0,9 mio. kr. og en merudgift til drift af togtrafik på 0,7 mio. kr.

Merudgiften ved togdrift skyldes en efterregulering af operatørbetalingen til Midtjyske Jernbaner og udgifter til køb og drift af tælleudstyr til Y-tog på Lemvigbanen.

Mindreforbruget på 0,9 mio. kr. på øvrige udgifter skyldes færre udgifter på reservepuljen til imødegåelse af uforudsete udgifter ved drift af togtrafikken mellem Holstebro og Skjern.

Efter aftale med Region Midtjylland, har Midttrafik ikke udbetalt investeringstilskuddet i 2021 til Midtjyske Jernbaner på 7,8 mio. kr. Dette tilskud anvendes til finansiering af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger ved indkøb af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaners udbud om køb af tog er forsinket, og levering af nye tog forventes i 2025.

Investeringstilskuddet til Midtjyske Jernbaner til vedligeholdelse af infrastrukturen på Lemvigbanen var 4,2 mio. kr.

Øvrige fællesudgifter

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Øvrige fællesudgifter					
Administrative udgifter					
Trafikselkskab - Primæradministration	122,1	109,3	-	109,3	-12,8
Trafikselkskab - Projekter finansieret af akk. overskud	21,0	9,7	-	9,7	-11,2
Flexbus	1,1	1,1	-	1,1	0,0
Flextur, Flextur Ung, Plustur	4,4	4,5	-	4,5	0,2
Kommunalkørsel	3,2	3,3	-	3,3	0,1
Siddende patientbefordring	10,3	10,3	-	10,3	-
Øvrige trafikselkskaber	0,6	0,6	-	0,6	-0,0
Billettekontrol					
Billettekontrol	2,5	15,1	-14,9	0,2	-2,3
Tab på debitorer	2,3	5,8	-	5,8	3,5
Finansielle poster					
Finansielt afkast	-	4,3	-	4,3	4,3
Tjenestemandspension					
Tjenestemandspension	1,9	1,8	-	1,8	-0,1
Øvrige fællesudgifter Total	169,2	165,9	-14,9	150,9	-18,3

Trafikselkskabet

Trafikselkskabet har i 2021 et samlet budget på 122,1 mio. kr., for busadministration og handicapadministration. Det samlede forbrug for de to områder er 109,3 mio. kr.

Mindreforbruget på 12,8 mio. kr. ønskes overført til 2022, hvoraf 8,8 mio. kr. allerede er disponerede til igangværende projekter oprettet i 2021 og 2022.

Mindreforbruget blev, igen i 2021, påvirket af Covid-19. Den almindelig markedsføring og kommunikation blev målrettet situationen som følge af Covid-19. Herudover blev kurser til Fly High for chauffører aflyst, ligesom kurser og skoleophold blev aflyst for personalet i Midttrafik. Da Midttrafiks administration har været hjemsendt, i henhold til retningslinjer fra staten, har der været lavere udgifter til rengøring samt personalerelaterede udgifter og vedligeholdelse.

Midttrafiks administration har i regnskabsåret disponeret over et akkumuleret mindreforbrug på 21 mio. kr. som, i henhold til bestyrelsens beslutning, er anvendt til udviklingsprojekter.

I løbet af regnskabsåret er der godkendt projekter for i alt 27 mio. kr. Heraf er 21 mio. kr. finansieret af akkumuleret mindreforbrug vedrørende tidligere år og 6 mio. kr. er finansieret af administrationens budget 2021. Der er tale om forskellige projekter indenfor digitalisering, bus-IT og billetsystemer, men der er også prioriteret projektmidler til indkøb af forbedringer af publikumsfaciliteter, udstyr til busser og videreudvikling af Midttrafik app. Flere af projekterne er længerevarende og rækker ud over regnskabsåret.

Det samlede forbrug til udviklingsprojekter i 2021 er på 12,5 mio. kr. Tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter er forbrugt med 9,7 mio. kr. og dermed er tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter nedbragt til 11,2 mio. kr.

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

Flextrafik-administration

Administrationsomkostningerne finansieres med en fast pris pr. kørt tur, og afvigelser i antal kørte ture har derfor en direkte indflydelse på administrationens råderum. Udbruddet af Covid-19 har medført færre kørte ture indenfor Flextrafik, men ikke et tilsvarende fald i administrationens opgaver. Bestyrelsen for Midttrafik har derfor besluttet, at årets vedtagne budget for administrationsomkostninger skulle opretholdes.

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

Billetkontrol

Billetkontrollen havde i 2021 et budget på 4,8 mio. kr. inkl. hensættelse til tab på debitorer, og endte med et resultat på 20,9 mio. kr. Af den samlede merudgift på 16,1 mio. kr., udgjorde Covid-19 relaterede udgifter 14,9 mio. kr. som følge af mundbindskontrol, og den resterende merudgift på 1,2 mio. kr. skyldes hovedsageligt en øget hensættelse til tab på debitorer.

Det øgede tab på debitorer skyldes primært, at der blev udskrevet mange kontrolafgifter i 2021, og at størstedelen ikke vælger at betale deres afgifter. Midttrafik samarbejder med Opkrævningen ved Aarhus Kommune om inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter. Onboarding til Gældsstyrelsen er gennemført i efteråret 2021 og der ses markant flere inddrivelser end tidligere.

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 byrdefordelingen. 2021 begyndte med et fald på 1 %, hvilket svarer til ca. 3 mio. kr. Det er primært det stigende renteniveau, der presser de danske obligationer og dermed også giver et negativt afkast for Midttrafiks depoter. Den faldende tendens fortsatte i store dele af 2021, men markedet har siden stabiliseret sig, og det samlede afkastet for 2021 endte på et samlet negativt afkast på knap 4,6 mio. kr. Det skal bemærkes, at det samlede afkast for likviditetsdepotet for perioden 2015-2021 er 0,2 mio. kr. højere, end hvis midlerne havde stået som kontant indlån i samme periode.

Tjenestemandspensioner

I 2021 var budgettet for tjenestemandspensioner på 1,9 mio. kr. Der var et mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2021 på 0,1 mio. kr. sammenholdt med budgettet.

MIDTTRAFIKS REGNSKAB 2021

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

Resultat 2021

Resultatopgørelsen viser indtægter henholdsvis udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultat af primær drift udgør nettoudgifter på 1.976,8 mio. kr. og er 59,9 mio. kr. højere end det vedtagne budget. Der er i 2021 givet en rabat for ikke-udbudt kørsel på 33,3 mio. kr., og det resterende overforbrug skyldes hovedsageligt udgifter relateret til Covid-19.

Årets indtægter udgør 570,0 mio. kr. mod 571,9 mio. kr. i 2020, og de samlede udgifter i 2021 udgør 2.546,8 mio. kr. mod 2.390,8 mio. kr. i 2020.

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

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere og kompensation fra staten udgør et overskud på 3,6 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 hensættelser vedrørende fremtidige forpligtelser, og indtægter vedr. 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 underskud på 3,6 mio. kr., hvor det i 2020 var et underskud på 9,7 mio. kr. Resultatet i 2021 skal især vurderes i forhold til årets regulering på hensættelse til tjenestemandspension som er på 0,6 mio. kr. mod 9,1 mio. kr. i 2020. Lønmodtagernes indefrosne feriemidler reguleres netto med -0,5 mio. kr. i henhold til saldo opgjort af LD-fonde, og årets påkrævede indeksering.

Årets afskrivninger på 21,1 mio. kr. er primært fordelt med 14,3 mio. kr. vedrørende billetudstyr og 5,4 mio. kr. vedrørende bus-IT og Midttrafik app.

Byrdefordeling 2021

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2021. Resultatet af primær drift korrigeres i byrdefordelingen for tidsforskydningen ved lånefinansiering på rejsekort samt forskudt finansiering vedrørende bus-IT og Flextrafik.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2021, 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 4,0 mio. kr. til byrdefordelingen for 2021.

I lighed med de foregående år påvirkes byrdefordelingen af poster vedrørende rejsekortinvesteringen samt af resultatet på Trafikselskab og Letbanesekretariatet.

Samlet byrdefordeles i alt 1.705,5 mio. kr. vedrørende 2021. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

Balance pr. 31. december 2021

Midttrafik har pr. 31. december 2021 samlede aktiver på 654,4 mio. kr. mod 702,1 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2020.

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

Anlægsaktiverne reduceres med 17,0 mio. kr. og skyldes primært afdrag på ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S, samt en mindre reduktion i materielle og immaterielle anlægsaktiver, da årets afskrivninger overstiger årets investeringer. Ultimo 2021 er der igangværende arbejde for 11,2 mio. kr., som især vedrører Midttrafik app og kundevendte forhold samt harmonisering af Flextrafikområdet.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er reduceret med 12,1 mio. kr. svarende til rentetilskrivning og tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort & Rejseplan A/S.

Den lovpligtige 20,3 %-hensættelse til tjenestemandspension er byrdefordelt med cirka 0,5 mio. kr., men opkræves ikke, da udbetalingen af pensioner endnu er på et lavt niveau. Hensættelsen registreres som et langfristet tilgodehavende 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 2021 er der afregnet forskudt finansiering af tælleudstyr, og bestillerne har afdraget på den oprindelige rejsekortinvestering. Dette langfristede tilgodehavende er samlet set reduceret med 4,7 mio. kr.

Omsætningsaktiver er samlet set øget med 36,7 mio. kr. Efterregulering af byrdefordeling med bestillerne er reduceret med 3,8 mio. kr.

Midttrafiks likvide aktiver, som udgøres af indestående på bankkonti samt obligationer i likviditetsdepot, er reduceret med 77,5 mio. kr. og udgør på balancedagen 282,3 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er forbedret med 0,1 mio. kr., og afspejler årets reguleringer samt årets resultat.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuariemæssig beregning. Årets regulering af hensættelsen er på 0,6 mio. kr., og beregnes ud fra forventet pensionsalder på 62 år i henhold til reglerne fra Indenrigsministeriet vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort er reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 76,9 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er reduceret med 0,4 mio. kr. og afspejler endelig afregning af byrdefordeling for regnskab 2019 samt byrdefordeling vedrørende resultatet af 2021.

Øvrig kortfristet gæld er reduceret med 37,9 mio. kr. og udover gæld til kreditorer består det af for meget udbetalt compensation vedr. Covid-19 på 15 mio. kr. samt forudbetalinger af a conto-rate for januar 2022.

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2021

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2021 viser en samlet reduktion af den likvide beholdning på 77,5 mio. kr., som primært skyldes pengestrømmen fra driftsaktiviteten. Ændringen i driftskapitalen som er kortfristede tilgodehavender, samt kortfristet gæld er den primære årsag til påvirkningen i driftsaktiviteten.

Ændringen i driftskapital er markant sammenlignet med den tilsvarende ændring i 2020, og skyldes dels ejernes forudbetaling af aconto for januar 2022, for meget udbetalt kompensation vedr. Covid-19, men også en teknisk regulering mellem regnskabsårene.

Forskydningen i bankgæld på 40 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 16,2 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 13,0 mio. kr., og afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten fra finansieringsaktivitet med 11,6 mio. kr.

De likvide aktiver er reduceret med 77,5 mio. kr. og udgør 282,3 mio. kr. ultimo 2021.

Efterfølgende begivenheder

Udbruddet af Covid-19 pandemien forventes i 2022 fortsat at have en effekt på Midttrafiks passagerindtægter, udgifter til rengøring af busser og biler, samt fald i antal kørte ture i Flextrafik. Ledelsen forventer på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen at effekten vil blive omkring 141 mio. kr. I samarbejde med de øvrige trafikselskaber i Danmark forhandler Midttrafik med Transportministeriet om udbetaling af kompensation i 2022.

Verdenssituationen med krig i Europa, inflationsniveauet og de stigende energipriser har en betydelig effekt på Midttrafiks omkostninger og likvide råderum i 2022. For at sikre likviditeten i Midttrafiks daglige drift har bestyrelsen i april 2022 godkendt en tillægsbevilling til bestillerne på 102 mio. kr.

Resultatopgørelse 1. januar 2021 - 31. december 2021

Beløb i mio. kr.	Note	R2021	B2021	R2020
Indtægter				
Bus	3	-445,7	-550,4	-479,2
Flextrafik	4	-19,8	-19,4	-15,9
Letbanedrift		-65,3	-63,2	-52,2
Togdrift		-10,1	-12,3	-2,1
Billetkontrol	5	-12,5	-9,5	-7,0
Rejsekort	6	-1,0	-0,9	-1,0
Trafikselskabet	7	-13,3	-9,8	-12,2
Finansielle indtægter	8	-2,4	-	-2,4
Indtægter i alt		-570,0	-665,5	-571,9
Udgifter				
Bus	3	1.436,6	1.436,3	1.395,0
Flextrafik	4	535,3	554,4	489,1
Letbanedrift		275,0	271,7	266,0
Letbanesekretariat		0,9	1,2	0,9
Tog, drift		62,8	62,7	21,9
Tog, investering		4,2	12,0	11,9
Billetkontrol	5	33,4	26,1	22,1
Rejsekort	6	57,9	63,0	50,6
Trafikselskabet	7	132,3	152,9	130,2
Tjenestemandspensioner		1,8	1,9	1,8
Finansielle udgifter	8	6,7	-	1,2
Udgifter i alt		2.546,8	2.582,3	2.390,8
Resultat af primær drift		1.976,8	1.916,9	1.818,9
Finansiering				
Finansiering Kommuner og Region Midtjylland		-1.426,5	-1.613,6	-1.338,8
Statslig kompensation		-267,3	-	-225,1
Finansiering, Øvrige		-286,7	-303,3	-258,0
Finansiering i alt		-1.980,4	-1.916,9	-1.821,8
Udgiftsbaseret resultat		-3,6	-	-2,9
Øvrige omkostninger				
Anlægsudgifter optaget på balancen	9	-6,7	-	-6,7
Igangværende arbejder	9	-9,4	-	-7,7
Afskrivning på anlægsaktiver	9	21,1	-	16,6
Regulering vedr. pensionsforpligtelse		0,6	-	9,1
Regulering vedr. Lønmodtagernes Feriemidler		-0,5	-	4,2
Periodisering, rejsekort og pendlerkort		2,1	-	-3,0
Omkostninger i alt		7,2	-	12,5
Omkostningsbaseret resultat 2021		3,6	-	9,7

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

Resultatdisponering

Beløb i mio. kr.	Note	R2021	B2020	R2020
Underskud, jf. resultatopgørelsen		3,6	-	9,7
Overført vedr. tidligere år, Trafikselskabet		-11,2	21,0	-
Overført vedr. tidligere år, Letbanesekretariatet		-0,4	0,2	-
Resultat til disponering, i alt		-8,0	21,1	9,7

Byrdefordeling af regnskab 2021

Beløb i mio. kr.	R2021	B2021	R2020
Resultat 2021 af primær drift	1.976,8	1.916,9	1.818,9
Tælleudstyr og rejsekort, forskudt finansiering	1,2		-0,6
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-14,2	-	-
Regulering Administration og Øvrige	3,3	-21,1	2,5
Rejsekort, afdrag på lån	11,6	11,6	11,6
Rejsekort, tilbagebetaling ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,3	-	0,4
Kompensation fra Staten vedr. Covid-19	-267,3	-196,5	-225,1
Midttrafik	-0,2	-0,1	-0,1
Resultat til byrdefordeling	1.705,5	1.704,6	1.601,5
Byrdefordeling			
Favrskov	26,5	26,1	26,4
Hedensted	7,6	7,5	7,2
Herning	48,5	48,0	46,3
Holstebro	19,3	19,3	18,4
Horsens	53,2	52,9	48,6
Ikast-Brande	16,7	16,5	16,0
Lemvig	10,4	10,1	10,5
Norddjurs	29,6	30,0	26,1
Odder	9,7	10,9	9,8
Randers	82,8	80,6	77,2
Ringkøbing-Skjern	26,1	25,8	26,1
Silkeborg	48,1	45,8	44,8
Skanderborg	30,3	29,5	29,6
Skive	36,5	36,5	36,3
Struer	5,6	5,9	5,5
Syddjurs	22,8	22,6	22,1
Viborg	42,2	41,2	40,3
Aarhus	340,1	342,7	322,2
Region Midtjylland	577,0	570,4	531,6
Øvrige	272,3	282,1	256,6
Byrdefordeling i alt	1.705,5	1.704,6	1.601,5

Balance pr. 31. december 2021

Beløb i mio. kr.	Note	R2021	R2020
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Immaterielle anlægsaktiver	9	7,6	10,0
Materielle anlægsaktiver	9	96,4	99,0
Finansielle anlægsaktiver	10	46,1	58,2
Deposita, tilgodehavende		0,1	0,1
Anlægsaktiver i alt		150,3	167,3
Langfristede tilgodehavender			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	11	13,0	12,5
Langfristede tilgodehavender - Rejsekort og Bus IT	12	63,3	53,8
Langfristede tilgodehavender i alt		76,3	66,3
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender		142,8	102,3
Tilgodehavende, efterregulering bestillere	15	2,7	6,5
Omsætningsaktiver i alt		145,5	108,8
Likvide aktiver			
Likvide aktiver i alt		282,3	359,8
Aktiver i alt		654,4	702,1
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital		54,2	57,9
Årets overskud og bevægelser		0,1	-3,7
Egenkapital i alt	14	54,2	54,2
Hensatte forpligtelser			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		116,4	115,7
Hensat forpligtelse, øvrige		1,1	1,1
Hensættelser i alt		117,5	116,8
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld vedr. Kommunekredit	13	76,9	88,6
Langfristet gæld vedr. Lønmodtagerens feriemidler		5,9	6,3
Langsfristede gældsforpligtelser i alt		82,8	94,9
Kortfristede gældsforpligtelser			
Deposita, gæld		0,0	0,1
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere	15	39,9	40,3
Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort		15,4	13,3
Kortfristet gæld i øvrigt		344,6	382,5
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		399,9	436,2
Passiver i alt		654,4	702,1

Pengestrømsopgørelse 2021

Beløb i mio. kr.	Note	R2021	R2020
Pengestrøm fra driftsaktivitet			
Omkostningsbaseret resultat		-3,6	-9,7
Reguleringer	17	26,1	30,2
Ændring i driftskapital	18	-125,2	43,3
Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt		-102,7	63,8
Pengestrøm fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-0,9	-3,3
Køb af materielle anlægsaktiver		-15,3	-11,2
Afdrag på finansielle anlægsaktiver		13,0	8,9
Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt		-3,1	-5,6
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet			
Afdrag på langfristet gæld		-11,6	-11,6
Likviditet fremskaffet via repoforretning ultimo		140,0	100,0
Afdrag på likviditet via repogæld primo		-100,0	-105,0
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt		28,4	-16,6
Årets pengestrøm			
Årets pengestrøm		-77,5	41,5
Likvide beholdninger, primo		359,8	318,2
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret		282,3	359,8

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 140 mio. kr.

Midttrafiks bevillingsområder fremgår af nedenstående tabel, som viser vedtaget og korrigeret budget, regnskabet for 2021 samt årets resultat i forhold til den realiserede finansiering.

Midttrafiks bestyrelse har med godkendelsen af regnskabet for 2020 besluttet at overføre det akkumulerede mindreforbrug på 21,0 mio. kr. til projekter og Covid-19 relaterede foranstaltninger i 2021. Desuden er der i regnskabsåret godkendt mindre tillægsbevillinger efter aftale med bestillerne. Årets vedtagne budget er som følge af tillægsbevillingerne øget med 16,4 mio. kr. til et korrigeret budget på 1.916,9 mio. kr.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2021

Beløb i mio. kr.	Vedttaget budget 2021	Korrigeret budget 2021	Regnskab 2021	Resultat	Overførsel til 2022
Busdrift					
Resultat byrdefordeles	877,4	877,5	973,2	95,7	-
Forskudt finansiering	-	-	12,9	12,9	12,9
Handicapkørsel					
Resultat byrdefordeles	42,9	42,9	41,6	-1,3	-
Flextur, Flextur Ung og Plustur					
Resultat byrdefordeles	16,0	16,0	13,3	-2,7	-
Flexbus					
Resultat byrdefordeles	8,4	8,4	4,8	-3,6	-
Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring					
Resultat byrdefordeles	470,8	471,2	455,7	-15,4	-
Ekstraudgifter Covid-19 - Flextrafik					
Resultat byrdefordeles	1,0	1,0	2,6	1,6	-
NOP					
Resultat byrdefordeles	4,0	4,0	2,2	-1,8	-
Togdrift					
Resultat byrdefordeles	62,4	62,4	56,8	-5,6	-
Rejsekort					
Resultat byrdefordeles	62,1	62,1	56,9	-5,2	-
Letbanedrift					
Resultat byrdefordeles	208,5	208,5	209,7	1,2	-
Letbanesekretariat					
Budget byrdefordeles	1,1	1,1	1,1	-	-
Resultat overføres		0,2	-0,2	-0,4	-0,4
Finansielt afkast					
Resultat byrdefordeles	-	-	4,6	4,6	-
Billetkontrol					
Resultat byrdefordeles	16,6	16,6	20,9	4,3	-
Tjenestemandspensioner					
Resultat byrdefordeles	1,9	1,9	1,8	-0,1	-
Trafikselskab					
Resultat overføres	121,8	122,1	109,3	-12,8	-12,8
Disponeret overskud vedr. tidligere år	-	21,0	9,7	-11,2	-11,2
Rejsekort ansvarligt lån - renteindtægter	-	-	-0,3	-0,3	-0,3
I alt	1.895,0	1.916,9	1.976,8	59,9	-11,8

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 ekstracapacitet i busserne, samt til crowd-control og køb af værnemidler som følge af Covid-19 er indregnet i den udgiftsbaserede resultatopgørelse, hvor der også er indregnet mindreudgifter som følge af indstillet kørsel.

I henhold til instruks fra staten er nettoudgiften blevet kompenseret i regnskabsåret, hvor der også er givet kompensation for manglende passagerindtægter.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke 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. I resultatopgørelsen indregnes endvidere forskydning i varebeholdninger, samt regulering af hensættelser til tjenestemandspensioner i takt med disse optjenes. 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 3 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 1 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.

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 tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % er siden 2010 byrdefordelt som et tilgodehavende hos 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. Såfremt en medarbejder fratræder sin stilling ved Midttrafik, vil de aktuelle hensatte feriemidler blive indbetalt til fonden.

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 rejse-, periode 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 regnskabsmæssig 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

Aftalen med staten om kompensation som følge af Covid-19 medfører fuld kompensation for de afledte netto-merudgifter og mindreindtægter. I henhold til statens instruks er besparelser og mindreudgifter modregnet i kompensationsbeløbet.

Aftalens indhold omfatter:

- Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2021.
- Merudgifter til indsættelse af ekstracapacitet 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 2021.

Midttrafik har i 2021 modtaget 267,3 mio. kr. i kompensation fra staten.

Note 3: Busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2021	R2020
Indtægter			
Indtægter ved busdrift	-459,0	-549,5	-479,0
UU-kort afregning, forskudt finansiering	14,2	-	-
Byrdefordeling NT/Sydtrafik	-0,5	-0,4	-
Flexbus	-0,4	-0,4	-0,2
Indtægter i alt	-445,7	-550,4	-479,2
Udgifter			
Drift af busruter	1.444,6	1.431,1	1.398,9
Byrdefordeling NT/Sydtrafik	-6,8	-7,7	-8,8
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-33,3	-25,0	-25,4
Flexbus	5,1	8,8	5,6
Bus-IT og øvrige omkostninger	27,0	29,1	24,7
Udgifter i alt	1.436,6	1.436,3	1.395,0
Busdrift, Netto	990,9	885,9	915,8
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-14,2	-	-
Tælleudstyr finansieret foregående regnskabsår	1,2	-	0,6
Tælleudstyr finansieret efterfølgende regnskabsår	-	-	-1,2
Resultat til byrdefordeling	978,0	885,9	915,2

Note 4: Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2021	R2020
Indtægter			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	-6,8	-8,7	-5,9
Handicapkørsel	-9,9	-10,6	-7,3
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-0,0
Øvrige	-3,0	-0,0	-2,6
Indtægter i alt	-19,8	-19,4	-15,9
Vognmandsbetaling			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	15,6	20,2	13,2
Handicapkørsel	51,5	53,5	39,7
Kommunalkørsel	30,3	34,1	27,5
Siddende patientbefordring	139,6	141,3	127,1
Øvrige	274,8	281,6	258,5
Vognmandsbetaling i alt	511,8	530,8	466,1
Administration			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	4,5	4,5	4,1
Kommunalkørsel	3,3	3,3	3,3
Siddende patientbefordring	10,3	10,3	10,6
Øvrige	0,6	0,6	0,7
Administration i alt	18,7	18,7	18,7
Øvrig			
NOP - projekt	2,2	4,0	1,5
Covid-19 udgifter direkte henførbare til staten	2,6	1,0	2,8
Øvrig i alt	4,8	5,0	4,3
Nettoudgifter	515,5	535,0	473,2

Note 5: Billetkontrol og Tab på debitorer

Beløb i mio. kr.	R2021	B2021	R2020
Billetkontrol			
Kontrolafgifter og opkrævningsgebyr	-13,4	-9,5	-10,2
Billetkontroladministration	28,6	23,2	17,9
Advokatomkostninger vedr. billetkontrol	-0,0	0,6	2,0
Billetkontrol i alt	15,1	14,4	9,7
Tab på debitorer			
Ubetalte kontrolafgifter	5,8	2,3	5,4
Tab på debitorer i alt	5,8	2,3	5,4
Nettoudgifter billetkontrol	20,9	16,6	15,1

Note 6: Rejsekort

Beløb i mio. kr.	R2021	B2021	R2020
Drift og investering			
Kontantfinansierede anlægsudgifter *	1,8	-	-0,3
Lånefinansierede anlægsudgifter			0,0
Finansiering - renter	1,4	1,5	1,7
Drift	53,7	60,6	48,2
Resultat af drift	56,9	62,1	49,6
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
Afdrag på lån	11,6	11,6	11,6
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2
Resultat til byrdefordeling	62,4	67,6	55,1

* Regulering af tidligere års investeringer har resulteret i nettoindtægt i 2020

Note 7: Trafikselskabet

Beløb i mio. kr.	R2021	B2021	R2020	Difference R2021-B2021
Busadministration				
Løn og personale	59,4	60,4	55,1	-1,0
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	19,7	22,3	20,8	-2,7
IT-anskaffelser	1,3	1,2	1,1	0,1
Drift og vedligehold af IT, servere	13,5	15,9	14,4	-2,4
Husleje og Rengøring	11,0	11,2	9,4	-0,2
Huslejeindtægter, bod, overhead mv.	-13,3	-9,8	-10,8	-3,5
*Nye projekter i 2021	2,7	6,0		-3,3
Busadministration i alt	94,3	107,1	89,9	-12,8
Handicapadministration				
Løn og personale	7,1	7,1	7,0	-
Materiale- og aktivitetsudgifter	7,9	7,9	6,4	-
Handicapadministration i alt	15,0	15,0	13,4	-
Primæradministration i alt	109,3	122,1	103,3	-12,8
Projekter finansieret af akkumuleret overskud				
Udvikling App	6,2	5,6	2,9	0,6
Digitalisering af rejsekort og andre IT projekter	1,0	2,5	3,0	-1,5
Flextrafik sag , Flexharmonisering, busdatabase, mm.	1,9	7,3	0,5	-5,4
Køb af udstyr, forbedringer på publikumsfaciliteter	0,6	5,6	8,2	-5,0
Projekter i alt	9,7	21,0	14,7	-11,2
Trafikselskabet resultat i alt	119,0	143,1	118,0	-24,0
Akkumuleret overskud 2021	24,0			

* I 2020 var nye projekter fordelt på udgiftstype.

Tabellen i Note 7 viser de overordnede formål med afholdte udgifter i Trafikselskabet i 2021, opdelt på henholdsvis bus- og handicapadministration.

Der er registreret indtægter for 13,3 mio. kr. som hovedsageligt vedrører kommunernes ekstraordinære betaling for konkrete rådgivningsydelser, men afspejler også lejemål på Midttrafikks Kundecenter.

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

Note 8: Finansindtægter og -udgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2021	R2020
Finansindtægter			
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S	-0,3	-	-0,4
Renteindtægt og udbytte vedr. likviditetsdepoter	-2,1	-	-2,0
Finansindtægter i alt	-2,4	-	-2,4
Finansudgifter			
Renteudgifter og gebyrer vedr. bankkonti	0,2	-	0,3
Gebyr og kurstab vedr. likvidtetsdepot	6,5	-	0,9
Finansudgifter i alt	6,7	-	1,2
Nettoudgifter	4,3	-	-1,2

Note 9: Materielle og immaterielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.	Ombygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar og IT	Igangværende arbejde	Immaterielle aktiver	I alt
Kostpris						
Kostpris pr. 1. januar 2021	4,3	164,7	2,8	17,1	17,6	206,6
Tilgang	1,5	3,9	0,4	9,4	0,9	16,2
Afgang			-0,9	-0,5		
Overført vedr. igangværende arbejde	0,6	12,6		-14,9	2,2	1
Kostpris pr. 31. december 2021	6,5	181,2	2,4	11,2	20,6	223,3
Af- og nedskrivninger						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021					-7,6	-97,7
Årets afskrivninger	-3,7	-84,5	-1,9		-5,4	-21,1
Årets tilbageførte afskrivninger	-0,9	-14,3	0,9			
Af- og nedskrivninger 31. december 2021	-4,6	-98,8	-1,5	-	-13,0	-118,8
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2021	1,9	82,4	0,9	11,2	7,6	104,5

Note 10: Finansielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.	Aktier i Rejskort & Rejseplan A/S	Ansvarligt lån til Rejskort & Rejseplan A/S	I alt
Kostpris			
Kostpris pr. 1. januar 2021	80,5	64,8	145,2
Årets til- og afgang			-
Kostpris pr. 31. december 2021	80,5	64,8	145,2
Reguleringer			
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2021	-56,1	-30,9	-87,0
Årets reguleringer og afdrag	0,9	-13,0	-12,1
Reguleringer 31. december 2021	-55,1	-43,9	-99,1
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2021	25,3	20,8	46,1

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 46,1 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S, som udgør 87,66 % af selskabets aktiekapital. Aktieposten er i årsregnskabet 2021 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

Beløb i mio. kr.	Primo 2021	Ultimo 2021
Bestillere		
Favrskov	0,0	0,0
Hedensted	0,0	0,0
Herning	0,4	0,4
Holstebro	0,3	0,3
Horsens	0,4	0,5
Ikast-Brande	0,1	0,1
Lemvig	0,1	0,1
Norddjurs	0,1	0,1
Odder	0,0	0,1
Randers	0,8	0,8
Ringkøbing-Skjern	0,2	0,2
Silkeborg	0,2	0,3
Skanderborg	0,1	0,1
Skive	0,3	0,3
Struer	0,1	0,1
Syddjurs	0,1	0,1
Viborg	0,4	0,5
Aarhus	3,7	3,9
Region Midtjylland	5,2	5,4
I alt	12,5	13,0

Det langfristede tilgodehavende vedrørende tjenestemandspensioner er finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % i henhold til reglerne i Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem, som Midttrafik har valgt ikke at opkræve ved kommunerne og regionen i det enkelte regnskabsår.

Midttrafik har pr. 31. december 2021 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 116,4 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

Note 12: Tilgodehavender vedr. rejsekort, FlexDanmark og Bus-IT

Beløb i mio. kr.	Primo 2021	Ultimo 2021
Bestillere		
Favrskov	0,2	0,2
Hedensted	0,3	0,3
Herning	1,7	1,6
Holstebro	1,1	0,9
Horsens	0,3	0,0
Ikast-Brande	0,1	0,0
Lemvig	0,0	0,0
Norrdjurs	0,1	0,1
Odder	0,1	0,1
Randers	3,4	3,2
Ringkøbing-Skjern	0,7	0,5
Samsø	-0,1	-
Silkeborg	0,1	0,1
Skanderborg	0,8	0,6
Skive	1,0	0,9
Struer	0,2	0,1
Syddjurs	0,4	0,2
Viborg	1,9	1,6
Aarhus	14,5	13,6
Region Midtjylland	26,9	25,2
I alt	53,8	49,1

Note 13: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering

Beløb i mio. kr.	Primo 2021	Ultimo 2021
Bestillere		
Favrskov	0,3	0,3
Hedensted	0,4	0,3
Herning	2,8	2,4
Holstebro	1,6	1,4
Horsens	0,0	0,0
Ikast-Brande	0,2	0,2
Lemvig	0,1	0,1
Norddjurs	0,2	0,2
Odder	0,1	0,1
Randers	5,6	4,8
Ringkøbing-Skjern	1,1	1,0
Silkeborg	0,1	0,1
Skanderborg	1,0	0,8
Skive	1,9	1,7
Struer	0,4	0,3
Syddjurs	0,5	0,4
Viborg	3,6	3,2
Aarhus	26,1	22,7
Region Midtjylland	42,5	36,9
I alt	88,6	76,9

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 2021.

Note 14: Egenkapital

Beløb i mio. kr.	R2021	R2020
Egenkapital		
Egenkapital 1. januar	54,2	57,9
Omkostningsbaseret resultat	-3,6	-9,7
Øvrige egenkapitalreguleringer		6,0
- heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid	2,2	
- heraf værdiregulering af kapitalandele	0,9	
- øvrige reguleringer	0,6	
Egenkapital pr. 31. december 2021	54,2	54,2

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

Beløb i mio. kr.	Primo 2021	Afregning regnskab 2019*	Hensættelser regnskab 2021	Øvrige bevægelser	Ultimo 2021
Bestillere					
Favrskov	0,1	-1,1	0,4	-	-0,6
Hedensted	0,2	-0,1	0,1	-	0,1
Herning	2,7	-2,4	0,5	-	0,8
Holstebro	0,1	-0,5	0,0	-	-0,3
Horsens	1,7	-0,4	0,3	-	1,6
Ikast-Brande	-0,5	-0,1	0,2	-	-0,3
Lemvig	-0,1	-0,1	0,0	-	-0,1
Norddjurs	-2,8	1,4	-0,4	-	-1,8
Odder	-0,6	-0,0	-1,2	-	-1,8
Randers	-2,1	-0,8	2,2	-	-0,7
Ringkøbing-Skjern	-1,4	-0,3	0,3	-	-1,4
Samsø	-0,1	-0,0	-0,0	-	-0,1
Silkeborg	-0,7	-1,2	0,4	-	-1,4
Skanderborg	0,2	-0,7	0,8	-	0,2
Skive	1,2	-1,1	-0,1	-	-0,1
Struer	0,2	-0,3	-0,3	-	-0,4
Syddjurs	0,2	-0,5	0,3	-	-0,1
Viborg	-0,3	-1,7	1,0	-	-1,0
Aarhus	-20,1	7,1	-2,9	-	-15,9
Region Midtjylland	-11,7	-	-2,3	-	-13,9
I alt	-33,8	-2,8	-0,7	-	-37,2

Afregningen af årets resultat for 2019 for Aarhus Kommune for Letbanedriften (5,2 mio. kr.) samt afregningen af hele årets resultat for 2019 for Region Midtjylland (13,8 mio. kr.) allerede er blevet afregnet, og indgår derfor ikke i bevægelserne på hensættelseskontiene i 2021.

Note 16: Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Beløb i mio. kr.	R2021	R2020
Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser		
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	0,3	0,7
Operationel leasing og øvrige lejeaftaler	39,7	37,8
Eventual forpligtelser i alt	40,1	38,4

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 73,2 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2021 er 3,4 mio. kr. i Kommunekredits favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

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

Note 17: Reguleringer til pengestrøm

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2021	Ultimo 2020
Reguleringer til pengestrøm		
Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland	2,2	2,6
Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter	2,1	-3,0
Afskrivninger ifølge anlægsnote	21,1	16,6
Regulering af hensættelser samt lønmodtagernes feriemidler	0,2	13,3
Øvrige reguleringer	0,6	0,6
Reguleringer i alt	26,1	30,2

Note 18: Ændring i driftskapital

Beløb i mio. kr.	Ultimo 2021	Ultimo 2020
Ændring i driftskapital		
Ændring i deposita, tilgodehavende	-	-0,1
Ændring i tilgodehavender	-46,8	-17,2
Ændring i kortfristet gæld, inkl. bankgæld ved repo-forretning	-78,4	60,5
Ændring i driftskapital i alt	-125,2	43,3

Note 19: Personaleoversigt

Afdeling	Årsværk 2021
Direktion	2,0
Direktionssekretariat	11,4
FLEX Planlægning og udvikling	28,2
Rådgivning og mobilitet	11,1
Køreplanlægning	10,6
Økonomi og Regnskab	17,3
Kontrakter	6,3
Kundeservice	20,4
Trafikservice	9,0
IT og Digitalisering	9,0
I alt	125,2

Afdeling	Årsværk 2020
Direktion	2,0
Direktionssekretariat	10,1
FLEX Planlægning og udvikling	28,2
Rådgivning og mobilitet	11,2
Køreplanlægning	10,8
Økonomi og Regnskab	19,0
Kontrakter	6,7
Kundeservice	22,5
Trafikservice	10,8
IT	2,3
I alt	123,5

Antallet af årsværk 2021 betragtes reelt som uændret sammenlignet med 2020 og indenfor den almindelige ændring ved barsel, besættelse af stillinger m.m. Dog bemærkes det, at IT-afdelingen er blevet udvidet med et digitaliseringsteam i 2021, som er besat ved interne rokader fra andre afdelinger.

AarBus - resultatopgørelse 1. januar 2021 - 31. december 2021

Beløb i mio. kr.	R2021	B2021	R2020
Indtægter			
Indtægter, busdrift	469,4	464,1	454,4
Rabat ikke-udbudt kørsel	-	-	-33,3
Indtægter, øvrige	11,7	10,1	10,2
Indtægter i alt	481,1	474,2	431,3
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	244,0	247,6	243,3
Vognomkostninger	62,2	59,8	58,6
Variable produktionsomkostninger i alt	306,2	307,4	301,9
Dækningsbidrag	175,0	166,8	129,4
Faste omkostninger			
Øvr. værkstedsomkostninger	3,0	3,8	2,5
Lokaleomkostninger	20,5	19,2	22,5
Lønomsomkostninger	49,3	49,8	48,1
Øvrige faste omkostninger	11,9	10,7	10,7
Faste omkostninger i alt	84,6	83,4	83,8
Resultat før renter og afskrivninger	90,3	83,4	45,5
Afskrivninger	40,7	42,6	34,6
Renter	3,9	3,1	2,6
BAAS4	-0,3	-0,6	-0,1
Lønsum af årets resultat	1,9	1,6	0,3
Årets resultat	44,1	36,7	8,1

AarBus - balance pr. 31. december 2021

Beløb i mio. kr.	Primo 2021	Årets bevægelser	Ultimo 2021
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Anlægsaktiver	151,2	126,3	277,5
Anlægsaktiver i alt	151,2	126,3	277,5
Omsætningsaktiver			
Varelager	9,9	0,8	10,6
Varelager i alt	9,9	0,8	10,6
Tilgodehavender debitorer	1,3	-0,7	0,6
Tilgodehavender, vekselpenge	0,4	-0,0	0,4
Tilgodehavender, depositum	0,0	-0,0	0,0
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	2,6	-1,3	1,4
Tilgodehavender, diverse	0,1	25,0	25,1
Tilgodehavender, Midttrafik	-	0,7	0,7
Tilgodehavender i alt	4,4	23,7	28,1
Formuekonto	158,7	-0,9	157,8
Likvide beholdning	0,1	1,8	1,9
Omsætningsaktiver i alt	173,1	25,3	198,4
Aktiver i alt	324,3	151,6	475,9
PASSIVER			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital primo	119,4	8,1	127,5
Periodens resultat	8,1	36,1	44,1
Egenkapital ultimo i alt	127,5	44,1	171,7
Langfristet gæld			
Leasinggæld	96,2	142,9	239,1
Indefrysning	27,8	-1,5	26,3
Langfristet gæld	124,0	141,5	265,4
Kortfristet gæld			
Mellemregning Midttrafik (rest)	32,4	-32,4	-
Gæld til kreditorer	10,4	0,4	10,8
Anden gæld	2,3	-0,4	1,9
Hensættelse til personskader	1,0	-0,6	0,4
Forskud på løn	0,3	2,1	2,4
Skyldig løn og feriepenge	26,4	-3,1	23,3
Kortfristet gæld i alt	72,8	-34,0	38,8
Passiver i alt	324,3	151,6	475,9



midttrafik

12. MAJ 2022

ÅRSREGNSKAB 2021

BILAG 2 - BYRDEFORDELING PR. OMRÅDE

INDHOLD

Ledelsespåtegning	2
Midttrafiks Byrdefordeling	3
Byrdefordeling – Ejer kredsen	4
Byrdefordeling – Busdrift Indtægter	5
Byrdefordeling – Busdrift Operatørudgifter	5
Byrdefordeling – Busdrift Øvrige	5
Byrdefordeling – Øvrige fællesudgifter	6
Byrdefordeling - Flextrafik	7
Byrdefordeling - Letbanen	7
Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2020	8

LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2021.

Byrdefordelingen er udarbejdet med udgangspunkt i det udgiftsbaserede resultat, og specifikke balanceposter samt afdrag på lån fordeles mellem kommuner og region. Byrdefordelingen er foretaget efter de principper der er ligger til grund for Budget 2021, der er godkendt på bestyrelsesmødet den 11. december 2020. Byrdefordelingen er godkendt af repræsentantskabet den 19. juni 2020.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2021.

Aarhus den 12. maj 2022

Direktion:

Jens Erik Sørensen

Bestyrelsen:

Steen Vindum
Formand

Anders Bøge
Næstformand

Arne Lægaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrecht Pedersen

Claus Leick

Hüseysin Arac

Morten Flæng

Simon Vanggaard

MIDTTRAFIKS BYRDEFORDELING

Regnskabsnotatet består af en række oversigtstabeller for bestillerne for hvert forretningsområde. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2021, der er godkendt af bestyrelsen på mødet 11. december 2020.

Tabel 1. Nøgletal i Midttrafik

Bilag	Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Busdrift						
1	Indtægter	-674,5	-459,8	-214,6	-674,5	-0,0
2	Operatørudgifter	1.381,8	1.408,4	-8,9	1.399,5	17,7
3	Øvrige driftsudgifter	84,1	82,2	-3,1	79,2	-5,0
	Regionalt tilskud	-	-	-	-	-
	Busdrift Total	791,5	1.030,8	-226,6	804,2	12,8
4 Flextrafik						
	Indtægter	-19,3	-16,7	-2,6	-19,3	0,0
	Operatørudgifter	519,3	508,8	0,8	509,5	-9,8
	Øvrige driftsudgifter	-	2,6	-2,6	-	-
	NOP - Ny Optimeringsplatform	4,0	2,2	-	2,2	-1,8
	Flextrafik Total	503,9	496,8	-4,5	492,4	-11,6
6 Letbanedrift						
	Indtægter	-79,0	-65,3	-13,7	-79,0	-
	Operatørudgifter	267,5	267,5	-	267,5	0,0
	Øvrige driftsudgifter	12,1	15,8	-2,1	13,7	1,6
	Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	-
	Letbanedrift Total	201,6	219,0	-15,8	203,2	1,6
7 Togdrift						
	Indtægter	-15,4	-10,1	-5,3	-15,4	-
	Operatørudgifter	57,8	58,6	-	58,6	0,7
	Øvrige driftsudgifter	4,9	4,2	-0,2	4,0	-0,9
	Investeringsstilskud	12,0	4,2	-	4,2	-7,8
	Togdrift Total	59,4	56,8	-5,5	51,4	-8,0
5 Øvrige fællesudgifter						
	Administrative udgifter	141,6	141,9	-	141,9	0,3
	Billetkontrol	4,8	20,9	-14,9	6,0	1,2
	Finansielle poster	-	4,6	-	4,6	4,6
	Tjenestemandspension	1,9	1,8	-	1,8	-0,1
	Øvrige fællesudgifter Total	148,3	169,3	-14,9	154,4	6,1
	Resultat til byrdefordeling	1.704,6	1.972,8	-267,3	1.705,5	0,9
	Ikke-fordelte udgifter	0,1	0,2	-	0,2	0,1
	Forskudt finansiering	-5,5	7,5	-	7,5	12,9
	Midttrafiks resultat	0,2	-3,6	-	-3,6	-3,8
	Overskud vedr. tidligere år	21,0	-	-	-	-21,0
	COVID-19 kompensation	196,5	-	-	-	-196,5
	Resultat af primær drift	1.916,9	1.976,8	-267,3	1.709,5	-207,4
Efterregulering med Midttrafiks bestillere						
	<i>Resultat til byrdefordeling</i>	<i>1.704,6</i>	<i>1.972,8</i>	<i>-267,3</i>	<i>1.705,5</i>	<i>0,9</i>
	Bidrag fra Midttrafiks ejerkreds	-1.422,5	-1.433,9	-	-1.433,9	-11,4
	Staten	-	-267,3	267,3	-	-
	Andre trafikskaber og øvrige	-282,1	-272,4	-	-272,4	9,8
	Årets finansiering	-1.704,6	-1.973,5	267,3	-1.706,2	-1,6
	Resultat til efterregulering	-	-0,7	-	-0,7	-0,7

Den endelige afregning

Ovenstående tabel viser den samlede byrdefordeling og tilhørende finansiering i 2021 fra Midttrafiks ejere, øvrige bestillere samt staten. Midttrafik har i 2020 modtaget kompensation fra staten som følge af Covid-19. Årets ekstraordinære udgifter, samt manglende indtægter og nettoudgifter til kapacitetstilpasninger er behandlet som om staten var en bestiller ved Midttrafik parallelt med øvrige bestillere udenfor ejerkredsen. Dette indebærer endelig afregning i regnskabsåret, men sikrer også overholdelse af Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ og generelle kontrolmiljø.

Midttrafik har i 2021 i alt byrdefordelt nettoudgifter for 1.705,5 mio. kr., og medregnet øvrige driftsudgifter er Midttrafiks samlede nettoudgifter i 2021 på 1.976,8 mio. kr. Ejerne har samlet et tilgodehavende hos Midttrafik på 0,7 mio. kr., som udestår til afregning primo 2023, jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

BYRDEFORDELING – EJERKREDSEN

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2021 for Midttrafiks ejerkreds:

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	26,1	27,7	-1,2	26,5	0,4
Hedensted	7,5	8,9	-1,3	7,6	0,1
Herning	48,0	52,4	-3,9	48,5	0,5
Holstebro	19,3	21,2	-1,8	19,3	0,0
Horsens	52,9	59,3	-6,0	53,2	0,3
Ikast-Brande	16,5	16,7	0,0	16,7	0,2
Lemvig	10,1	10,5	-0,1	10,4	0,3
Norddjurs	30,0	28,4	1,1	29,6	-0,4
Odder	10,9	10,2	-0,5	9,7	-1,2
Randers	80,6	92,7	-9,8	82,8	2,2
Ringkøbing-Skjern	25,8	26,6	-0,5	26,1	0,3
Silkeborg	45,8	54,7	-6,6	48,1	2,2
Skanderborg	29,5	32,0	-1,8	30,3	0,8
Skive	36,5	38,1	-1,7	36,5	-0,1
Struer	5,9	6,0	-0,4	5,6	-0,3
Syddjurs	22,6	24,1	-1,3	22,8	0,3
Viborg	41,2	47,8	-5,6	42,2	1,0
Aarhus	342,7	429,9	-89,8	340,1	-2,6
Region Midtjylland	570,4	673,4	-96,4	577,0	6,7
Staten	-	39,7	-39,7	-	-
Trafikselskaber og øvrige	282,1	272,3	-	272,3	-9,8
Byrdefordeling	1.704,6	1.972,8	-267,3	1.705,5	0,9

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT INDTÆGTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Indtægter:

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	-1,4	-1,0	-0,5	-1,4	-
Hedensted	-3,3	-2,2	-1,0	-3,3	-
Herning	-13,2	-9,0	-4,2	-13,2	0,0
Holstebro	-5,8	-3,9	-1,8	-5,8	0,0
Horsens	-20,9	-14,3	-6,7	-20,9	-0,0
Ikast-Brande	-0,1	-0,0	-0,0	-0,1	-
Lemvig	-	-0,0	0,0	-	-
Norddjurs	-2,4	-1,7	-0,8	-2,4	-
Odder	-1,6	-1,1	-0,5	-1,6	-
Randers	-30,8	-21,0	-9,8	-30,8	0,0
Ringkøbing-Skjern	-4,3	-2,9	-1,4	-4,3	-
Silkeborg	-22,3	-15,2	-7,1	-22,3	-0,0
Skanderborg	-6,1	-4,2	-1,9	-6,1	-0,0
Skive	-8,1	-5,5	-2,6	-8,1	-
Struer	-1,0	-0,7	-0,3	-1,0	0,0
Syddjurs	-5,9	-4,0	-1,9	-5,9	-
Viborg	-17,9	-12,2	-5,7	-17,9	0,0
Aarhus	-272,9	-186,0	-86,9	-272,9	-
Region Midtjylland	-256,4	-174,9	-81,5	-256,4	-0,0
Tilskudsbehov	-674,5	-459,8	-214,6	-674,5	-0,0

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT OPERATØRUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Operatørudgifter:

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	15,8	16,0	0,0	16,1	0,3
Hedensted	7,7	7,6	0,2	7,8	0,1
Herning	53,1	53,7	0,0	53,7	0,6
Holstebro	19,6	19,3	0,1	19,4	-0,2
Horsens	60,8	61,2	0,2	61,3	0,5
Ikast-Brande	14,4	14,6	-	14,6	0,2
Lemvig	8,1	8,4	0,0	8,4	0,3
Norddjurs	25,9	24,5	0,9	25,4	-0,4
Odder	10,1	9,7	0,1	9,8	-0,3
Randers	93,1	95,2	0,5	95,7	2,6
Ringkøbing-Skjern	25,1	25,5	-0,0	25,5	0,4
Silkeborg	54,1	56,1	0,2	56,3	2,2
Skanderborg	29,5	29,9	0,4	30,3	0,8
Skive	29,5	29,5	0,0	29,5	-0,0
Struer	5,5	5,2	-	5,2	-0,3
Syddjurs	21,8	22,0	0,1	22,1	0,3
Viborg	52,0	52,4	0,5	52,8	0,8
Aarhus	436,6	433,1	-0,0	433,1	-3,6
Region Midtjylland	419,0	432,3	0,2	432,5	13,4
Staten	-	12,3	-12,3	-	-
Tilskudsbehov	1.381,8	1.408,4	-8,9	1.399,5	17,7

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT ØVRIGE

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige driftsudgifter:

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	0,2	0,3	0,0	0,3	0,0
Hedensted	0,6	0,5	0,0	0,5	-0,1
Herning	1,9	1,6	0,1	1,7	-0,2
Holstebro	0,8	1,0	0,0	1,0	0,2
Horsens	2,4	2,0	0,1	2,1	-0,3
Ikast-Brande	0,2	0,2	0,0	0,2	-0,0
Lemvig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norddjurs	0,3	0,2	0,0	0,3	-0,0
Odder	0,3	-0,7	0,0	-0,7	-0,9
Randers	4,8	4,1	0,2	4,3	-0,5
Ringkøbing-Skjern	1,3	1,2	0,0	1,2	-0,1
Silkeborg	2,5	2,4	0,1	2,5	-0,0
Skanderborg	0,9	0,8	0,0	0,8	-0,1
Skive	1,6	1,4	0,0	1,5	-0,1
Struer	0,3	0,3	0,0	0,3	-0,0
Syddjurs	0,7	0,6	0,0	0,6	-0,0
Viborg	3,4	3,5	0,1	3,6	0,2
Aarhus	30,4	29,1	1,1	30,1	-0,3
Region Midtjylland	31,4	27,7	1,1	28,9	-2,6
Staten	-	6,1	-6,1	-	-
Tilskudsbehov, Midttrafiks ejerkreds	84,1	82,2	-3,1	79,2	-5,0

BYRDEFORDELING – ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige fællesudgifter:

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	1,9	2,0	0,0	2,0	0,1
Hedensted	1,5	1,6	0,0	1,6	0,0
Herning	4,0	4,2	-0,0	4,2	0,1
Holstebro	2,5	2,5	0,0	2,5	0,1
Horsens	6,2	6,4	-0,0	6,4	0,2
Norddjurs	2,4	2,6	0,0	2,6	0,1
Odder	1,2	1,2	0,0	1,2	0,0
Randers	8,3	8,5	-0,0	8,5	0,2
Ringkøbing-Skjern	2,4	2,5	-0,0	2,5	0,1
Silkeborg	6,3	6,4	-0,0	6,4	0,1
Skanderborg	2,8	2,9	-0,0	2,9	0,1
Skive	3,5	3,6	-0,0	3,6	0,1
Struer	0,8	0,8	0,0	0,8	0,0
Syddjurs	2,3	2,4	0,0	2,4	0,1
Viborg	5,5	5,6	-0,0	5,6	0,1
Aarhus	44,7	44,8	0,7	45,4	0,7
Region Midtjylland	49,5	52,6	0,7	53,3	3,8
Staten	-	16,3	-16,3	-	-
Ikast-Brande	1,3	1,4	-	1,4	0,0
Lemvig	0,6	0,6	-	0,6	0,0
Trafikselskaber og øvrige	0,6	0,6	-	0,6	-0,0
Tilskudsbehov	148,3	169,3	-14,9	154,4	6,1

BYRDEFORDELING – FLEXTRAFIK

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Flextrafik:

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	9,6	10,3	-0,7	9,6	-0,0
Hedensted	2,5	3,0	-0,5	2,5	-0,0
Herning	2,1	2,0	0,2	2,1	-0,0
Holstebro	2,6	2,7	-0,1	2,6	-0,0
Horsens	5,4	5,0	0,3	5,3	-0,1
Ikast-Brande	1,1	1,1	0,0	1,1	-0,0
Lemvig	1,3	1,4	-0,1	1,3	-0,0
Norddjurs	4,9	3,8	1,0	4,8	-0,1
Odder	1,0	1,0	-0,1	1,0	-0,0
Randers	6,0	6,5	-0,6	5,9	-0,1
Ringkøbing-Skjern	3,2	2,3	0,9	3,2	-0,0
Silkeborg	5,2	5,0	0,2	5,1	-0,1
Skanderborg	2,9	3,1	-0,3	2,8	-0,0
Skive	10,8	9,9	0,8	10,7	-0,1
Struer	0,8	0,8	-0,1	0,8	-0,0
Syddjurs	4,4	3,9	0,4	4,4	-0,1
Viborg	3,0	3,4	-0,5	3,0	-0,1
Aarhus	19,1	16,6	2,2	18,8	-0,2
Region Midtjylland	136,5	140,6	-4,9	135,7	-0,8
Staten	-	2,6	-2,6	-	-
Trafikselskaber og øvrige	281,5	271,8	-	271,8	-9,8
Tilskudsbehov	503,9	496,8	-4,5	492,4	-11,6

BYRDEFORDELING – LETBANEN

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Letbanen:

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	0,0	0,0	-	0,0	-
Norddjurs	0,0	0,0	-	0,0	-
Odder	0,0	0,0	-	0,0	-
Randers	0,0	0,0	-	0,0	-
Silkeborg	0,0	0,0	-	0,0	-
Skanderborg	0,0	0,0	-	0,0	-
Syddjurs	0,0	0,0	-	0,0	-
Aarhus	84,8	92,4	-6,8	85,6	0,8
Region Midtjylland	116,5	124,1	-6,8	117,3	0,8
Staten	-	2,3	-2,3	-	-
Tilskudsbehov, Midttrafiks ejerkreds	201,6	219,0	-15,8	203,2	1,6

ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS, BYRDEFORDELING 2021

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår.

Repræsentantskabet skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parter tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel Handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering."

Budget 2021 blev godkendt af Bestyrelsen 11. december 2020. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter.

Byrdefordelingen for 2021 er godkendt af Repræsentantskabet den 19. juni 2020.

Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på fire overordnede driftsbudgetter, Busdrift, Flextrafik samt Tog og Letbane. Resten af budgettet er fordelt under Øvrige fællesudgifter.

Driftsbudgetter

- **Busdrift** (budget 2021: 791,5 mio. kr. netto) kan underopdeles i busindtægter operatørudgifter, og øvrige busudgifter
- **Busindtægter** (budget 2021: 674,5 mio. kr.), hvor indtægten fra hver rute tildeles bestilleren af ruten. Midttrafiks bestyrelse har på sit møde den 19. maj 2017 besluttet at fastlåse indtægtsdelingen for alle bestillere, undtagen Aarhus Kommune og Region Midtjylland, på et niveau svarende til de budgetterede indtægter. Dette skyldes ønsket om at sikre, at konsekvenser af indførelse af letbane udelukkende påvirker indtægterne for Aarhus Kommune og Region Midtjylland
 - **Kørselsudgifter** (budget 2021: 1.381,8 mio. kr.), som er inklusiv Flexbus og hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten.
 - **Øvrige driftsudgifter som er Bus-IT, øvrige busudgifter og rejsekort** (budget 2021: 84,1 mio. kr.). Udover almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2021 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne. hvor kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillernes

andel af udgifterne:

- Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til flytning af udstyr samt drift og investering i tælleudstyr fordeles ud fra andel af busser med udstyr for budgetåret 2021.
 - Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for budgetåret 2021.
 - Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter m.v. fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebilstation.
 - Særlige eller enkeltstående udgifter fordeles direkte til den aktuelle kommune eller til regionen.
- **Flextrafik** (budget 2021: 503,9 mio. kr. netto) kan underopdeles i Handicapkørsel, Flextur, kommunal kørsel, siddende patientbefordring, NOP og øvrige trafikskaber.
 - *Handicapkørsel* (budget 2021: 40,4 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.
 - *Flexture* (budget 2021: 11,0 mio. kr. netto) hvor kommunerne betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
 - *Kommunal kørsel, NOP samt siddende patientbefordring* (budget 2021: 171,1 mio. kr. netto), hvor kommunerne samt regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter, som beror på konkrete aftaler.
 - *Øvrige trafikskaber* (budget 2021: 281,5 mio. kr. netto), Hvor Midttrafik afregner med Sydtrafik og Fynbus
 - **Letbanedrift** (budget 2021: 201,6 mio. kr. netto)
 - Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedrift bidrager Aarhus Kommune og Region Midtjylland med et bestillerbidrag som fastlagt i en politisk aftale fra 2013. I finansieringen af letbanen til Grenaa indgår et statsligt bidrag, som staten tidligere har anvendt på Grenaabanen.
 - Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2021 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne.
 - *Letbanesekretariatet* finansieres af tilsluttede kommuner og regionen. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere
 - **Togdrift** (budget 2021: 59,4 mio. kr. netto)
 - Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.

- **Øvrige fællesudgifter** (budget 2021: 148,3 mio. kr. netto) kan underopdeles i Administrativeudgifter, billetkontrol, finansielle poster samt Tjenestemandspension
 - *Administrativeudgifter og Tjenestemandspension* (budget 2021: 143,5 mio. kr.) består af administrative udgifter i Trafikselskabet og til Flextrafik. Trafikselskabet kan underopdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for Trafikselskabet udgør ca. 55% af udgifterne lønninger. Af trafikselskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2021 efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministration eller antal ture for handicapadministration. Aarhus Rutebilstation finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland ud fra en rutenøgle og letbaneadministration fordeles lige mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.
 - *Billetkontrol* (budget 2021: 4,8 mio. kr. netto). Både udgifter til administration og indtægter fra kontrolafgifter er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Optrækningen i Aarhus kommune, varetager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter. I forbindelse med inddrivelsen pålægges et rykkergebyr, som efterfølgende udelukkende tildeles Aarhus Kommune. Antal forventede kontroller fastholdes som fordelingsnøgle til fordeling af udgifter til billetkontrol. For Letbanen fordeles udgifter og indtægter efter aftale ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland (50 % til hver).

Grundlag for byrdefordeling

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetsomfang i det pågældende år.

For at præcisere den bevillingsmæssige binding overfor bestillerne, har Midttrafik foretaget en afgrænsning af de enkelte områder udtrykt i bevillingsniveauet. Gældende fra budget 2019 er rejsekortet lagt sammen med bevillingsområdet for busdrift. Bestyrelsen har besluttet, at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling. Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførelsesretten, er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførelsesretten gælder separat for hvert enkelt område.

Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikselskabets budget. På budgetlægningstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

Byrdefordeling af resultat der følger af Midttrafiks finanspolitik

Byrdefordelingen af resultat på Midttrafiks likviditetsdepoter blev godkendt af Bestyrelsen 7. februar 2020.

Resultatet af finanspolitikken vil altid blive budgetteret til 0,00 kr. og vil dermed ikke påvirke årets a conto-rater. Ved endelig opgørelse af årets byrdefordeling vil resultatet af likviditetsdepotet blive indregnet og afregnet som en del af første a conto-rate i efterfølgende regnskabsår.

Resultatet af depotet fordeles, således de bestillere i ejerkredsen der har placeret midler ved Midttrafik bærer en andel af resultatet svarende til deres puljes andel af det samlede depot. Den resterende andel af depotets resultat fordeles blandt alle bestillerne i ejerkredsen i henhold til den enkeltes nettobudget ved Midttrafik. Dette princip vil gøre sig gældende ved positivt såvel som negativt resultat.



midttrafik

12. MAJ 2022

ÅRSREGNSKAB 2021

BILAG 3 - OPSUMMERING PR. BESTILLER

INDHOLD

Bestilleroverblik	2
Favrskov Kommune	2
Hedensted Kommune	2
Herning Kommune.....	3
Holstebro Kommune	3
Horsens Kommune	3
Ikast-Brande Kommune	4
Lemvig Kommune.....	4
Norddjurs Kommune	4
Odder Kommune	5
Randers Kommune	5
Ringkøbing-Skjern Kommune.....	5
Silkeborg Kommune.....	6
Skanderborg Kommune.....	6
Skive Kommune	6
Struer Kommune	6
Syddjurs Kommune	7
Viborg Kommune.....	7
Aarhus Kommune	7
Region Midtjylland	8

BESTILLEROVERBLIK

Nedenfor vises et overblik over regnskabet for 2021 for alle bestillere. Dernæst følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller.

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	26,1	27,7	-1,2	26,5	0,4
Hedensted	7,5	8,9	-1,3	7,6	0,1
Herning	48,0	52,4	-3,9	48,5	0,5
Holstebro	19,3	21,2	-1,8	19,3	0,0
Horsens	52,9	59,3	-6,0	53,2	0,3
Ikast-Brande	16,5	16,7	0,0	16,7	0,2
Lemvig	10,1	10,5	-0,1	10,4	0,3
Norddjurs	30,0	28,4	1,1	29,6	-0,4
Odder	10,9	10,2	-0,5	9,7	-1,2
Randers	80,6	92,7	-9,8	82,8	2,2
Ringkøbing-Skjern	25,8	26,6	-0,5	26,1	0,3
Silkeborg	45,8	54,7	-6,6	48,1	2,2
Skanderborg	29,5	32,0	-1,8	30,3	0,8
Skive	36,5	38,1	-1,7	36,5	-0,1
Struer	5,9	6,0	-0,4	5,6	-0,3
Syddjurs	22,6	24,1	-1,3	22,8	0,3
Viborg	41,2	47,8	-5,6	42,2	1,0
Aarhus	342,7	429,9	-89,8	340,1	-2,6
Region Midtjylland	570,4	673,4	-96,4	577,0	6,7
Staten	-	39,7	-39,7	-	-
Trafikselskaber og øvrige	282,1	272,3	-	272,3	-9,8
Byrdefordeling	1.704,6	1.972,8	-267,3	1.705,5	0,9

FAVRSKOV KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	26.129	27.671	-1.152	26,5	0,4

Favrskov Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 26,5 mio. kr. imod budgetteret 26,1 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,4 mio. kr.

Den væsentligste årsag til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet, primært pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

HEDENSTED KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Hedensted	7,5	8,9	-1,3	7,6	0,1

Hedensted Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 7,6 mio. kr. imod budgetteret 7,5 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,1 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

HERNING KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Herning	48,0	52,4	-3,9	48,5	0,5

Herning Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 48,5 mio. kr. imod budgetteret 48 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,5 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

HOLSTEBRO KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Holstebro	19,3	21,2	-1,8	19,3	0,0

Holstebro Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 19,3 mio. kr., hvilket næsten svarer til de budgetterede udgifter.

Holstebro Kommunes budget indeholdt en pulje til imødegåelse af stigning i omkostningsindeks i 2021.

HORSENS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Horsens	52,9	59,3	-6,0	53,2	0,3

Horsens Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 53,2 mio. kr. imod budgetteret 52,9 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,3 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021. Dette beløb udgjorde 0,5 mio. kr., som dog delvist modsvares af færre udgifter til indkøb af tælleudstyr.

IKAST-BRANDE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Ikast-Brande	16,5	16,7	0,0	16,7	0,2

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 16,7 mio. kr. imod budgetteret 16,5 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,2 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

LEMVIG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Lemvig	10,1	10,5	-0,1	10,4	0,3

Lemvig Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 10,4 mio. kr. imod budgetteret 10,1 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,3 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

NORDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Norrdjurs	30,0	28,4	1,1	29,6	-0,4

Norrdjurs Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 29,6 mio. kr. imod budgetteret 30 mio. kr. Der er således en mindreudgift på 0,4 mio. kr.

Årsagen til mindreforbruget skyldes at der i budgettet har været afsat en pulje på 1 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik, ligesom der har været afsat en pulje på 0,2 mio. kr. til imødegåelse af stigende omkostningsindeks. Stigningen i omkostningsindeks udgjorde 0,3 mio. kr., mens en forøgelse på godt 600 køreplantimer, sammenlignet med budgetgrundlaget, medfører en merudgift på 0,5 mio. kr.

ODDER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Odder	10,9	10,2	-0,5	9,7	-1,2

Odder Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 9,7 mio. kr. imod budgetteret 10,9 mio. kr. Der er således en mindreudgift på 1,2 mio. kr.

Årsagen til mindreforbruget er primært effekten af udbud af by- og lokalbusser, der har givet billigere priser end tidligere samt indtægter fra konkursboet efter Malling Turist.

RANDERS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Randers	80,6	92,7	-9,8	82,8	2,2

Randers Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 82,8 mio. kr. imod budgetteret 80,6 mio. kr. Merudgiften udgør således 2,2 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Ringkøbing-Skjern	25,8	26,6	-0,5	26,1	0,3

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 26,1 mio. kr. imod budgetteret 25,8 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,3 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

SILKEBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Silkeborg	45,8	54,7	-6,6	48,1	2,2

Silkeborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 48,1 mio. kr. imod budgetteret 45,8 mio. kr. Merudgiften udgør således 2,2 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

SKANDERBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Skanderborg	29,5	32,0	-1,8	30,3	0,8

Skanderborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 30,3 mio. kr. imod budgetteret 29,5 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,8 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

SKIVE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Skive	36,5	38,1	-1,7	36,5	-0,1

Skive Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 36,5 mio. kr., hvilket er en anelse lavere end de budgetterede udgifter.

Der var bl.a. færre udgifter til drift og vedligeholdelse af Rejsekort.

STRUER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Struer	5,9	6,0	-0,4	5,6	-0,3

Struer Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 5,6 mio. kr. imod budgetteret 5,9 mio. kr. Der er således en mindreudgift på 0,3 mio. kr.

Årsagen til mindreforbruget er primært at der har været kørt 700 timer mindre end forudsat ved budgetlægningen.

SYDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Syddjurs	22,6	24,1	-1,3	22,8	0,3

Syddjurs Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 22,8 mio. kr. imod budgetteret 22,6 mio. kr. Merudgiften udgør således 0,3 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021.

VIBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Viborg	41,2	47,8	-5,6	42,2	1,0

Viborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 42,2 mio. kr. imod budgetteret 41,2 mio. kr. Merudgiften udgør således 1 mio. kr.

Årsagen til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021, ligesom der er kørt 300 timer mere end forudsat ved budgetlægningen.

AARHUS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Aarhus	342,7	429,9	-89,8	340,1	-2,6

Aarhus Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2021 340,1 mio. kr. imod budgetteret 342,7 mio. kr. Der er således tale om en mindreudgift på 2,6 mio. kr.

Årsagen til mindreforbruget skyldes primært en større tilbageførsel fra AarBus end budgetteret. Der var budgetteret med en tilbageførsel på 25 mio. kr., men reelt blev der tilbageført 33,3 mio. kr. Dette modsvares dog til dels af større udgifter i forbindelse med stigende omkostningsindeks på 5,1 mio. kr., ligesom der er kørt 1.300 timer mere end forudsat ved budgetlægningen.

Kommunens tilskudsbehov til Letbanen er 0,8 mio. kr. større end budgetteret, nemlig 85,6 mio. kr. imod budgetteret 84,8 mio. kr. Det skyldes bl.a. flere letbanerelaterede udgifter i Midttrafik end forventet og øgede omkostninger til alternativ betjening ved sporspærring ved Trustrup og Vestre Strandalle samt buserstatningskørsel ved nedbrud.

REGION MIDTJYLLAND

Beløb i mio. kr.	B2021 inkl. komp.	R2021	Kompensation 2021	R2021 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Region Midtjylland	570,4	673,4	-96,4	577,0	6,7

Region Midtjyllands samlede udgifter udgjorde i 2021 577 mio. kr. imod budgetteret 570,4 mio. kr. Merudgiften udgør således 6,7 mio. kr.

En væsentlig årsag til merforbruget skyldes større betaling til busselskaber end forventet pga. stigende omkostningsindeks i 2021. Udgiften vedr. stigende indeks udgør 5,3 mio. kr.

I budgettet var samtidig indregnet et besparelseskraav på 10 mio. kr., som dog kun skulle realiseres med halvårseffekt i 2021. I forbindelse med nye udbud og tilpasninger er der realiseret besparelser på 2,5 mio. kr. Dette beløb indeholder dog merudgifter på 3,3 mio. kr., som følge af Regionens beslutning om at tilkøbe HVO-brændstof på dele af kørslen, hvorfor det oprindelige besparelseskraav er opfyldt.

Desuden er der mindreudgifter til øvrige driftsudgifter på 2,6 mio. kr., primært som følge af færre udgifter til drift og vedligehold af Rejsekort end forventet.

Regionens tilskudsbehov til Letbanen er 0,8 mio. kr. større end budgetteret, nemlig 117,3 mio. kr. imod budgetteret 116,5 mio. kr. Det skyldes bl.a. flere letbanerelaterede udgifter i Midttrafik end forventet og øgede omkostninger til alternativ betjening ved sporspærring ved Trustrup og Vestre Strandalle samt buserstatningskørsel ved nedbrud.

Udgiften til togdrift (Lemvigbanen og Holstebro-Skjern) er 8 mio. kr. under det budgetterede. Det skyldes primært, at et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på 7,8 mio. kr. til finansiering nyt togmateriale til Lemvigbanen ikke er kommet til udbetaling, da udbud af køb af tog er forsinket, og levering af nye tog først forventes at finde sted i 2025.

Midttrafik

Søren Nymarksvej 3, 8270 Højbjerg

CVR-nr. 29 94 31 76

Revisionsberetning nr. 20

af 12. maj 2022

om ansvar for regnskabsaflæggelsen og revisionens formål og omfang



Indhold

1	Indledning	278
2	Opgaver og ansvar for regnskabsafleggelsen	278
	2.1 Ledelsens opgaver og ansvar	278
	2.2 Revisors opgaver og ansvar	279
3	Revisionens planlægning og udførelse	281
4	Afgivelse af udtalelse om ledelsesberetningen og målrapporteringen	282
5	Vores rapportering	283
	5.1 Vores erklæringer	283
	5.2 Rapportering til virksomhedens ledelse	283
6	Kontrol af revisors arbejde	283
7	Afslutning	284

1 Indledning

I overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning har vi i det følgende klarlagt ansvarsforhold for regnskabsaflæggelsen og revisionens formål og omfang.

Revisionsprotokollatet er alene udarbejdet til brug for bestyrelsen og forudsættes ikke anvendt af andre.

2 Opgaver og ansvar for regnskabsaflæggelsen

2.1 Ledelsens opgaver og ansvar

Årsrapport

Bestyrelsen og direktionen skal aflægge en årsrapport for Midttrafik, der omfatter en ledelsespåtegning, et årsregnskab og en ledelsesberetning.

Hvert enkelt medlem af bestyrelsen og direktionen har ansvaret for, at årsrapporten kan revideres og godkendes i tide.

Stillingtagen til årsrapport

Bestyrelsen skal på baggrund af direktionens udkast til årsrapport og vores revisionsprotokollat hertil tage stilling til, om årsrapporten giver ret retvisende billede i overensstemmelse med Indenrigs- og boligministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabssystem samt god norm og skik, herunder de regler, der af Midttrafiks bestyrelse er fastsat i kasse- og regnskabsregulativet.

Derudover skal bestyrelsen tage stilling til, om ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og virksomhedens finansielle stilling.

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen godkender ved deres underskrift på ledelsespåtegningen årsrapporten på et bestyrelsesmøde.

Underskrift af revisionsprotokollater

Bestyrelsen skal underskrive revisionsprotokollater som bekræftelse på, at protokollaterne er læst, og at de enkelte bestyrelsesmedlemmer er bekendt med indholdet.

Registreringssystemer og formueforvaltning

Bestyrelsen skal sikre en forsvarlig organisation af virksomheden og påse, at bogføringen og regnskabsaflæggelsen er tilfredsstillende efter virksomhedens forhold.

Bestyrelsen skal påse, at der er etableret de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller, og at bestyrelsen løbende modtager den nødvendige rapportering om virksomhedens finansielle forhold.

Direktionen skal sikre, at Midttrafiks bogføring sker efter lovgivningens regler, herunder at den foreliggende bogføring er overskuelig og nøjagtig og opfylder bogføringsloven. Herudover skal direktionen sikre, at formueforvaltningen sker på betryggende måde.

Forvaltning

Bestyrelsen og direktionen har ansvaret for, at der etableres retningslinjer og procedurer, der sikrer, at der tages skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af midler og ved udøvelsen af aktiviteter, samt at rapporteringen om mål og opnåede resultater er retvisende og dækkende.

Udtrykket "skyldige økonomiske hensyn" indebærer, at de forvaltningsansvarlige har efterlevet almindelige principper for god offentlig økonomistyring og forvaltning og i øvrigt gjort, hvad der er muligt og

rimeligt for at sikre sparsommelighed, produktivitet og effektivitet i forbindelse med de offentligt finansierede aktiviteter.

Det er bestyrelsens og direktionens ansvar at sikre, at der foreligger mål, strategier og handlingsplaner for Midttrafik. Inden for de overordnede målsætninger identificerer og definerer direktionen resultatmål for alle Midttrafiks væsentlige aktiviteter.

Det er i henhold til lovgivningen, bestyrelsens og direktionens ansvar at tilrettelægge økonomistyringen på en måde, der er hensigtsmæssig efter virksomhedens forhold. Dette omfatter også ansvar for en tilrettelæggelse af forvaltningen, økonomistyringen og regnskabsførelsen på en sådan måde, at virksomheden kan dokumentere, at midler er anvendt i overensstemmelse med forudsætningerne, at der sker en løbende overvågning og evaluering af økonomistyringen og de definerede resultatmål, samt at de tilsigtede resultater opnås.

Kapitalberedskab og likviditet

Bestyrelsen og direktionen skal påse, at Midttrafiks kapitalberedskab til enhver tid er forsvarligt, herunder at der er tilstrækkelig likviditet til at opfylde Midttrafiks nuværende og fremtidige forpligtelser, efterhånden som de forfalder.

Bestyrelsen og direktionen har ansvaret for at udarbejde en vurdering af, om årsregnskabet skal aflægges med fortsat drift for øje. Vurderingen skal tage højde for al information, der er til rådighed vedrørende virksomhedens fremtid, og dække en periode på mindst 12 måneder fra balancedagen.

Ved behandlingen og godkendelsen af årsrapporten anbefales bestyrelsen specifikt at tage stilling til, om regnskabsaflæggelsen kan ske under forudsætning om fortsat drift, inkl. de eventuelle særlige forudsætninger, der ligger til grund herfor, og eventuelle tilknyttede usikkerheder.

Tilsigtede og utilsigtede fejl m.v.

Det er bestyrelsens og direktionens opgave at udforme, implementere og opretholde gode og effektive interne kontroller inden for de væsentligste områder, som understøttes af ajourførte forretningsgangsbeskrivelser og god funktionsadskillelse, og som vurderes for dækkende og velfungerende til imødegåelse af risikoen for fejl og besvigelser.

Oplysninger af betydning for os

Bestyrelsen og direktionen skal sikre, at vi får

- ▶ rettidig adgang til al information, som ledelsen er bekendt med er relevant for udarbejdelsen af årsregnskabet, såsom bogføring, dokumentation og andre forhold
- ▶ yderligere information, som vi måtte anmode ledelsen om til brug for revisionen
- ▶ ubegrænset adgang til de personer i virksomheden, som kan bidrage med nødvendige informationer.

Bestyrelsens overholdelse af formelle pligter i henhold til lovgivningen

Bestyrelsen skal udarbejde forretningsorden, oprette og føre protokoller og sikre, at lovens krav om forelæggelse og underskrivelse af revisionsprotokollater er overholdt.

2.2 Revisors opgaver og ansvar

Årsregnskabet

Det er vores opgave at revidere det udarbejdede årsregnskab. Det er vores ansvar på grundlag af vores revision at udtrykke en konklusion om årsregnskabet.

Vi vil udføre vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning, god offentlig revisionsskik samt bestemmelserne om revision i Lov om kommunernes styrelse, Indenrigs- og boligministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget og

regnskabsystem, samt det af Midttrafik fastsatte revisionsregulativ. Dette kræver, at vi overholder etiske regler for revisorer samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed, men ikke fuld sikkerhed, for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

God offentlig revisionsskik

God offentlig revisionsskik indebærer, at der skal udføres juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision, jf. lov om revision af statens regnskaber § 3 og Standarderne for Offentlig Revision (SOR).

Som led i den juridiske-kritiske revision (SOR 6) efterprøver vi, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsafleggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Som led i forvaltningsrevisionen (SOR 7) vurderer vi, hvorvidt virksomheden har taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og ved udøvelsen af de aktiviteter, der er omfattet af regnskabet. Forvaltningsrevision omfatter også en vurdering af virksomhedens økonomistyring.

I henhold til SOR skal vi over en periode på 5 år behandle en række konkrete emner i det omfang, at disse er relevant for virksomheden.

Vores undersøgelser og konklusioner tager udgangspunkt i de specifikke målsætninger og retningslinjer, som er fastlagt af lovgivningen, tilsynshavende myndigheder og virksomhedens ledelse.

Forvaltningsrevisionen baserer sig på vurderinger af, hvorvidt virksomhedens forretningsgange er indrettet med henblik på at sikre en sparsommelig, produktiv og effektiv administration i overensstemmelse med de målsætninger og retningslinjer, der er fastlagt i lovgivningen, givet af tilsynsmyndigheden eller defineret af direktionen. Vores vurdering af produktivitet og effektivitet baseres først og fremmest på virksomhedens egne registreringer vedrørende aktivitetens omfang, ressourceforbrug og målopfyldelse, samt på en vurdering af relevans og pålidelighed af de indikatorer for produktivitet og effektivitet, som virksomheden har registreret.

Ledelsesberetning og målrapportering

Vi vil gennemlæse ledelsesberetningen og målrapporteringen med henblik på at afgive udtalelse i vores erklæring om, hvorvidt ledelsesberetningen og målrapporteringen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Supplerende beretninger

Supplerende beretninger i årsrapporten er ikke omfattet af vores revision eller gennemgang, medmindre der indgås særskilt aftale herom.

Offentlighedens tillidsrepræsentant

Vi er offentlighedens tillidsrepræsentant, når vi afgiver erklæringer på regnskaber og andre erklæringer med sikkerhed, der ikke udelukkende er bestemt til virksomhedens eget brug.

God revisorskik

Vi skal som offentlighedens tillidsrepræsentant udføre opgaverne i overensstemmelse med god revisorskik, herunder udvise den nøjagtighed og hurtighed, som opgavernes beskaffenhed tillader. Ved god revisorskik skal vi udvise professionel skepsis, integritet, objektivitet, fortrolighed, professionel adfærd, professionel kompetence og fornøden omhu ved udførelsen af opgaverne.

Uafhængighed

Vi har etableret retningslinjer om uafhængighed. Disse retningslinjer sikrer, at vi, inden vi påtager os en opgave om afgivelse af erklæringer på regnskaber eller afgivelse af andre erklæringer med sikkerhed, tager stilling til, om der er forhold, som kan skabe tvivl om vores uafhængighed over for tredjemand.

Vi kan og vil alene yde rådgivning og anden assistance, hvis dette er tilladt i henhold til gældende habilitets- og uafhængighedsregler.

Væsentlig fejlinformation m.v.

Identificerer vi under vores arbejde væsentlig fejlinformation, der enten skyldes besvigelse, en formodet besvigelse eller fejl, underretter vi virksomhedens bestyrelse og direktion herom i et revisionsprotokollat.

Rapportering om uoverensstemmelser mellem faktiske reelle ejere og registrerede reelle ejere

Konstaterer vi under vores revision, at der er uoverensstemmelse mellem faktiske reelle ejere og registrerede reelle ejere i CVR-registeret, og bliver forholdet ikke bragt i orden inden for kort tid, er vi forpligtet til at underrette Erhvervsstyrelsen om uoverensstemmelsen.

Rapportering om mistanke om hvidvask eller ulovlige aktiviteter

Konstaterer vi under vores revision usædvanlige transaktioner eller aktiviteter, store kontante beløb, skatteunddragelse eller andre ulovlige aktiviteter, er vi forpligtet til at undersøge forholdene for at afkræfte, om der er tale om hvidvask eller ulovlige aktiviteter. Kan vi ikke afkræfte vores mistanke, er vi forpligtet til at underrette Hvidvasksekretariatet.

Vi er underlagt skærpet tavshedspligt og må derfor ikke oplyse virksomheden om vores indberetning.

Rapportering om økonomiske forbrydelser

Konstaterer vi under vores revision, at et eller flere medlemmer af ledelsen begår eller har begået økonomiske forbrydelser i tilknytning til udførelsen af deres hverv for virksomheden, og har vi en begrundet formodning om, at forbrydelsen vedrører betydelige beløb eller i øvrigt er af grov karakter, har vi pligt til straks at underrette hvert enkelt medlem af ledelsen herom. Underretningen skrives ind i revisionsprotokollatet.

Ledelsen har derefter 14 dage til at dokumentere, at den har iværksat standsning af den igangværende kriminalitet og rettelse af de skader, den begåede kriminalitet har forårsaget. Hvis dette ikke er tilfældet, er det vores pligt straks at underrette Statsadvokaten for Særlig Økonomisk og International Kriminalitet.

Finder vi, at meddelelse til ledelsesmedlemmerne vil være uegnet til at forhindre fortsat kriminalitet, fx hvis flere ledelsesmedlemmer er involveret i eller har kendskab til de økonomiske forbrydelser, skal vi straks underrette Statsadvokaten for Særlig Økonomisk og International Kriminalitet.

Begrundet formodning om, at ledelsen kan ifalde erstatnings- eller strafansvar

Vi vil i vores erklæring på årsrapporten oplyse, hvis vi opdager forhold, som giver os en begrundet formodning om, at medlemmer af ledelsen kan ifalde erstatnings- eller strafansvar for handlinger eller udeladelser, der berører virksomheden.

Manglende overholdelse af dansk lovgivning om bogføring og opbevaring af regnskabsmateriale

Bliver vi bekendt med, at lovgivning om bogføring og opbevaring af regnskabsmateriale ikke er overholdt, vil vi i vores erklæring på årsrapporten oplyse herom.

3 Revisionens planlægning og udførelse

Revisionen planlægges og udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning, god offentlig revisionsetik samt bestemmelserne om revision i Lov om kommunernes styrelse, Indenrigs- og boligministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget og regnskabsystem, samt det af Midttrafik fastsatte revisionsregulativ.

Revisionen planlægges og udføres med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed, men ikke fuld sikkerhed, for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation. Revisionen omfatter udførelse af revisionshandling for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandling afhænger af vores vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer vi intern kontrol, der er relevant for virksomhedens udarbejdelse af et årsregnskab, der giver et retvisende

billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. Revisionen omfatter en vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige og den samlede præsentation af årsregnskabet.

Den juridiske-kritiske revision og forvaltningsrevisionen tilrettelægges i overensstemmelse med retningslinjerne i SOR 6 og SOR 7. Det er vores ansvar at udvælge relevante emner til såvel juridisk-kritisk revision som forvaltningsrevision. Ved juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved 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 aktiviteterne, der er omfattet af regnskabet.

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

Vores revision udføres normalt som en kombination af systembaseret revision og substansrevision, herunder dataanalyse, hvor vi finder det effektivt.

Revisionen vil blive udført i løbet af året og efter regnskabsårets afslutning efter nærmere aftale med direktionen. Revisionen kan ikke betragtes som afsluttet, før ledelsen har taget endelig stilling til årsrapporten, og vi har forsynet årsrapporten med vores revisionspåtegning og udtalelse om ledelsesberetningen.

Ved enhver revision er der risiko for, at væsentlig fejlinformation ikke afdækkes, selvom revisionen udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning.

Indgås der særlig aftale med ledelsen om detaljeret kontrol på bestemte områder, vil vi anføre dette i vores revisionsprotokollat.

Efterfølgende begivenheder

Vi vil undersøge, om alle begivenheder indtil datoen for afgivelse af revisionspåtegningen, som kan medføre regulering af eller oplysning i årsregnskabet og/eller ledelsesberetningen, er identificeret og korrekt indarbejdet.

Eksterne bekræftelser

Vi vil indhente eksterne bekræftelser efter behov.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen indhenter vi en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsrapporten og områder, hvor det er vanskeligt at opnå et revisionsbevis.

4 Afgivelse af udtalelse om ledelsesberetningen og målrapporteringen

Vi vil gennemlæse ledelsesberetningen og

- ▶ sammenholde oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- ▶ sammenholde oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision
- ▶ ud fra vores viden om regelgrundlaget tage stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi vil ikke foretage yderligere arbejdshandlinger for at kunne udtale os om ledelsesberetningen.

5 Vores rapportering

5.1 Vores erklæringer

5.1.1 Påtegning på årsregnskabet

Vores konklusion på den udførte revision kommunikerer i form af en revisionspåtegning på årsregnskabet. En revisionspåtegning med en konklusion uden modifikation indebærer:

- at årsregnskabet er revideret
- at årsregnskabet giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver, passiver, finansielle stilling samt af resultatet af virksomhedens aktiviteter
- at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med vilkår for de givne tilskud, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis
- at forvaltningsrevisionen ikke har givet anledning til bemærkninger.

5.1.2 Udtalelse om ledelsesberetningen

Vores konklusion på gennemlæsningen af ledelsesberetningen indgår i en særskilt udtalelse. En udtalelse uden bemærkninger betyder, at oplysningerne i ledelsesberetningen og målrapporteringen efter vores opfattelse er i overensstemmelse med årsregnskabet.

5.2 Rapportering til virksomhedens ledelse

Vores rapportering til bestyrelsen om den udførte revision og konklusionen herpå vil ske i revisionsprotokollatet.

Til direktionen rapporteres der i form af management letters og notater.

Konstateres der væsentlige mangler vedrørende virksomhedens bogholderi, regnskabsvæsen eller interne kontrol, vil vi oplyse om dette i revisionsprotokollatet.

Vi vil endvidere rapportere om væsentlige forhold vedrørende revisionen, herunder især væsentlige begivenheder, der skaber tvivl om fortsat drift, manglende overholdelse af lovgivningen, samt andre usikkerheder eller fejl og forhold, som normalt må forventes at have betydning for bestyrelsens stillingtagen til årsregnskabet m.v.

Modifikation af revisionspåtegningen

Bliver vi opmærksomme på forhold, som betyder, at vi skal modificere vores revisionspåtegning, herunder afgive en modificeret konklusion i form af en konklusion med forbehold, en afkræftende konklusion eller en manglende konklusion om årsregnskabet, vil vi omgående give bestyrelsen besked herom i revisionsprotokollatet for at give mulighed for hurtig reaktion og afhjælpning af forholdet. Dette gælder også, hvis vi får mistanke om eller bliver opmærksomme på væsentlige besvigelser eller andre uregelmæssigheder.

Fremsendelse af revisionsprotokollater

Revisionsprotokollater sendes af direktionen til bestyrelsen, medmindre det aftales, at de skal sendes af os direkte til disse.

6 Kontrol af revisors arbejde

Vi er underlagt regler om kvalitetssikring, hvilket bl.a. betyder, at Erhvervsstyrelsen foretager kvalitetskontrol af vores arbejde.

Derfor bliver vores arbejdsdokumentation udvalgt til stikprøvevis kvalitetskontrol, hvilket således også kan komme til at omfatte arbejdsdokumentation for Midttrafik.

Hvis Erhvervsstyrelsen vurderer, at der er en risiko for, at vi har overtrådt eller vil overtræde bestemmelser i revisorloven eller bestemmelser om revisors pligter fastsat i anden lovgivning, kan styrelsen iværksætte og gennemføre en undersøgelse for at konstatere, korrigere eller forhindre en sådan overtrædelse.

Erhvervsstyrelsen kan kræve arbejdsdokumentation, revisionsprotokollater, korrespondance og andre dokumenter udleveret, når det skønnes nødvendigt for styrelsens afgørelse af, om der er sket eller vil ske en overtrædelse af bestemmelserne i revisorloven eller bestemmelser om revisors pligter fastsat i anden lovgivning.

7 Afslutning

Revisionsprotokollatet om ansvar for regnskabsaflæggelsen og revisionens formål og omfang vil blive fornyet, når der sker ændringer i virksomhedens forhold eller i revisorlovgivning eller standarder, eller hvis vi i øvrigt finder det passende.

Aarhus, den 12. maj 2022
EY Godkendt Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Simon M. Laursen
statsaut. revisor

Siderne 277-284 er fremlagt på mødet den 12. maj 2022.

I bestyrelsen:

Steen Vindum
formand

Anders Bøge
næstformand

Arne Lægaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrecht
Pedersen

Claus Leick

Hüseyin Arac

Morten Flæng

Simon Vanggaard

Midttrafik

Søren Nymarksvej 3, 8270 Højbjerg

CVR-nr. 29 94 31 76

Revisionsberetning nr. 21

af 12. maj 2022

til årsregnskab for 2021



Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2021	286
1.1	Indledning	286
1.2	Konklusion på den udførte revision	286
1.3	Centrale forhold ved revisionen	286
1.4	Revisionsbemærkninger	286
1.5	Supplerende oplysninger i revisionsberetningen	287
2	Revision af årsregnskabet for 2021	287
2.1	Risikovurdering	287
2.2	Revisionsstrategi og -plan	287
3	Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen	288
3.1	Busindtægter	288
3.2	Covid-19 kompensation	289
3.3	Byrdefordeling 2021	289
3.4	Flextrafik	290
3.5	Hensatte forpligtelser, pension	291
4	Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2021	291
4.1	Resultatopgørelse	291
4.2	Balance	291
4.3	Øvrige forhold	293
5	Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision	295
5.1	Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2021	295
5.2	Generelle områder for forvaltningsrevision	296
6	Ledelsesberetningen	296
7	Revision af internt årsregnskab for AarBus	296
7.1	Konklusion på den udførte revision	297
7.2	Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision	297
8	Øvrige forhold	297
8.1	Direktionens regnskaberklæring	297
8.2	Ikke-korrigerede forhold	298
8.3	Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser	298
8.4	Overholdelse af lovgivningen	298
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	298
9	Afsluttende oplysninger m.v.	299
9.1	Andre ydelser end revision	299
9.2	Lovpligtige oplysninger	299
	Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet	301
	Bilag 2 - Møder med bestyrelse eller direktion	302

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2021

1.1 Indledning

Vi har revideret det af ledelsen udarbejdede årsregnskab for 2021 for Midttrafik, der udarbejdes efter bestemmelserne i Indenrigs- og Boligministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner. Vi har i tilknytning til revisionen afgivet en udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen af årsregnskabet for 2021 har omfattet omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2021 for AarBus.

Årsregnskabet udviser følgende hovedtal:

mio. kr.	2021	2020
Omkostningsbaseret resultat (- er underskud)	-3,6	-9,7
Samlede aktiver	654,4	702,1
Egenkapital	54,2	54,2

De i årsregnskabet anvendte principper for indregning og måling er uændrede i forhold til 2020.

Revisionsberetningen er alene udarbejdet til brug for bestyrelsen.

1.2 Konklusion på den udførte revision

Revisionens formål og omfang samt ansvaret for regnskabsaflæggelsen er omtalt i vores revisionsprotokollat af 12. maj 2022, hvortil vi henviser.

Vedtages årsregnskabet i den foreliggende form, og fremkommer der ikke under bestyrelsens behandling og vedtagelse af årsregnskabet yderligere oplysninger, som kan påvirke årsregnskabet, vil vi forsyne årsregnskabet med en revisionspåtegning uden modifikationer, afgive en udtalelse om ledelsesberetningen uden bemærkninger samt afgive en udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision uden væsentlige kritiske bemærkninger.

Vores revisionspåtegning omfatter årsregnskabs side 18-43. Vi har ikke foretaget revision af budgettal.

1.3 Centrale forhold ved revisionen

Vi har i overensstemmelse med de internationale standarder om revision identificeret følgende centrale forhold, der efter vores vurdering er mest betydelige ved revision af årsregnskab 2021:

- ▶ Indregning af busindtægter, jf. afsnit 3.1.1.
- ▶ Covid-19 statskompensation, jf. afsnit 3.2.

I vores revisionspåtegning har vi i afsnittet om centrale forhold ved revisionen beskrevet, hvorfor forholdet anses som et forhold, der var mest betydelig ved revisionen, og hvordan forholdet blev behandlet ved revisionen.

1.4 Revisionsbemærkninger

I henhold til Indenrigs- og Boligministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvor vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabs poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,

- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Bestyrelsen skal træffe afgørelse vedrørende eventuelle bemærkninger og indsende denne til tilsynsmyndigheden sammen med revisionsberetningen.

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger.

1.5 Supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder ikke supplerende oplysninger.

2 Revision af årsregnskabet for 2021

2.1 Risikovurdering

Vi har opdateret vores forståelse af og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurderet, i hvilken grad regnskabet er eksponeret over for risici, der kan resultere i væsentlig fejlinformation i regnskabet.

Vi har med den daglige ledelse endvidere drøftet risikoen for væsentlig fejlinformation som følge af besvigelser eller fejl og de af ledelsen iværksatte tiltag til overvågning og styring heraf, herunder udformning og implementering af relevante kontroller til effektivt at forebygge eller opdage og korrigere væsentlig fejlinformation.

Vi har i den forbindelse vurderet Midttrafiks generelle kontrolmiljø, overordnede kontroller og kontroller inden for udvalgte, væsentlige regnskabsområder.

Baseret på vores drøftelser med den daglige ledelse og vores kendskab til Midttrafiks aktiviteter, branchen og forhold i øvrigt har vi identificeret centrale forhold vedrørende busindtægter og Covid-19 statskompensation, jf. afsnit 1.3 samt afsnit 3.1.1. og 3.2.

Vi har herudover ved revisionen fokuseret på følgende regnskabsposter:

Regnskabspost	Revisionsmål
▶ Flextrafik	Fuldstændighed
▶ Hensættelse til tjenestemandspensioner	Værdiansættelse
▶ Byrdefordeling	Måling

Vores risikovurdering er uændret i forhold til sidste år.

2.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2021 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet. Vi henviser til bilag 1 i nærværende beretning, hvor vores revisionsstrategi- og plan for 2021 er beskrevet.

Med henblik på at udføre en effektiv revision har vi valgt at basere vores revision på både systembaseret revision og substansbaseret revision.

Ved systembaseret revision gennemgår og vurderer vi de af ledelsen etablerede registreringsystemer, forretningsgange og interne kontroller samt ved stikprøver tester funktionaliteten af visse af de interne kontroller. Ved substansbaseret revision udarbejder vi forskellige dataanalyser, udfører substansanalytiske handlinger og ved stikprøver tester poster i resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og andre krævede oplysninger m.v. til ekstern og anden dokumentation. Ved substansanalytisk revision foretages en vurdering af udvalgte regnskabsposter gennem en analyse af forventelige sammenhænge mellem både finansielle og ikke-finansielle oplysninger.

Ved vores finansielle revision anvendes et væsentlighedsniveau på 9,8 mio. kr. for årsregnskabet som helhed. Væsentlighedsniveauet fordeles og allokeres til de enkelte regnskabsposter. Væsentlighedsniveauet er fastsat på baggrund af 0,5 % af Midttrafiks finansieringsbehov fra bestillerne. Vi har ved fastsættelsen af væsentlighedsniveauet lagt vægt på, at virksomheden er offentlig virksomhed, og at de væsentligste regnskabsbrugere fokuserer på Midttrafiks finansieringsbehov. Væsentlighedsniveauet anvender vi bl.a. ved fastlæggelse af revisionsomfanget, herunder fastlæggelse af stikprøvestørrelse, vurdering af analytiske handlinger og vurdering af betydeligheden af eventuelle fejlinformationer.

3 Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere udgør et overskud på 3,6 mio. kr. Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af indtægter på rejsekort, periodekort m.v. udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 3,6 mio. kr.

Vi har nedenfor anført vores kommentarer til centrale og øvrige forhold i revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. I afsnit 4 har vi kommenteret på forhold i revisionen af årsregnskabet, som vi har vurderet tillige er af bestyrelsens interesse. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for AarBus henvises til afsnit 7.

3.1 Busindtægter

3.1.1 Indregning af busindtægter

I 2021 er der indregnet busindtægter med 445,7 mio. kr. mod 479,2 mio. kr. i 2020. De indregnede indtægter kan overordnet opdeles i følgende kategorier: Indtægter fra rejsekort, pendlerkort, Midttrafik App, ungdomskort, kontantsalg, kompensationer fra Staten samt øvrige indtægter.

Busindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter sker fra flere forskellige indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Tillige er det et område af interesse for bestyrelsen. Som følge heraf har vi anset dette område som et centralt forhold ved revisionen, jf. omtalen i afsnit 1.3.

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 gennemgang af it-revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere efterprøvet grundlaget for periodisering af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

Midttrafik har fra de to serviceleverandører, som har udviklet og driftet Midttrafik App i 2021, modtaget revisorerklæringer vedrørende fuldstændigheden og nøjagtigheden af de udførte salgstransaktioner og registreringer i Midttrafik App-systemet. Gennemgangen af disse revisorerklæringer har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.1.2 Restindestående på udstedte rejsekort og App

Den indestående saldo på kunders rejsekort er udtryk for overskudslikviditet (forudbetalt rejserettighed). Overskudslikviditet fordeles månedligt i samme procentvise forhold som fuldstændige rejsekortrejser.

Overskudslikviditeten fra Rejsekort & Rejseplan A/S er periodiseret i det omkostningsbaserede regnskab, da denne vedrører indtægter fra rejser, der først afholdes i efterfølgende regnskabsår.

Ligeledes er indtægter fra salg i Midttrafik App, der vedrører efterfølgende regnskabsår, periodiseret i det omkostningsbaserede regnskab.

Overskudslikviditeten fra ovenstående er indregnet med 15,4 mio. kr. i posten busindtægter.

3.2 Covid-19 kompensation

Årsregnskabet er fortsat væsentligt påvirket af Covid-19. Regeringen, KL og Danske regioner har, i lighed med aftalen fra 2020, i år indgået aftale om statskompensation til trafikselskaberne. Denne aftale sikrer, at Midttrafik kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2021 relateret til Covid-19 med samlet 267,3 mio. kr.

Midttrafik indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2021 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.

Midttrafik indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2021 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved Covid-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen.

3.3 Byrdefordeling 2021

Resultat til byrdefordeling sammensætter sig således:

mio. kr.	2021
Resultat af primær drift	1.976,8
Årets forbrug i Trafikselskabet til overførsel	3,3
	1.980,1
Betalte afdrag på lån til KommuneKredit	11,6
Rejsekort ansvarligt lån	-6,2
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter fra rejsekort ansvarligt lån	0,3
Forskudt finansiering	-13,0
Kompensation vedrørende Covid-19	-267,3
Resultat til byrdefordeling	1.705,5

Der er modtaget 1.704,6 mio. kr. i acotobetaling fra kommuner, øvrige trafikselskaber og Region Midtjylland og indregnet netto 0,9 mio. kr. i efterregulering, der dog først afregnes i 2023 af hensyn til budgetsikkerhed.

Revision af byrdefordelingen indgår som en del af den finansielle revision. Revisionen har alene omfattet en overordnet gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtallene. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v.

3.3.1 Indtægtsdeling busdrift - fordelingsnøgler

Indtægtsdelingen i 2021 er baseret på fordelingsnøgler, der er lagt til grund for budget 2021 og identisk med fordelingsnøglerne i årsregnskabet for 2013, dog med få konkrete undtagelser:

- ▶ Totale realiserede indtægter fra skolekort er fordelt på hver bestiller på baggrund af en procentdel af det totale budget for indtægter fra skolekort
- ▶ Totale realiserede indtægter fra omstigningsrejser er fordelt på hver bestiller på baggrund af en procentdel af det totale budget for indtægter fra omstigningsrejser.

Grundet de særlige omstændigheder omkring Covid-19 fordeles indtægter fra busdrift i 2021 på baggrund af budget. Forskellen mellem de fordelte indtægter og de faktiske indtægter præsenteres som finansiering fra staten.

Baggrunden for, at indtægtsdelingen er fastholdt i henhold til de hidtidige principper, er store ændringer mellem salgskanalerne, herunder indførelse af rejsekortet og Midttrafik App.

Den nye model for indtægtsfordeling forventes gradvist implementeret i årene 2022 til 2024, hvorved 50 % af indtægterne fordeles efter den nye model i 2022, og den resterende andel fordeles efter den nuværende model.

3.3.2 Byrdefordeling af tjenestemandspension

En del af den årlige forskydning i hensættelse til tjenestemandspension er fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende hos bestillerne og byrdefordeles med 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte. Beløbet opkræves ikke løbende. Tilgodehavendet udgør pr. 31. december 2021 i alt 13,0 mio. kr. Den resterende del af årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension reguleres alene i det omkostningsbaserede resultat.

Tilgodehavendet skal ses i sammenhæng med de kompensationsbeløb på 25,9 mio. kr., som Midttrafik modtog vedrørende pensionsforpligtelsen i forbindelse med dannelsen af Midttrafik.

I forbindelse med finansiering af rejsekortinvesteringen besluttede ledelsen i Midttrafik at egenfinansiere 25,9 mio. kr. af indskuddet af aktiekapital i Rejsekort & Rejseplan A/S ud fra en forudsætning om, at der ville ske tilbagebetaling af den indbetalte kapital. Egenfinansieringen er sket via midler fra den overførte pensionspulje, der blev overført i 2007 i forbindelse med Midttrafiks stiftelse. Det er af ledelsen besluttet, at bestillerne skal betale de 25,9 mio. kr., og dette skal ske i takt med de løbende udbetalinger af tjenestemandspensioner. Opkrævning heraf blev påbegyndt i 2017, og i efteråret 2021 besluttede bestyrelsen, at den resterende del af tilgodehavendet på 13,0 mio. kr. opkræves ligeligt fordelt over årene 2023-2025.

Midttrafik har i 2021 udbetalt 1,8 mio. kr. i tjenestemandspension.

Vi anbefaler forsat den daglige ledelse at vedligeholde en prognose for udbetaling af pensioner til brug for de kommende års budgetter og indregning i byrdefordelingen.

Sammenfatning

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen afspejler Midttrafiks bogføring og årsregnskab.

3.4 Flextrafik

Flextrafik-området sammensættes af Handicapkørsel, Kommunal Kørsel, Region Midtjyllands patienttransport samt Flextur og Flexbus. Der er i 2021 indregnet et negativt nettoresultat til byrdefordeling inkl. Covid-19 kompensation på 492,4 mio. kr., der fordeler sig med 220,6 mio. kr. til Midttrafiks ejere og 271,8 mio. kr., som viderefaktureres til andre trafikskelskaber og Samsø Kommune. Nettoresultatet for 2020 udgjorde 507,6 mio. kr.

Midttrafik administrerer Flextrafik for Sydtrafik- og FynBus-området.

FlexDanmark er en betydelig serviceleverandør, og de leverer datagrundlaget for afregning af flextrafik til vognmænd. Under hensyntagen til, at Midttrafik tillige forestår afregningsprocessen af Flextrafik for

Sydtrafik og FynBus, anbefaler vi forsat, at Midttrafik fra FlexDanmark A/S indhenter en revisorerklæring om FlexDanmarks processer og interne kontroller til sikring af, at registreringer af flextrafik er fuldstændige og nøjagtige.

Som led i vores revision har vi foretaget overordnet gennemgang af den daglige ledelses detaljerede analyse af udviklingen i de bestillerfordelte omkostninger samt udviklingen i gennemsnitspris pr. kørture. Vi har herudover påset, at der løbende foretages afstemning af de afregnede nettoomkostninger til de enkelte vognmænd og de registrerede omkostninger i FlexDanmarks systemer. Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker manuelt, hvilket principielt indebærer forøget risiko for fejl.

Vi har fået oplyst, at der i FlexDanmark arbejdes på et nyt operativsystem, som forventes integreret tidligst i 2024.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.5 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har en forpligtelse for ikke-forsikringsdækkede tjenestemandspensioner. Midttrafik har i samarbejde med en ekstern aktuar opgjort den aktuarmæssige pensionsforpligtelse pr. 31. december 2021.

Tjenstemandsforpligtelsen er pr. 31. december 2021 opgjort til 116,4 mio. kr., svarende til en stigning på 0,7 mio. kr. i forhold til sidste år.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi efterprøvet beregning og forudsætninger for opgørelsen af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenestemænd pr. 31. december 2021.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4 Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2021

4.1 Resultatopgørelse

4.1.1 Busudgifter

Midttrafik har i 2021 indregnet busudgifter på 1.436,6 mio. kr. mod 1.395,0 mio. kr. sidste år.

Vi har gennemgået processen for indgåelse af nye kontrakter. Vi har herunder påset, at der er etableret kontroller, der sikrer, at der foretages korrekt afregning i henhold til indgåede kontrakter.

Endvidere har vi påset, at der løbende foretages afstemning mellem afregningssystemerne og økonomisystem. Herudover har vi gennemgået de af ledelsen udarbejdede analyser af afregningerne til vognmænd og stikprøvevist efterprøvet den underliggende dokumentation for vognmandsafregningerne.

Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker derfor manuelt, hvilket principielt indebærer risiko for fejl. I 2021 har Midttrafik gennemført forbedret automatisering af dataoverførslen fra afregningssystemet. Dataoverførsel mellem systemerne kræver stadig en manuel involvering, hvorfor Midttrafik har fastholdt de implementerede kompenserende kontroller til sikring af korrekt dataoverførsel mellem systemerne.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2 Balance

4.2.1 Finansielle anlægsaktiver og tilgodehavende vedrørende Rejsekort & Rejseplan A/S

Aktier og ansvarligt lån i Rejsekort & Rejseplan A/S

Det samlede ansvarlige lån til Rejsekort & Rejseplan A/S udgør 20,8 mio. kr. pr. 31. december 2021 efter reduktion af lånet med årets tilbagebetaling og rentetilskrivning på netto 13,0 mio. kr.

Aktierne i Rejsekort & Rejseplan A/S er i regnskabet indregnet på basis af det senest foreliggende godkendte regnskab til den regnskabsmæssige indre værdi på 25,3 mio. kr.

Finansieringsmodellen i Rejsekort & Rejseplan A/S medfører, at trafikelskaberne afregner til Rejsekort & Rejseplan A/S på baggrund af en vægtet fordeling af de enkelte trafikelskabers passagerantal og indtægter. Der er i 2021 afregnet 36,8 mio. kr. mod 32,8 mio. kr. sidste år. Inkl. vedligeholdelse udgør den samlede omkostning 53,7 mio. kr. mod 48,2 mio. kr. sidste år.

Vi har pr. 31. december 2021 afstemt værdien af aktier og ansvarligt lån til underliggende dokumentation.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2.2 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender pr. 31. december 2021 udgør 142,8 mio. kr. mod 102,3 mio. kr. ultimo 2020. Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

mio.kr.	31/12 2021	31/12 2020
"Restance"-konto, acontobidrag kommuner og region	-0,3	5,8
"Restance"-konto, kontrolafgifter	3,0	3,0
"Restance"-konto, billetprodukter	8,4	5,8
Øvrige kortfristede tilgodehavender	124,0	87,6
Periodeafgrænsning	7,7	0,1
	<u>142,8</u>	<u>102,3</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristede tilgodehavender.

Stigning i tilgodehavender kan primært henføres til øgede tilgodehavender hos Trafikstyrelsen, som samlet udgør 117,8 mio. kr., hvilket især kan relateres til fakturering af Covid-19 kompensation.

Vi har stikprøvevist påset, at de udestående beløb er indbetalt i efterfølgende periode.

I 2021 er der foretaget yderligere hensættelse til tab på tilgodehavende på kontrolafgifter på 5,8 mio. kr., således at den samlede hensættelse udgør 15,6 mio. kr. pr. 31. december 2021. Hensættelsen er beregnet på baggrund af historiske tal for inddrivelse af tilgodehavende vedrørende kontrolafgifter.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2.3 Likvide aktiver og uanmeldt beholdningseftersyn

Vi har i henhold til revisionsregulativ for Midttrafik foretaget uanmeldt beholdningseftersyn. Beholdningseftersynet blev foretaget 6. januar 2022 hos Midttrafik og omfattede likvide beholdninger.

I tilknytning hertil har vi endvidere påset, at der løbende foretages afstemning af bankkonti og beholdningen af værdipapirer.

Gennemgangen gav ikke anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Likviditetsstyring

Der er indgået aftale med Jyske Bank om et likviditetsdepot med tilknyttet REPO-facilitet. Likviditetsdepotet bestående af værdipapirer udgør pr. 31. december 2021 284,0 mio. kr., og der er pr. 31. december 2021 indgået REPO-forretning på 140,0 mio. kr.

Den finansielle politik for Midttrafik er godkendt den 6. februar 2018.

Samlet set er der på likviditetsaftalen i 2021 realiseret et kurstab på 6,4 mio. kr. og nettorenteindtægter på 2,0 mio. kr. Resultatet af likviditetsaftalen byrdefordeles til Midttrafiks bestillere.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti, værdipapirer og REPO-forretninger pr. 31. december 2021. Vi har endvidere påset, at der er etableret en proces, der løbende foretager kontrol med overholdelse af kasse- og regnskabsregulativ.

Bestyrelsen har 1. april 2022 vedtaget en tillægsbevilling med henblik på at sikre likviditeten til merudgifter til stigende energi- og brændstofpriser, jf. omtale i afsnit 8.5. Ledelsen har over for os oplyst, at Midttrafiks kapitalberedskab i form af blandt andet likvide aktiver og acountbetalinger fra bestillerne vurderes som forsvarligt i forhold til det forventede kapitalbehov for 2022.

4.2.4 Langfristet gæld

Restgælden vedrørende lån hos KommuneKredit udgør 76,9 mio. kr. pr. 31. december 2021. Årets afdrag udgør 11,6 mio. kr.

Vi har påset, at der foreligger afstemning af lånet til opgørelse fra KommuneKredit.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Afledte finansielle instrumenter

I tilknytning til det langfristede lån hos KommuneKredit er der indgået renteswap med henblik på at konvertere den variable rente til en fast rente i låneperioden. Markedsværdien af renteswap pr. 31. december 2021 er negativ med 3,4 mio. kr. Beløbet er ikke indregnet i årsregnskabet, men oplyst under eventualforpligtelser, hvilket er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2.5 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt pr. 31. december 2021 udgør 344,6 mio. kr. mod 382,5 mio. kr. sidste år.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

t.kr.	31/12 2021	31/12 2020
Kreditorer	283,8	295,7
Poster i supplementsperiode, netto	-210,5	-202,7
Hensættelse til Region Midtjylland og Aarhus Kommune	36,2	47,1
REPO - gældspleje	140,0	100,0
Øvrig kortfristet gæld	95,1	142,4
	<u>344,6</u>	<u>382,5</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristet gæld i øvrigt.

Pr. 31. december 2021 er der via REPO-forretningen fremskaffet likviditet svarende til 140 mio. kr. Beløbet er i henhold til anvendt regnskabspraksis indregnet som kortfristet gæld.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3 Øvrige forhold

4.3.1 Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Der er pr. 31. december 2021 en igangværende sag vedrørende udbudsretlige forhold i relation til Flextrafik. Sagen relaterer sig til en anke af kendelsen fra Klagenævnet for Udbud, hvor Midttrafik sammen med to andre trafikelskaber blev idømt en bod på 7 mio. kr. samt erstatningskrav til modparterne. Trafikelskaberne betalte i 2020 en andel af den idømte bod svarende til i alt 3 mio. kr., som således er indregnet i årsregnskabet for 2020. Der er pr. 31. december 2021 indregnet en hensættelse på 3,7 mio. kr. til afdækning af den resterende risiko, såfremt sagen tabes.

Taber trafikselskaberne, kan Byretten samtidig vurdere, at de to sagsøgte selskaber er berettigede til at modtage en erstatning. Dette vil i så fald kræve, at selskaberne anlægger en separat erstatningssag mod trafikselskaberne. Selskaberne har på nuværende tidspunkt ikke opgjort noget erstatningsbeløb. Det er samtidig juridisk usikkert, om selskaberne er i stand til at løfte bevisbyrden for, at selskaberne ret faktisk har lidt et økonomisk tab i sagen.

Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser fremgår af årsregnskabets noter, hvortil der henvises.

Advokatbreve

Til at sikre fuldstændigheden af Midttrafiks eventualforpligtelser m.v. har vi indhentet advokatbreve fra Midttrafiks advokatforbindelser.

Vores gennemgang af de indhentede advokatbreve har ikke givet anledning til kommentarer.

4.3.2 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

Ledelsesberetningen indeholder ledelsens kommentarer m.v. til forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal.

Vi har påset, at bevillingsniveauet for 2021 er godkendt af bestyrelsen.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3.3 It-anvendelse

I forbindelse med vores revision har vi gennemgået udvalgte områder af Midttrafiks it-anvendelse.

Midttrafik har outsourcet en lang række procedurer og kontroller i forbindelse med vedligeholdelse og drift af selskabets it-systemer til serviceleverandører. Det er Midttrafiks eget ansvar at sikre de nødvendige kontroller i forbindelse med systemudvikling, anskaffelse, ændringshåndtering og brugeradministration samt at føre tilsyn med it-sikkerhed og kontroller, der varetages af eksterne leverandører.

Der er indhentet en generel revisorerklæring for 2021 fra serviceleverandøren vedrørende økonomisystemet. Denne generelle revisorerklæring har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik. I henhold til erklæringen skal Midttrafik forestå en række komplementerende kontroller. Midttrafik har etableret de nødvendige komplementerende kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet. Vi har ikke udført fuldstændig revision af de generelle it-kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet, men testet it-kontroller og udtræk fra it-applikationer i det omfang de er vurderet væsentlige for revisionen af årsregnskabet.

Der er indhentet revisorerklæring for perioden fra 1. december 2020 - 30. november 2021 fra Rejsekort & Rejseplan A/S. Revisorerklæringen omfatter processer og interne kontroller for salgstransaktioner og registreringer i rejsekortsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger i relation til revisionen af Midttrafiks årsregnskab.

Der er indhentet revisorerklæring for 2021 fra serviceleverandøren vedrørende behandling af løn. Revisorerklæring omfatter generelle it-kontroller for drift af lønsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger eller supplerende oplysninger i relation til Midttrafik.

Midttrafik har endvidere fra serviceleverandørerne, som udvikler og drifter Midttrafik App, modtaget revisorerklæringer, jf. pkt. 3.1.1. Gennemgangen af disse revisorerklæringer har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Der er etableret procedurer for brugeradministration (oprettelse, nedlæggelse) samt for regelmæssig gennemgang og kontrol af tildelte brugerrettigheder i væsentlige it-systemer, herunder at brugerrettigheder tildeles ud fra et arbejdsbetinget behov. Flere medarbejdere i økonomifunktionen har administratoradgang til økonomisystemet. Vi har observeret, at der er indført tilsyn med tildelte brugerroller samt brugen af administratoradgang ved bl.a. logning af ændringer til it-systemet udført af brugere med administratorrettigheder.

5 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Revisionen af Midttrafik er omfattet af standarder for offentlig revision (SOR), der præciserer god offentlig revisionsskik i henhold til rigsrevisorloven og lever op til de internationale accepterede principper for offentlig revision.

Standarderne, der er udarbejdet af Rigsrevisionen og Foreningen af Statsautoriserede Revisorer (FSR), samler kravene til revisor og sikrer, at offentlig revision udføres i henhold til grundlæggende revisionsfaglige principper på en ensartet måde. Standarderne udmønter god offentlig revisionsskik og stiller mere præcise krav til finansiell, juridisk-kritisk og forvaltningsrevision.

Vores revisionsopgave i Midttrafik er omfattet af SOR 6 og 7 og vil derfor bestå af:

- ▶ En finansiell revision af regnskabet hvert år
- ▶ Et antal juridisk-kritiske revisioner i løbet af en femårig periode
- ▶ Et antal forvaltningsrevisioner i løbet af en femårig periode.

Vi udformer konklusioner om de mest betydelige emner inden for forvaltningsrevision og juridisk-kritisk revision inden for de normerede områder i SOR 6 og 7 eller et andet specifikt emne.

5.1 Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2021

I forbindelse med revisionen for 2021 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- ▶ Gennemførelse af salg
- ▶ Mål- og resultatstyring.

5.1.1 Gennemførelse af salg

I forbindelse med vores gennemgang af turnusområdet "Gennemførelse af salg" har vi rettet vores gennemgang mod de væsentligste indtægtskilder. De udvalgte indtægtskilder er indtægter fra rejsekort samt indtægter fra Midttrafik App. Disse to indtægtskilder er udvalgt, da disse udgør en væsentlig del af den samlede omsætning i Midttrafik. Vores gennemgang af processer for gennemførelse af salg er således koncentreret om de processer og procedurer der etableret for disse indtægtskilder.

Processer for sikring af fuldstændige indtægter

Vi har gennemgået de procedurer, som Midttrafik har etableret for at sikre, at indtægterne fra rejsekort og Midttrafik App er fuldstændige, herunder de etablerede procedurer for indhentelse og gennemgang af revisionserklæringer fra serviceleverandørerne bag rejsekortet og Midttrafik App.

Processer for sikring af korrekt opkrævning af indtægter

Vi har gennemgået procedurerne, som Midttrafik har etableret for at sikre, at der sker korrekt opkrævning af indtægter for rejsekort og Midttrafik App. Herunder har vi gennemgået procedurerne for overførsel af de af bestyrelsen godkendte priser til rejseplan-systemet.

Processer for opfølgning på debitorer

Vi har gennemgået Midttrafiks procedurer for opfølgning på overforfaldne debitorer, herunder identifikation og rykning af overforfaldne debitorer.

Processer for sikring af at prisfastsættelsen følger love og krav

Vi har gennemgået procedurer for sikring af, at prisfastsættelse af billetterne følger love og krav.

Om indtægterne er korrekt registrerede i regnskabet

Vi har under revisionen af omsætningen kontrolleret sammenhængen mellem selskabets registrerings-systemer og årsregnskabet og derved sikret, at indtægterne er korrekt registreret i regnskabet.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

5.1.2 Mål- og resultatstyring

Vi har kontrolleret, hvorvidt der foreligger en veldefineret strategiplan for Midttrafik, og hvorvidt der er etableret måleinstrumenter til opfølgning på strategiplanen.

Vi er ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at Midttrafik i regnskabsåret ikke har haft en tilfredsstillende mål- og resultatstyring, der understøtter en effektiv målopfyldelse.

5.2 Generelle områder for forvaltningsrevision

Som en integreret del af den finansielle revision har vi løbende vurderet, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

En væsentlig forudsætning for varetagelse af en økonomisk forsvarlig forvaltning er, at der er implementeret hensigtsmæssige administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- ▶ Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- ▶ Overholdelse af modtagne bevillinger.

Vi har påset, at der er etableret hensigtsmæssige forretningsgange og interne kontroller for registrering af omkostninger samt den efterfølgende udbetaling heraf.

Vi har herudover gennemgået de af ledelsen udarbejdede analyser vedrørende udvikling i omkostninger i forhold til budget og sidste år.

Sammenfatning juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Revisionen af ovennævnte områder har ikke givet anledning til at rapportere væsentlige kritiske bemærkninger.

6 Ledelsesberetningen

I tilknytning til revisionen af årsregnskabet har vi gennemlæst ledelsesberetningen og

- ▶ sammenholdt oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- ▶ sammenholdt oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision
- ▶ ud fra vores viden om regelgrundlaget taget stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi har ikke foretaget nye, særskilte arbejdshandlinger i forbindelse med vores udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

7 Revision af internt årsregnskab for AarBus

Som led i revisionen af Midttrafiks årsregnskab for 2021 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for AarBus.

Det interne regnskab udviser følgende hovedtal:

t.kr	2021	2020
Årets resultat	44.143	8.080
Aktiver	475.930	324.302
Egenkapital	171.666	127.524

7.1 Konklusion på den udførte revision

Vi har ikke identificeret centrale forhold, som har særlig betydning for revisionen, og som skal anføres i vores revisionspåtegning i Midttrafik.

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for AarBus.

7.1.1 Indregning af indtægter og rabatter

Årets indtægter fra busdrift udgør 481,1 mio. kr. og 421,1 mio. kr. sidste år.

Der blev i 2020 indregnet 33,4 mio. kr. som rabat til udbetaling i 2021, der er ikke indregnet en tilsvarende rabat i 2021.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

7.2 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Vores revisionsopgave i AarBus er i lighed med Midttrafik omfattet af juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision.

I forbindelse med revisionen for 2021 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- ▶ Gennemførelse af salg
- ▶ Mål- og resultatstyring.

7.2.1 Gennemførelse af salg

Vi har i forbindelse med revisionen gennemgået AarBus' processer for gennemførelse af salg, herunder forretningsgange omkring afregning af buskørsel med Midttrafik, samt forretningsgange for indregning, opkrævning og afregning af øvrige indtægter.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

7.2.2 Mål- og resultatstyring

Vi har kontrolleret, hvorvidt der foreligger en strategiplan, samt er etableret måleinstrumenter og processer for opfølgning på strategiplanen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

8 Øvrige forhold

8.1 Direktionens regnskaberklæring

I forbindelse med regnskabsafleggelsen har vi indhentet en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet og ledelsesberetningen.

Den modtagne regnskaberklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

8.2 Ikke-korrigerede forhold

I henhold til danske revisionsstandarder skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med vores revision har vi ikke konstateret ikke korrigeret fejlinformation.

8.3 Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl.

Vi har i forbindelse med planlægningen af revisionen opnået en forståelse for, hvordan bestyrelsen udover tilsyn med den daglige ledelses identifikation af risici for besvigelser og med den interne kontrol, som den daglige ledelse har etableret for at imødegå disse risici.

Direktionen har oplyst, at forretningsgange og interne kontroller inden for de væsentlige områder efter dens opfattelse anses for dækkende og velfungerende til imødegåelse af risikoen for besvigelser, herunder at der eksisterer passende funktionsadskillelse.

Direktionen har over for os bekræftet:

- ▶ sit ansvar for udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- ▶ at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i Midttrafik.

De internationale standarder om revision kræver, at vi forespørger bestyrelsen, om den har kendskab til konstaterede eller formodede besvigelser. Vi tillader os at betragte bestyrelsens underskrift på dette revisionsprotokollat som en bekræftelse på, at bestyrelsen ikke har kendskab til sådanne forhold.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

8.4 Overholdelse af lovgivningen

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der den bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabssystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for Midttrafiks drift.

8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen.

Som det fremgår af ledelsesberetningen, er Midttrafiks omkostninger og likvide råderum påvirket af inflationsniveauet og stigende energi- og brændstofpriser. Bestyrelsen har 1. april 2022 vedtaget en tillægsbevilling med henblik på at sikre likviditeten til merudgifter hertil. Midttrafiks likviditet og udviklingen i energi- og brændstofpriserne følges tæt med henblik på at være på forkant med eventuelt behov for yderligere tillægsbevilling.

Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter dens opfattelse ikke er indtruffet andre væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder, som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2021, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

9 Afsluttende oplysninger m.v.

9.1 Andre ydelser end revision

Udover den lovpligtige revision har vi efter anmodning udført følgende opgaver siden vores beretning nr. 19 af 12. maj 2021:

- ▶ Rådgivning vedrørende regnskabsmæssige forhold
- ▶ Rådgivning vedrørende momsmæssige forhold
- ▶ Assistance med scenarieanalyser inden for Flextrafik-området
- ▶ Afgivelse af erklæringer med sikkerhed.

Sikkerhedsforanstaltninger

Forinden accept af ovennævnte opgaver har vi særskilt vurderet betydningen heraf for vores uafhængighed.

Det er vores opfattelse, at de udførte opgaver enkeltvis og samlet er udført i overensstemmelse med gældende bestemmelser om revisors uafhængighed.

9.2 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven og etiske regler for revisorer skal vi oplyse,

at vi opfylder de i lovgivningen indeholdte uafhængighedsbestemmelser

at vi har modtaget alle de oplysninger, der er anmodet om.

Aarhus, den 12. maj 2022
EY Godkendt Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Simon M. Laursen
statsaut. revisor

Siderne 285-302 er fremlagt på mødet den 12. maj 2022.

I bestyrelsen:

Steen Vindum
formand

Anders Bøge
næstformand

Arne Lægaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrecht
Pedersen

Claus Leick

Hüseyin Arac

Morten Flæng

Simon Vanggaard

Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet

Herunder har vi redegjort for omfanget, metoden og tidsplanen for revisionen af de enkelte poster i årsregnskabet.

Regnskabspost	Væsentlig risiko	Revisionsstrategi	Tidsplan	Ændring i forhold til sidste år
Resultatopgørelse og byrdefordeling				
Busindtægter	Ja	Substansrevision kombineret med dataanalyse	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Busudgifter	Nej	Substansrevision kombineret med dataanalyse	I årets løb og ved årsafslutningen	Overgået fra systemrevision til dataanalytisk revision
Flextrafik indtægter og udgifter	Ja	Substansrevision	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Indtægter og udgifter fra Letbandedrift og buserstatningskørsel	Nej	Substansrevision kombineret med dataanalyse	Ved årsafslutningen	Ingen
Indtægter og udgifter fra togdrift samt investeringer	Nej	Substansrevision kombineret med dataanalyse	Ved årsafslutningen	Ingen
Indtægter og udgifter vedrørende kontrolafgifter	Nej	Substansrevision kombineret med dataanalyse	Ved årsafslutningen	Ingen
Renter og øvrige indtægter og udgifter	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Lønoms-kostninger i trafik-selskabet	Nej	Substansrevision kombineret med dataanalyse	I årets løb og ved årsafslutningen	Overgået fra systemrevision til dataanalytisk revision
Øvrige omkostninger i trafik-selskabet	Nej	Systemrevision	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Udgifter til investeringen i Rejskortet	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Byrdefordelingen	Ja	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Balance				
Immaterielle og materielle anlægsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Finansielle anlægsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Langfristede tilgodehavender	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Kortfristede tilgodehavender	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Likvide aktiver	Nej	Substansrevision	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Egenkapital	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Hensættelse til tjenestemandspensioner	Ja	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Langfristet gæld	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Kortfristet gæld og øvrige hensatte forpligtelser	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen

Bilag 2 - Møder med bestyrelse eller direktion

I henhold til revisorlovgivningen skal vi oplyse, at vi siden afgivelsen af revisionsberetning nr. 19 har haft følgende møder og drøftelser med bestyrelsen og direktionen:

Organ	Kommunikationsform	Dato	Emne
Bestyrelsen	Møde og revisionsberetning	12. maj 2022	Resultat af revisionen
Direktion og økonomichef	Møde og revisionsberetning	21. april 2022	Resultat af revisionen

Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik? (one pager)

Baggrund:

Covid-19 har ikke længere status som samfundskritisk sygdom, men den kollektive trafik står tilbage med passagernedgang og manglende indtægtsgrundlag. Paradoksalt nok kalder klimaproblematikken og den stigende trængsel i byerne på en god kollektiv trafik og færre biler på vejene.

Under pandemien har kunderne ændret både transport- og arbejdsvaner:

- Flere kører bil (biltrafikken og bilbestanden er steget)
- Flere kører cykel (cykeltrafikken er steget)
- Hjemmearbejde medfører færre rejsedage med kollektiv trafik (og bilrådighed for unge)
- Nogle er fortsat utrygge (bruger fx stadig mundbind)

Ejerne og politikere skal investere i og prioritere kollektiv trafik:

- Midttrafik kan ikke alene vinde kunderne tilbage til den kollektive trafik
- Kollektiv trafik er nyttig for samfundet
- Ejerne skal sikre et godt serviceniveau og prioritere kollektiv trafik i budgetterne
- Kollektiv trafik skal prioriteres i planlægning af byrum og infrastruktur
- Ejerne skal give borgerne større incitament til at bruge kollektiv trafik
- Ejerne skal samarbejde med Midttrafik om bedre stoppesteder, park and ride, knudepunkter, fremkommelighed og markedsføring af den kollektive trafik
- Kommuner og region bør i højere grad ansøge om puljemidler

Midttrafiks potentielle indsatsområder:

Helt overordnet skal Midttrafik have stort fokus på de lejlighedsvis kunder og den unge målgruppe. Bus, tog og letbane skal være top-of-mind i situationer, hvor bilen ikke nødvendigvis er den bedste transportform.

Midttrafik arbejder allerede i dag målrettet på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv i form af et godt grundprodukt, digitale løsninger, bedre mobilitet, billige og fleksible billetter, grøn omstilling, mulighed for cykelmedtagning, bedre busindretning, harmonisering af Flextrafik, tryghedsskabende tiltag og opgradering af stoppestedforholdene i hele Midttrafiks område. Midttrafik ser et potentiale i at supplere ovenstående ved at gå nye veje for at tiltrække kunder til den kollektive trafik:

- Unge-projektgruppe skal arbejde med unge-tiltag (markedsføring, billetter/rabatter, busindretning, direkte ruter)
- Tidligere indsats mod unge og forældre, så de unge lærer kollektiv trafik at kende og forældrene er trygge ved det.
- Adfærdsændrende tiltag (få potentielle kunder til at prøve kollektiv trafik)
- Onboarding af lejlighedsvis kunder (gøre det let og trygt at bruge kollektiv trafik)
- Mere hjemmearbejde som et kundepotentiale (bil nummer to bliver overflødig)
- Samarbejde med erhvervsvirksomheder
- Fremtidens mobilitet (fysiske tiltag, der gør det lettere for kunden at bruge kollektiv trafik)

Note: Midttrafiks markedsføringsindsats er dog betinget af, at der ikke opstår en ny omgang covid-19 i efteråret.

Modtager Midttrafiks bestyrelse

Udarbejdet af Danni Giørtz-Jørgensen, Johanne Seest Hebsgaard,
Britta Charmig

Cc

Emne Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik?

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

15. marts 2022

Journalnr.:
[xxxxx]

Kontaktperson:
Britta Charmig

E-mail:
brc@midttrafik.dk

Indhold

1	Baggrund	3
2	Samfundsmæssige tendenser	3
2.1	Tryghed.....	3
2.2	Nye transportvaner	4
2.3	Hjemmearbejde.....	5
2.4	Samfundsnytte.....	7
3	Hvad er status hos Midttrafik?	7
3.1	Passagertal og økonomi.....	7
3.2	Kundefordeling i Midttrafik	8
4	Hvad vil kunderne have?	10
4.1	Mere attraktiv kollektiv trafik	10
4.1.1	<i>Et godt grundprodukt</i>	10
4.1.2	<i>Fleksible billetløsninger</i>	11
4.1.3	<i>Busindretning og cykelmedtagning</i>	11
4.1.4	<i>Bedre faciliteter ved stoppesteder</i>	11
4.1.5	<i>Park and ride</i>	11

4.2	Hvorfor vælger kunderne kollektiv trafik?	12
4.3	Særligt fokus på unge-målgruppen	12
5	Hvad har Midttrafik indflydelse på?	13
5.1	Markedsføring og branding af kollektiv trafik	13
5.2	God basiskvalitet på grundproduktet	14
5.3	Tryghedsskabende tiltag	14
5.4	Billetter og priser	15
5.5	Cykelmedtagning	16
5.6	Busindretning	16
5.7	Stoppesteder og Park and ride	16
5.8	Bedre Flextrafik	17
6	Hvor ser Midttrafik et potentiale?	17
6.1	Samarbejde med virksomheder	17
6.2	Tiltag til de unge	17
6.3	Adfærdsændrende tiltag	18
6.4	Stoppesteder, park and ride og knudepunkter	19
6.5	Bedre mobilitet	19
6.6	Busprioritering	19
6.7	First and last mile	19
6.8	Mere hjemmearbejde	20
6.9	Onboarding af lejlighedsvis rejsende	20
6.10	Større incitament til ejerne	20
7	Hvad skal ejerne bidrage med og hvad kræver politisk handling?	20
7.1	Investering i kollektiv trafik	21
7.2	Samarbejde med Midttrafik	21
7.3	Tidlig inddragelse af Midttrafik	21
7.4	Puljemidler	21
8	Referenceliste	21

1 Baggrund

Covid-19 har ikke længere status som samfunds-kritisk sygdom og alle restriktioner i bus, tog og letbane er fjernet. Den kollektive trafik står tilbage med passagernedgang og manglende indtægtsgrundlag. Dertil kommer udfordringer med stigende energipriser og mangel på chauffører.

Under pandemien har kunderne fundet nye vaner både i forhold til transport og arbejde. Nogle kunder er fortsat utrygge efter, at kollektiv trafik blev udråbt som en farlig smittekilde af myndighederne under pandemien. Andre kunder er pandemitrætte og vil hurtigst muligt tilbage til normale tilstande.

Klimaproblematikken og den stigende trængsel i byerne kalder på en god kollektiv trafik og færre biler på vejene. Når en rejse med kollektiv trafik erstatter en rejse med en bil, giver det mindre trafik, mindre støj og bedre luftkvalitet. Ligesom kollektiv trafik kan bidrage til at opfylde Danmarks klimamål om 70 % reduktion af CO₂-udslippet i 2030.

På baggrund af både egne og andres undersøgelser, statistikker, rapporter og artikler vil vi i dette notat redegøre for, hvordan samfundsmæssige tendenser spiller ind i forhold til den kollektive trafiks fremtid, hvad kunderne ønsker, og hvordan Midttrafik sammen med bestillerne kan imødekomme både kunder og samfundets behov for en velfungerende og attraktiv kollektiv trafik.

2 Samfundsmæssige tendenser

2.1 Tryghed

Under pandemien blev den kollektive trafik udråbt til at være et sted med stor smitterisiko, især på grund af den manglende mulighed for at holde afstand.

Udenlandske studier, blandt andet af det franske institut for sundhed (Santé Publique France) har vist, at risikoen for at blive smittet med Covid-19 i kollektiv trafik var ret lav. Kun 1,2 % af covid-19 tilfælde kunne i testperioden (maj-september 2020) tilskrives kollektiv trafik, mens cirka 40 % var relateret til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Et dansk forsøg foretaget af Nordsjællands Hospital viser samme tendens. (1)

Ifølge Passagerpuls'en føler godt 70 % af de adspurgte i en undersøgelse fra oktober 2021 sig trygge i den kollektive transport. (2) Mindre end hver tiende føler sig utryg. Det samme billede tegnede sig allerede hos Midttrafik i maj 2021 i en undersøgelse, som Silverbullet foretog, mens der stadig var restriktioner i den kollektive trafik. (3)

HOPE-projektets forskning viser, at kunderne i den kollektive trafik fordeler sig i to grupper, hvoraf den ene fortsat vil være utryk, mens den anden er pandemitræt. Det kan skabe spændinger på steder, hvor de personligt bekymrede ikke kan holde afstand til andre, fx i den kollektive trafik. Her ser man i øvrigt fortsat kunder, der bruger mundbind efter, at restriktionerne er ophørte. (4)

44 % har svaret, at de har fået et andet syn på trængsel i den kollektive trafik efter Covid-19 i en undersøgelse, foretaget af Wilke i efteråret 2021. (5)

2.2 Nye transportvaner

Under pandemien har mange kunder skiftet kollektiv trafik ud med bil, cykel eller gang. Ifølge Passagerpulsens undersøgelse fra oktober 2021 har 61 % svaret, at de er skiftet til bil, 52 % til cykel og 13 % til gang. (2)

Midttrafik gennemførte i maj 2021 en tilsvarende undersøgelse i Region Midtjylland. Undersøgelsen viste, at 41 % havde erstattet kollektiv trafik med bil og 20 % med cykel som transportform. (3)

Ifølge Vejdirektoratet steg biltrafikken på vejene i andet halvår 2021 med 1,7 % sammenlignet med andet halvår 2019, mens cykeltrafikken i 4. kvartal 2021 lå 3,0 % over samme kvartal i 2019. (6) Ligesom bilbestanden i Region Midtjylland er steget fra 616.653 biler i 2019 til 648.022 i 2021. (7)

Især skiftet til bil er en udfordring for den kollektive trafik. Når først bilen er anskaffet og afdrag på lån, forsikring og brændstofforbrug er faste udgifter, er det svært for den kollektive trafik at konkurrere på pris, rejsetid og fleksibilitet.

Bilen er danskernes foretrukne transportmiddel. 6 ud af 10 familier har en bil. De seneste 10 år er familiernes rådighed over mere end én bil ifølge Danmarks Statistik steget fra 14,1 % til 17,9 % i 2021. I kommuner som Hedensted, Favrskov og Skanderborg har mere end 30 % af familierne to eller flere biler. (7)

Ifølge trafikforsker ved Aalborg Universitet Marlene Freudendal-Petersen er det ikke tilfældigt, da vores samfund er bygget op omkring en autologik, hvor byplanlægning og infrastruktur favoriserer bilen. Som eksempel kan nævnes Aarhus Universitetshospital, hvor placeringen af de mange parkeringspladser tæt på indgangen medfører, at bus- og letbanekunder skal gå længere for at komme til indgangen. Hun peger på, at byplanlægning i fremtiden skal favorisere den kollektive trafik fremfor bilen, hvis den kollektive trafik skal være mere attraktiv og trængselsproblemerne skal løses.

Samtidig skal der arbejdes med kundefærd og en mere positiv fortælling om kollektiv trafik. (8)

Den stigende bilrådighed har en række afledte effekter:

- Når flere får biler, vil færre pendle med kollektiv trafik – det gælder også unge, der vælger kollektiv trafik fra og tager bilen til fx ungdomsuddannelsen.
- Børn og unge bliver kørt af forældre i bil, og skal først til at "lære", hvordan man bruger kollektiv trafik, når de starter på en ungdomsuddannelse.
- Der er en sammenhæng mellem bilrådighed og kollektiv trafikdækning. Tendensen til at købe bil nummer to eller tre er større, hvis der ikke er et godt kollektivt trafiktilbud i området.
- Stigningen i bilrådighed betyder også en øget trængsel på vejene. Ikke blot en udfordring for bilister, men især for busserne, da trængsel påvirker fremkommeligheden og har betydning for rettidighed.
- Større CO₂-udledning og mere luftforurening. Privatbilismen står for størstedelen af vejtransportens CO₂-udledning. (18)

Pandemien har sendt mange kunder fra kollektiv trafik ud i den friske luft på cykel eller på gåben. Især cykeltrafikken er øget under pandemien. Vejdirektoratet anslår, at årsagen er bedre vejrmæssige forhold, niveauet af hjemmearbejde på det givne tidspunkt samt det faktum, at den kollektive trafik havde færre kunder som følge af covid-19.

Større brug af cykler gavner klimaet, trængselsproblematikken og folkesundheden. Kollektiv trafik skal ikke konkurrere med cyklen, men søge at være et supplement til cyklen på dage, hvor det regner og når afstanden bliver for lang.

2.3 Hjemmearbejde

Ifølge Passagerpulsens undersøgelse fra oktober 2021 arbejder og studerer 61 % i samme omfang som før pandemien med fysisk fremmøde, mens 30 % skifter mellem hjemmearbejde og fysisk fremmøde. De adspurgte benyttede kollektiv trafik i et eller andet omfang inden Covid-19. (2)

I Midttrafiks undersøgelse fra maj 2021 svarede 16 %, at de rejste mindre med kollektiv trafik på grund af hjemmearbejde. (3)

En undersøgelse fra Dansk Industri viser, at otte ud af ti virksomheder åbner for mere hjemmearbejde efter covid-19. Målet er at fastholde medarbejdere og skabe en bedre work-life balance. Til gengæld er der ifølge

undersøgelsen stor forskel på, i hvilken udstrækning medarbejderne benytter sig af muligheden.

Undersøgelsen viser, at andelen af beskæftigede danskere, der tager hjemmearbejdsdage, befinder sig hovedsageligt i Storkøbenhavn. Mellem 18 og 32 % af arbejdsstyrken i Midttrafiks kommuner har jobfunktioner, hvor det er praktisk muligt at arbejde hjemmefra. (9)

Eksempler på andel af medarbejdere med mulighed for hjemmearbejde i Midttrafiks kommuner: (Dansk Industri)

- Hedensted 18 %
- Randers 20 %
- Skanderborg 24 %
- Aarhus 29 %
- Silkeborg 32 %
- Holstebro 17 %
- Skive 20 %

Jævnfør Danmarks Statistik er omfanget af hjemmearbejde på vej tilbage til normal, da det i Q3 2021 er hhv. 69 % (privat) og 68 % (offentlig), der aldrig har hjemmearbejde. De tilsvarende tal var 74 % og 73 % i Q3 2019. Statistikken viser dog, at de, der nu arbejder hjemme hyppigt (i stedet for af og til), er steget fra 7 % til 13 % (privat) og fra 6 % til 12 % i samme periode. (10)

Et svensk studie viser, at der er sammenhæng mellem rejsemønstre og socioøkonomiske faktorer som fx indtægt, uddannelse og ansættelsesforhold. Ifølge Danmarks Statistik er det brancherne information & kommunikation, finansiering & forsikring samt erhvervs-service, der arbejder mest hjemme. Brancher, hvor bilrådgigheden traditionelt er høj og brugen af kollektiv trafik er lav, hvorimod faggrupper som sygeplejersker og lærere, der ikke kan arbejde hjemme, er mere sandsynlige kunder i den kollektive trafik. (11)

En undersøgelse som Rambøll har gennemført for Midttrafik i november 2021 bekræfter dette. Her nævner respondenterne ikke hjemmearbejde som årsag til nedsat brug af kollektiv trafik, men begrunder i stedet de ændrede transportvaner med sundere vaner, pris, rejsetid, miljøhensyn og skift af job eller bolig. (12)

Der er dog en række afledte effekter:

- Når forældrene arbejder hjemme, kan de unge tage bilen i stedet for bussen.
- Stigning i antallet af hjemmearbejdsdage betyder øget efterspørgsel af fleksible produkter hos både eksisterende og potentielle kunder.

- Stigning i antallet af hjemmearbejdsdage kan betyde, at bil nummer to bliver overflødig og det kan være et kundepotentiale for den kollektive trafik.

2.4 Samfundsnytte

Den kollektive trafik er vigtig for mobiliteten i Region Midtjylland. Den sikrer, at børn, unge, ældre og andre, der ikke har mulighed for at køre bil, kan komme frem til skole, uddannelse, job m.m.

Erhvervslivet har brug for god kollektiv trafik til at transportere og tiltrække medarbejdere til de store virksomheder, som fx Grundfos.

Dansk Industri gennemførte en undersøgelse i september 2020 om kundernes tilbagevenden efter covid-19. Resultatet af undersøgelsen bekymrede i høj grad branchedirektør i DI Transport Michael Svane, der efterfølgende udtalte:

”Hvis flere danskere fravælger den kollektive trafik, kommer vi til at få store problemer. Det går ud over mobiliteten, når danskerne vælger bus og tog fra og i stedet tager bilen. Samtidig er det skidt for samfundsøkonomien, fordi det kan ende med, at flere kommer til at holde i kø på vejene. Vi skal have passagererne tilbage i den kollektive trafik på en sundhedsforvarlig måde. Det kræver, at der sker en koordineret indsats mellem branchens parter. Det er nødvendigt, at transportministeriet sætter sig for bordenden af et sådant arbejde”, siger Michael Svane.

Undersøgelsen blev udført af Epinion og viste blandt andet, at 76 % af danskerne sjældent eller aldrig bruger den kollektive trafik, hvortil Michael Svane udtaler:

”Den kollektive trafik er under pres, og vi kommer ikke uden om, at det kræver investeringer at få skabt et attraktivt kollektivt trafiksystem i fremtiden. Det gælder også investeringer i infrastruktur”. (13)

I forhold til klima og miljø spiller den kollektive trafik en vigtig rolle. CO2 udslippet bliver reduceret, når kollektiv trafik erstatter en bil, der kører på diesel eller benzin. Samtidig bliver den kollektive trafik hele tiden grønnere i takt med, at diesel bliver udskiftet med grønne drivmidler.

Kollektiv trafik er bæredygtigt, både socialt, samfundsøkonomisk og i forhold til miljøet.

3 Hvad er status hos Midttrafik?

3.1 Passagertal og økonomi

Covid-19 har haft stor betydning for indtægtseffekten i Midttrafik, siden nedlukningen i marts 2020. Konsekvenserne har indtil videre overvejende været afbødet af statskompensationen til trafikselskaberne, som foreløbig gælder til og med regnskabsåret 2022.

Passagertallene er medio marts cirka 22 % under 2019-niveau og vil også have indtægtsmæssige konsekvenser for Midttrafik ind i 2022. I årets første to måneder har indtjeningen været reduceret med gennemsnitligt 30 %, hvor den i 2020 og 2021, gennemsnitligt var reduceret med henholdsvis 37 % og 34 % i forhold til 2019.

Midttrafiks økonomiske situation er beskrevet i en særskilt indstilling i materialet til bestyrelsesmødet 1. april 2022.

3.2 Kundefordeling i Midttrafik

Midttrafik har via undersøgelser, passagerdata og indtægter fordelt på kommuner og billettyper forsøgt at kortlægge, hvilke kunder vi har mistet under pandemien.

Nedenstående skema viser, at Midttrafik både før og efter pandemien havde en større andel lejlighedsvis kunder end pendlerkunder. Fordelingen mellem de to kundetyper har ikke rykket sig signifikant under pandemien.

Der har dog været forskydninger blandt billettyperne, hvor kontantbilletterne er faldet mest markant. Dette kan blandt andet skyldes nedlukning af kontantsalget i perioder i 2020 og 2021, hvilket har fået nogle kunder til at vælge Midttrafik app eller rejsekort som billettype og andre til at vælge kollektiv trafik fra.

Udvikling i billettypernes andel

	Andel 2021	Andel 2020	Andel 2019	Andel 2018
Kontantbilletter	25%	24%	30%	33%
Rejsekort	47%	45%	40%	33%
Pendlerkort	20%	24%	22%	22%
MobilKlippekort	8%	7%	8%	11%

Andelen af kunder på rejsekort er tilsvarende steget i perioden. Rejsekort er en velegnet billettype, hvis man ikke rejser dagligt, men fx 2-4 gange om ugen, hvilket modsvarer perioder med hjemsendelse og mere hjemmearbejde i både 2020 og 2021.

Nedenstående tabel sammenligner indtægter fordelt på billettyper i september 2019 og 2021. Ser man bort fra skiftet fra kontantbilletter til

digitale billetter, er der en jævn nedgang i de billettyper, vi tilskriver de lejlighedsvis kunder (rejsekort, klippekort, enkeltbillet) og pendlerne (app pendlerkort, rejsekort pendlerkort).

Sammenligning af indtægter fordelt på billettyper

	September 2019	September 2021
Salgssteder	788.696	400.527
BAAS-billetautomater	1.611.558	833.247
Kontantsalg i busser	5.039.460	1.822.940
Rejsekort - classic	16.395.009	15.602.933
Rejsekort - pendlerkort	2.747.092	2.586.623
App - Pendlerkort	6.903.624	5.320.505
App - Klippe kort	3.922.318	2.766.713
App - Pendlerklip	-	630.857
App - Enkeltbillet	6.280.655	8.028.418
I alt	43.688.411	37.992.762

En sammenligning af rejsekortindtægter i de forskellige kommuner og regionen viser ikke de store indtægtsforskelle, mens der er mindre regionale forskelle, når det kommer til passagertallene for februar 2022. Som eksempel vises tal fra bybusbyer i både den østlige og vestlige del af Midttrafik.

Den samlede antal passagertal for alle Midttrafiks busser ligger på 78 % af passagertallet for 2019. (medio marts 2022)

Passagertal i udvalgte bybusbyer - indeks for uge 8 + 9 2022 ift. 2020

Bybussystem	Hverdag	Lørdag	Søndag
Aarhus	82 %	91%	89 %
Herning	75 %	101%	83 %
Horsens	87 %	98 %	98 %
Viborg	83 %	75 %	83 %

Ovennævnte tabeller viser, at Midttrafik har mistet kunder jævnt fordelt over hele linjen, hvad angår billetprodukter, kundetyper og geografisk.

Det samme er resultatet af en kvantitativ undersøgelse, som Rambøll har gennemført for Midttrafik vedrørende transportvaner efter covid-19 i november 2021 med 750 respondenter fra Region Midtjylland. (12)

Udover spørgsmål vedr. transportvaner udleverede respondenterne også relevante baggrundsinformationer så som alder, køn, geografi, uddannelse, civil status, beskæftigelse, bilrådighed, arbejdsforhold (hjemme/ude), hvilket giver nogle interessante observationer om kunderne, der rejser sjældnere med bus.

Nedenstående andele indenfor udvalgte karakteristika har alle angivet, at de rejser sjældnere eller meget sjældnere med bus.

Alder:

- 27 % blandt 15-24-årige
- 23 % blandt 25-44-årige
- 20 % blandt 45-64-årige
- 22 % blandt kunder på 65+ år

Uddannelsesniveauer med størst nedgang:

- 31 % blandt kunder med folkeskole som højst gennemførte uddannelse
- 30 % blandt kunder lang videregående uddannelse som højst gennemførte uddannelse

Nedgang blandt de største beskæftigelsesgrupper:

- 26 % blandt kunder, der har angivet beskæftigelse som studerende/elev
- 22 % blandt kunder, der har angivet fuldtidsarbejde
- 23 % Blandt kunder, der har angivet deltidsarbejde
- 23 % blandt kunder, der har angivet pensionist

Bilrådighed:

- 24 % blandt kunder med adgang til og mulighed for at benytte bil
- 20 % blandt kunder uden adgang til bil

Civilstatus med størst nedgang:

- 26 % blandt kunder, der har angivet "bor sammen med mine forældre" under civilstatus

4 Hvad vil kunderne have?

Kunderne forsvandt fra den kollektive trafik på grund af covid-19, men der skal helt andre ting til at få dem tilbage.

4.1 Mere attraktiv kollektiv trafik

4.1.1 Et godt grundprodukt

Silverbullet gennemførte i maj 2021 en undersøgelse for Midttrafik af, hvad der skulle få kunderne til at komme tilbage efter covid-19. På daværende tidspunkt var der stadig restriktioner i den kollektive trafik. Udover tryghedsskabende tiltag som, at andre kunder udviste den rette adfærd, hyppig rengøring, mundbind og færre passagerer, efterspurgte kunderne de samme ting som før covid-19: (3)

- Lavere billetpriser
- Let tilgængelig information om ankomst- og afgangstider
- Flere afgang
- Færre forsinkelser
- Kortere rejsetider

Kunderne har altså fortsat ønsker til forbedring af grundproduktet. I forbindelse med undersøgelsen om transportvaner fra november 2021 (12) og Passagerpulsens undersøgelse fra oktober 2021 (2) har kunderne nævnt en række potentielle tiltag, der kan gøre den kollektive trafik mere attraktiv i en ny normal.

4.1.2 *Fleksible billetløsninger*

Kunderne efterspørger fleksible billetløsninger på grund af mere hjemmearbejde og ændrede rejsemønstre fx i forbindelse med samkørsel en dag og kollektiv trafik den næste. Helt konkret efterspørges billetter, der er billigere uden for myldretiden, fleksible billettyper på tværs af geografi og billetter, der kombinerer forskellige transportmidler.

Midttrafik har lanceret PendlerKlip til Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner, som dog ikke er markedsført særlig meget under pandemien. DSB har lanceret Pendler20, som er et fælles billetprodukt til bus, tog, metro og letbane. Rejsekortet er ligeledes en fleksibel billetløsning. Med et rejsekort kan kunderne rejse billigere uden for myldretiden og i hele Danmark.

4.1.3 *Busindretning og cykelmedtagning*

Kunderne peger på mere komfortable sæder, mere afstand mellem sæderne, borde til at arbejde ved og stillezoner, hvis den kollektive trafik skal være mere attraktiv.

Transport til og fra den kollektive trafik er et fokuspunkt hos aktørerne (first-and-last mile), da det ofte er en barriere for at tage kollektiv trafik.

I Midttrafiks undersøgelse peger 16 % på muligheden for at medtage cykel i bus, tog eller letbane som noget, der kan få dem til at anvende kollektiv trafik oftere. (12)

Ønsket er særlig udbredt blandt respondenter under 25 år og respondenter, som bor i en by med mere end 100.000 indbyggere.

4.1.4 *Bedre faciliteter ved stoppesteder*

Især pendlerne ønsker sig bedre faciliteter ved stoppestederne. Det omfatter gode siddemuligheder, sikker cykelparkering og læ for regn og blæst.

4.1.5 *Park and ride*

Potentielle kunder og kunder, der er begyndt at rejse mindre efter covid-19, efterspørger i højere grad gode løsninger for at kombinere kollektiv trafik med bilen via park and ride anlæg.

4.2 Hvorfor vælger kunderne kollektiv trafik?

Ifølge undersøgelse om transportvaner fra november 2021 vælger kunderne kollektiv trafik af følgende årsager: (12)

- Den hurtigste måde at komme frem (51 %)
- Ingen skift undervejs (26 %)
- Billigst (25 %)
- Miljø- og klimahensyn (15 %)
- God transportoplevelse/uden trængsel (13 %)

4.3 Særligt fokus på unge-målgruppen

Midttrafik har et særligt fokus på unge, som udgør cirka 30 % af Midttrafiks kunder.

I Danmark har der de seneste 10 år været en tendens til, at unge mennesker fravælger at pendle med bus og tog til deres ungdomsuddannelser til fordel for at køre med bil.

Børn og unge er fremtidens kunder. Det er vigtigt, at de får et kendskab til den kollektive trafik, så de også i fremtiden vælger bus, tog eller letbane som transportform.

Flere trafikselskaber har undersøgt unge menneskers transportbehov og vaner for at finde ud af, hvordan de skabe et mere attraktivt tilbud.

Vigtige findings:

- Det er ikke cool at rejse med kollektiv trafik. Især bussen har et dårligt image hos de unge. Metroen bliver fremhævet som et transportmiddel, der appellerer til unge. (14)
- Kollektiv trafik bliver opfattet som en dyr transportform. Det skyldes blandt andet, at unge ikke medregner andre udgifter til bil end brændstof, når de sammenligner priser. (15)
- Længere rejsetid end med bil, som er mere fleksibel og giver en følelse af frihed. (16)
- Ventetiden er et problem – alt over 15-20 minutters ventetid på bussen er spild af tid. (16)
- Kollektiv trafik er et voksent miljø og på voksnes præmisser. De unge vil gerne sidde sammen med deres kammerater. Det er vigtigt, at de føler sig velkomne. (16)
- Unge vil gerne bruge offentlig transport, men føler sig til en vis grad usikre og vil gerne have råd og hjælp – ikke bare links til hjemmesider. (14)

- Det er dyrt at købe et Ungdomskort, fordi man skal forudbetale og binde sig for minimum 30 dage. (16)
- Nogle unge er klimabevidste forbrugere og ønsker, at samfundet investerer mere i kollektiv trafik, fx flere afgang på lokalruter. (17)
- De unge er bange for at komme for sent til uddannelse og få fravær, når de rejser med kollektiv trafik. (16)

5 Hvad har Midttrafik indflydelse på?

Midttrafik planlægger og administrerer den kollektive trafik i region Midtjylland inden for de økonomiske rammer, som kommuner og region tildeler kollektiv trafik.

I forhold til samfundsmæssige tendenser og kundernes ønsker har Midttrafik ikke mandat eller råderum til at løse de udfordringer, som kollektiv trafik møder i kampen om kunderne med bilen. Strategiplan 2021-2024 peger på særlige fokusområder inden for emner, som Midttrafik har indflydelse på.

5.1 Markedsføring og branding af kollektiv trafik

Midttrafik skal helt op på den store klinge for at forbedre den kollektive trafiks image i region Midtjylland. Kampagner skal fortælle den gode historie om kollektiv trafik med stor eksponering i medier, der rammer bredt. Der er to spor: Reelle fordele ved kollektiv trafik som fx brug din rejsetid, spar penge, slip for stress i lange bilkøer, nem parkering etc. og holdningskampagner, der omhandler klima, samfundsnytte/ansvar og trængselsproblemer med udgangspunkt i den enkeltes borgers bidrag, fx ved CO2-besparelse. Bilbranchen er mester i at fortælle om fordelene ved bilen. Det skal vi også være.

Imagekampagner skal køre i særlige unge-spor og lægge vægt på de ting, der er vigtige for de unge – særligt uddannelsessøgende.

Derudover skal der køres taktiske produktkampagner for at udbrede kendskabet til billettyper, Midttrafik live, Letbanen, cykelmedtagning, elbusser m.m. overfor alle målgrupper: pendlere, unge, lejlighedsvis kunder og potentielle kunder.

Unge skal hjælpes i gang med den kollektive trafik. Dagsbilletter og andre gode tilbud skal lokke nye kunder ind i den kollektive trafik, så de rejser med os bare engang i mellem. Vi skal arbejde for, at bussen bliver top-of-mind, når bilen er på værksted, sociale aktiviteter, familieturen, byturen og andre oplagte lejligheder, hvor bilen ikke nødvendigvis er den bedste transportform.

De taktiske produktkampagner skal informere potentielle kunder om, at vi allerede har nogle af de ting, de efterspørger: billigere billetter uden for myldretiden (rejsekort og pensionistkort), fleksible billetter (PendlerKlip og rejsekort), cykelmedtagning m.m.

Midttrafik skal give kunderne en fornemmelse af tryghed ved at benytte en 'show-it-dont-tell-it' strategi med hyppig rengøring, udluftning og adfærd igennem nudging.

Midttrafiks markedsføringsindsats er dog betinget af, at der ikke opstår en ny omgang covid-19 i efteråret. Dette kan medføre begrænsninger på markedsføring, mens der fortsat kan arbejdes videre med øvrige tiltag, som fx busindretning.

5.2 God basiskvalitet på grundproduktet

Markedsføring og branding kan ikke stå alene, men skal være understøttet af et godt grundprodukt.

Midttrafik skal derfor fortsætte med initiativer, der fastholder og forbedrer kvaliteten i og omkring den kollektive trafik i Midtjylland helt ud i sidste led, hvor chaufføren møder kunden.

Rettidighed er en vigtig forudsætning for kundernes tilfredshed og for at nedbryde ikke-kunders fordomme om, at den kollektive trafik aldrig kommer til tiden. Midttrafik overvåger systematisk rettidigheden og kommer med anbefalinger til kommuner og regioner om, hvad de kan gøre for at sikre bus til tiden. Især i byerne er bussernes rettidighed udfordret af trængsel fra de mange biler på vejene.

Midttrafik planlægger den kollektive trafik, så kunderne får mest muligt kollektiv trafik for pengene. Målet er robuste køreplaner, der sikrer færre forsinkelser og så kort rejsetid som muligt. Det er dog kommuner og region, der bestemmer serviceniveauet i forhold til antal afgang på en rute.

Kunderne skal modtage god service, når de kontakter Midttrafik via de sociale medier, telefonen eller ved personligt fremmøde på Midttrafik Kundecenter. Selvom det er kontakten på de sociale medier, der vinder frem, ønsker Midttrafik at møde kunderne i øjenhøjde med et mobilt kundecenter.

5.3 Tryghedsskabende tiltag

Midttrafik skal gennem kontrakter med busselskaberne sikre ekstra rengøring og udluftning, så kunderne oplever rene busser og godt indeklima, og dermed bliver trygge i forhold til smitte.

På Midttrafik live har kunderne mulighed for at se, hvor mange der er med bussen, inden den kommer til stoppestedet. Det giver kunderne mulighed for at vælge en anden afgang, hvis de er utrygge i en fyldt bus. Passagerpulsens undersøgelse fra oktober 2021 viser dog, at kunderne sjældent vælger en ændring af rejsevej, hvis det samtidig betyder en forlængelse af rejsetiden. (2)

Som udgangspunkt er der mest plads i bus, tog og letbane uden for myldretiden. Midttrafik kan via markedsføring af billettyper, der er billigere uden for myldretiden, forsøge at ændre kundernes rejseadfærd. Både pensionistkort og rejsekort er gode billetformer for de ældre, der oftest er mest utrygge og har mulighed for at rejse uden for myldretiden.

I forhold til tryghed i forhold til overfald eller lignende har Midttrafik overvågning i alle busser og kan indsætte ekstra kontrollører, hvis der er behov for det, ligesom der samarbejdes med relevante myndigheder.

Midttrafik har ikke mandat til at nedsætte kapaciteten i bus, tog og letbane eller ændre på busindretningen, så der bliver mere afstand mellem kunderne.

5.4 Billetter og priser

Midttrafiks indflydelse på priser og billetter er begrænset på grund af Takst Vest-samarbejdet med trafikselskaber og togoperatører, hvor rejsekort, Ungdomskort og pendlerkort er fælles produkter, ligesom rabatsatserne på børn og pensionister er politisk besluttet.

Midttrafik har egen billetapp, hvor enkeltbilletter og klippekortet er prissat af Takst Vest-samarbejdet, mens der er mere frie rammer med de kommercielle produkter, hvor det er Midttrafiks bestyrelse, der fastsætter taksterne. Det er fx dagsbilletter, kombinationsbilletter, cykelbilletter, pensionistkort m.m. I den forbindelse har Midttrafik lanceret PendlerKlip som et godt alternativ til de kunder, der både arbejder ude og hjemme.

Kunderne efterspørger fleksible billetprodukter. Her kan Midttrafik tilbyde PendlerKlip og rejsekort.

DSB har lanceret Pendler20 som et fælles produkt for alle trafikselskaber og togoperatører. Undersøgelser viser, at kunderne efterspørger fleksible produkter, men salget af Pendler20, som er markedsført massivt viser det modsatte. Nogle kunder begrundes det med, at 20 rejsedage er for lidt på 2 måneder, fordi de har svært ved at forudsige, hvor meget de skal rejse.

PendlerKlip er Midttrafiks klippekort til de kunder, der arbejder skiftevis hjemme og ude. Salget er indtil nu begrænset, men produktet er ikke blevet markedsført under pandemien. PendlerKlip kan kun bruges til Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner. Der er ikke tidsbegrænsning

på klippene, som der er ved Pendler20, og klippene er billigere, fordi de ikke er gyldige til DSB og Arriva tog.

5.5 Cykelmedtagning

Midttrafik kan i dag tilbyde cykelmedtagning i alle bybusser uden for Aarhus, i Letbanen, i Midtjyske Jernbaner og i regionalbusser uden lavguld mod betaling og uden for myldretiden. Derudover er der planlagt et pilotforsøg med gratis cykelmedtagning i rute 100 i hele driftsdøgnet. Forsøget skal gøre Midttrafik klogere på behov og efterspørgsel i Aarhus med henblik på at indføre cykelmedtagning i Aarhus bybusser (Midttrafiks undersøgelse viser, at interessen er højest hos unge i Aarhus). Med den nuværende indretning kan Midttrafiks lavguldsvbusser ikke medtage cykler, da flexarealet er for lille. I forsøget på rute 100 bliver flexarealet bygget om, så der bliver plads til cykler. Midttrafik får derfor indsigt i, om der i fremtidige kontrakter skal tages højde for cykelmedtagning i bussernes indretning. Det er i sidste ende ejerne, der beslutter og finansierer den fremtidige busindretning.

5.6 Busindretning

I forbindelse med indkøb af nye regionale elbusser, bliver der monteret bagagenet og arbejdsborde i busserne. Den nye busindretning sker på baggrund af den store unge-undersøgelse, som Midttrafik har gennemført sammen med regionen og otte midt-vestjyske kommuner. Midttrafik skal arbejde aktivt med busindretning, så rejsen bliver mere komfortabel. Der kan eventuelt arbejdes med forskellige serviceniveauer. Midttrafik skal vurdere, hvor det giver størst effekt med cykelindretning, borde, bedre plads mellem sæderne osv.

Midttrafik ønsker også fremadrettet rådgive kommuner og region om, hvordan ny busindretning kan tiltrække kunder, og starter i løbet af foråret et projekt op, der skal undersøge efterspørgsel og muligheder for den fremtidige busindretning. I sidste ende er det dog ejernes beslutning, da nye former for busindretning kan medføre dyrere kontrakter.

5.7 Stoppesteder og Park and ride

Midttrafik kan rådgive kommuner og region i, hvordan de kan etablere gode stoppestedforhold, knudepunkter og park and ride anlæg. Midttrafik har en stoppestedspulje, hvor kommuner og region kan søge om 50 % finansiering til forbedring af stoppesteder, fordi Midttrafik ønsker at give ejerne incitament til forbedringer, der gavner den kollektiv trafik. Midttrafik ønsker mere indflydelse på stoppestedernes indretning, men det er i sidste ende ejernes beslutning.

5.8 Bedre Flextrafik

Midttrafik arbejder på at harmonisere Flextrafik, så kunderne får et produkt, der er kundevenligt i bestilling, betaling og en god kørselsoplevelse. Et velfungerende Flextrafik-produkt kan sikre fleksibel kollektiv trafik på landet og de tyndt befolkede områder. Blandt andet for de unge, der kan have svært ved at komme til fritidsaktiviteter i det nuværende tilbud. Flextrafik kan også være et supplement til den øvrige kollektive trafik, hvis der er langt til et stoppested eller en station.

6 Hvor ser Midttrafik et potentiale?

Strategiplanen 2021-2024 indeholder en række strategiske indsatsområder, som Midttrafik skal omsætte til konkrete indsatsområder i en virksomhedsplan og 4 strategiske mål: Flere tilfredse kunder, dygtige leverandører, tilfredse bestillere og en kompetent og effektiv organisation.

- Grøn omstilling
- Fremkommelighed
- Bedre stoppesteder
- Bedre flextrafik
- Digitalisering
- Ny normal

De strategiske indsatsområder dækker på tværs af de fleste af kundernes ønsker. Midttrafik har nedbrudt ønsker og strategi til en række indsatser, der potentielt kan gøre den kollektive trafik mere attraktiv på både kort og lang sigt.

6.1 Samarbejde med virksomheder

I takt med den stigende trængsel på vejene og et større pres for grønne løsninger, er der potentielt en mulighed for, at større virksomheder begynder at interessere sig for, hvordan deres medarbejdere transporterer sig på arbejde. Helt konkret har Midttrafik modtaget henvendelser fra Arla Foods, AUH og Kamstrup/Skanderborg Kommune.

Midttrafik ser en mulighed i et samarbejde, hvor vi tilbyder en god kollektiv forbindelse, målrettet information, særlig service og gode billetmuligheder. Eventuelt også forsøgsordninger med busindretning, der giver bedre muligheder for at arbejde, medbringe cykler eller andre behov. Virksomheden skal modsat give medarbejderne incitament til at bruge den kollektive trafik. Fx ved at lade rejsetid være arbejdstid, belønne nedsat CO₂-udledning, bedre adgangsveje til stoppesteder, investere i en Rejseplan infoskærm m.m.

Samarbejdet kan resultere i god PR for både Midttrafik og den gældende virksomhed.

6.2 Tiltag til de unge

Som tidligere skrevet er det kritisk, at de unge fravælger kollektiv trafik til fordel for bilen. Midttrafik har derfor nedsat en særlig Unge-projektgruppe, der på tværs af afdelinger skal arbejde på tiltag, der kan gøre den kollektiv trafik mere attraktiv for de unge og ændre den uheldige udvikling, hvor unge fravælger kollektiv trafik.

Midttrafik ser blandt andet et potentiale i at påvirke både unge og forældre til at bruge den kollektive trafik på et tidligere stadie end i dag. Børn og unge bliver kørt i bil størstedelen af tiden og har ingen kendskab til den kollektive trafik hjemmefra. Ved at samarbejde med folkeskolerne kunne Midttrafik lære børn og unge om kollektiv trafik ved hjælp af undervisningsmaterialer til både de mindre klasser og udskoling. Der kunne være en Bussens dag, hvor en chauffør kommer ud og viser, hvordan man skal sidde i en bus. Og materialer til uddeling på forældremøder, der opfordrer til at tage en tur med bus, tog eller letbane sammen med deres børn.

Allerede i dag bliver der samarbejdet med uddannelsesinstitutioner vedr. ringetider m.m. Samarbejdet kunne udvides med udvalgte uddannelsesinstitutioner på samme vilkår, som med virksomhederne. Midttrafik indsætter en bedre kollektiv trafik, fx uden skift, med arbejdsborde, en mere ungdommelig indretning m.m. Uddannelsesinstitutionen giver incitament til eleverne til at bruge kollektiv trafik ved fx ikke at give fravær, hvis man kommer med bus, indskrænke parkeringspladser, gratis kaffe og andre fordele.

Unge-projektgruppen vil også kigge på, hvad Midttrafik kan gøre i forhold til rabatter og fordele for unge i Midttrafiks område. Trafikselskaberne samarbejder om at gentænke rabat til unge kunder på forskellige parametre. Der er især behov for at forbedre Ungdomskortet, som møder kritik fra de unge vedr. bestillingsflow og fleksibilitet.

6.3 Adfærdsændrende tiltag

Transportvaner er påvirket af mange faktorer. Blandt andet alder, familie, livssituation, økonomi, erfaringer og holdninger til transport. Mange kører mest på autopilot og er mest modtagelige for at ændre transportvaner i forbindelse med store forandringer i livet. Det kan være flytning, nyt arbejde, studiestart, kørekort, hjemmearbejde m.m.

Ifølge Marianne Weinrich fra Rambøll, der har arbejdet med bedre mobilitet i mange år, kan man påvirke ændringen af transportvaner ved at ændre den fysiske infrastruktur, fx gøre det lettere, billigere at bruge kollektiv trafik og sværere at bruge biler. Midttrafik kan gennem kampagner og information bidrage til ændrede normer og kunders virkelighedsopfattelse. Det er vigtigt, at Midttrafik hjælper og støtter folk med at gøre det nemmere at bryde vaner, når de er mest modtagelige for det.

Den bedste måde at ændre folks transportvaner, er at få dem til at bruge kollektiv trafik. Hun anbefaler derfor, at Midttrafik iværksætter adfærdsændrende tiltag som fx forsøg med gratis bus i en periode, forsøge med kombination af cykel og bus i en periode eller direkte linjer for unge til uddannelse i en periode.

Andre metoder til at få nye kunder til at bruge den kollektive trafik kan være kraftig markedsføring af gode billettilbud, som fx billige dagsbilletter, tag en ven med gratis, hvis du har Ungdomskort eller særkørsler til arrangementer som fx Northside, Smukfest og lignende.

6.4 Stoppesteder, park and ride og knudepunkter

Passagerpulsens seneste undersøgelse af "Danskerne og kollektiv transport 2021" peger på, at udvikling i form af mere tryghed, bedre parkeringsmuligheder og bedre tilgængelighed kan medvirke til, at nogle passagerer vil benytte kollektiv transport mere.

Midttrafik ønsker at tilbyde kunderne en god modtagelse i form af faciliteter, der skaber tryghed, tilgængelighed, komfort og bekvemmelighed. Moderne stoppesteder er samtidig et positivt udstillingsvindue for den kollektive trafik i forhold til nye kunder.

Stoppestederne skal tilbyde faciliteter, der gør det let for kunderne at bruge kollektiv trafik i kombination med andre transportformer som cykel, bil, løbehjul etc. Det gælder både almindelige stoppesteder, stationer og knudepunkter. Midttrafik har både en stoppestedsmanual og en stoppestedspulje, der kan bidrage med input til kommunerne ved forbedringer, ny infrastruktur, byfornyelsesprojekter eller eksisterende knudepunkter.

6.5 Bedre mobilitet

Trafikplan for Midttrafik 2023-2026 bliver et af de vigtigste værktøjer til at udstikke retningen for udviklingen af den kollektive trafik. Med udgangspunkt i kundernes virkelighed skal planen anvise, hvordan den samlede kollektive trafik skal styrkes og sammentænkes i de kommende år. Målet er et styrket mobilitetsbillede, der skal gøre det lettere for borgerne i Region Midtjylland at komme omkring.

Planen skal udstikke retningen for udvikling af et hovednet og bidrage til et optimalt sammenspil af hovedlinjer, bybus, lokalruter, flextrafik og bredere mobilitetsløsninger, der bliver understøttet af den fysiske infrastruktur på veje og stoppesteder.

6.6 Busprioritering

Kollektiv trafik bliver mere attraktivt, hvis der sker forbedringer af grundproduktet, så kunderne oplever, at de kommer hurtigere frem. Det kan ske ved at lade bussen komme foran bilen i trafikken, fx gennem signalprioritering, busbaner, fremrykning af stoppesteder eller ved at investere i BRT eller letbane på strækninger, hvor biltrafikken er tæt.

6.7 First and last mile

Kunderne opfatter det som en barriere, hvis der er langt til stoppestedet eller besværlig adgang. Der er lanceret flere kommercielle løsninger til at løse denne problematik på markedet, fx elløbehjul og elcykler, som typisk er placeret ved stationer i større byer. Kommuner, store virksomheder eller

en industripark har også mulighed for at indgå aftaler med udbydere. Midttrafik kan have en aktiv rolle og i samarbejde med fx en kommune udvikle et koncept, der kan udbredes til andre kommuner.

6.8 Mere hjemmearbejde

I takt med højere priser på brændstof og øget hjemmearbejde er der sandsynlighed for, at nogle familier begynder at kigge på bilrådigheden derhjemme. Det er dyrt at have en bil stående i garagen, hvis man kun bruger den 2-3 dage om ugen. Her er kollektiv trafik et godt alternativ. Midttrafik skal dog nok skubbe til den beslutning ved at kommunikere om kollektiv trafiks fordele og fleksible billetter.

6.9 Onboarding af lejlighedsvis rejsende

Skal Midttrafik have flere og nye lejlighedsvis kunder, skal vi gøre det lettere for dem at bruge den kollektive trafik med god information og lettere adgang til kollektiv trafik. Med Midttrafiks nye mobile kundecenter er det muligt pro-aktivt at opsøge og komme i kontakt med nye kunder. Blandt andet unge på ungdomsuddannelser. En anden mulighed kunne være events med busguider på større stationer fx ved studiestart, juleshopping, natbusser, koncerter og andre begivenheder, hvor nye kunder skal bruge kollektiv trafik første gang. Midttrafik har i dag to app's, som kunderne er glade for – Midttrafik app og Midttrafik live. Ved hjælp af nye funktioner kunne vi gøre det mere trygt for nye og lejlighedsvis kunder, fx hvis Midttrafik live kunne meddele, hvornår kunden skulle stå af bussen.

6.10 Større incitament til ejerne

Midttrafik ønsker en bedre vidensdeling af gode mobilitetsprojekter mellem ejerne. I dag er der Fagligt Forum og Midttrafiks nyhedsbrev. Midttrafik arbejder på en mobilitetshåndbog med best practice eksempler, der sammen med ejernes mobilitetsprojekter kan deles på en fælles vidensportal på midttrafik.dk. Vidensportalen skal inspirere andre ejere og give incitament til at investere i kollektiv trafik, ligesom der kan laves webinarer om udvalgte mobilitetsprojekter.

7 Hvad skal ejerne bidrage med og hvad kræver politisk handling?

Passagerpuls anbefaler: "at der findes økonomiske løsninger, der gør det muligt at opretholde drift og service på uforandret niveau, indtil pandemi-frygten er aftaget i væsentlig grad og der er potentiale for, at kunderne er vundet fuldt tilbage. En situation, hvor trafiksselskaberne bliver tvunget til at skære ned på ruter og afgang i 2022 og nærmeste år på grund af usikkerhed om indtægtsgrundlaget, vil være begyndelsen på en skadelig og negativ spiral for den kollektive transport og klimaet". (2)

Det er derfor vigtigt, at kommuner og region sikrer et godt serviceniveau, så kunderne møder et attraktivt udbud af kollektiv trafik.

7.1 Investering i kollektiv trafik

Midttrafik kan ikke alene vinde kunderne tilbage til den kollektive trafik. Kundernes ønsker til den kollektive trafik kræver, at den kollektive trafik bliver prioriteret i ejernes budgetter og i planlægning af byrum og infrastruktur. Derudover skal kollektiv trafik på den politiske agenda. Der er mange gevinster ved, at flere borgere bruger den kollektive trafik. Det er bedre for trængslen på vejene, bedre for klimaet og bedre for fremtiden, hvis unge foretrækker kollektiv trafik frem for bilen. Der skal investeres i den kollektive trafik, og i en årrække vil det være nødvendigt at acceptere en lavere finansieringsgrad.

7.2 Samarbejde med Midttrafik

Ejerne skal samarbejde med Midttrafik om bedre stoppesteder, park and ride, knudepunkter, fremkommelighed og markedsføring af den kollektive trafik. Midttrafik har gode værktøjer til at indgå i dialog og data til at understøtte argumenter i en eventuel ansøgning/indstilling til by- og regionalråd.

Kommuner og region kan bidrage med at give borgerne større incitament til at bruge kollektiv trafik til kulturinstitutioner, borgerservices, biblioteker, sygehuse etc. ved at informere om muligheder om kollektiv trafik fremfor parkeringsinfo ved indkaldelser, på hjemmesider, i foldere, annoncering m.m.

7.3 Tidlig inddragelse af Midttrafik

Midttrafik ønsker at blive inddraget allerede i planprocessen af større anlægsarbejder. Her kan vi blandt andet bidrage med data om fortætning, input til nye stoppesteder og gode stiforbindelser/adgangsforhold til kollektiv trafik. En ændring af byplanlægning og infrastruktur, der tilgodeser kollektiv trafik fremfor biltrafikken kan bidrage til, at flere kunder vælger kollektiv trafik. Det kan fx gøres ved at lade bussen stoppe ved hovedindgangen og dermed nudge borgerne til at tage det rigtige valg i forhold til trængsel og klima.

7.4 Puljemidler

Kommuner og region bør i højere grad ansøge om puljemidler til projekter, der gør den kollektive trafik mere attraktiv. Ejerne skal selv drive ansøgning og projekter, men Midttrafik ønsker at bidrage ved pro-aktivt at foreslå puljemidler, idégenerering, rådgivning om løsninger og deltagelse i projektgrupper.

Gode eksempler er Region Midtjyllands deltagelse i et nordisk Interreg-samarbejde om fremtidens mobilitet og Viborg Kommune, der har fået støtte fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til forbedring af cykelparkering ved banegård og rutebilstation.

8 Referenceliste

- (1) UITP (2020). *Public transport is covid-safe*. Hentet fra <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>
- (2) Passagerpuls: Kommer passagererne tilbage efter covid-19 (oktober 2021)
[file:///C:/Users/brc/Downloads/pp_rapport_kommer_passagererne_tilbage_efter_covid_19_final%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/brc/Downloads/pp_rapport_kommer_passagererne_tilbage_efter_covid_19_final%20(2).pdf)
- (3) Midttrafik (Silverbullet) Kollektiv trafik under og efter covid-19 (juni 2021)
- (4) Artikel i Stiften <https://stiften.dk/artikel/professor-farvel-til-restriktioner-giver-gro-bund-for-konflikter>
- (5) Wilke: Tilbage fra corona – Normal eller new normal (februar 2022)
- (6) Vejdirektoratet: <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal>
- (7) Danmarks Statistik: <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/transport/transportmidler>
- (8) Rambøll: Workshop om styrket kollektiv trafik efter covid-19 (februar 2022)
- (9) Dansk Industri: <https://www.danskindustri.dk/arkiv/analyser/2021/11/den-nye-normal-100000-flere-arbejder-hjemme/>
- (10) Danmarks Statistik: <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/nyt/NytHtml?cid=33324>
- (11) Almlöf, E., Rubensson, I., Cebecauer, M. og Jenelius, E. (2021). Who Continued Traveling by Public Transport During COVID-19? Socioeconomic Factors Explaining Travel Behaviour in Stockholm 2020 Based on Smart Card Data. Hentet fra <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3689091>
- (12) Midttrafik/Rambøll: Undersøgelse af borgernes transportvaner og -behov (november 2021)
- (13) Dansk Industri: Dansker forventer at bruge den kollektive trafik mindre end før coronakrisen (september 2020)
- (14) DOT: Fastholdelse af de unge (august 2021)
- (15) FynBus: Ungeundersøgelse
- (16) Midttrafik (Jysk Analyse): Undersøgelse af unges transportvalg (februar 2021)
- (17) Unge Klimarådet: [https://kefm.dk/Media/637610746885753968/anbefalinger%20til%20adf%C3%A6rd%20\(web-tilg%C3%A6ngelig\).pdf](https://kefm.dk/Media/637610746885753968/anbefalinger%20til%20adf%C3%A6rd%20(web-tilg%C3%A6ngelig).pdf)
- (18) Energistyrelsen: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/4a_kf21_sek-tornotat_-_transport.pdf



Søren Kusk, NT
Steen Vindum, Midttrafik
Preben Friis-Hauge, Sydtrafik
Morten Andersen, Fynbus
Kirsten Jensen, Movia
Helle Munk Ravnborg, BAT

1. april 2022

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære formænd

Først og fremmest tillykke til de nye formænd med det nye hverv. Jeg ser frem til samarbejdet med jer alle, og der er masser at gå i gang med.

En vigtig opgave, som jeg håber, at I vil kaste jer over her i foråret, er at arbejde proaktivt for at få passagerne tilbage i bussen og toget efter corona-krisen. Vi kan konstatere, at passagererne ikke kommer tilbage fra den ene dag til den anden. Men de skal vide, at vi ønsker dem tilbage, og det er en fælles opgave at få dem tilbage.

De stigende benzinpriser, som Putins krig har medført, er en god anledning for danskerne til at overveje fordelene ved den relativt billigere kollektive transport. Prisstigningerne, om end de er tilvejebragt af ulykkelige omstændigheder, er en enestående mulighed for trafik-selskaberne til at skubbe på for at få flere rejsende tilbage i bussen.

Jeg vil derfor opfordre jer alle til at være proaktive og til at gøre en ekstra indsats her i foråret for få de rejsende tilbage – det kan være særlige kampagner eller andre indsatser.

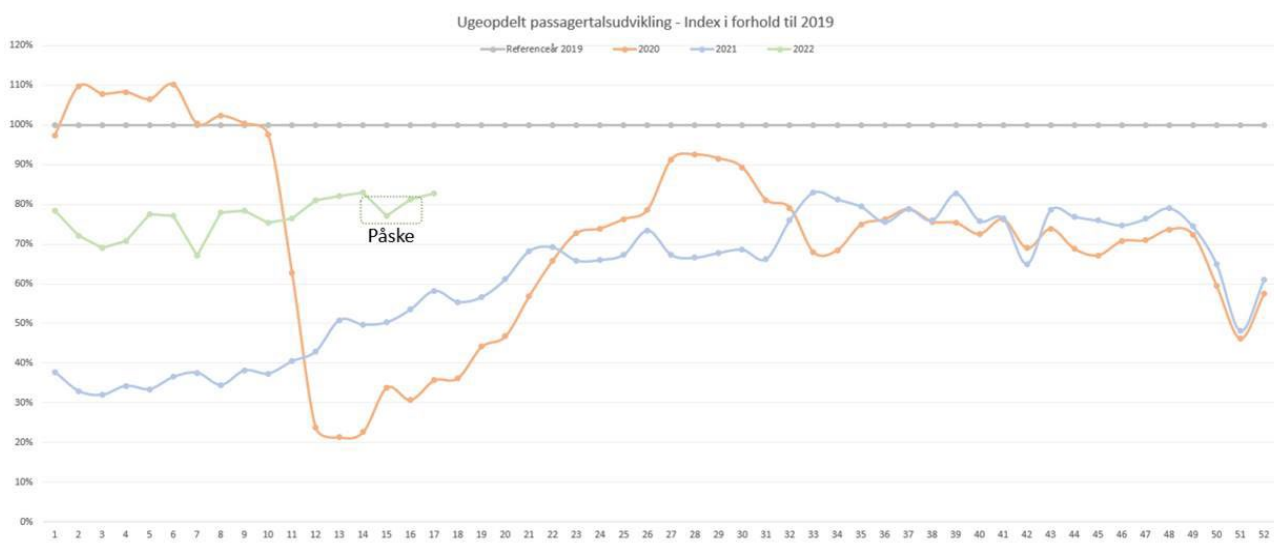
Hvis I vurderer, at der er måder, hvorpå jeg kan være med til at styrke budskabet yderligere, så hører jeg naturligvis meget gerne fra jer. Ellers ser jeg frem til vores fælles møde i juni.

Med venlig hilsen

Trine Bramsen

Bilag 4 - Oversigt over passagertal

Nedenstående ugentlige opfølgning viser, at passagertallene efter to uger med påskepåvirkning (som ikke er korrigeret i indekset) er tilbage på den let stigende tendens med 83 % i uge 17.



Administrationen har arbejdet på at opdele effekten på kommuner og bestillere, hvilket desværre er svært at gøre direkte, så man får et tal der er sammenligneligt med de 83 %. Det skyldes bl.a., at kvaliteten af de 2019-tal der sammenlignes med er meget varierende fra kommune til kommune og fra rute til rute da automatisk tælleudstyr ikke var installeret alle steder på daværende tidspunkt. Tællekvaliteten i dag – med fuld implementering af tælleudstyr – er langt bedre.

Analyse af de foreliggende tal peger umiddelbart på, at Aarhus bybusser inkl. letbane ligger lidt bedre end gennemsnittet, men det er på relativt små marginaler – måske et par procentpoint.

Særskilte passagertal for Aarhus Letbane

Kvartalsopgørelserne for Aarhus Letbane siden driftsstart fremgår nedenfor.

3. kvartal 2019 var det første med fuld drift på alle strækninger. Sammenlignes 4. kvartal for 2019 hhv. 2021 ses, at letbanen stort set har ramt niveau fra før Corona.

1. kvartal i 2022 var præget af ombygning af Vestre Stand Allé station og dermed lukket gennemkørsel i 10 uger. Samtidig blev banestrækningerne koblet anderledes, så tog fra Grenå kørte videre via Skejby. Normale skifterejsende på Lystrup kunne dermed blive siddende i toget. Denne nedlukning har naturligvis påvirket passagertallet på Grenåbanen negativt. Det ændrede driftsmønster gør, at det ikke er muligt at opgøre tallet korrekt på delstrækninger ud fra de konkrete tællinger, men det samlede påstigertal ligger alligevel lidt over niveau fra første kvartal 2020 (Corona nedlukning fra 11/3).

Samlet er det derfor rimeligt at sige, at man er oppe på samme niveau som før Corona. Der har dog underliggende været en berettiget forventning om, at passagertallet i letbanen (set bort fra corona) ville stige i perioden, som følge af at passagererne vender sig til det nye tilbud og løbende tilpasser deres transportforbrug til de nye muligheder – der opereres ofte med en forventet indsvingningsperiode på f.eks. 3-4 år. I starten af 2020 – før corona – var forventningen ud fra passagerstatistikken således, at passagertallet i 2020 ville ende på 5,5 mio. påstigere og gradvist stige til 6,5 mio. påstigere i 2023.

Dette er delvist indregnet i budgettet for letbanen med et årligt trafikspring på 4 mio. kr. ekstra i indtægter. Omregnet ud fra gns. indtægt pr. påstiger svarer det til en forventet tilvækst på omkring 250.000 påstigere årligt.

Passagererne er således vendt tilbage målt på antal, hvis man måler med direkte sammenligning til niveauet før corona, men man er endnu ikke nået op på den forventede underliggende vækst.

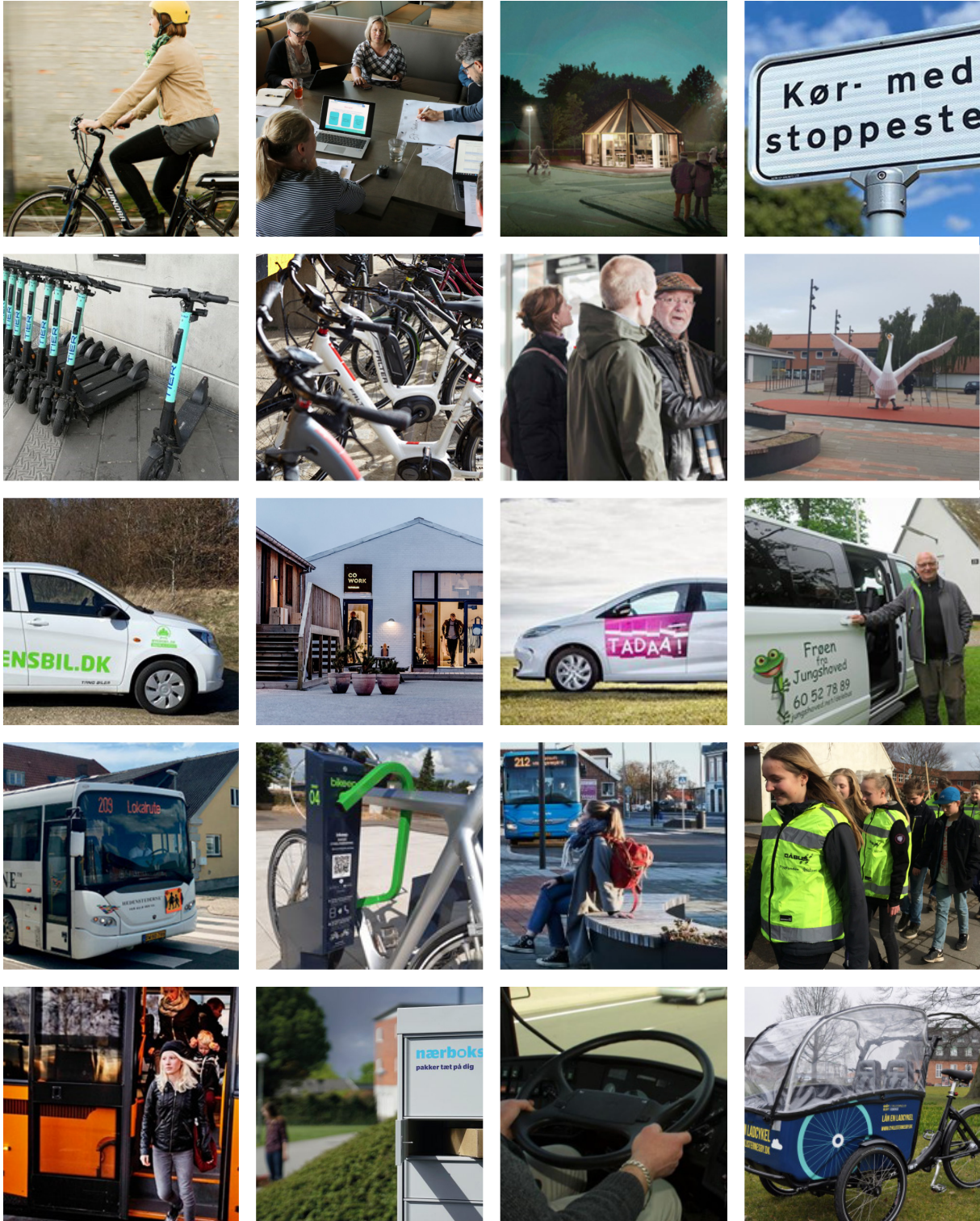
2. kvartal bliver her meget interessant at følge, da det bliver første kvartal uden corona-restriktioner og uden planlagte anlæg med deraf følgende driftsforstyrrelser for letbanen.

Antal Passager opdelt på strækningerne 2019					
År/kvartal	1 kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4 kvrt.	I alt
Indre by	715.099	671.733	729.682	760.379	2.876.893
Odderbanen	268.978	388.523	226.661	233.949	1.118.111
Grenaabanen			239.127	364.510	603.637
I alt	984.077	1.060.256	1.195.470	1.358.838	4.598.641

Antal Passager opdelt på strækningerne 2020					
År/kvartal	1 kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4 kvrt.	I alt
Indre by	617.758	343.610	497.225	496.858	1.955.451
Odderbanen	207.951	115.759	167.252	167.285	658.247
Grenaabanen	319.379	168.452	243.623	243.445	974.900
I alt	1.145.088	627.821	908.100	907.588	3.588.598

Antal Passager opdelt på strækningerne 2021					
År/kvartal	1 kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4 kvrt.	I alt
Indre by	317.859	531.244	594.396	700.817	2.144.316
Odderbanen	107.018	178.864	200.124	310.330	796.337
Grenaabanen	155.741	260.292	291.235	330.675	1.037.943
I alt	580.618	970.400	1.085.755	1.341.822	3.978.596

Antal Passager opdelt på strækningerne 2022					
År/kvartal	1 kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4 kvrt.	I alt
Indre by					
Odderbanen					
Grenaabanen					
I alt	1.228.418				1.228.418



MOBILITETSHÅNDBOGEN

En håndbog til hjælp ved formulering og implementering af mobilitetsprojekter, marts 2022.

HVORFOR EN MOBILITESHÅNDBOG?

Denne håndbog er tænkt som inspiration og vejledning til, hvordan kommuner kan forbedre mobiliteten for deres borgere gennem lokalt forankrede mobilitetsprojekter.

Håndbogen er et resultat af den kollektive trafikplan for de midt- og vestjyske kommuner, som Midttrafik, Region Midtjylland, Viborg, Skive, Struer, Lemvig, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande og Herning kommuner igangsatte i efteråret 2020. I forbindelse med trafikplanens arbejde med mobilitet opstod der et ønske om og behov for at lave en fælles vejledning til brug i kommunerne i forbindelse med mobilitetsprojekter. NIRAS har leveret input til håndbogens indhold.

Hvorfor arbejde med mobilitet?

Mobilitet er en helt central del af hverdagslivet. Mobilitet får hverdagen til at hænge sammen, gør det muligt at uddanne sig, arbejde, købe ind, dyrke sine fritidsinteresser og se sine venner og familie. Det er dog en stor udfordring at få mobiliteten til at passe sammen med de ønsker og behov, der er for at være mobil i et lokalområde, ikke mindst i landdistrikterne, hvor tilbuddene ofte er begrænsede. Mobilitet er mere end busser, biler og tog, og for at kunne imødekomme lokale borgeres mobilitetsbehov og -ønsker skal mobilitet tænkes bredere, samtidig med

at løsningerne skal forankres lokalt. Det er en stor opgave, og derfor har Midttrafik, Region Midtjylland og de otte midt- og vestjyske kommuner udarbejdet denne håndbog til brug i forbindelse med mobilitetsprojekter.

Håndbogen har til formål at sikre en succesfuld gennemførelse af lokale mobilitetsprojekter og indeholder således en vejledning fra opstart til implementering og drift. Til håndbogen hører desuden en eksempelsamling (se bilag), der kan give inspiration til valg af hvilke(t) mobilitetsprojekt(er), der egner sig bedst til de forhold, der er i projektområdet.

Læsevejledning

Håndbogen er inddelt i fem kapitler, og under hvert kapitel er der en tjekliste med emner, der bør overvejes, og på denne måde fungerer håndbogen som en 'opskrift' til gennemførelse af lokale mobilitetsprojekter. Håndbogen kan følges kronologisk, men i praksis vil kapitlerne have et naturligt overlap eller køre sideløbende. Når håndbogen læses, er det desuden vigtigt at huske på, at et konkret mobilitetsprojekt altid skal tilpasses og målrettes den lokale kontekst. Der er ikke to mobilitetsprojekter, der er identiske, og derfor vil der også være emner, der fylder mere i nogle projekter end i andre.

INDHOLDSFORTEGNELSE

- 1. FASTLÆGGELSE AF RAMMER** **S. 6**
Indledningsvist skal projektets grundlæggende rammer fastlægges, herunder mål og succeskriterier, hvilke aktører, der skal involveres i projektet og hvordan, økonomiske og tidsmæssige ressourcer samt eventuelle afgrænsninger.
- 2. KORTLÆGNING OG BEHOVSAFKLARING** **S. 10**
Dernæst skal områdets geografiske og demografiske forhold kortlægges. Herved er det målet at undersøge, hvilke mobilitetsudfordringer og -behov, der findes i området. Dette kapitel indeholder en liste over analyser, der bør foretages i et mobilitetsprojekt.
- 3. EKSEMPELSAMLING, BYTYPER OG PERSONAER** **S. 14**
I dette kapitel præsenteres et skema over 'bytyper' kombineret med 'personaer' og hvilke mobilitetsprojekter, der vil være egnede i de forskellige kombinationer. De mulige mobilitetsprojekter er samlet i en eksempelsamling, der fungerer som en værktøjskasse og til inspiration. Den fulde samling findes som et bilag til denne håndbog.
- 4. KOMMUNIKATION OG LANCERING** **S. 22**
Efter valg af mobilitetsprojekt skal dette implementeres, kommunikeres og lanceres, og der er derfor en række praktiske forhold, man bør overveje og tage stilling til. Dette kapitel indeholder en guide til, hvordan mobilitetsprojektet får de bedste forudsætninger fra start.
- 5. DRIFT OG EVALUERING** **S. 26**
I dette kapitel gives gode råd til drift og evaluering af hhv. et pilotprojekt og et blivende mobilitetsprojekt. Under driften kan der være behov for løbende justeringer og tilretninger, hvorfor det er vigtigt, at der lægges en plan for, hvordan projektet overvåges. Slutteligt evalueres projektet ift. de opsatte mål og succeskriterier.

BILAG: EKSEMPELSAMLING

Som et bilag til denne håndbog findes en eksempelsamling, der beskriver mulige mobilitetsprojekter indenfor tre kategorier: *fysisk miljø*, *transportløsninger* og *samarbejde og kommunikation*. Under hver kategori er der en række projektark, og til hver projektark er der en række cases med eksempler på udførte mobilitetsprojekter.

01

FASTLÆGGELSE AF RAMMER

Alle (mobilitets)projekter, store som små, bør starte med en fastlæggelse af de grundlæggende rammer for projektet. Det er her vigtigt at tage stilling til, hvilke mål og succeskriterier der er for projektet, da det er disse, projektet i sidste ende skal evalueres på og holdes op imod. Ligeledes bør man i opstarten gøre sig klart, hvordan projektet skal organiseres; hvem der skal involveres i projektet, hvornår og hvordan. Der kan nedsættes forskellige arbejdsgrupper, en styregruppe, en følgegruppe osv., og det kan være relevant med involvering af fx forskellige kommunale forvaltninger, trafikskabet og eksterne partnere. I et mobilitetsprojekt bør man altid involvere de lokale borgere, da det i sidste ende er dem, der skal benytte et nyt mobilitetsstilbud. Alt efter hvilket projekt der er tale om, kan borgerinvol-

ringen være mere eller mindre omfattende. I opstarten bør man desuden danne sig et overblik over projektets ressourcebehov ift. både tid og økonomi. Endeligt bør man også tænke over eventuelle projektafgrænsninger og risici i projektet.

Mål

Det er vigtigt af fastlægge, hvad målet med mobilitetsprojektet er og at opstille succeskriterier, så projektet senere kan evalueres ift. om dette/disse er blevet opfyldt. Ofte igangsættes initiativer som pilotprojekter, og derfor bliver succeskriterierne vigtige, når der skal træffes beslutning om, hvorvidt projektet skal fortsætte. Dette er særligt vigtigt, når man involverer frivillige borgere. Borgerne skal vide, hvilke mål og succeskriterier projektet har og skal leve op til for at kunne



De fleste organisationer ligger inde med projektstyringsværktøjer, der gennemgår nogle af de samme emner, der beskrives i dette kapitel. Mobilitetshåndbogens første kapitel kan anvendes som et supplement hertil eller som en huskeliste i forbindelse med opstart af et mobilitetsprojekt.

TJEKLISTE TIL FASTLÆGGELSE AF RAMMER:

- ✓ **Mål**
Hvilke(t) mål skal mobilitetsprojektet opfylde (fx politiske, sociale, miljømæssige eller økonomiske), og hvad er projektets succeskriterier?
- ✓ **Kommunal forankring**
Hvor er projektet forankret, og hvem har ansvaret? Skal projektet organiseres i en formel arbejds- og styregruppe?
- ✓ **Lokal forankring og samarbejde**
Hvordan forankres mobilitetsprojektet hos de lokale borgere, og hvilke formelle samarbejder skal der opbygges?
- ✓ **Finansiering**
Hvilke økonomiske ressourcer er der brug for og adgang til i projektet? Kan der evt. søges om medfinansiering af projektet ved relevante puljer?
- ✓ **Tid**
Hvilke tidsmæssige ressourcer er der behov for, og hvilken tidsplan skal mobilitetsprojektet følge?
- ✓ **Projektafgrænsning**
Har mobilitetsprojektet afgrænsninger ift. fx målgruppe eller geografi?
- ✓ **Risikoanalyse**
Hvilke risici er der i projektet, og hvordan kan de forebygges?

fortsætte efter piloten. Mål for et mobilitetsprojekt kan fx være politiske, miljømæssige, økonomiske eller sociale, og de kan være målbare såvel som mere værdibaserede, fx:

- At reducere CO₂ (et succeskriterie knyttet hertil kan fx være, at udledningen reduceres med X %).
- At fremme landdistriktsudvikling og bosætning (et succeskriterie hertil kan fx være, at liggetiden for huse til salg i området falder med X dage).
- At forbedre den oplevede mobilitet (et succeskriterie knyttet hertil kan fx være et måltal før og efter projektet samt et mål for udviklingen).
- At have fokus på særlige målgrupper (et succeskriterie knyttet hertil kan fx være, at en bestemt målgruppe oplever en bedre mobilitet, eller at ældre bliver boende længere i landsbyen, fordi mobiliteten forbedres).
- At opnå synergier i den kollektive trafik og at øge brugen heraf (et succeskriterie knyttet hertil kan fx være at få X % flere kunder i bussen).
- At øge kendskabet til den eksisterende kollektive trafik (et succeskriterie hertil kan fx være, at brugen af Flextrafik øges med X %).
- At nytænke den kollektive trafik eller mobiliteten på landet, eksempelvis organisering, finansiering og samarbejde (et succeskriterie knyttet hertil kan fx være, at det samlede mobilitetstilbud i området øges).

I forbindelse med udarbejdelsen af mål for mobilitetsprojektet anbefales det at overveje, hvordan det enkelte projekt skal evalueres, når projektet er afsluttet. Her kan der med fordel opstilles nogle mere målbare succeskriterier for hvert mål. Er projektets

mål fx at få flere passagerer i den kollektive trafik, kan succeskriteriet hertil fx være et måltal for antal brugere (husk at foretage en førmåling). Nogle mål og succeskriterier vil være lette at evaluere på, mens andre vil kræve en større analyse.

Kommunal forankring

Det er vigtigt at tænke over, hvor i kommunen projektet kræver opbakning og engagement. Projektet kan derfor med fordel starte med en intern miniproces, på tværs af kommunale forvaltninger, for at skabe opbakning og involvering af de vigtigste parter. Fremadrettet i den interne proces er det vigtigt, at der er plads til meningsudvekslinger, fejring af fælles sejre og fælles tackling af modstand, så der bliver skabt en fælles motivation for projektet. Dette kan involvere:

- At projektet har et klart mål, som alle forstår – jo bedre deltagerne forstår og deler det overordnede billede, desto bedre kan de træffe de rigtige beslutninger.
- Effektiv deling af viden – hvordan sikres det, at alle er opdaterede? Det kan fx være ugentlige Teams-møder på 15-30 min., hvor sidste nyt i projektet bliver delt.
- Tydelig ansvarsfordeling – hvem står for hvad, internt i de enkelte afdelinger og på tværs af afdelinger? Hvem har beslutningsmandatet ved intern uenighed eller ved behov for hurtige beslutninger? Hvem er projektejer og tovholder på projektet?

I større projekter kan det være nødvendigt at nedsætte en arbejdsgruppe og en styregruppe samt at afklare, hvordan arbejdsopgaverne fordeles herimellem. Mindre projekter behøver ikke nødvendigvis samme

faste struktur. Det er dog altid vigtigt at få afklaret, hvilke personer der skal være med i arbejdet med mobilitetsprojektet, i hvilket omfang og hvornår i processen. Når projektet organiseres, kan følgende spørgsmål overvejes:

- Hvilke kommunale forvaltninger er det relevant at involvere? I hvilken grad og hvornår?
- Er det relevant at involvere trafikskabet (fx hvis det kræver justeringer og tilpasninger i den øvrige kollektive trafik)?
- Hvilke eksterne personer eller organisationer bør sidde med i en arbejdsgruppe/styregruppe?
- Hvilke lokale repræsentanter (fx fra ældrecenter, skole, kirke, ungdomsskole, foreninger, virksomheder, borgerforeninger eller klyngesamarbejder) skal sidde med i en arbejdsgruppe/styregruppe? Og hvem hos kommunen har kontakten til de lokale repræsentanter?
- Hvordan skal samarbejdet organiseres, skal der laves en samarbejdsaftale, oprettes en forening, et netværk, en lokal aktionsgruppe, lokale ambassadører, en referencegruppe eller lignende?

Det er vigtigt at huske på, at også borgere/borgergrupper som ikke 'råber højt' kan have et mobilitetsbehov, der ikke er dækket, og at disse behov ofte er anderledes end hos dem, der gerne deltager i sådanne projekter. Det er desuden vigtigt at forventningsafstemme den tid, borgere i lokalsamfundet forventes at skulle bruge i projektet, da de fleste borgere vil medvirke i projektet i deres fritid.

Finansiering

Det kræver penge at få et mobilitetsprojekt gennemført, og derfor er det vigtigt, inden start, at skabe et overblik over, hvilke ressourcer der er brug for og adgang til. Dette indebærer:

- Udarbejdelse af budget til evt. anlæg og drift af mobilitetsprojektet.
- Afdækning af hvilke puljer, der evt. kan søges til medfinansiering.

Mange mobilitetstiltag og -forsøg har behov for økonomisk støtte, enten i et projektførløb eller i en driftssituation. Til dette formål kan der ofte søges om medfinansiering i dertilindrettede puljer. Puljer kan være offentlige puljer eller donationer fra private legater/organisationer. Ofte er der krav om 50 % medfinansiering ved de offentlige puljer, hvorfor de resterende midler skal findes hos enten kommunen eller byen/mobilitetsforeningen ved indsamlinger eller donationer. I mobilitetsprojekter er det væsentligt alle-



Forud for involveringen af de lokale borgere kan der med fordel udarbejdes en interessenanalyse. Ved hjælp af denne kan personer med interesse i projektet identificeres, og det bliver muligt at lægge en plan for, i hvilket omfang og hvordan de skal involveres i projektet.

Lokal forankring og samarbejde

Det er vigtigt, at mobilitetsprojekter forankres lokalt i det område, som projektet dækker. Det er derfor vigtigt at overveje, hvordan projektet skal forankres hos de lokale borgere, og hvilke samarbejder der vil gavne projektet. En interessenanalyse kan evt. hjælpe med at skabe overblik over, hvem der er relevante at inddrage, og hvad de hver skal bidrage med. I denne fase bør det overvejes:

- Hvilke private og offentlige lokale aktører (fx ældrecenter, skole, kirke, ungdomsskole, foreninger, virksomheder, borgerforeninger eller klyngesamarbejder) er det relevant at inddrage?

rede i projektfasen at tænke på finansiering og drift efter en forsøgsperiode og et eventuelt tilskuds ophør.

Tid

Foruden økonomi er det væsentligt at afklare, hvilke tidsmæssige ressourcer, der er behov for og adgang til i projektet. Dette indebærer:

- Oversigt over projekttimer hos medarbejdere i kommunen/projektdeltagere i området og en forventningsafstemning af indsatsen.

For at kunne styre mobilitetsprojektet er det vigtigt, at der udarbejdes en tidsplan. Her indskrives projektets milepæle og andre væsentlige elementer såsom møder, evalueringer, kommunikationstiltag, ansøgninger etc. Det vil ofte være et krav til eventuelle ansøgninger om puljemidler til et mobilitetsprojekt, at der foreligger en overordnet tidsplan, som kan indeholde følgende:

- Milepæle, evt. stop-go nedslag.
- Organisatoriske milepæle (arbejdsgruppemøder, styregruppemøder).
- Tidspunkter for inddragelse af borgere og andre aktører.
- Kommunikationsmilepæle.
- Deadlines for ansøgninger om tilskud.
- Tidsplan for evaluering.

Når projektet skal evalueres, er det vigtigt at huske på, at adfærdsændringer tager tid, så det er vigtigt, at der afsættes en acceptabel driftsperiode, så mobilitetsprojektets potentialer har tid til at blive udfoldet.

Projektafgrænsning

Et mobilitetsprojekt kan hurtigt blive 'for stort',

så derfor er det vigtigt fra start at have gjort sig nogle tanker om, hvordan projektet kan afgrænses. Gode spørgsmål at stille er:

- Hvad er den relevante geografiske afgrænsning?
- Hvilke målgrupper er relevante for projektet?
- Hvilke typer mobilitetsudfordringer er relevante for projektet?

Risikoanalyse

Inden et projekt bliver sat i gang, er det en god idé at foretage en analyse af, hvad der kan gå galt, og hvilke forholdsregler der kan tages. Det handler også om at afstemme forventningerne til, hvornår der evt. skal gribes ind. En risikoanalyse kan gennemføres relativt hurtigt gennem en brainstorm på alt det, der kan gå galt i projektet. Herefter vurderes emnerne ud fra om det, der kan gå galt, har en høj konsekvens eller en lav konsekvens for projektet, og om sandsynligheden, for at det sker, er høj eller lav. Mulige risici kunne fx være, at der bliver skåret i budgettet undervejs, pludselig udskiftning af medarbejdere, lederen af kampagnen bliver syg, pludselig lokal modstand, regnvejrer på lanceringsdagen, nyt politisk udspil, etc. Herefter kan det være nyttigt at diskutere risici med høj sandsynlighed og høj konsekvens, fx:

- Kan nogle af problemerne forbygges ved at inddrage bestemte chefer?
- Kan der skabes større opmærksomhed omkring projektet, for at sikre sig imod reduktioner i budgettet?
- Kan der laves en plan B, som minimerer konsekvensen?
- Hvad sker der, hvis projektet vokser ud over rammerne?

02

KORTLÆGNING OG BEHOVSAFKLARING

Udgangspunktet for et mobilitetsprojekt er først og fremmest at forstå den kontekst, hvori projektet skal implementeres. Det er derfor relevant at kortlægge de geografiske og demografiske forhold samt de fysiske strukturer og funktioner for at få en forståelse for, hvilket eller hvilke mobilitetsudfordringer og -behov, der findes i området.

Dette kapitel indeholder derfor en række analyser, der bør foretages i forbindelse med et mobilitetsprojekt. Vha. analyserne, er det muligt at komme hele vejen rundt om det pågældende områdes karakteristika, potentialer og udfordringer. Nogle analyser kan foretages fra skrivebordet, vha. tilgængeligt kortmateriale og data. Andre analyser kræver lokalkendskab, og at man engagerer lokalbefolkningen i afdækningen.

Geografi og demografi

Alle lokalområder er forskellige og har forskellige forudsætninger for at indgå i et mobilitetsprojekt. Det er derfor vigtigt at få afdækket særlige forhold for området, inden mobilitetsprojektet tilrettelægges endeligt. Dette involverer en række analyser:

- Områdets geografi (fig. 11.1). Hvor er området placeret, hvordan er sammenhængen internt i området og eksternt til andre byer? Er området en del af et fællesskab eller en landsbyklynge?
- Områdets serviceudbud (fig. 11.2). Hvilke servicefunktioner; dagligvarebutikker, handel, skole, uddannelse, læge, kulturmiljøer mv. indeholder området? Hvor langt er der til nærmeste by med de nævnte servicetilbud (det kan både være relevant at kigge på afstand i km og transporttid)?
- Mobilitet i området i dag (fig. 11.3). Har området tog- og/eller busforbindelse - og i hvilket omfang (antal daglige afgange, hvortil er forbindelserne)? Findes der andre mobilitetsløsninger som fx Flextrafik, delebiler/-cykler? Hvor stor er brugen af den kollektive trafik og øvrige tilbud i området i dag?
- Områdets demografi. Hvad er områdets indbyggertal (og evt. ændring i indbyggertal), befolkningstæthed og befolkningssammensætning (fx alder, køn, socialklasse, indkomstniveau, uddannelsesniveau og beskæftigelsesniveau)?



Mappings kan være en god metode i forbindelse med kortlægningen af et områdes geografi. Ved at lægge tilgængeligt data ind på et eller flere kort, bliver det muligt visuelt at aflæse de fysiske forhold i området. Herudfra kan det aflæses, hvor de potentielt store rejsestrømme er, og om der er et uforløst mobilitetsbehov i forbindelse med disse. Illustrationerne på modstående side er eksempler på mappings i forbindelse med kortlægningen af et (her fiktivt) områdes geografi.

TJEKLISTE TIL KORTLÆGNING OG BEHOVSAFKLARING:

- ✓ **Geografi og demografi**
Hvad karakteriserer områdets geografiske og demografiske forhold? Har området fx en særlig placering ift. sammenhæng med nabobyer, eller er området fx karakteriseret ved befolkningsvækst/-frafald?
- ✓ **Lokalsamfund**
Hvor stærkt er lokalsamfundet ift. bl.a. frivillighed, foreningsliv og engagement? Hvor meget kan og skal de lokale borgere selv være med til løfte i et mobilitetsprojekt?
- ✓ **Behovsafklaring**
Hvilke(n) målgruppe(r) har en mobilitetsudfordring? Er udfordringen afgrænset ift. geografi eller særlige formål?

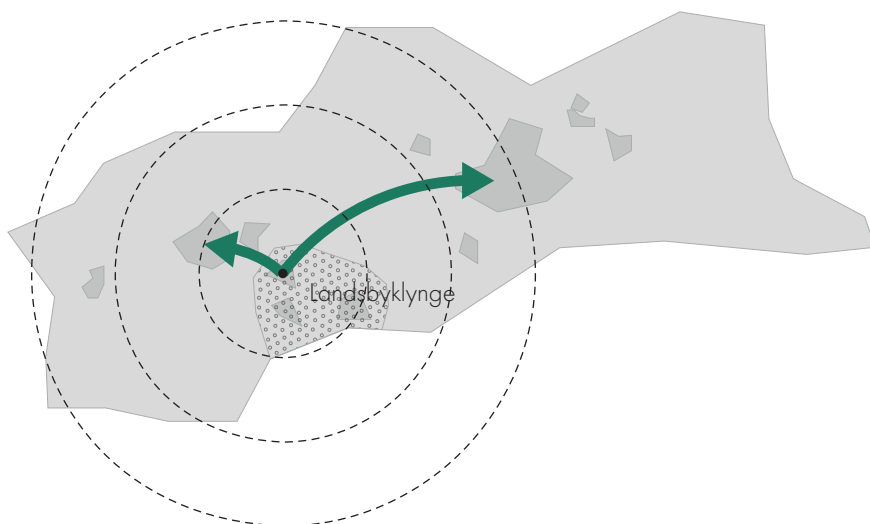


Fig. 11.1: Kortlægning af et (her fiktivt) områdes geografi og sammenhæng med nærliggende byområder kan afdække, hvilke mobilitetsbehov borgerne i området har. Der bør ligeledes zoomes ind på selve projektområdet for at kortlægge de lokale, fysiske forhold.

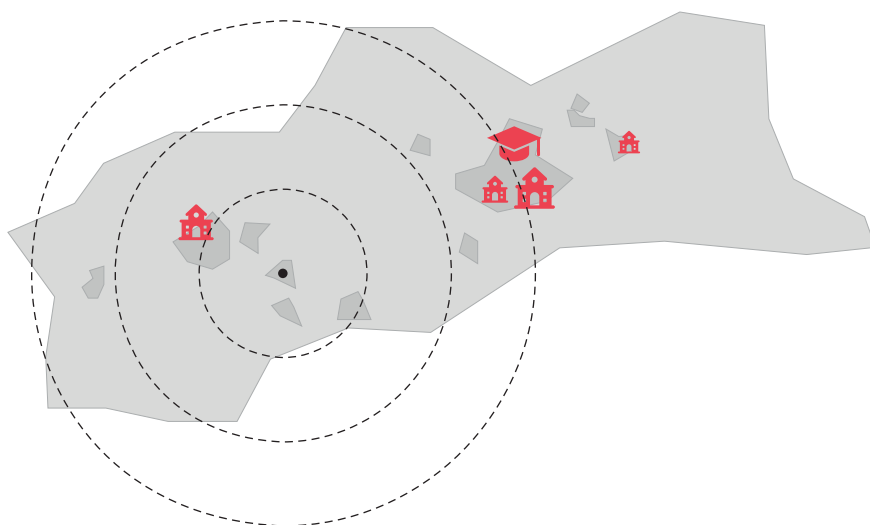


Fig. 11.2: Det er relevant at kortlægge de basale servicefunktioner, såsom skole, uddannelse, handel, læge, kultur- og fritidstilbud, og afstanden hertil, for at undersøge, hvor de potentielt store rejsestrømme er. Her er det eksemplificeret ved en fiktiv kortlægning af omkringliggende skoler og uddannelsesinstitutioner.

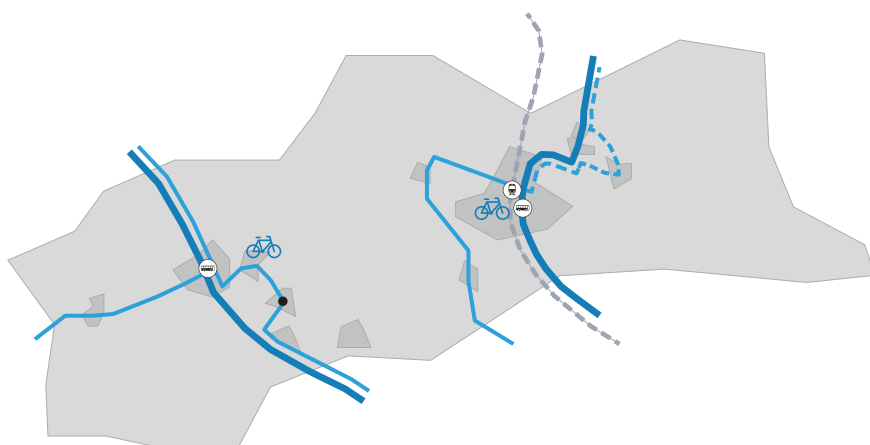


Fig. 11.3: En kortlægning af hvilke mobilitetsmuligheder (kollektiv trafik og øvrige mobilitetsformer) der findes i området, kan afsløre, om der er rejsestrømme, der ikke understøttes i tilstrækkelig grad.

Lokalsamfundet

Et mobilitetsprojekt etableres for at give de lokale borgere bedre mulighed for at få opfyldt deres mobilitetsbehov. Det kræver til gengæld, at det lokale samfund har ressourcer og mulighed for at tage imod mobilitetsprojektet og er i stand til at benytte og støtte projektet. Derfor er det vigtigt at foretage en vurdering af de lokale borgeres vilje og evne til at indgå i projektet. Det er som regel nødvendigt at involvere lokale borgere i af-dækningen af følgende forhold:

- Ressourcer og aktivitet. Hvor aktivt er området indenfor bl.a. frivillighed, foreningsliv, fællesskaber, aktiviteter og initiativer?
- Engagement. Hvor meget kan områdets borgere selv være med til at løfte i et mobilitetsprojekt?
- Informationsniveau. Hvor meget kender borgerne til nuværende mobilitetsstilbud, bl.a. kollektiv trafik, herunder Flextrafik?
- Foregår der organiseret/uorganiseret samkørsel i dag? Hvor er de formelle/uformelle knudepunkter? Hvor højt er bilejerskabet?
- Områdets potentialer. Er der fx et stærkt lokalfællesskab, der vil bakke op om et mobilitetsprojekt?
- Områdets udfordringer. Er det fx svært at rekruttere ildsjæle til projektet (husk at ildsjæle kan være engagerede i flere tiltag på samme tid og kan brænde ud)?

Behovsafklaring

Et mobilitetsprojekt udspringer ofte af, at et mobilitetsbehov ikke bliver dækket. Det er vigtigt at få afdækket dette behov og de udfordringer, de lokale har i forbindelse med deres mobilitet. Ift. behovsafklaringen er det vigtigt igen at inddrage lokalbefolkningen og at kigge på:

- Målgruppe. Hvilke(n) målgruppe(r) har et uforløst mobilitetsbehov (fx unge, ældre, borgere uden bil/kørekort, turister, borgere der ønsker et alternativ, borgere der har fokus på klima)? Vær her opmærksom på, hvorvidt den målgruppe, der har et uforløst mobilitetsbehov, også er borgere, der henvender sig med ønsker til mobilitet og er aktiv i projektet. Ofte har de "stille" det største, uforløste behov.
- Geografi. Er behov/udfordringer lokalt ml. landsbyer eller til og fra større byer?
- Formål. Er behov/udfordringer forbundet med fx arbejdspendling, uddannelsespendling, fritidsmobilitet eller erhvervspendling?
- Tid. Er mobilitetsbehov/udfordringer knyttet til en bestemt tid på dagen, ugen eller året (fx sommerperiode eller vinterperiode)?

Spørgeskemaundersøgelse af civilsamfundets styrke

1. Engagement og frivillighed

1.1 Er der generelt et bredt forankret engagement i byen? (F.eks. i modsætning til at få ildsjæle driver eventuelle aktiviteter i landsbyen)

1.2 Kommer der løbende nye frivillige kræfter til foreningerne og landsbyens øvrige organiseringer?

2. Foreninger og uformelle organiseringer

2.2 Har landsbyen foreninger, der udviser særligt lokalt engagement, og dermed spiller en særlig rolle for landsbyens udvikling?

2.3 Har landsbyen uformelle organiseringer, der udviser særligt lokalt engagement, og dermed spiller en særlig rolle for landsbyens udvikling?

2.4 Nævn gerne specifikt navnet på landsbyens lokale borgerforening og/eller lokalråd, og hvor mange medlemmer har den/det ca.?

3. Lokalsamfundsorienterede virksomheder

3.1 Har landsbyen borgerdrevne organiseringer, der spiller en særlig rolle for landsbyens udvikling? (F.eks. brugsforeninger, delebilsordninger, anpartsselskaber der foretager nedrivninger af tomme bygninger eller lign.)

3.2 Har landsbyen virksomheder, som spiller en særlig rolle lokalt? (F.eks. lokale håndværkervirksomheder, der udvikler byen, landmænd, der opkøber faldefærdige bygninger og river dem ned, mv.)

4. Samarbejdskultur

4.1 I hvilken grad arbejder de forskellige typer af aktører og organiseringer sammen om projekter, der er forankret i landsbyen?

4.2 Arbejder foreningerne og/eller virksomhederne sammen med kommunen?

5. Faciliteter

5.1 Bruges landsbyens faciliteter som mødesteder?

5.2 I hvor høj grad tager borgerne ejerskab og vedligeholder landsbyens faciliteter?

5.3 Hvilke faciliteter fungerer som mødesteder i landsbyen- og hvordan? (Et mødested kan både være en konkret facilitet f.eks. forsamlingshus, men også 'foran Brugsen', 'parkeringspladsen ved skolen' og 'ved kirken')

6. Fællesskab

6.1 I hvilken grad synes du, der er et stærkt fællesskab i landsbyen?

7. Landsbyens potentialer

7.1 Hvad er landsbyens særlige potentiale(r)? Nævn 1-4 af de største/mest oplagte potentialer for landsbyen?

7.2 Hvad er landsbyens særlige udfordring(er)? Nævn 1-4 af de største udfordringer som landsbyen står overfor?

7.3 Hvad er landsbyens (civilsamfunds) udvikling generelt? (F.eks. om nye initiativer bliver løbende sat i gang, og flere og flere borgere engagerer sig i byens udvikling)

7.4 Opleves landsbyen generelt som en god landsby?

Fig. 13.1: I afdækningen af lokalsamfundets ressourcer og engagement kan man med fordel benytte en spørgeskemaundersøgelse som denne fra Realdanias rapport "Længe leve landsbyerne", s. 39 (det fulde spørgeskema kan findes på realdania.dk).

03

EKSEMPELSAMLING, BYTYPER OG PERSONAER

Dette kapitel er tænkt som en hjælp til udvælgelse og formulering af et mobilitetsprojekt. Formålet hermed er således at give inspiration og at sikre, at det valgte projekt passer til konteksten og de mobilitetsudfordringer, der er registreret i analysen.

Kapitlet indeholder dels et skema med mulige projekter, hvor området placeres i stereotype bytyper og stereotype persongrupper (personer), såvel som en eksempelsamling med overblik over potentielle mobilitetsprojekter. Bytyperne tager afsæt i den geografiske kortlægning, mens personerne udspringer af den demografiske kortlægning.

Bytyper

Med baggrund i den geografiske analyse, inddeles området i en af fire generiske bytyper. Bytyperne er primært baserede på det serviceudvalg, der findes i området, da dette definerer, hvor meget områdets indbyggere er afhængige af at pendle til omkringliggende byer for at få deres hverdagsliv til at hænge sammen. De fire bytyper er:

- Landsby
- Mindre serviceby

- Større serviceby
- Handelsby

Personer

Håndbogens brug af personer er inspireret af Energibyens Skives arbejde i Interreg projektet *Stronger Combined*. Her har man i samarbejde med konsulentvirksomheden Pro-vins ApS, gennem kvalitative og kvantitative undersøgelser, defineret en række generiske personer, der samlet set repræsenterer et områdes befolkning. Se mere om tilgangen hertil i Energibyens publikation: "Hverdagens mobilitet. Mobilitetsfortællinger fra et landområde", Energibyens Skive 2021.

Med baggrund i den demografiske kortlægning, inddeles borgerne i fem generiske persongrupper, og det estimeres, hvor stor en andel, hver gruppe ca. udgør for det analyserede område. De fem personer er:

- Børn og unge
- Borgere med adgang til bil
- Borgere uden adgang til bil
- Immobiler borgere
- Turister og besøgende



På modstående side ses en beskrivelse af de fire bytyper, og på side 16 beskrives de fem personer. Både bytyper og personer er stereotype inddelinger, og der kan derfor være områder/personer, som ikke udelukkende passer til én kasse. Vælg den inddeling, der giver mest mening i det pågældende projekt.

METODE TIL VALG AF MOBILITETSPROJEKT:

- **Bytype**
Hvilken bytype karakteriserer projektområdet?
- **Persona**
Hvordan fordeler borgerne i det analyserede område sig ift. de fem persongrupper? Hvilke(n) persongruppe(r) er målgruppe for mobilitetsprojektet?
- **Bruttoliste**
Af skemaet aflæses bruttolisten for egnede mobilitetsprojekter for den valgte kombination af bytype og persongruppe.
- **Eksempeksamling**
Læs mere om de egnede projekter i eksempelsamlingen, som findes som bilag til denne håndbog.

BYTYPER



Landsby

Landsbyen er ofte udelukkende en ren bosætningsby og indeholder ingen eller meget få servicefunktioner. Der er typisk ikke skole eller arbejdspladser i byen, og mobiliteten er derfor præget af daglig transport ud af byen til skole, arbejde, indkøb og fritidsaktiviteter.



Mindre serviceby

Den mindre serviceby indeholder få basale servicefunktioner, fx skole eller dagligvareindkøb. Indeholder byen en skole, vil der være intern transport hertil, mens den øvrige transport foregår ud af byen i forbindelse med bl.a. overbygningen, uddannelse, arbejde, handel og fritidsaktiviteter.



Større serviceby

Den større serviceby indeholder flere af de basale servicefunktioner, fx skole, dagligvareindkøb og læge. Derudover er der typisk et mindre udvalg af aktiviteter og fritidstilbud i byen. Hverdagslivet kan leves i byen, og mobiliteten er derfor præget af intern transport. Der vil dog fortsat være transport ud af byen til funktioner og arbejdspladser i større byer.



Handelsby

Handelsbyen indeholder alle basale servicefunktioner og derudover et større udvalg af handel, fritidsaktiviteter, kultur og arbejdspladser. For mange leves hverdagslivet her, og mobiliteten er derfor præget af intern transport.

PERSONAGRUPPER



Børn og unge

Denne gruppe benytter sig af gang, cykel, kollektiv trafik og af at blive kørt i bil af andre. Deres mobilitet er karakteriseret ved, at faste ture, til fx skole og uddannelse, for størstedelen, fungerer uden større udfordringer, mens de ofte er afhængige af andre (fx forældre, venner eller venners forældre) ift. at blive kørt til og fra aktiviteter, der ligger herudover. Afhængigt af børnenes alder, er det ikke nødvendigvis dem selv, men derimod forældrene, der oplever mobilitetsudfordringer.



Borgere uden adgang til bil

Denne gruppe dækker over voksne (forældre, par eller enlige med/uden børn og seniorer), med eller uden kørekort, der ikke har adgang til en bil. Gruppen kan bestå af personer, der selv har afvalgt at eje en bil, såvel som personer, der ikke har midlerne hertil. Gruppen benytter sig af gang, cykel, kollektiv trafik, af at blive kørt af andre eller lejlighedsvist at låne eller leje en bil (såfremt de har kørekort).



Borgere med adgang til bil

Denne gruppe dækker over voksne (forældre, par eller enlige med/uden børn og seniorer) med kørekort, der råder over en bil. Deres mobilitet vil ofte være karakteriseret ved, at en stor del af deres daglige transport løses af bilen, hvilket giver dem en stor frihed. Gruppen transporterer ofte også andre, fx børn, unge eller ældre, i deres omgangskreds.



Immobil borgere

Denne gruppe dækker over personer med psykiske eller fysiske udfordringer, fx gangbesværede. Deres mobilitet er karakteriseret ved, at de er afhængige af andre (fx familie, venner eller visiterede offentlige tilbud) for at få deres mobilitetsbehov dækket.



Turister og besøgende

Denne gruppe dækker over de borgere, der ikke er fast bosat i området. Det kan være sommerhusejere eller -lejere, besøgende og turister fra ind- og udland. Deres mobilitet skiller sig ofte ud fra de øvrige personagrupper, idet deres mobilitetsbehov ikke er til faste hverdagsaktiviteter, men til mere sporadiske og lystbaserede ture. Gruppen kan råde over en bil, men kan også have behov for og/eller lyst til at benytte sig af andre mobilitetsformer.

Metode til valg af projekt

Ud fra inddelingen af området i en bytype og befolkningen i personagrupper samt behovsafklaringen fra analysen vælges en eller flere personagrupper, hvis behov/udfordringer, mobilitetsprojektet skal søge at løse.

Det er nu muligt at aflæse skemaet på side 17-18, hvor eksempelsamlingens emner er inddelt efter, hvilke bytyper og personaer de hver især egner sig bedst til. Bytype aflæses øverst vandret, hvorefter valgt persona aflæses lodret. Der er for hver kombination en bruttoliste med potentielle projekter, hvor titlerne i listen refererer til titlerne på projekterne i eksempelsamlingen (se oversigt på side 21).

I eksempelsamlingen er de forskellige mo-

biliteitsløsninger vurderet ift. deres potentielle værdi for bytyper og personaer på en skala fra 1-5. De løsninger, der er listet op i skemaet på side 17-18, er løsninger fra eksempelsamlingen med en værdi på enten 4 eller 5. Der er tale om en subjektiv vurdering af løsningernes værdi, og der kan således være andre løsninger, der kan være relevante i et konkret projekt.

Ud fra bruttolisten af potentielle mobilitetsprojekter, i den valgte kombination af bytype og persona, kan der læses mere om de forelåede projekter i eksempelsamlingen (se bilag). Her beskrives hver løsning med bemærkninger til organisering, finansiering, tid, styrker/svagheder og OBS-punkter, og der henvises desuden til, hvor der kan findes mere information om tilsvarende projekter.

BYTYPE / PERSONAGRUPPE	LANDSBY	MINDRE SERVICEBY
<p>BØRN OG UNGE</p>	<p>Knudepunkter Nye services i landsbyen Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Digitale platforme til samkørsel Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdsregulerende tiltag</p>	<p>Knudepunkter Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdsregulerende tiltag</p>
<p>BORGERE UDEN ADGANG TIL BIL</p>	<p>Knudepunkter Nye services i landsbyen Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Landsbybus Delebil Cykelløsninger Digitale platforme til samkørsel Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdsregulerende tiltag</p>	<p>Knudepunkter Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdsregulerende tiltag</p>
<p>BORGERE MED ADGANG TIL BIL</p>	<p>Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdsregulerende tiltag</p>	<p>Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdsregulerende tiltag</p>
<p>IMMOBILE BORGERE</p>	<p>Nye services i landsbyen Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Mobilitetsforeninger Lokal information</p>	<p>Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Mobilitetsforeninger Lokal information</p>
<p>TURISTER OG BESØGENDE</p>	<p>Knudepunkter Cykelløsninger Lokal information</p>	<p>Knudepunkter Cykelløsninger Lokal information</p>

	STØRRE SERVICEBY	HANDELSBY
	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Byrumsinventar Cykelløsninger Lokal information Adfærdsregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Mikromobilitet Lokal information Adfærdsregulerende tiltag
	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Byrumsinventar Cykelløsninger Lokal information Adfærdsregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Mikromobilitet Lokal information Adfærdsregulerende tiltag
	<ul style="list-style-type: none"> Lokal information Adfærdsregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Lokal information Adfærdsregulerende tiltag
	<ul style="list-style-type: none"> Byrumsinventar Lokal information 	<ul style="list-style-type: none"> Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Lokal information
	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Cykelløsninger Lokal information 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Cykelløsninger Lokal information

Eksempelsamling

Eksempelsamlingen er inddelt i tre kategorier: *fysisk miljø, transportløsninger og samarbejde og kommunikation*. Hver kategori indeholder en række projektark, hvor der på hvert ark beskrives en løsning med en vurdering af løsningens potentiale ift. de fire bytyper og fem personagrupper. Derudover beskrives organisering, finansiering, tid, styrker/svagheder og OBS-punkter, og der gives konkrete eksempler på udførte projekter med en række cases.

- Fysisk miljø. Denne kategori omhandler fysiske tiltag, der har potentiale til at styrke mobiliteten i et område. Emnerne herunder er: *knudepunkter, nye services i landsbyen, forbindelser for bløde trafikanter og byrumsinventar*.
- Transportløsninger. Denne kategori omhandler selve transporten og de tiltag, der kan øge borgernes muligheder for at komme rundt. Emnerne herunder er: *Midttrafiks produkter, landsbybus, delbil, cykelløsninger, mikromobilitet og digitale platforme til samkørsel*.
- Samarbejde og kommunikation. Den sidste kategori indeholder emnerne: *mobilitetsforeninger, lokal information og adfærdsregulerende tiltag*.

Eksempelsamlingen tjener udelukkende til inspiration, og der kan således være nye idéer, der ikke er nævnt heri, som kan være relevante at udfolde i et konkret mobilitetsprojekt.

Den fulde eksempelesamling findes som et bilag til denne håndbog. På modstående side gives et overblik over samlingens emner.

Forberedelse af valgt(e) projekt(er)

Når der er truffet beslutning om, hvilke(t) mobilitetsprojekt(er), der skal tilbydes i området, kan kapitel 1 med fordel genbesøges, idet der kan være behov for at tilrette projektets formål, succeskriterier, organisering, finansiering, tidsplan mm.

Det handler i høj grad om at have en god plan for, hvem der gør hvad, og for hvordan kommune, borgere og andre relevante aktører samarbejder om implementering og kommunikation. Afhængigt af organiseringen af projektet kan det være en fordel at udarbejde en forpligtigende samarbejdsaftale. Det er her, at projektidéer overgår til virkelighed, og der er derfor en række praktiske ting, der skal tages stilling til. Dette involverer:

- Afklaring af praktiske forhold; er der noget der skal bygges, leases, lejes, juridisk godkendes, udbydes mv.?
- Endelig afklaring af projektets finansiering. Har der været ændringer i indhold undervejs, der påvirker de samlede udgifter, har projektets rammer ændret sig, er der kommet nye puljer, der kan søges eller lignende?
- Eventuel tilretning og detaljering af overordnet tidsplan for projektet.
- Afklaring af samarbejde under drift; hvem gør hvad (der kan med fordel udarbejdes en decideret samarbejdsaftale mellem kommune og borgere, hvis dette er relevant)?
- Overblik over eventuelle eksterne leverandører og deres leverancer.
- Overblik over hvordan projektet kan køre videre efter en pilot, så tidsplanen kan afstemmes - særligt hvis der er noget, der kræver forberedelse til fx et udbud.

Fig. 21.1: På modstående side ses en oversigt over eksempelesamlingens emner og hvilke bytyper og personaer, de særligt egner sig til. Den fulde eksempelesamling, med uddybende beskrivelser af hvert emne samt cases, findes som et bilag til denne håndbog.

FYSISK MILJØ

Egnede bytyper:

Egnede persongrupper:

KNUDEPUNKTER		
NYE SERVICES I LANDSBYEN		
FORBINDELSER FOR BLØDE TRAFIKANTER		
BYRUMSINVENTAR		

TRANSPORTLØSNINGER

MIDTRAFIKS PRODUKTER		
LANDSBYBUS		
DELEBIL		
CYKELLØSNINGER		
MIKROMOBILITET		
DIGITALE PLATFORME TIL SAMKØRSEL		

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

MOBILITETSFORENINGER		
LOKAL INFORMATION		
ADFÆRD		

04

KOMMUNIKATION OG LANCERING

Når der er truffet beslutning om, hvilke(t) mobilitets tiltag der skal gennemføres, hvordan mobilitetsprojektet skal udformes, og der er taget stilling til ressourcer, samarbejde og afgrænsning af mobilitetsprojektet, så er næste skridt at få mobilitetsprojektet implementeret. Implementeringen og kommunikationen af nye mobilitets tiltag er afgørende for projektets succes. Kommunikationsstrategien skal udarbejdes, hvor det skal bestemmes, hvordan, til hvem og via hvilke kanaler, der skal kommunikeres, og det skal afstemmes, hvem der er ansvarlige for hvilke aktiviteter.

Endeligt er det også i denne fase, at mobilitetsprojektet lanceres, og det bør derfor overvejes, hvordan lanceringen skal foregå, så projektet får den bedst mulige start. Jo større den lokale forankring er, jo bedre, da det har indflydelse på det lokale ejerskab efterfølgende.

Kommunikation

En væsentlig del af et mobilitetsprojekt er den kommunikation, der knytter sig til projektet. Når projektet skal kommunikeres, er det først og fremmest vigtigt at være bevidst om, om det er intern kommunikation eller ekstern kommunikation. Ligeledes om der ønskes en envejs- eller tovejskommunikation af projektet. Dette vil påvirke, hvilken form for kommunikation man bør gøre brug af. Hvis der fx ikke er ressourcer til at håndtere en dialog, skal man ikke lægge op til en tovejskommunikation, men i stedet benytte sig af envejskommunikationsmidler. Eksempler på forskellige kommunikationsmidler er:

- Envejskommunikation internt – stormøde (fx tale fra ledelse)
- Envejskommunikation eksternt – presse (fx artikel)
- Tovejskommunikation internt – møder med få deltagere
- Tovejskommunikation eksternt – sociale medier

TJEKLISTE TIL KOMMUNIKATION OG LANCERING:

- ✓ **Kommunikation**
Hvem siger hvad til hvem via hvilken kanal, hvornår og med hvilken effekt?
 - ✓ **Lancering**
Hvordan skal projektet lanceres? Skal der planlægges et særligt event på lanceringsdagen, og hvordan skal denne kommunikeres?
-

Hvilket kommunikationsmiddel, der vil fungere bedst, afhænger af den konkrete kontekst. I nogle områder er der en aktiv Facebook-gruppe, som alle orienterer sig imod, og andre steder er det måske kun en mindre del, der benytter Facebook aktivt. Nogle steder står lokalavisen som en stærk meningsdanner, andre steder er lokalavisen kun et talerør for den ældre del af befolkningen.

Der kan være mange typer af mål for det, der skal kommunikeres omkring mobilitetsprojektet. Fx kan et kommunikationsmål være, at målgruppen skal have et større kendskab til en indsats, et mobilitetstilbud eller et budskab. Ligeledes kan målet med kommunikationen være at give modtagerne mere forståelse for et bestemt synspunkt, at afsender får et bestemt image hos målgruppen, at få målgruppen til at ændre holdning eller at få målgruppen til at ændre adfærd på en bestemt måde. I forbindelse med formuleringen af kommunikationsmål, bør man udarbejde en kommunikationsplan, hvor føl-

gende spørgsmål overvejes:

- Hvem er afsender? Er det fx kommunen, borgergruppen, skolen?
- Hvad er budskabet? Hvad siges der og på hvilken måde?
- Hvem er målgruppen – hvem skal budskabet nå ud til?
- Hvilke kanaler skal der kommunikeres via? Skal der fx laves særlige events, inddragelse af skole, foreninger eller lignende?
- På hvilke(t) tidspunkt(er) skal der kommunikeres?
- Hvilken effekt eller virkning ønskes der? Skal målgruppen fx involveres i dialog, skal de orienteres, skal de overbevises eller skal de ændre adfærd?

Ved intern kommunikation skal kommunikationsveje under driften afklares. Her afstemmes det også, hvem der er ansvarlig for hvilke kommunikationsaktiviteter samt økonomien og ressourcerne hertil.

23.1: Skabelon til kommunikationsplan.

AFSENDER	BUDSKAB	MÅLGRUPPE	KANAL	TIDSPUNKT	EFFEKT
<p>Hvem er afsender af kommunikationsindsatsen?</p> <p>Vær bevidst om afsenders rolle. Der er forskel på, om kommunikationen fx kommer fra en privatperson, en virksomhed eller en offentlig myndighed.</p>	<p>Hvad er budskabet?</p> <p>Budskabet skal formuleres, så det er forståeligt og meningsfuldt for målgruppen. Tag højde for, hvor meget målgruppen ved/ikke ved i forvejen, og hvilke emner der interesserer dem.</p>	<p>Hvem er den primære målgruppe for kommunikationsindsatsen? Er der flere målgrupper?</p> <p>Kommunikationen skal målrettes målgruppen.</p>	<p>Via hvilke kanaler skal der kommunikeres?</p> <p>Overvej her, hvilken formidlingsform, der er den bedste ift. målgruppen, fx om den skal være skriftlig/muntlig, og om der ønskes envejs- eller tovejskommunikation.</p>	<p>Hvornår skal der kommunikeres?</p> <p>Ofte skal et projekt kommunikeres flere gange, og måske skal nogle målgrupper informeres før andre. Der kan med fordel laves en tidsplan med delelementer for kommunikationsindsatsen.</p>	<p>Hvilket mål/effekt ønskes der af kommunikationsindsatsen?</p> <p>Målet kommunikationen ift. det mål, der ønskes, fx at øge kendskabet til projektet eller at få borgerne til at ændre adfærd eller holdninger.</p>

KOMMUNIKATIONSTIPS

Vær fysisk tilstede hvor målgruppen er

Tænk ud af egne rammer og tænk i stedet på, hvor målgruppen befinder sig. Hvis målgruppen fx ikke er aktive brugere af kommunens hjemmeside, så kommer information her aldrig ud til dem. Informationen skal være der, hvor målgruppen 'snubler' over den, som fx på en stand ved kasseapparatet i Brugsen eller ved det lokale fodboldstævne i byen.

Tid på dagen, ugen og året

Det er vigtigt at tænke målgruppens dagligdag ind i kommunikationen, så de bliver fanget på et tidspunkt, hvor de har tid og overskud til at modtage den. Modtagerne kan ikke forventes at kunne tage stilling til noget, når de er tidspressede eller har fokus på andre aktiviteter.

Gør det attraktivt at deltage

Ved afholdelse af workshops, events og lignende skal man altid antage, at der er en omkostning for deltagerne (fx tid, mental energi eller transportomkostninger), som kan være en barriere. Disse barrierer skal fjernes/minimeres, hvis man gerne vil have en bred deltagelse (fx kan man servere tidlig aftensmad og sørge for børnepasning/-underholdning, hvis man gerne vil have børnefamilier i tale).

Få børnene engageret

Forældre engagerer sig i børnenes aktiviteter og, hvad deres børn går op i. Derfor kan det have en stor effekt at samarbejde med bl.a. skoler og fritidsklubber, når man gerne vil have noget bestemt information ud til børnefamilier. Ved fokus på brug af kollektiv trafik, kunne børnene fx være med til at dekorere et buskur.

Spørg målgruppen

Når der skal kommunikeres til en bestemt målgruppe (fx de unge, de ældre, børnefamilier eller pendlere), så start med at spørge et par stykker fra målgruppen om, hvor og hvornår de plejer at indhente information. Det er ærgerligt at bruge en masse ressourcer på at få de unge i tale over Facebook, hvis det viser sig, at de unge slet ikke er aktive på platformen, men i stedet bruger fx Instagram. Ligeledes at printe og hænge plakater op et sted, hvor målgruppen aldrig kommer forbi.

Fig. 24.1: Tips til kommunikation med lokalbefolkningen.

Lancering

Næste skridt er at få lanceret mobilitetsprojektet. Før man går i gang med at finde ud af, hvad formatet skal være, skal det besluttes, hvor lanceringen skal foregå, da det sætter rammerne for, hvad der kan ske. Skal det være digitalt eller et fysisk sted? Her er det vigtigt at overveje, hvor målgruppen er til stede. Hvis projektet bliver lanceret et sted, hvor de ikke "snubler" over det, så er det ikke sikkert, at de opdager, at det er der – ligegyldigt hvor godt et projekt det er.

Dernæst er det vigtigt at få lavet en plan for, hvordan lanceringen skal foregå, så projektet bliver skudt godt afsted. Det kan fx være en udstilling, afholdelse af et event, et gå-hjem-møde, en pressemeddelelse eller over sociale medier. Igen er det vigtigt at have målgruppen for øje: Hvad vil fange deres opmærksomhed mest?

Når projektet skal lanceres, er det en god idé, at få historiefortællingen om projektet frem for at gøre det interessant og vedkommende for målgruppen. Fremhæv gerne lokale succeshistorier om projektet – er der fx nogen, der har gjort en særlig indsats?

Ofte har lokalsamfundet mange samarbejdere at trække på, og jo bedre den lokale forankring er, jo større bliver ejerskabet til projektet efterfølgende.

I forbindelse med lanceringen skal det overvejes:

- Hvem er målgruppen for lanceringen?
- Hvordan skal lanceringen foregå? Skal der fx være særlige events i forbindelse med lanceringen?
- Hvordan kommunikeres lanceringen?

05

DRIFT OG EVALUERING

Når et projekt er sat i gang, kan det ske, at interessen fra projektdeltagerne bliver mindre. Der kan ligeledes være mange forhold i driftens start, der skal tilpasses eller ikke fungerer som forventet. Derfor er driftsfasen lige så vigtig som projektfasen. I dette kapitel gives gode råd til drift og evaluering af et mobilitetsprojekt, inddelt i hhv. drift og evaluering af et pilotprojekt og drift og evaluering af et blivende projekt.

Mange mobilitetsprojekter igangsættes som et pilotprojekt, der skal danne grundlag for en beslutning om, hvorvidt projektet skal gøres permanent eller ej. Ved pilotprojekter er det vigtigt, at der afsættes tilpas lang tid, inden projektet endeligt evalueres, idet mobilitetsprojekter ofte kræver, at borgerne lærer et nyt tilbud at kende og ændrer ad-

færd. Forløbet fra pilotprojekt til et eventuelt blivende projekt kan se således ud:

- Drift af pilotprojekt
- Evaluering af pilotprojekt
- Igangsætning af blivende projekt
- Drift af blivende projekt
- Evaluering af blivende projekt

Det kan have sine fordele at igangsætte et mobilitetsprojekt som et blivende tilbud med det samme. Ved indførelsen af blivende tilbud er det ofte lettere for borgerne at tage det til sig og evt. ændre adfærd, da de kan regne med, at tilbuddet også vil eksistere i deres lokalområde i fremtiden. Ved blivende tilbud vil der dog fortsat være behov for løbende evalueringer og tilretninger.

TJEKLISTE TIL DRIFT OG EVALUERING:

- ✓ **Drift af et pilotprojekt**
Hvordan overvåges og følges der op på driften?
 - ✓ **Evaluering af et pilotprojekt**
Hvordan lever projektet op til mål og succeskriterier? Under hvilke vilkår kan pilotprojektet overgå til et blivende tilbud?
 - ✓ **Fra projekt til permanent tilbud**
Hvor forankres projektet, hvem overvåger driften og hvem evaluerer projektet?
-

Drift af et pilotprojekt

Efter lanceringen overgår projektet til at være i drift. I en pilotperiode testes konceptet i forhold til de opsatte succeskriterier, og det er her vigtigt, at driften løbende overvåges, så der, om nødvendigt, kan laves tilpasninger. Det er ligeledes vigtigt med en god struktur for møder og opfølgning undervejs og en tydelig ansvarsfordeling mellem projektdeltagerne. Der bør desuden lægges milepæle, hvor projektet evalueres, ind i tidsplanen for pilotperioden. Evalueringerne bruges ift. at træffe beslutning om, hvorvidt projektet opfylder succeskriterierne, og om projektet skal fortsætte efter pilotperiodens ophør. I driften af pilotprojektet bør det overvejes:

- Hvilke milepæle skal der opstilles og hvornår? Kan/skal pilotperioden tilrettes?
- Hvordan overvåges driften? Hvem er ansvarlig for denne overvågning, og hvilke beføjelser har de (kan de fx stoppe projektet)?
- Skal der følges op på projektet, fx iværksættes nye informationskampagner?
- Hvordan sikres en opfølgning på projektets økonomi?
- Hvordan evalueres organiseringen af projektet? Fungerer organiseringen, eller skal der ændres på denne?
- Er der udefrakommende begivenheder, fx en Corona-situation, der påvirker projektets tidsplan? Skal projektet i så fald forlænges?

Evaluering af et pilotprojekt

Når pilotperioden slutter (og i nogle projekter også undervejs) skal projektet evalueres. Dette for at se, om projektet levede op til de succeskriterier, der blev fastsat som en del af rammerne for mobilitetsprojektet i opstarten. Evalueringen vil derfor i høj grad være afhængig af succeskriterierne, og dermed vil nogle projekter være lettere at evaluere end andre. Væsentlige spørgsmål at få svar på i en evaluering er:

- Lever projektet op til de fastsatte succeskriterier og hvordan?
- Vil projektet være levedygtigt efter pilotperioden, hvor der måske er givet tilskud fra kommune eller en pulje?
- Skal succeskriterierne gentænkes, hvis projektet fortsætter ud over sin pilotperiode?

Yderligere er det, ved evaluering af et pilotprojekt, særligt vigtigt at være opmærksom på de erfaringer, som man har gjort sig undervejs, og om de påvirker muligheden for at skalere projektet. Højest sandsynligt vil projektet kræve, at der laves nogle tilpasninger, før det kan fungere i en større kontekst eller på blivende basis. Her kan man med fordel stille disse spørgsmål til den videre proces:

- Er projektet levedygtigt uden medfinansiering/støtte?
- Er der nogle lokale forhold, som gør at projektet muligvis ikke ville opleve samme succes andre steder?

- Hvor stor en del af succesen kan tilskrives nyhedens interesse – vil projektet opleve lige så stor tilslutning, hvis det bliver permanent?
- Er der nogle samarbejder/rammer, som ændrer sig ved at overgå til en permanent løsning, og hvordan vil det evt. påvirke den fremtidige succes?
- Skal tilbuddet tilrettes? Skal der informeres om ændrede forhold?

Hvis pilotprojektet er levedygtigt ift. succeskriterierne kan det implementeres som et blivende tilbud og evt. udbydes eller forankres på ny. Hvis der er tale om et kørselsprodukt kan det overvejes tænkt ind i trafikskabets øvrige produktportefølje.

Fra projekt til permanent tilbud

Hvis der igangsættes et permanent tilbud, eller hvis et projekt beslutes videreført efter endt pilotperiode, skal der laves en model for den fortsatte drift. Forankringen af et permanent tilbud kan være anderledes end forankringen af et pilotprojekt. Det er ofte, når projektet overgår til endelig drift, at diverse projekt- og arbejdsgrupper nedlægges, og at ansvaret for den videre drift overgår til andre medarbejdere eller lokalområdet selv. I sådanne tilfælde er det vigtigt med en

god overlevering og forventningsafstemning ift. den fortsatte dialog og ansvarsdeling. Det er fortsat vigtigt, at driften løbende overvåges, så der, om nødvendigt, kan laves tilpasninger. Her bør det overvejes:

- Hvor forankres tilbuddet, og hvem har ansvaret for driften?
- Hvordan overvåges driften? Hvem er ansvarlig for denne overvågning, og hvilke beføjelser har de (kan de fx stoppe tilbuddet)?
- Skal driften evalueres, hvornår og hvordan?

Det kan være nødvendigt med evaluering af et permanent tilbud for at se, om det fortsat har sin berettigelse (fx om brugen fortsat lever op til forventningerne), om der skal laves tilpasninger eller, hvis projektet er succesfuldt, om tilbuddet fx kan skaleres og afprøves andre steder. Her bør det derfor overvejes:

- Hvordan evalueres tilbuddet (fx ift. tidligere opsatte succeskriterier)?
- Hvornår og hvor ofte evalueres tilbuddet (fx en gang årligt)?
- Hvem har ansvaret for evaluering, opfølgning og eventuelle tilretninger?



Herning
Kommune



HOLSTEBRO
KOMMUNE



Lemvig Kommune



midttrafik



Ringkøbing-Skjern
Kommune



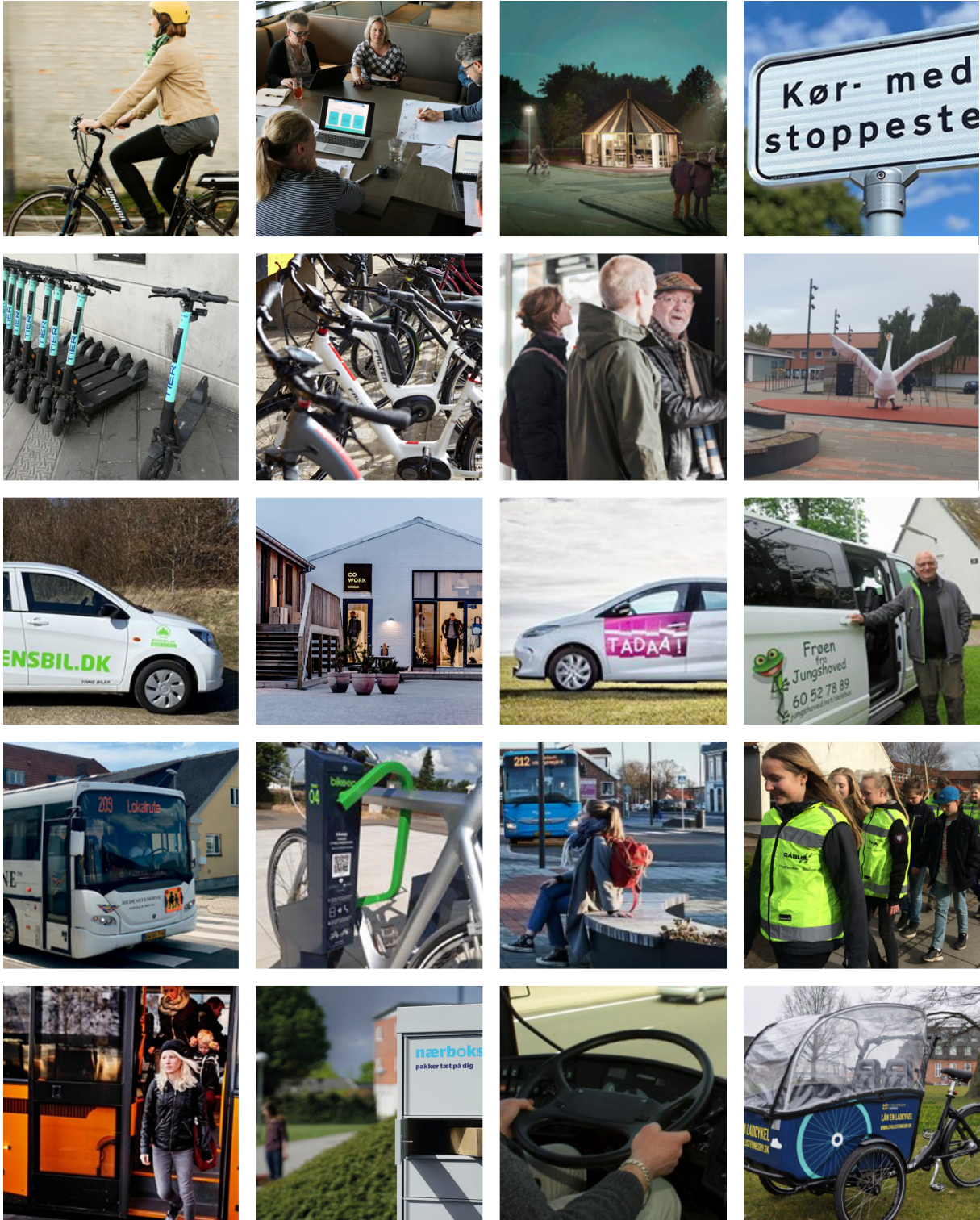
SKIVEKOMMUNE



STRUER
KOMMUNE



VIBORG
KOMMUNE



EKSEMPELSAMLING

En samling af mobilitetsprojekter, marts 2022.

FORORD

Denne eksempelsamling skal ses i sammenhæng med *Mobilitetshåndbogen*, der er en vejledning til, hvordan kommuner kan forbedre mobiliteten for deres borgere gennem lokalt forankrede mobilitetsprojekter.

Eksempelsamlingen er inddelt i tre kategorier: *fysisk miljø*, *transportløsninger* og *samarbejde og kommunikation*. Hver kategori indeholder en række projektark, hvor der på hvert ark beskrives en løsning med en vurdering af løsningens potentiale ift. fire bytyper og fem personagrupper (som er nærmere beskrevet i *Mobilitetshåndbogen*). Derudover beskrives fordele og ulemper, og der gives konkrete eksempler på udførte projekter med en række cases.

- Fysisk miljø. Denne kategori omhandler fysiske tiltag, der har potentiale til at øge mobiliteten i et område. Emnerne herunder er: *knudepunkter*, *nye services i landsbyen*, *forbindelser for bløde trafikanter* og *byrumsinventar*.
- Transportløsninger. Denne kategori omhandler selve transporten og de tiltag, der kan øge borgernes muligheder for at komme rundt. Emnerne herunder er: *Midttrafiks produkter*, *landsbybus*, *delebil*, *cykelløsninger*, *mikromobilitet* og *digitale platforme til samkørsel*.
- Samarbejde og kommunikation. Den sidste kategori indeholder emnerne: *mobilitetsforeninger*, *lokal information* og *adfærdsregulerende tiltag*.

Eksempelsamlingen tjener udelukkende til inspiration, og der kan således være nye idéer, der ikke er nævnt heri, som kan være relevante at udfolde i et konkret mobilitetsprojekt. Samlingen vil blive opdateret løbende med nye, relevante mobilitetsforsøg.

I indholdsfortegnelsen på næste side er det muligt at klikke på overskrifterne på de tre kategorier eller på projektarkene for at springe til den pågældende side.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1: Fysisk miljø	6
1.1: Knudepunkter.....	7
Case 1.1.1: Kør-med-stoppested	8
Case 1.1.2: Venterum	8
Case 1.1.3: Stoppesteder.....	9
Case 1.1.4: Knudepunkt og lokalt mødested.....	9
Case 1.1.5: Lokalt ansvar for stoppesteder	10
1.2: Nye Services i landsbyen	11
Case 1.2.1: Mobile enheder.....	12
Case 1.2.2: Kontorfællesskaber.....	12
1.3: Forbindelser for bløde trafikanter	13
Case 1.3.1: Cykelstier.....	14
Case 1.3.2: 2-minus-1-veje	14
1.4: Byrumsinventar.....	15
Case 1.4.1: Overdækket cykelparkering	16
Case 1.4.2: Wayfinding	16
Case 1.4.3: Pakkebokse	17
Case 1.4.4: Parkering og ladestandere til el-cykler.....	17
2: Transportløsninger	18
2.1: Midttrafiks produkter	19
Case 2.1.1: Busser.....	20
Case 2.1.2: Flextrafik	20
2.2: Landsbybus	21
Case 2.2.1: Havbakkebussen	22
Case 2.2.2: Landsbybussen Frøen i Jungshoved.....	23
Case 2.2.3: "Vores tur" i Viborg Kommune	24
Case 2.2.4: Landsbybusser i Sønderborg Kommune.....	25
2.3: Delebil.....	26
Case 2.3.1: ByensBil	27
Case 2.3.2: Sørvads bil.....	28
Case 2.3.3: El-delebil i småbyer, Fynshav	28
2.4: Cykelløsninger.....	29
Case 2.4.1: Ladcykler.....	30
Case 2.4.2: Cykelbus.....	30
Case 2.4.3: Test en el-cykel.....	31
Case 2.4.4: Cykelmedtagning i bussen.....	32
Case 2.4.5: Lån en cykel, Fanø og Stevns Klint	33
Case 2.4.6: Dele-el-cykler som first/last mile-transport	34

2.5: Mikromobilitet	35
Case 2.5.1: El-løbehjul i Herning og Frederikshavn	36
Case 2.5.2: Segways, segboards, me-movers, gyropods.....	37
2.6: Digitale platforme til samkørsel	38
Case 2.6.1: MinLandsby-app	39
Case 2.6.2: NaboGo, Ta'Med, Pendlr, Commute	40
3: Samarbejde og kommunikation	41
3.1: Mobilitetsforeninger	42
Case 3.1.1: Havbakke Mobilitetsforening	43
Case 3.1.2: Mobilitetsfora internt i Trelleborg Kommune.....	44
Case 3.1.3: Landsbyedel i Varde Kommune	44
Case 3.1.4: Mobilitetsforening på Als	45
Case 3.1.5: Mobilitetsforening i Astrup	46
Case 3.1.6: Samarbejde med landsbyer i Lemvig Kommune	46
3.2: Lokal information	47
Case 3.2.1: Mobilt kundecenter.....	48
Case 3.2.2: Kollektiv trafik frem i lyset	48
Case 3.2.3: Sociale medier.....	49
Case 3.2.4: Kommunikation af el-cykelprojekt i Trustrup	50
3.3: Adfærdsregulerende tiltag	51
Case 3.3.1: Pendlertjek.....	52
Case 3.3.2: Cykelbibliotek i Aarhus.....	52
Case 3.3.3: Gamification	53
Case 3.3.4: Gåbus	53
Case 3.3.5: Unge viser vej	54
Case 3.3.6: Spændende stoppesteder.....	54

01

FYSISK MILJØ

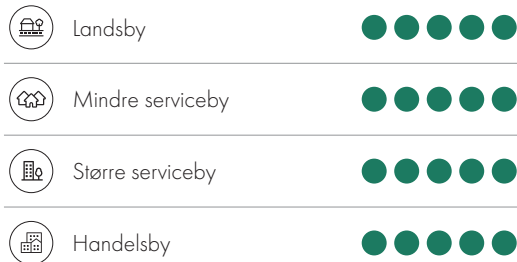
Det fysiske miljø har en stor indflydelse på vores mobilitet, både når det kommer til infrastruktur og de services, der er knyttet hertil. Tiltag i det fysiske miljø handler om at understøtte og effektivisere borgernes transportkæder, skabe en god tilgængelighed og medvirke til at øge den fysiske sikkerhed for bløde trafikanter. Det er vigtigt at have øje for brugernes følelse af tryghed og komfort, da det har en stor indflydelse på, hvordan vi vælger at bevæge os rundt og hvilke løsninger, vi opfatter som attraktive.

Alle tiltag i denne kategori handler derfor om at lave fysiske ændringer. Det behøver ikke at være dyre anlægsprojekter – mindre projekter båret frem af ildsjæle kan ofte have en væsentlig effekt.

1.1: KNUDEPUNKTER

Et knudepunkt er et sted, hvor forskellige transportformer mødes, supplerer og interagerer med hinanden. Det kan være kollektive såvel som private tilbud, der mødes i knudepunktet, og som sammen sikrer, at der er gode forbindelser til og fra stedet. Knudepunktet er desuden en markering for, hvor man mødes i et skifte mellem forskellige transportformer og et sted, der potentielt kan danne ramme om andre aktiviteter end transport, fx som et lokal samlingssted. Et knudepunkt kan således øge mobiliteten i et område ved at binde transportformer sammen, facilitere et bedre skifte mellem forskellige transportformer, synliggøre hvilke tilbud der findes i området og fungere som byens mødested. Mere information omkring knudepunkter kan findes i Midttrafiks stoppestedshåndbog "Det gode stoppested".

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Et knudepunkt kan have stor værdi i små såvel som større byer. Særligt børn og unge samt borgere uden adgang til bil vil få forbedret mobilitet ved oprettelsen af knudepunkter, idet flere transportformer samles, og skiftet herimellem forbedres. Turister og besøgende kan ligeledes have stor glæde af knudepunkter, idet knudepunkter kan fungere som pejlemærker i landskabet og synliggøre, hvilke mobilitetstilbud der findes i området.

Organisering

Organisering af et knudepunktsprojekt afhænger af projektets formål og størrelse. Større knudepunkter med flere faciliteter vil kræve en større organisering såvel internt i kommunen som med lokalsamfundet og eventuelle eksterne samarbejdspartnere. Mindre knudepunkter, som fx opsætning af et "kør med"-skilt, kræver ikke megen formel organisering. Involvering af lokalsamfundet er vigtig for knudepunktets overlevelse, og det er muligt, at lokalsamfundet selv kan tage ansvar for projektet og organiseringen heraf (se fx Astrup-casen).

Finansiering og tid

Et knudepunkt skal dimensioneres efter den forventede anvendelse, herunder antal brugere, men også om knudepunktet skal have andre funktioner end skiftested mellem transportformer. Derfor er økonomi og tid afhængige af knudepunktets funktioner og udformning. Ofte vil der være forskellige puljer, der kan søges til medfinansieringen af et knudepunkt – husk at også dette kræver tid.

Styrker og svagheder

- + Et knudepunkt samler flere transportformer, hvilket kan øge mobiliteten i et område.
- + Et knudepunkt kan synliggøre, hvilke mobilitetstilbud der findes, og hvor man mødes om fx samkørsel.
- + Et knudepunkt kan, i de korrekte rammer, skabe tryghed i en ventesituation.
- + Et knudepunkt kan skabe ramme om sociale aktiviteter.
- ÷ Hvis knudepunktet ikke placeres det korrekte sted eller vedligeholdes, forfalder stedet, og hensigten med knudepunktet forsvinder, og det bliver i stedet til en dårlig oplevelse at benytte knudepunktet.
- ÷ Større knudepunkter kræver en større indsats ved etablering og efterfølgende vedligeholdelse.

OBS-punkter

- Placeringen af knudepunktet skal være naturlig i forhold til mobilitetstilbuddene og områdets egenskaber, fx ved at placere knudepunktet ved stationen eller den lokale købmand.
- Det er vigtigt, at der etableres et samarbejde på tværs af ejerforhold og organisatoriske interessenter, herunder kan det være gavnligt at inddrage byplanlæggere - også på landet.



Kør-med-stoppested i Skanderborg (kilde).

KØR-MED-STOPPESTED

Skilte fra Kør-med eller Blaffernationen viser steder i området, hvor det er muligt at mødes for at køre sammen. Disse skilte kan således være med til at øge fokus på mulighederne for samkørsel og dermed øge mobiliteten. Skiltene kan eksempelvis suppleres med skilte til relevante destinationer, som den ventende kan sætte op – hvilket også gør det lettere for bilisten. For bedre at udnytte den fulde kapacitet i de biler, der kører rundt på vejen, er der fx i blevet opsat 12 "Kør-med-stoppesteder" i Skanderborg Kommune. Formålet er at øge samkørslen og mindske trængslen på vejene.

Se mere:

["Kør-med-stoppested"](#) i Skanderborg Kommune

[Blaffernationen](#)

["Kør-mæ-bænkene"](#) i Sønderborg Kommune



Byens Hus i Bjerringbro (kilde: Midttrafik).

VENTERUM

En måde at øge mobiliteten på er ved at arbejde med venterum, hvor borgeren kan vente på sin transport. En simpel måde at etablere et godt venterum på er, hvis der fx er en butik i nærheden af et busstoppested eller et knudepunkt, og at der i denne butik oprettes et ventested med udsigt til stoppestedet. Med lidt indretning kan der skabes en værdi for både de ventende og samarbejdspartnerne, samtidig med at det gavner mobiliteten.

En oplagt mulighed er at indrette nedlagte togstationer som ventesteder, gerne i samarbejde med DSB/Banedanmark, der ofte er ejere heraf, og som har oprettet stationsstuer på flere stationer. I Ikast er der oprettet en café i de tidligere stationsbygninger, i Ringkøbing indrettes de tidligere lokaler til kiosk, billet salg og personale nu til ungdomshus og social café, og i Bjerringbro er stationen nu 'Byens Hus', hvor der afholdes forskellige arrangementer.

Se mere:

[Haslev Stationsstue](#)



Trafikknudepunkt i Auning ([kilde](#)).



STOPPESTEDER

Stoppesteder kan have forskellige karakter afhængigt af størrelse og formål. Heriblandt kan tænkes i, hvorvidt det skal være et større knudepunkt eller et mindre stoppested.

I Auning i Norddjurs Kommune er der lavet et nyt knudepunkt tæt ved byens handelscenter. Knudepunktet betjenes af alle busser, der betjener byen, og bag knudepunktet er der placeret en parkeringsplads med langtidsparkering. Lige nord for knudepunktet er der en taxiholdeplads, og på selve knudepunktetspladsen er der tillige overdækkede cykelparkeringer. Knudepunktet er tænkt som et sted, hvor det er godt at vente, der er fx en stor svane, der er beregnet til at lege og klatre på. Der er desuden bænke samt et toilet.

Projektet er bygget og finansieret af kommunen og udviklet i samarbejde med byens borgere.



Danmarks flotteste buskur i Astrup ([kilde](#)).



KNUDEPUNKT OG LOKALT MØDESTED

Et knudepunkt kan være mere end et vente- og skiftested for transport. Ved at samle andre funktioner, kan knudepunktet blive et mødested og tiltrække andre personer end mobilister.

I Astrup ved Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune er man ved at bygge "Danmarks flotteste buskur" = byens nye dagligstue. Busskuret er placeret på byens tidligere busstoppested, der er ombygget, så busserne naturligt kører tæt forbi skuret, hvorfor skuret også er ventesal for buspassagerer. I skuret er der bøger, spil, bålsted mv., der gør stedet til et socialt mødested, særligt tiltænkt ældre borgere, der, med de store vinduer, kan følge med i byens liv og med et cykelværksted, så cyklister også kan anvende skuret. Bag skuret er en petanquebane og en parkeringsplads, så stedet også bliver et skiftested for samkørsel. Busskuret har således flere funktioner end blot et knudepunkt for transport. Stedet er 100 % tænkt, finansieret (incl. fonde) og vil blive vedligeholdt af borgere i Astrup.

Se mere:

[Danmarks flotteste buskur](#)



Busstur ved Sostrup Slot.

LOKALT ANSVAR FOR STOPPESTEDER

Lokale stoppesteder kan have stor betydning for brugerne af stoppestedet men også for et områdes identitet. Stoppesteder øger mobiliteten, fordi de er markeringer af, hvor transport kan ske, samtidig med at de kan give ly og læ, mens der ventes på bussen.

I Lemvig Kommune har man tidligere tilbudt landsbyer, at de selv kan overtage ansvar for og vedligehold af deres stoppesteder, og dermed også sætte deres eget personlige præg på dem, mod at kommunen fx betaler malingen. Der er dog ingen landsbyer, der har denne aftale på nuværende tidspunkt.

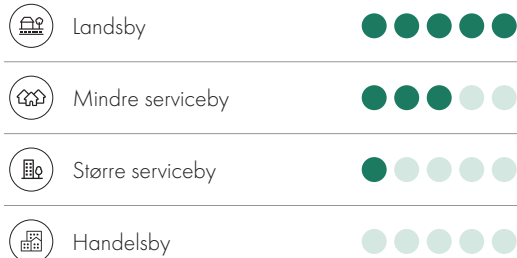
En aftale med flere landsbyer om overtagelse af stoppesteder kan fx udbygges med en årlig konkurrence om det "bedste", "pæneste" eller "mest nytænkende" stoppested.

Ved denne ordning opnås dels, at landsbyen oplever en selvbestemmelse, et sammenhold og ansvar for stoppestedet, og dermed at det potentielt bliver bedre vedligeholdt, og dels at kommunen får uddelegeret ansvaret for vedligeholdelsen.

1.2: NYE SERVICES I LANDSBYEN

Nye services i landsbyen har til formål at reducere behovet for transport ved at flytte udvalgte funktioner ud i området, så transporten til de større byer overflødiggøres. Dermed skal borgeren ikke rejse langt for at få opfyldt sit formål. Det kan fx være, at der oprettes et mobilt bibliotek, der kører ud til landsbyen, et fælles kontorlandskab, så borgerne ikke skal køre langt for at komme på arbejde eller en kørende frisør.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Nye services vil have størst værdi i mindre byer med ingen/få servicefunktioner, da transportbehovet til større byer da mindskes. Børn og unge, borgere uden adgang til bil og immobile borgere vil have størst glæde af nye services i landsbyen, idet disse personaers mobilitet er begrænset, og da nye services vil overflødiggøre transporten til større byer.

Organisering

Hvis det er offentlige servicetilbud, der flyttes ud til lokalsamfundet, skal projektet forankres og organiseres i den aktuelle forvaltning. Hvis der skal etableres fysiske forhold i lokalsamfundet, skal projektet ske i tæt samarbejde med lokalsamfundet og evt. virksomheder, der ønsker at udflytte arbejdspladser eller tilbyde hjemmearbejdspladser. Kørende frisører behøver omvendt ikke meget fysisk placering eller organisering.

Finansiering og tid

Afhængigt af tiltagets omfang er der forskel på finansieringen, men mange tiltag vil have et kommunalt finansieringsbehov samt hjælp til udvikling og drift. Private kan også bidrage med finansiering, fx til informationsformidling.

Styrker og svagheder

- + Servicerer borgere i landsbyer med ingen/få servicefunktioner.
- + Services bibeholdes i lokalområdet, hvilket mindsker kørselsbehovet til større byer.
- + Kan fastholde bosætningen.
- + Mobile funktioner er ikke altid tilstede.
- + Mobile funktioner kræver ofte flere ressourcer til såvel arbejdstimer som transportmiddel.
- + Der kan være tekniske forhold, som er store eller vanskelige/dyre at vedligeholde.
- + Lokale faciliteter kræver vedligeholdelse og aftaler om finansiering.
- + I et samarbejde med eksterne partnere, kan disse ønske at udræde af samarbejdet.

OBS-punkter

- Kræver ildsjæle eller at kommunen organiserer og drifter et nyt sted.
- Kan kræve samarbejde på tværs af kommunegrænser for at det bliver en bæredygtig løsning.
- Vigtigt at kommunen har en fast kontaktperson eller projektleder, som har indsigt i krav og formalia, så borgerne ved hvem de skal kontakte.



Bogbussen i Lemvig Kommune ([kilde](#)).

MOBILE ENHEDER

Mobile enheder dækker over udflytning af services eller funktioner til landsbyen. Når flere og flere fraflytter tyndbefolkede områder, skabes der svære betingelser for lokale butikker og serviceerhverv (fx købmænd og tandlæger) ift. at opretholde et kundegrundlag. Ultimativt kan det betyde, at disse enten er nødt til at lukke eller flytte lokation til et område med et større kundegrundlag. Denne proces betyder desuden, at de uformelle mødesteder forsvinder fra lokalsamfundet, og dermed forsvinder en del af byens liv.

For igen at skabe liv og understøtte lokalsamfundets behov, kan der indsættes mobile enheder. Dette kan eksempelvis være pop-up købmænd, bibliotek, blodbank eller frisør, der er mobile og dermed kan servicere adskillige lokalsamfund på forskellige tidspunkter. Herved skabes der igen rum og muligheder hvor byens lokale uformelt mødes. Samtidig mindskes lokalbefolkningens transportbehov, da disse services kommer lokalt ud til borgerne, fremfor at borgerne skal transportere sig over længere afstande.

Se mere:

[Biblioteksbusser](#) i Lemvig, Skive og Ringkøbing-Skjern kommuner

[Gårdbutikken Møltrup](#) - en mobil købmand i Midtjylland



Kontorfællesskab i Klitmøller ([kilde](#)).

KONTORFÆLLESSKABER

Pendling til arbejde er en væsentlig del af mange borgeres hverdag. Bor de langt fra deres arbejdsplads, kan der være transportbesvær og mange timer bag rattet. I de senere år, og særligt efter Covid-19, er hjemmearbejde blevet mere og mere populært på mange parametre – også i forhold til transport. For at undgå social isolation ved hjemmearbejde er der flere steder oprettet kontorfællesskaber. Sådanne kontorfællesskaber kan bidrage til en begrænsning af pendling ved at rykke nye arbejdslokationer tættere på hjemmet, samtidig med at der skabes et socialt miljø med liv og lokal værdi.

Center for Landdistrikt forskning på SDU har på vegne af Liv og Land undersøgt potentialer i kontorfællesskaber. CoWork Klitmøller fremhæves som et godt eksempel på et kontorfællesskab i landdistriktet.

Se mere:

[CoWork Klitmøller](#)

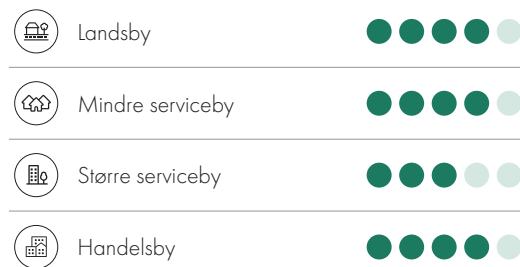
[Coworking i danske landdistrikter](#)

1.3: FORBINDELSER FOR BLØDE TRAFIKANTER

Mobilitet er mere end transport fra A-B. Rejsen starter allerede, når borgeren skal bevæge sig hen til sit transportmiddel, fx ved at gå eller at cykle langs en smal og mørk vej til et knudepunkt for kollektiv trafik eller samkørsel. Denne del af rejsen skal også være sikker og tryk, og derfor er det vigtigt at have fokus på transport for bløde trafikanter. Det kan fx være at oprette stier fra bebyggelser til knudepunkter, nye forbindelser mellem skel eller ved at øge sikkerheden for cyklister med etablering af nye cykelstier.

Ofte skal der ikke så meget til for at forbedre tryk og tilgængelighed for bløde trafikanter. Private og kommunen kan i samarbejde anlægge gode, direkte gangveje til stoppesteder, knudepunkter og stationer, hvilket potentielt kan have en positiv effekt ift. andelen af borgere, der benytter kollektiv transport eller kører sammen.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Forbindelser for bløde trafikanter kan have stor værdi på tværs af bytype, dog vurderes det at have størst værdi i de helt små byer, hvor disse tiltag ofte er begrænsede, eller i handelsbyerne, hvor der kan være meget og blandet trafik. Forbindelser for bløde trafikanter vil særligt give værdi for børn og unge, borgere uden adgang til bil og immobile borgere, da disse grupper er afhængige af at bevæge sig rundt uden bil.

Organisering

Ofte vil det være det offentlige, der etablerer en cykel- eller gangsti, men det kan også være private lokale borgere, der tilbyder at lægge jord og stigrus til en sti.

Finansiering og tid

Afhængig af tiltaget er der forskel på finansiering, men mange tiltag vil have et kommunalt finansieringsbehov samt behov for hjælp til udvikling og drift.

Styrker og svagheder

- + Forbindelser for bløde trafikanter øger mobiliteten og kan fremme tilgængeligheden til knudepunkter.
- + Servicerer mange = stor brugergruppe.
- + Giver flere mulighed for selvstændigt at komme rundt.
- ÷ Kræver vedligehold og renhold.
- ÷ Kræver kommunal (med)finansiering.
- ÷ Der skal være grund/land til rådighed, hvor cykel- eller gangsti skal etableres.

OBS-punkter

- Det er vigtigt at sætte det rette ambitionsniveau det pågældende sted.
- Overvej belysning på strækningen, da dette øger tryk.
- Kan kræve samarbejde på tværs af kommunegrænser for at det bliver en samlet løsning.
- Vigtigt at kommunen har en fast kontaktperson eller projektleder, som har indsigt i krav og formalia, så borgerne ved hvem de skal kontakte.



Cykelsti mellem Ringkøbing og Velling (kilde: Midtrafik).

CYKELSTIER

Etablering af cykelstier kan øge mobiliteten på to måder; dels kan der skabes nye forbindelser, og dels kan der skabes mere sikkerhed og tryghed langs eksisterende forbindelser. Gode cykelstier, evt. oplyste, kan motivere flere til at cykle, og dermed øge mobiliteten i et område.

Det kan overvejes at anlægge nye cykelstiforbindelser, hvis der fx er en idrætshal i én mindre by, der også benyttes af borgere fra en nærliggende by. Her kan en cykelsti skabe en direkte forbindelse mellem de to punkter – ikke nødvendigvis langs en eksisterende vej, men måske mere direkte og gennem et interessant landskab.

Ved etablering af cykelstier langs eksisterende veje skabes mere sikkerhed og tryghed for cyklister, men også for øvrige trafikanter, da bløde og tunge trafikanter adskilles, og evt. utryghed mindskes.



2-minus-1-vej ved Silkeborg (kilde: Midtrafik).

2-MINUS-1-VEJE

2-minus-1-veje er et populært redskab for at skabe mere tryghed i trafikken og dermed øge mobiliteten. På denne type vej, er der kun ét spor for biler på trods af, at færdsel i begge retninger er muligt. Den resterende plads af vejbanen benyttes til bløde trafikanter og vigeplads ved passerende biler.

Formålet med denne type vej er at den skaber tryghed, med ekstra brede kantbaner, hvor de bløde trafikanter kan færdes. 2 minus 1 veje benytter den eksisterende asfalt og kræver blot en ændring af vejstriberne på den ønskede strækning. Dette er en væsentlig mindre omkostningsfuld og anlægstung metode, end de mere traditionelle cykelstier. Den øgede tryghed er dog betinget af, at bilisterne færdes efter hensigten på 2 minus 1 veje. Derfor kan en tilvænningsperiode forventes, hvor information om den nye vejtype og hvordan den skal anvendes være behjælpelig.

Se mere:

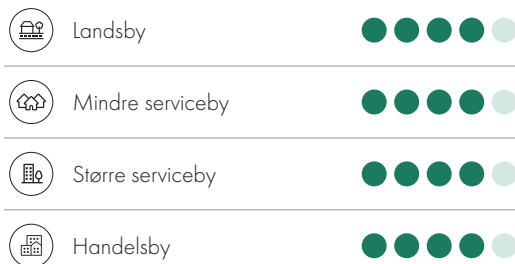
[2-minus-1-veje, Vejdirektoratet](#)

1.4: BYRUMSINVENTAR

Byrumsinventar kan løse konkrete behov og potentielt forbedre mobiliteten ved at tilbyde borgerne gode og trygge forhold i forbindelse med deres transport. Det kan fx være siddepladser, så man kan sidde ned, mens man venter på bussen, cykelstativer, så man har mulighed for at stille sin cykel et trygt sted, skiltning, så det bliver let at finde vej eller finde sit transportmiddel, eller belysning, så byrummet føles trygt og sikkert at færdes i. Byrumsinventar kan også være elementer, der skaber ekstra liv og stemning, fx en bod med lokale varer eller en pakkeboks, ved et knudepunkt.

Det er vigtigt at sikre, at byrumsinventaret fungerer godt i sammenhæng med det øvrige fysiske miljø, da dette påvirker tilgangen til mobiliteten.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Byrumsinventar kan give stor værdi i små såvel som store byer. Særligt børn og unge, borgere uden adgang til bil og immobile borgere kan få forbedret deres mobilitet ved opsætning af byrumsinventar såsom cykelstativer, der gør det muligt at kombinere cykel og kollektiv trafik, eller bænke, der gør det muligt at sidde ned, mens man fx venter på bussen.

Organisering

Ofte vil det være den aktuelle kommune, der skal organisere opsætning af byrumsinventar, men det kan også være i samarbejde med lokalområdet. Det kan være flere kommunale afdelinger, der skal bidrage i arbejdet med byrumsinventar, fx kommunikation omkring wayfinding eller vedligehold, eller planafdelingen i forbindelse med placering og æstetik.

Finansiering og tid

Projekter omkring byrumsinventar kan variere meget i omfang, hvorfor økonomi og tid kan være vanskelig at fastsætte. Ofte vil der være forskellige puljer, der kan søges til (med)finansieringen – husk at også det kræver tid.

Styrker og svagheder

- + Byrumsinventar kan øge trygheden ved et stoppested.
- + Byrumsinventar kan gøre det lettere at være mobilist, fx med bænke og cykelstativer.
- + Byrumsinventar kan skabe identitet og merværdi til et område.
- ÷ Kan være dyrt at anlægge.
- ÷ Kræver evt. teknisk vedligehold.

OBS-punkter

- Vigtigt at der etableres et samarbejde på tværs af ejerforhold og organisatoriske interesser, herunder kan det være gavnligt at inddrage byplanlæggere - også på landet.
- Byrumsinventar kræver en vis kvalitet for ikke at blive hurtigt nedslidt.



Overdækket cykelparkering ved Herning Station.

OVERDÆKKET CYKELPARKERING

Cykelparkering ved stoppesteder og stationer kan bidrage til, at flere vælger kollektiv trafik eller samkørsel i kombination med cyklen, og derfor arbejdes der flere steder med cykelparkering og kombinationsrejser.

Et eksempel herpå er et stoppested i Rudersdal, der har fået tilføjet 75 overdækkede cykelparkeringspladser til det eksisterende busstop. Projektet har haft en positiv effekt, da det har medført 19 % flere passagerer i bussen, hvoraf halvdelen af disse ikke tidligere cyklede, og den anden halvdel allerede cyklede, men benyttede ikke cyklen i kombination med busstoppet. Samtidig har opgraderingen af stoppestedet medført, at folk er villige til at cykle hele 30 % længere til et stoppested end hidtil.

Overdækket cykelparkering kan således bidrage til øget mobilitet ved at gøre kombinationsrejser mellem cykel og anden transport mere attraktiv.

Se mere:

[Movias Mobilitetsplan 2020](#), Cykelparkering i Rudersdal s. 20



Piktogrammer for cykelparkering i Randers.

WAYFINDING

Wayfinding er en samlet betegnelse for arbejdet med orientering, pejlemærker og navigation. I forbindelse med mobilitet gør wayfinding det mere trygt og let at være mobilist.

I Randers findes et ganske simpelt eksempel på wayfinding, der hjælper til at øge mobiliteten for cyklister. I stedet for, som tidligere hvor cykelparkeringen var bag en grå væg, er der nu sat cykelpiktogrammer på væggen, og dermed er cykelparkeringen blevet synlig.

Andre eksempler kan være skiltevisning til fx torvet, togstationen eller offentligt toilet.



Pakkebokse (kilde)



PAKKEBOKSE

Stigende nethandel gør, at der generelt er et øget behov for at kunne afhente pakker i pakkebokse. Mange pakkefirmaer benytter sig af semi-offentlige afhentningssteder, ofte i forbindelse med en tankstation, kiosk, dagligvarebutik, busstop eller lignende. Pakkebokse kan mindske transportbehovet, idet pakkerne kan hentes i nærheden af hjemmet. Pakkebokse kan også ses som en ny service i byen.

Der findes flere pakkebokse i Midttrafik's område, fx i Frederiks hvor boksen står ved Dagli'Brugsen ved busstoppestedet.

Se mere:

[Pakkebokse](#)



El-cykelparkering og -opladning på Lemvig Station (kilde).



LADESTANDERE OG PARKERING TIL EL-CYKLER

Antallet af borgere med el-cykler er stigende. En el-cykel er et sundt, økonomisk og miljøvenligt produkt, der giver motion i hverdagen og øger mobiliteten.

På Lemvig Station har Midtjyske Jernbaner opsat ti parkeringspladser til el-cykler, som betjenes via app eller chipkort. Fire af de ti opsatte cykelstandere er udstyret med en solcelle, der muliggør opladning af el-cykler, hvilket er gratis for cyklisten. Her er det både muligt at oplade et integreret batteri, eller at tage batteriet af cyklen og placere det i en sikker boks. Yderligere kan standeren både benyttes til almindelige cykler og ladcykler. I Midtjyske Jernbaner håber man, at initiativet kan bidrage til, at flere vælger cyklen og den offentlige transport fremfor bilen. Budgettet for projektet har været 406.000 kr., hvoraf Trafikstyrelsen har ydet delvis finansiering.

Se mere:

[El-cykelparkering på Lemvig Station](#)

02

TRANSPORTLØSNINGER

Menneskers mobilitetsbehov er forskellige, så derfor er det vigtigt at der er et varieret udbud af transportmuligheder, der supplerer hinanden. Mobilitet handler om friheden for den enkelte til at vælge hvordan man ønsker at bevæge sig rundt. Den enkeltes ønske til transport kan være, at det primært skal være fx nemt, hurtigt, billigt, bæredygtigt eller sundt. Ofte varierer disse præferencer i løbet af ugen og året, alt efter hvor man skal hen og i hvilken sammenhæng. Indtil nu er de fleste mobilitetsbehov blevet løst ved hjælp af kendte mobilitetsteknologier og løsninger, men i de senere år er der kommet en del nye bud på hvordan man kan være mobil.

De følgende projektark indeholder eksempler på sådanne nye mobilitetsløsninger. Disse kan etableres for at give borgerne et mere mangfoldigt mobilitetsstilbud i landdistrikterne, og dermed give dem bedre mulighed for få deres mobilitetsbehov opfyldt. Løsningerne kan ofte uden problemer kombineres med transportmidler som allerede eksisterer i området.

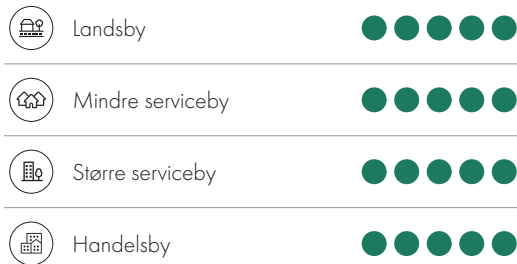
Projektarkene omhandler transportløsninger, der egner sig for landdistrikter.

2.1: MIDTTRAFIKS PRODUKTER

Midttrafiks produkter er offentlige kollektive transporttilbud, bus og Flextrafik, der kan anvendes af alle. Sammen med toget sikrer Midttrafiks produkter, at der er et kollektivt transporttilbud i hele Region Midtjylland.

I forbindelse med et mobilitetsprojekt kan det være relevant at se på, om der er grundlag for at ændre det kollektive tilbud, fx ift. frekvens eller linjeføring, i et område, eller i højere grad at sammentænke det med andre mobilitetsstilbud.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Midttrafiks produkter servicerer alle bytyper, mens betjeningsomfanget typisk afhænger af byens størrelse og indbyggertal. Alle borgere kan anvende Midttrafiks produkter, men særligt personagrupperne uden adgang til bil er afhængige af, at der findes et godt, kollektivt trafiktilbud for at få deres mobilitetsbehov dækket.

Organisering

Den kollektive trafikservice aftales årligt mellem Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik. De regionale busser kørsel bestilles og betales af Region Midtjylland, og de 18 kommuner i regionen bestiller og betaler kørslen indenfor deres kommunegrænser. Den enkelte kommune har mulighed for at drøfte mobiliteten for de enkelte kommunale områder med fx borgergrupper, landsbyklynger eller mobilitetsforeninger.

Finansiering og tid

Det kollektive trafiktilbud afhænger af de midler Region Midtjylland eller den enkelte kommune har til rådighed hertil. Et mobilitetsprojekt, der medfører ændringer i den kollektive trafikservice, vil medføre et ændret tilskudsbehov. Størrelsen heraf afhænger af projektets omfang, og om der evt. kan omfordeles midler fra andre ruter. Ændringer implementeres normalt i forbindelse med det årlige køreplansskifte, mens mindre justeringer kan implementeres med kortere varsel.

Styrker og svagheder

- + Kollektiv trafik er et offentligt tilbud med fokus på sikkerhed og pålidelighed.
- + Omkostningen er kendt.
- + Busser kører til faste og kendte tider.
- + Midttrafiks Flextrafik-produkter tilbyder fleksibel kørsel, der tilpasses behovet.
- ÷ Busplaner ændres som udgangspunkt én gang om året og ikke ad hoc.
- ÷ Risiko for at store busser kører tomme/halvtomme.
- ÷ Brugen, og dermed økonomien, af Flextrafik-produkter er vanskelig at forudsige.

OBS-punkter

- Lov om Trafikskelskaber fastlægger Midttrafiks muligheder for at tilbyde mobilitet.
- Information om, hvilke kollektive tilbud der findes, og hvordan de anvendes, er essentiel ift. brugen af særligt Flextrafik-produkter.



Regionalbus (kilde: Midtrafik)

BUSSER

Bus udgør, sammen med toget, rygraden i den kollektive trafik i Midttrafiks område. Busbetjeningen definerer i stor udstrækning den mobilitet et område tilbydes, og mobilitetstilbuddet ændres derfor ved mere eller mindre buskørsel.

Som mobilitetstilbud er buskørsel et pålideligt tilbud, der kører efter faste køreplaner året rundt. I de mindre bysamfund er potentialet for passagerer ikke stort, og derfor bør det sikres, at antallet af busser og afgang, der betjener området, tilpasses behovet, således tomme busser undgås. I større byer er kundegrundlaget større, og i de største byer tilbydes derfor bybusser med en tilpasset frekvens.

Se mere:

[Midtrafik](#)



Flextrafik (kilde: Midtrafik)



FLEXTRAFIK

I områder eller på tidspunkter, hvor grundlaget for at køre med bus ikke er tilstrækkeligt stort, kan kommunen tilbyde mobilitet i form af Flextrafik. Flextrafik er fleksible kørselsprodukter ift. anvendelse og tilbud. Udgangspunktet er, at tilbuddet er behovsstyret, og at kørslen kun udføres ved bestilling. Dermed kan tilbuddet tilpasses de enkelte områders behov.

Flextrafik består af tre typer af kørsel:

- Kørsel fra adresse til adresse.
- Kørsel fra adresse til stoppested/stoppested til adresse i forbindelse med en rejse med kollektiv trafik.
- Kørsel fra stoppested til stoppested, når en rute ikke busbetjenes.

Se mere:

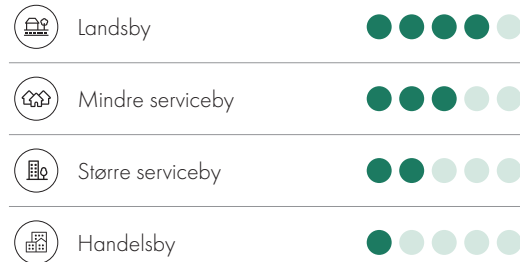
[Midtrafik Flextrafik](#)

2.2: LANDSBYBUS

En landsbybus fungerer som landsbyens egen minibus og er et fleksibelt transporttilbud med eller uden fast chauffør. Landsbybussen dækker i høj grad et lokalt transportbehov og understøtter primært fritidsmobilitet. Der er forskellige lokale modeller for, hvordan landsbybussen kan implementeres, men som udgangspunkt er det muligt for alle borgere med kørekort at leje landsbybussen, hvis de er tilmeldt den pågældende ordning.

Det bemærkes, at de fleste landsbybusser, der i dag er i drift, får tilskud fra kommunen eller via fonde/puljer.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Landsbybussen er mest aktuel i mindre byer, hvor der ikke findes et godt mobilitetstilbud i forvejen. For at leje landsbybussen skal man have et kørekort, hvilket udelukker nogle grupper fra at benytte ordningen. Er der tilknyttet et frivilligt chaufførkorps, kan landsbybussen dog også have værdi for børn og unge samt immobile borgere uden kørekort.

Organisering

Landsbybussen drives og "ejes" af landsbyen. Bussen placeres centralt i landsbyen. Vedligehold mv. varetages af en nedsat gruppe af landsbyborgere, eller fx den lokale fodboldklub. Der skal aftales nøgleplacering og bookingsystem – her findes en række systemer, der kan vælges imellem. Der kan med fordel "ansættes" lokale chauffører, der fx kan køre faste indkøbsture. Kommunen kan hjælpe med opstart og organisering.

Finansiering og tid

Erfaringer viser, at en landsbybus skal have økonomisk opstartshjælp. Det vil ofte være til leje/leasingudgifter, hvor drivmiddel, forsikring, vedligehold betales gennem lejeafgifter. Omkostningerne til busserne er en årlig udgift på ca. 100.000-120.000 kr. pr. bus. Hjælpen kan kun sikres i en projektperiode, hvorefter landsbyen selv skal afholde omkostningerne. Opgaven kan være kommunalt og/eller lokalt forankret, men det anbefales, at kommunen hjælper med organisationsopgaver, lejeaftaler og fx informations- og oplysningsarbejde.

Styrker og svagheder

- + Øger mobiliteten i landsbyen.
- + Kan skabe sammenhold i landsbyen og fastholde bosætningen.
- + Giver mulighed for grupperejser.
- + Udfylder en del af det lokale mobilitetsbehov, der kan være mellem landsbyerne, særligt ift. fritidsmobilitet.
- ÷ Er en omkostningstung løsning med høje udgifter.
- ÷ Det kræver kørekort at leje bussen, hvilket udelukker nogle grupper fra at benytte tilbuddet.
- ÷ Kræver at lokale tager ansvar for landsbybussen, herunder vedligehold.

OBS-punkter

- Der er juridiske forhold vedr. Lov om Trafikselskaber og Kommunalfuldmagten, der betyder, at tilskud til en landsbybus kun kan gives i en projektperiode.
- For at opnå et godt kundegrundlag kræver det engagement fra lokale ildsjæle, der hjælper med at drive busserne og informere om dem lokalt.
- Prissætningen af ordningen er vigtig. Ordningen skal være billig, før folk vil bruge den, samtidigt med at ordningen efter projektperioden skal kunne balancere uden et tilskudsbehov.



Havbakkebus (kilde).

HAVBAKKEBUSSEN

Alle borgere med fast eller midlertidig bopæl, eller som har erhverv eller leder frivilligt arbejde, i Havbakkedistriktet, og som har kørekort til bil, kan mod en mindre betaling (2 kr. pr. kørt kilometer + eget brændstofforbrug) låne busserne til privat anvendelse eller til kørsel for en forening. Udlånet kan ske på tværs af de enkelte landsbyer og køretøjernes placering. Der er to ni-personers minibusser til rådighed, som er placeret i hhv. byerne Als og Øster Hurup. Havbakkebusen benyttes eksempelvis af seniorer til fritidsformål, men også lokale foreninger, og den lokale skole benytter bussen til udflugter. Busserne drives af Havbakkedistriktets Mobilitetsforening, som også kan hjælpe med at finde en chauffør hvis man ikke selv kan køre bussen.

Busserne er et supplement til den kollektive trafik, der i dette område er sparsom. De giver mulighed for at køre større eller mindre grupper af borgere til udvalgte destinationer på specifikke tidspunkter, der ikke er dækket af den kollektive trafik. Efter forsøgsperioden (april 2019 – 2020) står Mobilitetsforeningen på egne ben, og bussen har kørt siden (status januar 2022)

Se mere:

[Havbakkebusen](#)



LANDSBYBUSSEN FRØEN I JUNGSHOVED

Landsbybussen "Frøen" kører passager til og fra Præstø, ligesom gruppen af 16 chauffører, kaldet »frøpassere«, hjælper med alt fra afhentning af pakker til indkøb og medicinhentning.

Frøen er en lokal landsbybus, der administreres af Jungshoved Lokalråd. Bussen drives til dagligt af frivillige og støttes økonomisk af Vordingborg Kommune. En undersøgelse gennemført af Jungshoved Lokalråd viste, at de borgere, som var afhængige af Flextrafik på Jungshoved (på det tidspunkt det eneste kollektive transporttilbud i området) var utilfredse med prisen, og flere mente, at det var for besværligt. Inspireret af delebilsordninger og med opbakning fra frivillige besluttede Vordingborg Kommune i 2017 at lease en minibus for en 3-årig periode til Jungshoved Lokalråd.

Lokalrådet arrangerer sammen med en kreds af frivillige (Frøpassere) to faste samkørsler til Præstø på hverdage. Prisen er 10 kr. hver vej, hvilket er under halvdelen af pris for Flextrafik. Ud over disse to faste ture er det frivillige, som koordinerer de øvrige ture, samt planlægger vagtplaner for alle "Frøens" frivillige chauffører. Når bussen ikke bruges til lokalrådets samkørsler, kan alle på Jungshoved over 25 år booke bussen mod betaling. Bussen kan tage op til to cykler med (uden meromkostning), hvis der oplyses om det ved bestilling.

Frøen kører stadig, med tilskud, og den primære anvendelse er indkøbsturene. Der er meget få private bookinger (status januar 2022).

Se mere på:
[Frøen i Jungshoved](#)



Delebil og delebus i Viborg Kommune ([kilde](#), [kilde](#)).



“VORES TUR” I VIBORG KOMMUNE

I tre områder i Viborg Kommune, VEST (Vridsted og Kjeldbjerg), NORD (Fjordklyngen) og ØST(Vammen), blev der opstillet delebusser og/eller delebiler. Organiseringen blev skabt via Viborg Landsbysammenslutning og Klyngerådet, hvor der blev fundet nogle interesserede borgere. Der blev afholdt borgermøder i de tre lokationer, og på disse møder blev der udpeget arbejdsgrupper. Arbejdsgrupperne har efterfølgende udpeget deltagere til fællesmøder med kommunen. Projektet har været drevet af kommunen, men hovedparten af beslutninger om fx brændstofpriser, placering af biler og busser samt vedligeholdelse har været varetaget af de enkelte områder. Projektet har været forankret i lokalområderne og det har fx været muligt at finde chauffører til de faste indkøbsture, der blev tilbudt med busserne. Erfaringen viste dog, at der ofte er flere projekter i de enkelte landsbyer, og det er ildsjæle, der driver disse – også “Vores tur”. Disse ildsjæle skal ofte prioritere mellem de projekter, de deltager i, hvorfor oprettelse af en mobilitetsforening eller at få projektet indlemmet i en eksisterende forening kan styrke projektet.

Efter projektets afslutningen er der ikke længere landbybusser i områderne, da det ikke har været muligt at skaffe finansiering, og da “ildsjælene” var blevet “trætte”.

Se mere:

[Nyt koncept for kollektiv transport i Viborg Kommunes landdistrikter](#)



Landsbybus og "Kør-med-bænk" i Sønderborg Kommune ([kilde](#)).



LANDSBYBUSSE I SØNDERBORG KOMMUNE

Sønderborg kommune har lavet forsøg med el-delebiler, landsbybusser og "kør-med-bænke". Der tilbydes tre minibusser i hele Sønderborg Kommune, som alle landsbylaug kan leje gennem en oprettet mobilitetsforening. Busserne reserveres gennem samarbejde med NaboGo.

Forsøget startede i august 2021, hvorfor erfaringer hermed endnu er begrænsede. Dog ses det, at egenfinansieringen er ca. 50 %, og der forestår derfor et arbejde med at finde den resterende finansiering inden projektperioden udløber (når tilskudsbeløbet er brugt). Dette arbejde sker gennem Mobilitetsforeningen og forsøges tilvejebragt gennem reklamer på busserne.

Sammen med landsbybusserne gennemføres andre mobilitetstiltag i områderne:

- Der er indkøbt en cykelanhænger med plads til ti cykler til busserne.
- Der er oprettet 12 "kør-med-bænke".
- Der arbejdes mod at omdanne steder med "kør-med-bænke" til hubs.

Leje af landsbybussen afregnes med 2,50 kr./km til pågældende landsbylaug, hvor denne lejes. Ligeledes afleveres bussen rengjort med opfyldt tank. Leje af traileren afregnes med kr. 100,- pr gang/dag.

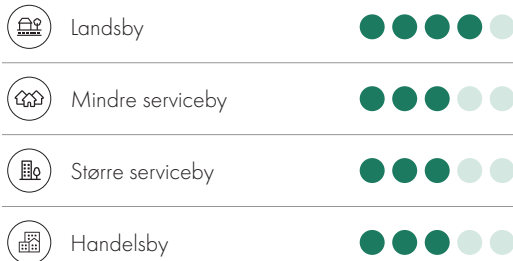
Læs mere:

[Kom hinanden vé – mobilitetsprojekt](#)

2.3: DELEBIL

En delebil er en bil, der deles af forskellige personer gennem en delebilsordning. Gennem ordningen kan medlemmerne reservere og betale for leje af en bil. Delebilsordninger kan være drevet af foreninger såvel som af kommercielle selskaber. Delebiler kan øge mobiliteten for borgere med kørekort, som lejlighedsvist har brug for en (ekstra) bil.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Delebiler kan fungere i alle bystørrelser, dog er der størst potentiale for at forbedre mobiliteten i landsbyer, hvor øvrige mobilitetstilbud er begrænsede. Den persongruppe, der vil have mest gavn af debiler er borgere med kørekort, uden adgang til bil. Øvrige grupper kan være passagerer i debilerne, men er ikke de umiddelbare målgrupper.

Organisering

De fleste delebilsordninger implementeres i et samarbejde med et delebilsfirma, enten ved at firmaet placerer en bil i byen, som alle kan anvende, eller i et fællesskab, hvor byen danner en forening. Typisk er det delebilfirmaet, der fastsætter taksterne for leje, men det kan også aftales, at byen tager det økonomiske ansvar. De fleste firmaer har booking- og rengøringsaftaler mv. Organisatorisk er det let at gå til, dog skal der aftales en central P-plads, adgang til nøgle og evt. rengøring. Eksempler på delebilsfirmaer:

- Bybiler: Drive-now.com, Greenmobility.com, ByensBil
- Delebiler med fast plads: Letsgo.dk, Hertz Delebil, Tadaacar.dk, Greenabout.dk, Aura.dk
- Platform for private udlejere: Danskedelebiler.dk, Gomore.dk, Snappcar.dk

Finansiering og tid

Flere delebilsfirmaer stiller krav om en indtægt eller garantium, hvilket fx kan opnås gennem salg af reklamer på bilen. Kommunen kan finansiere en delebil i en projektperiode, hvorefter byen selv skal overtage. Egenbetaling til leje af bilen er forskellig fra firma til firma, men kan fx indeholde omkostninger til medlemskab, pris pr. km., pris pr. time eller en selvrisko ved skade. Det tager tid at ændre borgernes transportvaner og at tage et nyt tilbud til sig, så afsæt så lang en projektperiode som muligt, gerne 3 år.

Styrker og svagheder

- + En delebil kan supplere den kollektive trafik og skabe et større og mere varieret mobilitetstilbud.
- + Let at etablere, da der er mange firmaer, som tilbyder debiler.
- + Kan potentielt medføre, at borgerne sælger bil nr. to eller tre.
- ÷ Brugere skal have kørekort, hvilket udelukker nogle grupper fra at anvende ordningen.
- ÷ Det kræver lokal opbakning og ejerskab.
- ÷ Kræver ofte en medfinansiering, fx reklamer på bilen.

OBS-punkter

- Specielt i landdistrikter kan der være et behov for at promovere og oplyse om muligheden for debiler. Generelt kræver det en vis omstilling at tilgå nye mobilitetsformer og praktik/teknik.
- En delebilsordning kan kræve tid for at slå igennem, da borgernes transportvaner skal ændres, især hvis mange allerede har adgang til to eller tre biler.



ByensBil ([kilde](#)).

BYENSBIL

ByensBil er en virksomhed, der udbyder og driver delebiler og el-delebiler i danske landdistrikter. I samarbejde med enten det lokale erhvervsliv, borger- eller boligforeninger har ByensBil etableret et netværk af 40 delebiler fordelt i Jylland og på Fyn. Dagsordenen bag ByensBil er at gøre mobilitet tilgængelige for alle i de danske yderområder, således det bliver nemmere at bo i disse områder. For at leje en bil hos ByensBil kræver det, at brugeren er medlem. Bilerne har en fast stamplads, hvor de både afhentes og afleveres, og de kan lejes for minimum en halv time ad gangen. Yderligere er lejeren dækket af ansvar- og kaskoforsikring i forbindelse med billejen. Prisen er 300,- kr./år for medlemskab (for en familie 500 kr./år), 10 kr./time (max for otte timer) og 2,70 kr./km. (incl. brændstof/el).

ByensBil eksisterer stadig, og ordningen giver brugerne en mulighed for fleksibel mobilitet, uden at de behøver at investere i en bil.

Se mere:

[ByensBil](#)



SØRVADS BIL

I Sørvad udlejer det lokale autoværksted, "Stokholm Autoservice", en bil til alle i Sørvad og omegn. Bilen kan lejes i en fx en weekend, en dag eller kun et par timer. Prisen er 10 kr./time eller 100 kr./døgn + 2,50 kr./km. (inkl. brændstof).

Bilen lejes ved at man ringer eller mailer til virksomheden og udfylder en kort lejekontrakt. Bilen kan dog være i brug som lånebil, hvis værkstedet har anden bil på værksted.

Sørvads bil eksisterer stadig (status, februar 2022), og ordningen giver brugerne den fleksibilitet i mobilitet som bilen tilbyder, uden at de behøver at investere i en bil.

Se mere:

[Sørvads bil](#)



El-delebil fra Tadaa! [kilde](#)

EL-DELEBIL I SMÅBYER, FYNHAV

Projektet havde til formål at udvikle, demonstrere og afprøve et koncept for udbredelse af el-delebiler til små byer i Danmark. Projektorganisationen bestod af fem aktører: TADAA!, ProjectZero, Sønderborg Kommune, E.On samt Landdistrikternes Fællesråd. Konkret har projektet i otte måneder stillet følgende til rådighed for borgerne i Fynshav:

- En E.ON stand-alone ladestander 22kW AC til elbiler med to udtag.
- To el-delebiler (Renault Zoe).
- En tilpasset app/adgang til booking af biler til Fynshav.

Projektet er slut, da der ikke var stor nok opbakning til det i lokalområdet. Brugere brugte primært bilerne til mindre ture i nærområdet, og på den baggrund var det ikke muligt at skabe en holdbar forretningsmodel for delebilsselskabet. Dermed er dette et godt eksempel på de udfordringer, der kan være ved at skabe mobilitetsløsninger i landsbyer og landdistrikter. Ofte er det en væsentlig udfordring at opnå en tilpas stor kritisk masse til, at projektet kan løbe rundt.

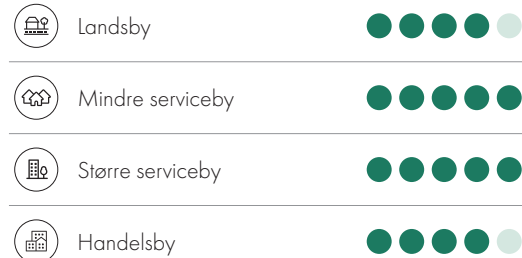
Se mere:

[Alternative, bæredygtige kollektive transport-koncepter](#)

2.4: CYKELLØSNINGER

Cykler har altid været en stor del af danskernes mobilitet. Der er kommet nye cykeltyper på markedet, og disse cykler kan øge mobiliteten, omend cykler har en begrænset aktionsradius. Cykelløsninger, herunder delecykler og lejecykler med eller uden el, giver nye muligheder for at løse lokale mobilitetsudfordringer. Ladcykler kan fx give mulighed for lettere transport af børn og materialer, og cykler kan fungere som first/last mile-transport til den kollektive trafik.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Cykelløsninger kan give værdi i alle bystørrelser. Det vurderes dog, at der er størst potentiale i servicebyerne, hvor flere servicefunktioner ligger i cykelafstand, og hvor cykelforholdene typisk er bedre end i små landsbyer. De primære målgrupper for projekter med cykelløsninger er børn og unge og borgere uden adgang til bil, da flere tilbud kan øge gruppernes adgang til mobilitet. For turister og besøgende kan cykelløsninger desuden give en mulighed for at opleve et område på en anden måde end i bil.

Organisering

Cykeltyper med el er ofte dyre i anskaffelse og vedligehold. Derfor kan det være væsentligt at have en gruppe, der kan sikre cyklerne. Det kan være en udlejer, en mobilitetsforening eller et landsbylaug. Det anbefales, at det er lokale, der vedligeholder cyklerne.

Finansiering og tid

Cykelløsninger er ofte dyre i anskaffelse, og til el-cykler skal der tilbydes ladefaciliteter. En kommunal medfinansiering i et pilotforsøg vil derfor kunne lette etablering af tilbud om nye cykelløsninger. Hvis der er kommunal involvering, vil der skulle afsættes tid til organisering af vedligeholdelse af cyklerne og ladefaciliteter, hvis disse er nødvendige, og findes en velegnet plads til cyklerne.

Styrker og svagheder

- + Cykelløsninger kan være et alternativ til bil nr. to.
- + Kan fungere som first/last mile-transport til/fra kollektiv trafik.
- + Giver bedre sundhed.
- + Er en miljøvenlig transportform.
- + Kan give mindre trængsel på vejene.
- + Er fleksibel over korte og mellemlange afstande.
- ÷ Er vejrpåvirkelig.
- ÷ Kan være en dyr investering.
- ÷ Nogle cyklister føler sig utrygge, særligt på mindre oplyste veje og stier samt i større byer med meget trafik.

OBS-punkter

- Cyklister er bløde trafikanter, så hvis man tænker nye (og gamle) cykelløsninger ind i et mobilitetsprojekt, skal man også overveje trafiksikkerhed.
- Selvom cyklen er et let tilgængeligt transportmiddel, er det ikke alle borgere, som ser cyklen som en løsning på deres mobilitetsbehov.
- Det kan være vigtigt med ordentlige parkeringsforhold, herunder fx tyverisikrede eller overdækkede parkeringsmuligheder.
- Vedligehold skal sikres.



Ladcykel (kilde).

LADCYKLER

Ladcykler bliver mere og mere udbredte, særligt i de større byer, hvor de transporterer både børn og varer. Ladcykler kan desuden, med sine ekstra hjul, anvendes som et mere sikkert transportmiddel for borgere med balanceudfordringer. Borgere kan selv anskaffe sig en ladcykel, og dermed opnå en mobilitetsforøgelse, dog er ladcykler dyre, hvorfor en låne-ladcykel-ordning kan være en indgang til, at borgerne selv investerer i en senere. I flere byområder er virksomheder desuden begyndt at bruge el-ladcykler i stedet for varebiler, når der skal fragtes varer og materialer rundt, eller udlåne ladcykler til kunder, i stedet for fx en trailer, til hjemtransport af varer. I landsbyer og landdistriktet kan udbringning med el-ladcykler være en del af et mobilitetsnetværk, så borgere, der ikke selv kan komme til butikkerne, kan bestille deres varer og få dem bragt ud. En anden mulighed er, at købmanden kan stille ladcykler til rådighed til hjemtransport af varer mm.

I Odense Kommune er der indkøbt syv ladcykler, der kan lånes af borgere som et forsøg, inden de evt. selv investerer i en ladcykel. Cyklerne står hos tre forskellige cykelhandlere i Odense. Projektet eksisterer stadig.

Se mere:

[Ladcykler i Odense](#)

[Ladcykler i stedet for varebiler](#)

[Udlejning i Silvan](#)



Cykelbus i Eversham, England (kilde).

CYKELBUS

I Eversham i England har de introduceret en cykelbus med plads til ti personer. Cyklens drivmiddel er pedaler, men der er også et hjælpebatteri. Cykelbussen bruges til at køre skolebørn rundt i byen, hvilket både er sundere og giver dem en anden oplevelse end at blive kørt i bus. Cykelbussen bruges hver dag til at køre børn fra tre skoler til og fra SFOén. Cykelbussen koster omkring 150.000 kr. og forhandles i Holland. Af andre, alternative cykeltyper findes også partycykler og konferencecykler.

Se mere:

[Cykelbus](#)

[Cykelbus i Eversham](#)



Test en el-cykel, Gate21 (kilde).



Trustrup el-cykelklub (kilde).

TEST EN EL-CYKEL

Flere steder er der lavet forsøg, hvor borgere kan låne og teste en el-cykel. En el-cykel er dyr i anskaffelse, og derfor kan en testperiode overvinde den usikkerhed, der er i at investere i en. I syv sogne i den vestlige del af Ringkøbing-Skjern Kommune er der oprettet fællesskabet Vestrum. Her har de bl.a. lavet forsøg med delebiler, el-delebiler og delebusser. De har også et forsøg med el-cykler, hvor det er muligt at leje en el-cykel, så kan borgerne prøve en el-cykel, inden de selv investerer i en. Projektet er finansieret af Ringkøbing-Skjern Kommune, og cyklerne administreres af Vestrum. Man kan leje en cykel i alt fra 1 måned til uendeligt og betaler et depositum på 500,- kr. ved lånestart. Depositum tilbagebetales ved aflevering af cyklen. Projektperioden var marts-november 2019, og alle cykler er fortsat udlånt (status januar 2022).

I Trustrup i Norddjurs Kommune har borgerne ligeledes testet el-cykler. El-cyklerne blev, efter projektperioden, overdraget til en el-cykelklub, som de samme borgere stiftede. El-cykelklubbens formål er at fremme el-cyklismen i området, og foreningen tilbyder, at man kan låne el-cyklerne. Erfaringen er, at kommunen ikke selv skulle have købt el-cyklerne, men i stedet lavet et udbud hos lokale cykelhandlere, så de kunne stå for alt det praktiske, da der har været udfordringer ift. forsikring, service, reparationer etc.

Se mere:

[Gate21 - test en el-cykel](#)

[El-cykler i Vestrum](#)



CYKELMEDTAGNING I BUSSEN

Hos Midttrafik kan borgere, mod en betaling på 13,- kr., medbringe en cykel i Midttrafiks busser, hvis der er plads til det. At kunne medtage en cykel i busserne giver borgerne en større mobilitet, idet de kan tage bussen den ene vej og cykle den anden.

Bybusserne, undtagen i Aarhus, medtager cykler uden for myldretiden (7.00-8.30 og 15.00-17.00). Cyklen skal placeres i flexarealet i midten af bussen, hvor der er stropper til fastspænding. Der er plads til maks. to cykler i hver bus. Pladsen bliver delt med barnevogne, kørestole mv. efter først-til-mølle-princippet. De fleste regionalbusser medtager ligeledes cykler, der placeres i bussens bagagerum.

Disse regler er gældende for Midttrafiks busser, men kommunerne har mulighed for også at tilbyde cykelmedtagning i skolebusser.

Se mere:

[Cykelmedtagning hos Midttrafik](#)



LÅN EN CYKEL – FANØ OG STEVNS KLINT

I 2021 har en privat borger etableret Fanø Bikes, som er en cykeludlejningsvirksomhed, der udlejer cykler i samarbejde med Donkey Republic. Donkey Republic leverer platformen i form af en app, hvor cyklerne kan lejes fra. Cyklerne lejes på timebasis, og Fanø Bikes har placeret cykler på 13 destinationer fordelt på øen, hvor cyklerne kan lejes på en station og afleveres på en anden. På denne måde har både lokale og turister mulighed for nemt og enkelt at leje cykler. Områderne, hvor cyklerne står placeret, er dels områder, som er stillet til rådighed af kommunen, eller områder hos private erhvervsdrivende. For lejerer bliver timeprisen billigere jo flere timer cyklen benyttes, det koster fx 38,- kr. for den første time, hvorimod seks timers leje koster 90,- kr.

Et lignende tiltag er blevet udført på Stevns Klint, hvor et lokalt partnerskab mellem virksomheder, organisationer, kunstnere og foreninger har stiftet Stevns Cykelturistforening. Her er der i samarbejde med Donkey Republic blevet placeret cykler hele vejen langs Stevns Klint. Her er formålet at skabe et nemt og fleksibelt alternativ til bilen. Iflg. Cykelturistforeningen har tiltaget været tilfredsstillende, idet cyklerne blev udlejet 632 gange på de første otte måneder, og brugerne af cyklerne har givet en samlet bedømmelse på 4,5 ud af 5 stjerner. Eksemplet fra Stevns Klint har også vist, at over halvdelen af gangene blev cyklerne afleveret på en anden station end den, de blev lejet på, hvilket understøtter, at denne form for låncykler kan være et reelt transportmiddel mellem to destinationer. Ligeledes kan prisen ved Stevns Klint konkurrere med den anden offentlige transport, da de første 30 minutters leje koster 30,- kr. Cyklen bliver billigere for brugeren, jo længere tid den benyttes, fx koster to timers leje 50,- kr., hvorimod en hel dag koster 100,- kr.

Se mere:

[Fanø Bikes](#)

[Lej din cykel på Stevns](#)

[Cykeludlejning på Stevns Klint](#)



Dele-el-cykler fra Tier ([kilde](#)).

DELE-EL-CYKLER SOM FIRST/LAST MILE-TRANSPORT

I Gødstrup åbner det nye hospital og knapt tre km derfra kører busrute 15/124 med 25 afgang om dagen, i hver retning. Enkelte ture i myldretiden kører via hospitalet, men langt hovedparten af turene kører gennem Snebjerg, hvorfra der er knapt tre km til hospitalet. I et forsøgsprojekt tilbydes dele-el-cykler mellem busstoppestedet i Snebjerg og hospitalet som en first/last mile-løsning for brugerne. Med dette tilbud øges mobiliteten til og fra hospitalet for borgere og medarbejdere bosiddende vest for hospitalet (langs rute 15).

Cyklerne reserveres via en app fra el-cykelleverandøren Tier, der også tilbyder el-løbehjul i Herning. Projektet finansieres af Herning Kommune og Region Midtjylland i fællesskab, foreløbig i en forsøgsperiode på op til 2 år.

For at få en god opstart søges ambassadører på hospitalet, der bor i umiddelbar nærhed af den strækning, som bussen betjener. Ambassadørerne tilbydes gratis buskort, cykelhjelm og regntøj i perioden mod at skrive en dagbog, der bruges til evaluering, samt at udbrede idéen om el-cykelløsningen.

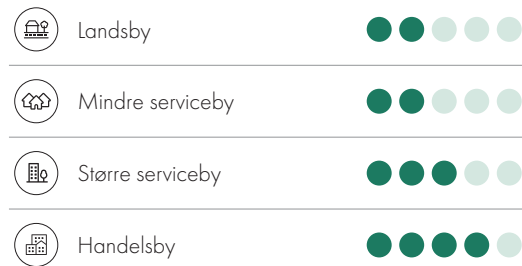
Projektet starter april/maj 2022 og løber i 3 faser. I 1. fase, der er 3 måneder, kan ambassadørerne låne cyklerne gratis, i 2. fase vil taksten for at låne en cykel være 10,- kr./tur, og i 3. fase ydes der ikke længere tilskud til lån af cyklen, og dermed overgår projektet til egen drift hos Tier.

2.5: MIKROMOBILITET

Mikromobilitet er en fælles betegnelse for mobilitet på lette, og ofte, el- køretøjer. Mikromobilitet ses ofte i sammenhæng med last-mile-problematikken, som dækker afstanden mellem transportknudepunkt og endelig destination. Mikromobilitet kan supplere kollektiv transport og understøtte mobilitetsknudepunkter, hvor man kan skifte til kollektiv trafik eller bil. Ligeledes kan mikromobilitet dække mobilitetsbehovet på den korte rejse og skabe et mere varieret og fintmasket net ud i et lokalområde.

Eksempler på mikromobilitet er el-løbehjul, el-skateboard, uniwheels, segboards, segways, hoverboards og hoverbikes.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Mikromobilitet egner sig bedst til korte afstande, hvorfor løsningen vurderes at give størst værdi i større servicebyer eller handelsbyer, hvor flere funktioner er indenfor kort afstand. Målgrupperne for projekter omkring mikromobilitet er hovedsagligt børn og unge samt borgere uden adgang til bil, da mikromobilitet bl.a. kan øge tilgangen til kollektiv trafik for disse grupper. Turister og besøgende vil kunne benytte mikromobilitet som en anderledes måde at opleve et område på.

Organisering

I forbindelse med tilbud om mikromobilitet skal der aftales steder i det offentlige rum, hvor transportmidlerne kan placeres/ holde. Derfor skal kommunen involveres i placeringen af disse og sikre, at de benyttes. Det kan det være kommunen, der med inddragelse af flere afdelinger, fx Byplanafdelingen og p-vagter, laver en aftale med en leverandør af mikromobilitet.

Finansiering og tid

Der skal afholdes omkostninger til oprettelse og vedligeholdelse af parkeringssteder for mikromobiliteten. Der skal også afses tid til kontraktoprettelse og vedligeholdelse. Her forudsættes det, at leverandøren af mikromobilitet håndterer alt omkring transportmidlet.

Styrker og svagheder

- + Mikromobilitet kan øge mobiliteten på korte strækninger og fungere som first/last mile-transport til den kollektive trafik.
- + Pladsbesparende ift. biler.
- + Miljøvenlige transportmidler.
- + Kræver ikke større anlægsarbejde.
- + Mikromobilitet vurderes at kunne flytte en betydelig del af bilture over i andre og mindre forurenende transportformer.
- ÷ Flere kan være utrygge ved disse nye transportformer, hvilket udelukker nogle grupper fra at benytte dem.
- ÷ Transportmidlerne kan skabe utryghed blandt andre trafikanter samt medføre større risiko for færdselsuheld.
- ÷ Kræver plads/parkeringsplads og kan rode i bybilledet, da de har en tendens til ikke at blive sat på plads.
- ÷ Der kan være en lav betalingsvillighed, omkring 10 kr. pr tur.

OBS-punkter

- For at få succes anbefales det, at parkeringssteder planlægges og aftales med større virksomheder.
- Mange kommuner har erfaring med samarbejde med mikromobilitets-virksomheder. Vidensdeling med dem om specifikke udfordringer anbefales inden opstart.
- Vigtigt med oplysning omkring færdselsloven vedrørende mikromobilitetsmuligheder.
- Det er lovpligtigt, at der anvendes cykelhjelm ved brug af el-løbehjul.



EL-LØBEHJUL I HERNING OG FREDERIKSHAVN

I 2021 udrullede Herning Kommune en flåde af el-løbehjul, som borgerne kan leje og bruge til at transportere sig rundt i byen. Udrulningen af el-løbehjulene skete i samarbejde med virksomheden Tier, der leverede løbehjulene samt platformen, i form af en app, hvor de udlejes fra. I Herning er der etableret hubs, primært på offentlige arealer, hvor løbehjulene kan lejes fra og leveres tilbage til. Disse hubs er placeret ved steder med aktivitet, og særligt tæt på områder, hvor man kan skifte transportmiddel, såsom Herning Station, p-pladser, cykelstativer og busstoppesteder. Med dette tiltag ønskede Herning Kommune at hjælpe borgerne med last mile-problematikken, ved at give en mulighed for at transportere sig det sidste stykke fra bussen eller toget, samt at give et alternativ til de kortere bil-, bus- og taxature.

I Frederikshavn er der ligeledes lavet et forsøg med 40 el-løbehjul mellem fire centrale, kollektive trafikstoppesteder og fem store arbejdspladser/uddannelsessteder i byen. Prisen for at leje et el-løbehjul var 25,- kr. På to måneder, i efteråret 2021, blev der udført 650 ture, hvilket svarer til, at hvert løbehjul blev brugt til 0,4 tur/dag. For at forsøget ville være omkostningsneutralt, skulle alle løbehjul køre 1,35 ture om dagen. En brugerundersøgelse viste, at 35 % af brugerne brugte løbehjulet i forbindelse med kollektiv trafik, 61 % af brugerne havde egen bil, og af disse svarede 7 %, at de altid ville bruge el-løbehjulet, hvis det altid var tilstede, og hele 67 % af brugerne med bil svarede "ja sommetider" til at de ville benytte el-løbehjul, hvis der altid var et tilstede. Frederikshavn Kommune valgte ikke at fortsætte projektet efter forsøgsperioden.



Mikromobilitet ([kilde](#)).

SEGWAYS, SEGBOARDS, ME-MOVERS, GYROPODS

Foruden (el)løbehjul er der de senere år sprunget en hel række mikromobilitetsløsninger frem, som kan være med til at udvide mulighederne for at være mobil, også i landdistrikterne og i landsbyer. Fælles for dem alle er, at de er forholdsvis billige og fleksible over kortere afstande. Men de er også alle mindre egnede til lange strækninger, og brugeren bliver en "blød trafikant", hvilket kan være et problem i områder, som ikke har et udbygget cykelstinetværk. Segways styres via bevægelser i styret, og var de første på markedet. Prisen er over 20.000,- kr. pr. stk. og derfor er en segway dyr i forhold til fx et el-løbehjul, der kan erhverves for ca. 3.000,- kr.

Ved Kolding Storcenter har flere bilister oplevet hærværk eller løsnede hjulbolte på deres biler, mens bilerne er parkeret på den store p-plads ved centeret. Kolding Storcenters vagter har nu fået segways til at køre rundt på p-pladsen på, hvilket betyder, at de hurtigt kan gennemse hele området.

I Søndervig kan turister desuden forsøge sig med en tur på en segway, enten på bane eller ud i byen. En guidet tur på 30 minutter koster 150,- kr.

Se mere:

[Mikromobilitet i fremtiden](#)

[Joyride - micromobility](#)

[Vagter på segways](#)

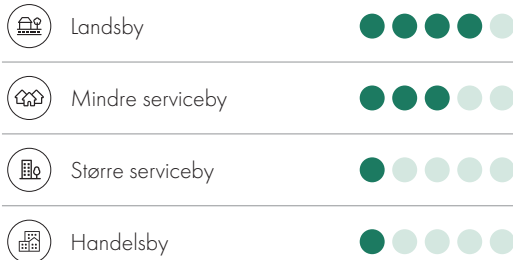
[Prøv en segway i Søndervig](#)

2.6: DIGITALE PLATFORME TIL SAMKØRSEL

På samkørselsplatforme er det muligt enten at eftersøge eller tilbyde et lift. Platformene matcher således en bilist og en eller flere passagerer, der skal samme vej, og herved øges mobiliteten, idet der bliver flere muligheder for at komme rundt.

Eksempler på digitale platforme til samkørsel er: NaboGo, Pendlr, Ta'Med, MinLandsby app og GoMore.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Samkørsel kan fungere i og mellem alle bystørrelser, men der er størst potentiale for en forbedring af mobiliteten i de mindre byer, hvor øvrige mobilitets tilbud er begrænsede. Det er primært børn og unge samt borgere uden adgang til bil, der kan få forbedret deres muligheder for mobilitet ved indførelsen af en samkørselsordning. Borgere med adgang til bil er dog en vigtig gruppe i denne sammenhæng, da det er dem, der skal tilbyde lifts til andre.

Organisering

En digital platform til samkørsel kan drives af en borgergruppe, et firma, det offentlige eller i et sammenspil herimellem. Succesen er afhængig af antallet af kørsler, der bliver tilbudt. Derfor er information og markedsføring af en digital platform vigtig - både til potentielle chauffører og passagerer. Her kan kommunen spille en stor rolle, dels med kontakt til lokalsamfund, men også til større virksomheder, der måtte ønske at fremme samkørsel.

Finansiering og tid

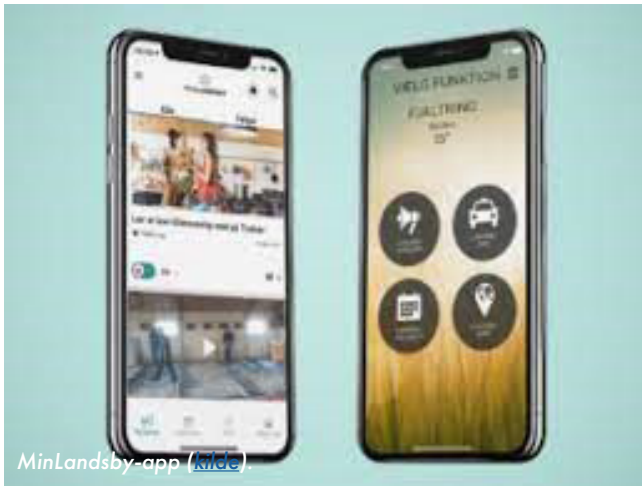
Der findes i dag mange digitale platforme til samkørsel. Deciderede samkørselsapps har en omkostning til oprettelse, markedsføring og drift. Markedsføringen er meget vigtig, tager lang tid og kan være dyrt. Derfor vil det ofte være et offentligt anliggende at tilbyde en samkørselsapp, såfremt der ønskes et fokus på at få korte samkørselsture organiseret i en app. Fx driftes GoMore uden offentlige tilskud, men her tilbydes også primært længere ture mellem landets store byer.

Styrker og svagheder

- + En samkørselsapp øger mobiliteten ved at skabe kontakt mellem borgere med et mobilitetsbehov og borgere der kan tilbyde mobilitet.
- + En samkørselsapp kan give overblik over, hvilke mobilitetsmuligheder der findes i området, fx ved at være integreret med Rejseplanen.
- + En samkørselsapp gør det let at booke og evt. aftale samkørsel.
- + Samkørsel mindsker trængsel på vejene og belastning af miljøet.
- ÷ Kræver at man kan tilgå den digitale platform/app, hvilket kan være ekskluderende for nogle grupper.
- ÷ Nogle kan være utrygge ved at køre med fremmede.
- ÷ For at app'en er attraktiv at anvende, kræver det en stor kritisk masse, der kan være vanskelig og dyr at oprette.
- ÷ Der skal meget information til, før en app bliver kendt og anvendt.

OBS-punkter

- Et projekt skal have tid, gerne min. tre år, og bør ikke lanceres som forsøg men en blivende løsning.
- Skal forankres i lokalområdet for at det bliver en succes, da det kræver, at de lokale er "med på vognen". Dette er med til at nedbryde barrieren ift. at køre med fremmede. Erfaringer har vist, at hvis det er en offentlig myndighed, der promoverer samkørslen, er effekten væsentlig mindre.
- Afsæt tid og kræfter til at lave detaljerede aftaler og kontrakter med alle tredjepartsløsninger for at undgå tvivl og forhandlinger under projektet.



MinLandsby-app ([kilde](#))

MINLANDSBY-APP

MinLandsby er en app, der skaber overblik over aktiviteter og transportmuligheder i den valgte landsby eller det valgte område. Appen samler information fra en række hjemmesider og tjenester, herunder eks. Facebook, lokale hjemmesider, GoMore og Google Maps.

MinLandsby-appen har fire overordnede funktioner:

- Nyheder, hvor alle brugere kan skrive.
- Kalender, der viser lokale begivenheder, og hvor alle brugere kan tilføje begivenheder.
- Kort, som viser attraktioner og funktioner i lokalområdet.
- Lift, hvor ture kan bookes via tredjepart.

Appen er således en digital platform, som, bl.a. skaber kontakt mellem borgere, der har et mobilitetsbehov, og borgere som kan tilbyde mobilitet.

Se mere:

[MinLandsby](#)



NABOGO, TA'MED, PENDLR, COMMUTE

NaboGo, Ta'Med, Pendlr og Commute er fire danske samkørselsplatforme. De kan alle fire matche borgere, der mangler et lift, med borgere, der tilbyder et lift, men de er forskellige ift. app-opbygning, betaling mm. Hovedformålet med platformene er at skabe bedre mobilitet, hvilket gøres ved at skabe faste mødesteder for samkørsel i landdistrikterne. Samkørselsplatforme er også interessante for virksomheder, hvor ansatte kan finde og køre med hinanden. Ofte vil et samarbejde med virksomheder kunne skabe en tilstrækkelig kritisk masse, til at samkørslen kan fungere. De tre af platformene (ikke Commute) er integreret med Rejseplanen, således at der både vises muligheder for samkørsel og offentlig transport, når der søges efter rejser på platformene.

Der er gennemført flere forsøg med implementering af samkørselsapps. I Nordjylland har NT og kommunerne i samarbejde med NaboGo, tilbudt en samkørselsapp siden efteråret 2021. Markedsføringen har primært været rettet mod større virksomheder og uddannelsesinstitutioner, for dermed at skabe en god basis af kørsler. I de første 2½ måned er der gennemført ca. 1.000 samkørsler og oprettet 400 chauffører, der tilbyder kørsel.

Kalundborg, Holbæk og Slagelse kommuner har tilbudt NaboGo i perioden 2020-22, og der er udført ca. 35.000 samkørsler i perioden. Der har været arbejdet med borgere, virksomheder, landsbyer og særligt uddannelsesinstitutioner (hvor der er oprettet klimaklubber) og biblioteker. Status januar 2022 er, at én kommune foreløbig har aftalt at fortsætte tilbuddet, én har stoppet projektet og én er uafklaret.

Ta'Med er FDMs samkørselsplatform, og den er indtil videre mest benyttet til samkørsel til/fra virksomheder. Middelfart Kommune har netop lanceret Ta'Med for borgene i kommunen.

Commute arbejder med lukkede grupper, og det har derfor ikke været muligt at skaffe data. Commute anvender "coins", hvor brugerne optjener "coins", når de kører sammen. Disse "coins" kan da anvendes ved udvalgte butikker og hjemmesider. Status januar 2022 er, at følgende uddannelsesinstitutioner i Midttrafikks område tilbyder samkørsel med Commute: Viborg Gymnasium, Skive College, Skive Gymnasium, Holstebro Gymnasium og HF samt Katedralskolen i Viborg.

I Sønderborg Kommune er man ved at opbygge et samarbejde med Pendlr om at tilbyde samkørsel. Status januar 2022 er, at projektet fortsat er under udvikling og endnu ikke tilbudt borgerne i landdistrikterne.

Se mere:

[NaboGo](#)

[Ta'Med](#)

[Pendlr](#)

[Commute](#)

[Samkørsel i Middelfart Kommune](#)

03

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

Der er gennemført mange projekter, der skal forbedre mobiliteten, og en gennemgående erfaring er, at information, accept og forståelse for det nye mobilitetsstilbud er yderst vigtigt for et mobilitetsprojekts succes. Derfor er der lavet denne samling, der handler om samarbejde og kommunikation.

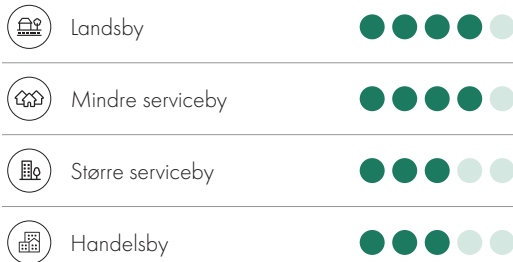
Mange steder kan der allerede være etableret forsøgsprojekter, nye løsninger eller et fleksibelt udbud af transporttiltag for at forbedre mobiliteten, men hvis borgerne fx ikke kender til dem, at tiltagene ikke har vundet indpas, eller at de ikke opfylder indbyggernes reelle behov, kan tiltaget have vanskeligt ved at blive en succes. En anden udfordring kan være, at de transportmidler der findes i området, står stille en stor del af dagen, og derfor ikke bliver udnyttet effektivt.

Derfor kan det være effektivt at etablere nogle strategiske samarbejder, iværksætte kampagner eller støtte ildsjæle økonomisk, for at imødegå disse problemstillinger. Sådanne tiltag er ofte af immateriel karakter og ikke særlig økonomisk omkostningstunge. Til gengæld kræver de ofte langvarige processer med en høj grad af samarbejde og engagement for at lykkes. De fleste fysiske tiltag vil på et tidspunkt i processen skulle understøttes af kommunikation og samarbejde for at sikre, at tiltagene bliver forankret, og at der tages lokalt ejerskab hertil. I det følgende gives en række eksempler på tiltag med fokus på samarbejde og kommunikation som del af et mobilitetsprojekt.

3.1: MOBILITETSFORENINGER

Lokale borgere og virksomheder er vigtige ressourcer i et mobilitetsprojekt. For at sikre samarbejdet med disse, kan der oprettes en mobilitetsforening. En mobilitetsforening kan have stor værdi, både i forbindelse med konkrete projekter, men også for at styrke den nuværende mobilitet eller at sætte fokus herpå. Mobilitetsforeninger kan således give borgere, virksomheder og kommune en fælles platform for mobilitetsindsatser i et område.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Mobilitetsforeninger etableres ofte i mindre byer, hvor mobilitetstilbudene er begrænsede. De fleste personagrupper kan have glæde af, at der oprettes en mobilitetsforening, nogle ved derigennem at kunne få løst deres mobilitetsbehov, andre ved at deltage og hjælpe andre/lokalsamfundet. Turister og besøgende er ikke med i en lokal forening, men kan have glæde af de tilbud, der sættes i værk.

Organisering

Behovet for en mobilitetsforening skal afspejles i, om der i lokalområdet er en lokal forening, der naturligt tager mobilitet ind i sin portefølje, eller om der er behov for en ny forening med en særlig mobilitetsindsats. Oftest vil det være kommunen, der vil være initiativtager til en mobilitetsforening. Foreningen skal have én indgang til kommunen, hvormed der kan oparbejdes gensidigt kendskab og tillid.

Finansiering og tid

At arbejde med mobilitet kræver samarbejde og samskabelse og dette kan en mobilitetsforening være med til at lette og styrke. Det kræver noget tid at oprette en mobilitetsforening eller skabe samarbejdet med en eksisterende forening, men den tid er givet godt ud. Økonomisk er samarbejdet ofte karakteriseret ved, at man skal servicere møder med kaffe og brød.

Styrker og svagheder

- + Involvering af lokale borgere og virksomheder sikrer forankring og ejerskab til de initiativer, der igangsættes.
- + Et samarbejde med en mobilitetsforening skaber en tillidsfuld indgang til lokalsamfundet.
- ÷ Samarbejder baseret på frivillighed kan være sårbare. Derfor skal man være forberedt på, at samarbejdet og engagementet kan ændre sig, hvis frivillige falder fra i processen.
- ÷ Samarbejdet beror på tillid, og man skal derfor være klar til og åben for, at foreningen gør tingene på "deres" måde.

OBS-punkter

- Det er vigtigt, at de frivillige oplever, at det er nemt at komme i kontakt med kommunen og få svar på eventuelle spørgsmål.
- De frivillige ildsjæle bør behandles med stor professionalisme og respekt, da de udfører et arbejde for kommunen gratis, som man ellers ikke kan købe for penge.
- Hvis man gerne vil have en bred repræsentation af borgere i mobilitetsforeningen, fx også ressourcetsvage borgere, skal der typisk være en gulerod for at få dem til at deltage.
- Det er vigtigt, at man prøver at træde ud af sin egen fag-boble og sætte sig i borgerens sted.



Studietur i forbindelse med mobilitetsprojekt hos NT ([NT.dk](#)).

HAVBAKKE MOBILITETSFORENING

Mariagerfjord Kommune igangsatte i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab (NT) et projekt, der i en forsøgsperiode, fra april 2019 - april 2020, skulle teste nye mobilitetsløsninger som et supplement til den kollektive trafik i kommunens landdistrikter. Løsningerne skulle bygge på stærke sociale netværk. Det udvalgte testområde for projektet blev den østlige del af Mariagerfjord Kommune, kaldet "Havbakkedistriktet", som omfatter Als, Øster Hurup, Skelund, Veddum og Helberskov. Projektet fik økonomisk støtte af Trafikstyrelsen.

Følgende tiltag blev implementeret som en del af pilotprojektet:

- To landsby-delebusser, "Havbakkebusen", placeret i hhv. Als og Øster Hurup.
- En landsby-el-delebil, "Havbakke bilen", i Veddum.
- Samkørselbænke, "Kør mæ bænke", placeret ved knudepunkter i Skelund, Veddum, Helberskov, Als og Øster Hurup.
- Oprettelse af en mobilitetsforening for at sikre at løsningerne blev levedygtige.

Mobilitetsforeningen blev oprettet af frivillige borgere fra området, for at sikre en lokal forankring af løsningerne. En vigtig opgave for mobilitetsforeningen var bl.a. at sprede budskabet om de nye løsninger i de lokale netværk og være til stede for at oplyse om de nye løsninger (jo større efterspørgsel på løsningerne, jo større levedygtighed fremadrettet). Yderligere skulle mobilitetsforeningen, i samarbejde med kommunen, være tovholder på den daglige drift af de øvrige tiltag i pilotprojektet. Det indbefatter bl.a. at styre udlånet/bookingen af køretøjerne og at sikre, at de løbende bliver rengjort og holdt ved lige, samt at de aftalte regler for udlånet overholdes. Foreningen hjalp også med at finde frivillige chauffører til de borgere, som af den ene eller anden grund ikke selv var i stand til at køre busen eller bilen.

Første led i oprettelsen af mobilitetsforeningen var at lave en samarbejdsaftale mellem foreningen og kommunen, hvori betingelserne for samarbejdet i pilotprojektet fremgik. Efter forsøgsperioden har mobilitetsforeningen måttet stå på egne ben. Dette har desværre medført, at "Havbakke bilen", der stod i Veddum, er blevet udfaset pr. 1. marts 2021.

Mobilitetsforeningen er stadig i funktion (status januar 2022).

Se mere:

[Mobilitetsplan for et landdistrikt, Mariagerfjord Kommune](#)



MOBILITETSFORA INTERNT I TRELLEBORG KOMMUNE

I Trelleborg i Sverige har kommunen skabt et forum, hvor forskellige afdelinger i kommunen kan diskutere mobilitetsudfordringer og finde passende løsninger hertil. Projektet skulle finde synergieffekter og skabe et mulighedsrum, hvor nye idéer og løsninger kunne opstå. Praktisk skete dette ved, at kommunen har oprettet et internt netværk med repræsentanter fra forskellige afdelinger, som deler erfaringer omkring mobilitetsbehov, og skaber adgang til andre afdelingers kompetencer og idéer. En af arbejdsgrupperne havde repræsentanter fra ældreplejen, medarbejdere der beskæftiger sig med transport af ældre og ansatte på plejehjem. Disse berører alle samme arbejdsområde, men fra forskellige vinkler, og derfor kunne en synergieffekt opstå herimellem. Erfaringen fra projektet er, at innovation ikke nødvendigvis behøver at være teknologisk udvikling eller et nyt produkt, men at det også kan være det at samarbejde og udveksle idéer på tværs af afdelinger. Trelleborg Kommune har fortsat forummet med møder på tværs af afdelingerne minimum to gange årligt.

Se mere:

[Mobility for All in Rural Areas](#)

[Mamba](#)



LANDSBYPEDEL I VARDE KOMMUNE

Landsbyerne Næsbyerg og Nordenskov i Varde Kommune har fra august 2011 til august 2013 kørt et pilotforsøg på en landsbypedelordning. Ordningen hjalp byerne med at fremstå mere attraktive og med at skabe en fleksibel mobilitetsmulighed for skolebørn. Landsbypedellens opgave var at køre skolebus samt ordinært pedelarbejde i byen, for at holde byen i stand. Pedelarbejdet blev fastsat i samarbejde med landsbyernes borgerforening, således de lokale havde indflydelse på opgaverne. Projektet blev realiseret gennem en omstrukturering af den offentlige transport, hvor en busrute, som gik gennem byerne, blev nedlagt, da den hovedsageligt blev benyttet af skolebørn til og fra skole. Herved kunne skolebussen i stedet varetage transporten af disse børn og kun køre efter behov, hvilket betød, at skolekørslen oplevedes mere fleksibel og brugerorienteret iflg. skolerne. Forsøgsordningen var succesfuld, men stoppede da kommunen ikke forlængede finansieringen.

Se mere:

[Landsbypedel](#)



Kør-med-bænk på Als ([kilde](#))

MOBILITETSFORENING PÅ ALS

På Als i Sønderborg Kommune er man i gang med mobilitetsprojekt 2,0, "Kom hinanden ve". Efter et første forsøg med landsbybusser, der måtte stoppe efter forsøgsprojektet blev afsluttet, er Sønderborg Kommune nu i gang med næste version, baseret på erfaringerne fra det første forsøg. I projekt 2,0 er der oprettet en mobilitetsforening.

Landsbyforum, der er en forening for alle Landsbylaug i Sønderborg, har etableret en mobilitetsforening for at skabe forbindelser mellem folk, "når anledningen er sundhedsfremmende, bedre livskvalitet eller livslang læring". Formålet er bl.a. at skabe mulighed for landsbybus-, delebilstjenester, samkørsel eller anden form for mobilitetsydelse og -løsninger."

Sønderborg Kommune samarbejder med Landsbyforum, der har økonomien og ansvaret for de tre landsbybusser, der er i projektet.

Se mere:

[Vedtægter for mobilitetsforeningen](#)



Danmarks flotteste buskur i Astrup (kilde).

MOBILITETSFORENING I ASTRUP

I Astrup har man en foreningen "Aktiv Faster", der har arbejdet med projekt "Danmarks flotteste buskur". En undergruppe fra Aktiv Faster har holdt møde hver 14. dag i ca. 2 år, hvorfor der skal forventes en del arbejde fra de lokale borgere. Bygningen af det nye buskur er netop sendt i licitation (januar 2022), da midlerne hertil er fundet.

Herunder er gruppens "gode råd" til at få gennemført et 1,5 mio. kr. projekt i en landsby:

- Et stort projekt kræver tålmodighed, strategi, ordentlighed, vedholdenhed, empati, mm.
- I rigtig mange projekter er hjemkommunen en af de væsentligste samarbejdspartnere. Dette samarbejde skal jævnligt gødes og forvaltes til alles interesse. Dette gælder både ift. embedsmænd, de kommunalt ansatte, udvalg, især lokalpolitikere. Politikerne vil gerne støtte projekter, som har en stor forankring, de ønsker ikke at blive katebald mellem særinteresser. Derfor er en lokal organisering vigtig – kanterne/udfordringerne i et projekt skal være slebet af lokalt før det skal behandles kommunalt
- Ordentlighed er især vigtigt ift. at man ønsker de bedste kort på hånden når der søges om kommunal medvind. Den ordentlighed skal til stadighed være til stede, – før, under og efter et projekt
- I politik er det ofte et spørgsmål om at finde venner – det er det også når man skal søge opbakning til et projekt.

Se mere:

[Aktiv Faster](#)



Flexbus (kilde: Midttrafik)

SAMARBEJDE MED LANDSBYER I LEMVIG KOMMUNE

I Lemvig Kommune er der i perioden juni 2019 – juni 2021 lavet forsøg med "Landsby Flexbusser". De fire mindre byer Bøvling, Fabjerg, Fjaltring og Møborg blev tilbudt at planlægge ca. ti ugentlige dobbeltture mellem landsbyen og Lemvig by. De enkelte byer kunne selv vælge afgangstider, ud fra byens behov og eksisterende kollektive trafiktilbud. Nogle valgte faste ture fordelt på tre dage, andre var mere specifikke på tidspunkt og dagstype, fx lørdage. Fastlæggelsen af køreplanen blev udført af kommunen i samarbejde med borgerforeningerne i de fire byer.

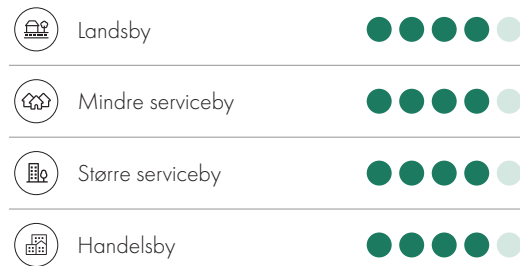
Brugen af Flexbussen var meget forskellig fra landsby til landsby. Der var kun én rute, rute 472, der havde en god benyttelse, resten blev kun benyttet i ringe grad. Passertallene for de fire ruter i hele projektperioden var: rute 471 - 5 passagerer, rute 472 - 262 passagerer, rute 47 - 34 passagerer og rute 474 - 11 passagerer.

Forsøget er afsluttet, og der tilbydes ikke længere Flexbus på strækningerne, da benyttelsen var for lille, og da kommunen ikke ønskede at finansiere forsøget efter forsøgsperioden. Baggrunden for den lave benyttelse er bl.a. Corona-pandemien.

3.2: LOKAL INFORMATION

God information kan øge mobiliteten. Hvis borgerne ikke ved, hvilke mobilitetstilbud der findes, og hvordan de anvendes, vil de heller ikke blive brugt. Kommunikation om eksisterende og kommende transporttilbud er derfor helt essentielt for tilbudenes succes. Der er en bred vifte af muligheder for at kommunikere/informere om mobilitet, fx på lokale hjemmesider og digitale platforme (fx Facebook og MinLandsby), via kampagner eller events, på borgermøder, på plakater eller i lokalavisen. Når der kommunikeres med borgerne, er det vigtigere at være til stede der, hvor de er og indhenter deres information, end der hvor informationen naturligt "hører til". Oplysningskampagner og prøveture kan være et greb, der kan ændre borgernes holdning og derved potentielt være med til at ændre deres rejsevaner.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Information om eksisterende og kommende mobilitetstilbud er essentielt på tværs af bytyper og personagrupper. Der kan dog være forskel på, hvor de forskellige personagrupper indhenter deres information, og hvordan de foretrækker at blive kommunikeret med, som der bør tages højde for i informations- og kommunikationstiltag.

Organisation

I lokalområdet kan information til borgerne formidles til en eller flere borgergrupper. Derfor kan det være en god idé med et samarbejde mellem kommunen og de enkelte borgergrupper, således det sikres, at det er den korrekte og en opdateret information, der udsendes. Ved større projekter/tiltag bør der udarbejdes en kommunikationsplan, der angiver hvem der har ansvaret for hvilke dele af kommunikationsindsatsen, hvornår, hvordan, til hvem og via hvilke kanaler.

Finansiering og tid

Det koster ikke noget i materialer at foretage lokale mini-kampagner på digitale medier, og printet materiale behøver ikke at være omkostningstungt. Til gengæld kan det være meget ressourcekrævende, da informations- og kommunikationskampagner kræver tilstedeværelse, og der kan være meget opfølgende arbejde i at svare på beskeder og deltage i debatter, hvis der pludselig bliver en stor interesse for emnet.

Styrker og svagheder

- + Udbreder budskab om lokale tilbud og hvordan de anvendes.
- + Kan få flere til at benytte de tilbud, der allerede eksisterer.
- ÷ Flere medier kan vanskeliggøre det korrekte valg af kommunikationmiddel.

OBS-punkter

- Det er vigtigt at have et klart mål med kommunikationen, før man går i gang.
- Budskabet skal være kort og enkelt. Hvis der er for meget information, risikerer budskabet at drukne.
- Vigtigt at modtagerne "snubler" over informationen. Der kan derfor med fordel tænkes ud af boksen. Hvis man gerne vil oplyse om en ny transportservice, der kan erstatte noget af privatbilismen, vil det ofte være mere effektivt at alliere sig med den lokale dagligvareforretning, end at hænge skilte op ved busstoppestedet.
- For at nå ud til borgerne er det ofte godt med merchandise og humor.



MOBILT KUNDECENTER

Et mobilt kundecenter skal gøre Midttrafik mere synlig uden for Aarhus. Kunderne kan møde Midttrafiks mobile kundecenter ved fx byfester, kulturelle arrangementer, messer og uddannelsessteder, hvor de kan få information og vejledning i Midttrafiks produkter.

Nogle gange er det lettere at spørge direkte end at lede efter info på en hjemmeside, når man skal i gang med noget nyt - fx kollektiv trafik eller et nyt billetprodukt. Det ønsker Midttrafik at imødekomme ved at rykke Midttrafiks kundecenter ud til borgerne i Region Midtjylland. Et fast team af medarbejdere vil tage på turné et par gange om måneden for at møde kunderne der, hvor de er, og derudover kan kundecenteret bestilles hos Midttrafik. Midttrafik vil annoncere i lokale medier, hjemmesider og på Facebook, når det mobile kundecenter kommer på turné.

Midttrafiks mobile kundecenter kan tilbyde den samme service, som Midttrafik Kundecenter i Aarhus; oplyse om Midttrafiks produkter (både bus, tog og flex), oplyse om priser og billigste rejse, oplyse om billetprodukter og oplyse om rejsegaranti og andre rejseregler.

Se mere:

[Midttrafiks mobile kundecenter](#)



KOLLEKTIV TRAFIK FREM I LYSET

I Hedensted Kommune har man arbejdet ud fra, at det største mobilitetsproblem ikke er manglende tilbud eller muligheder, men først og fremmest en manglende målrettet information i lokalområderne omkring de eksisterende mobilitetstilbud. I kommunen mener man, at størstedelen kan få deres behov dækket af de nuværende mobilitetsmuligheder, herunder muligheder bus, såvel regionale som lokale Flexture, Flexbusser m.m. Dog er problemet, at mange borgere ikke er bekendte med disse muligheder, hvilket derfor er kommunens fokus i projektet. Et af resultaterne af projektet var, at der blev lavet hængeskilte til alle rollatorer og kørestole. Når de ældre fik udleveret en af delene, fik de samtidig information om Flextur og handicapkørsel. Ligeledes blev der lavet oplysningsmateriale til SOSU'er, så de bedre kunne hjælpe og vejlede de ældre borgere.

Se mere:

[Kollektiv trafik frem i lyset](#) - Hedensted Kommune



SOCIALE MEDIER

Når man skal informere eller i kontakt med lokalbefolkningen, kan man benytte sig af diverse sociale medier, fx Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter, Snapchat, TikTok, YouTube mm. Her handler det om at vælge den rigtige 'kanal' ift. målgruppen for informationen.

Mange landsbyer, og byer generelt, har en Facebook-side, der i mange tilfælde også bruges til koordinering af samkørsel eller tilbud om medkørsel til fx fællesarrangementer. Mange studerende har ligeledes oprettet Facebook-sider, hvor de i dag koordinerer kørsel mellem studiebyen og hjembyen, fx samkørsel til weekender og højtider. Når der er oprettet en Facebook-side, er det let at arrangere og aftale samkørsel, hvorved mobiliteten øges for de, der har Facebook og kendskab til siden. Det er let at oprette og administrere en Facebook-side, men man skal være opmærksom på, at mange unge efterhånden benytter andre medier i højere grad end Facebook.



Trustrup el-cykelklub (kilde).

KOMMUNIKATION AF EL-CYKELPROJEKT I TRUSTRUP

I evalueringen af et el-cykelprojekt i Trustrup (se side 31) er der noteret erfaringer med kommunikationen af projektet. Deltagerne i projektet var Trustrup Håndværker- og Borgerforening, Lyngby og Omegns Borgerforening, Pensionistforeningen, Toubro Børneby, Destination Djursland, LAG Djursland, Dansk Cyklist Forbund og FDF-spejderne. Der var desuden involveret flere kommunale afdelinger i projektet; Vej og Ejendom, Kultur og Udvikling og Sundhed. Lokalavisen var det vigtigste kommunikationsmiddel.

Kommunikationsaktiviteter i projektet:

- Annoncering og søgning efter el-cykeltestere.
- El-ladcykler blev præsenteret og udstillet med fotokonkurrence fra ture med cyklerne.
- Projektet blev promoveret på lokal messe med lotterigevinst med to cykler.
- Deltagelse i festival med aktiviteter som el-cykellegebane, væltepeter, 1-hjulede cykler og cykeltræk.
- Gennemførelse af el-cykelerfaringsdag med pressedækning.
- Afholdelse af mobilitetskonference i kommunen.
- Lokal radiodækning fra festival og andre aktiviteter.
- Udpegning af el-cykelambassadører.
- Deltagelse i "Vi cykler til arbejde".
- Oprettelse af el-cykelklub.

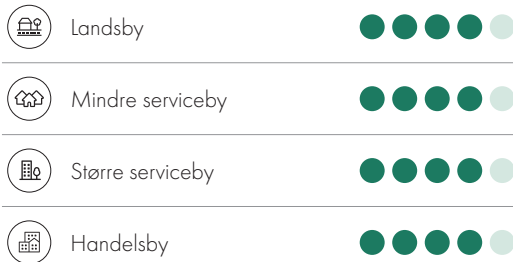
Erfaringen var, at kommunikationen af projektet til borgerne skulle have været mere differentieret og knap så akademisk og teknisk. Projektlederen har erfaret, hvor vigtig kommunikationen er i et borgerinddragelsesprojekt ift. at gøre projektet nærværende for borgere mhp. at engagere dem i projektet og give dem ejerskab. Der bør derfor laves en udførlig interesseliste og kommunikationsplan, hvor det nøje overvejes, hvem der kommunikerer hvad, til hvem og på hvilket tidspunkt. Formidlingen af projektet er i høj grad sket ad hoc ift. udviklingen af aktiviteter, og her var erfaringen, at det kan klart anbefales at lægge en markedsføringsplan for projektet, så formidlingen til bestemte medier målrettes bedre.

Projektet er afsluttet, og der er i dag en el-cykelforening i byen, der har købt (og udvidet antallet) el-cyklerne efter projektets afslutning.

3.3: ADFÆRDSREGULERENDE TILTAG

Adfærdsændrende tiltag handler om at påvirke folk på en positiv måde til at gøre noget andet, end det de plejer. Mobilitet handler meget om at ændre borgernes adfærd, men det kan være vanskeligt at ændre vaner. Derfor er adfærdsregulerende tiltag vigtige i forhold til at få borgere til at benytte eksisterende mobilitets tilbud eller tage nye i brug. Det kan være både fysiske og digitale løsninger, der relaterer sig til transport, fx spil der, som en del af en konkurrence, giver folk lyst til at bevæge sig anderledes (fx "Vi cykler til arbejde" eller gamification). Det kan også være aktiviteter på eksisterende transportdele, som fx "Vi maler busskuret" eller fotokonkurrencer.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Adfærdsregulerende tiltag er ikke afhængige af bytype og -størrelse. Ligeledes kan adfærdsregulerende tiltag anvendes overfor alle personagrupper, men særligt børn og unge samt borgere uden adgang til bil kan være åbne overfor at ændre adfærd, da deres mobilitet er begrænset, og da de dermed har 'noget at vinde'. Borgere med adgang til bil er den sværeste, men vigtigste, gruppe ift. adfærdsregulerende tiltag. Immobiler borgere har ofte svært ved at ændre adfærd, da de har psykiske eller fysiske begrænsninger.

Organisering

Adfærdsændringer er svære at gennemføre, tager lang tid og har størst succes, når de er lokalt forankrede. Organiseringen kan derfor være, at lokale borgere bliver spidsgrupper, som kommunen hjælper. Der er mulighed for at påvirke alle, men især børn og unge kan være åbne overfor nye, anderledes tiltag, hvis det er sjovt eller giver mening i deres hverdag.

Finansiering og tid

Det behøver ikke at være særlig omkostningstungt at sætte gang i adfærdsændrende tiltag, men det kræver ofte lang tid. Når det kommer til transportvaner, så spiller årstider ind på både muligheder, barrierer og ønsker. Derfor skal der nogle gange flere sæsoner til, før en ny adfærd er etableret.

Styrker og svagheder

- + Ofte en billig løsning, da de ikke kræver anlægsarbejde.
- + Kan hjælpe med at fastholde et projekt efter en projektperiode.
- + Nemt at komme i gang med, da det ikke kræver tilladelser.
- + Nemt at lave pilot- og forsøgsprojekter.
- ÷ Initiativer som er administreret af frivillige kan hurtigt falde til jorden igen, hvis de frivillige trækker sig eller mister gejsten for projektet.
- ÷ Adfærdsændringer kan tage lang tid og muligvis ikke have den ønskede effekt i længden.
- ÷ Selvom pilotprojektet er en succes, er det ikke sikkert, at det vil fungere i en større skala under mere ordnede forhold, da det kan være nyhedens interesse, som gav den første medvind.

OBS-punkter

- Når adfærdsændringer er båret af frivillige, mødes de, fordi de brænder for det, hvilket gør det meget levedygtigt.
- Succesen ikke er afhængig af, at mange deltager, og tiltagene kan derfor også fungere, hvis der kun er få brugere til at starte med.
- Aktiviteterne bør være gratis, da alle uanset alder, social status og indkomst kan have interesse i at deltage.
- Vi er mest påvirkelige overfor adfærdsændringer, når vi står i en situation (som fx ved flytning, skift af arbejdsplads eller skole). Derfor kan det være svært at få folk til at ændre vaner, hvis de allerede har fundet en løsning, som fungerer for dem – og der skal derfor mere til, for at få dem til at prøve noget nyt.

Ta' et pendlertjek

Se, hvad du kan spare af penge og CO₂, og hvor mange ekstra kalorier du kan brænde af, hvis du lader bilen stå.



Fra: _____
 Til: _____
 Dato: 21-09-2021 Ankomst: 08:00
 Biltype: Ny bil til 100.000
 Pendlertjek [kilde](#)

PENDLERTJEK

Midttrafik har, i samarbejde med de andre trafiksselskaber, udviklet værktøjet "Pendlertjek", som kan benyttes til at sammenligne pris, rejsetid, miljøbelastning og kalorieforbrænding for hhv. cykel, bil og offentligt transport på en given rejse. Værktøjet skaber overblik over konsekvenserne ved de forskellige transportvalg, og kan derved give stof til refleksion over transportvaner.

Pendlertjekket kan med fordel promoveres på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner, således medarbejdere/studerende får indsigt i deres rejsevaner og muligheder. Det er fx muligt at sende resultat af et personligt pendlertjek ud på mail til alle medarbejdere i en virksomhed ud fra oplysninger om hjemmeadresse og arbejdsplads.

Se mere:

[Midttrafik Pendlertjek](#)



Cykelbibliotek i Aarhus [kilde](#).

CYKELBIBLIOTEK I AARHUS

I Aarhus har man forsøgt sig med et cykelbibliotek. Et cykelbibliotek er et bibliotek, der indeholder et bredt udvalg af specialcykler, som borgere og virksomheder kan låne i en afgrænset periode af cirka en uges varighed. Cykelbiblioteket er mobilt og består af to containere, hvoraf den ene er værksted, og den anden opbevarer cirka 30 forskellige specialcykler, fx foldecykler, el-cykler, el-ladcykler og letvægtscykler.

Prøveturs-konceptet gør det let for borgere og virksomheder at afprøve en specialcykel og blive klogere på fordele og ulemper ved forskellige cykeltyper, og hvorvidt de kan dække deres behov. Generelt har el-cykler og el-ladcykler været mest efterspurgt. Det hænger sammen med, at indkøbsprisen er høj, og at lånerne har været interesserede i at få afklaret, hvor lang tid deres rejse tager, hvor svedige de er, når de kommer frem, hvor hårde bakkerne føles på en el-cykel osv.

Prisen for de to containere (en med cykler og en med cykelværksted) er ca. 300.000,- kr.

Se mere:

[Cykelbibliotek i Aarhus](#)



Pokémon GO er et eksempel på gamification (kilde).

GAMIFICATION

Gamification er betegnelsen for spil, der er målrettet til at styre menneskelig adfærd gennem en positiv tilgang. Den legende tilgang kan være effektiv ift. at ændre folks vaner eller aktivere bestemte steder i et lokalsamfund. Det er bekosteligt at skulle udvikle et nyt spil fra bunden, men der er efterhånden mange forskellige spil på markedet, som man kan benytte sig af, blandt andet Pokémon GO. Der kunne fx anlægges et poké-stop i forbindelse med et knudepunkt eller et mødested i byen, for at få flere til at blive bevidste om, at knudepunktet er der, og hvad det servicerer.

I biografene findes der ligeledes spil på skærmen, inden filmen begynder, hvor biografgængerne kan spille mod hinanden. Dette kunne også laves mellem buskunder, der venter på bussen, fx stoppested mod stoppested.

Se mere:

[Pokémon GO](#)



Gåbus i Aarhus (kilde).

GÅBUS

I flere kommuner, bl.a. Aarhus Kommune, har man arbejdet for at skabe aktiv transport for børn til skole. Med en gåbus hjælpes de yngre elever, ved at elever fra udskolingen følger elever fra indskolingen i skole. Gåbussen har en fastlagt rute mellem forskellige boligområder og skolen. Ved at de mindste elever benyttede sig af gåbussen, betød det, at forældrene fik en mere fleksibel morgen, andre transportmuligheder samt mindre trængsel ved skolerne. Yderligere skabte gåbussen et fundament, hvor eleverne var fysisk aktive og selvtransporterende til skolen, samtidig med at der skabtes relationer på tværs af årgange.

Se mere:

[Gåbusser i Aarhus](#)



Unge viser vej (kilde).

UNGE VISER VEJ

Movia har udarbejdet et læringsforløb, som sætter fokus på unges mobilitet. Formålet med forløbet er at involvere unge i processen omkring udviklingen af mobiliteten. Dette sker gennem et undervisningsforløb, hvor der først informeres omkring generel mobilitet og mobilitetens betydning for samfundet. Herefter skal de unge uddannes til at kunne forstå og beskrive deres egen mobilitet. Dette gøres ved at klæde de unge på ved hjælp af en række værktøjer. Yderligere har forløbet til formål at inspirere de unge til at tænke innovativt ift. udvikling af deres egne og lokalsamfundets mobilitetsmuligheder.

Movias undervisningsmateriale henvender sig primært til 10. klassetrin, erhvervsuddannelserne og første undervisningsår af de gymnasiale uddannelser. Uddannelsesforløbet består af seks temaer, hvor der til hvert tema er tilrettelagt én undervisningsstime.

Andre trafiksselskaber har også ladet sig inspirere af Movias materiale, fx har Sydtrafik lavet "Busters Univers", der henvender sig til de små klasser med spil og besøg af busser, hvor chaufførerne underviser og giver en tur.

Se mere:

[Movia - unge viser vej](#)

[Sydtrafik - Busters Univers](#)



Nr. Snede Busstation (kilde: Midttrafik).

SPÆNDENDE STOPPESTEDER

De fysiske rammer kan lægge op til en ændret adfærd, hvis de fx er interessante at se på eller at opholde sig i. Ift. mobilitet kan der fx arbejdes med udformningen af stoppesteder og knudepunkter.

Ændringerne kan være visuelle, indeholde aktiviteter eller begge dele. Som eksemplet ved Nr. Snede Busstation, hvor der er der skabt aktiviteter ved buspladsen i nogle friske og meget synlige farver. Udover bænke og parasoller (både til sol og regn) er der ramper til fysisk udfoldelse.

Andre aktiviteter kan være lette spil, som fx kryds og bolle, aktivitet som fx bobleplast man kan "prikke", eller busstoppet som en stor legeplads eller bogbytte-sted - kun fantasien sætter grænser.



Herning
Kommune



HOLSTEBRO
KOMMUNE



Lemvig Kommune



midttrafik

midt
regionmidtjylland



Ringkøbing-Skjern
Kommune



SKIVEKOMMUNE



STRUER
KOMMUNE



VIBORG
KOMMUNE

ÅRSRAPPORT

MIDTTRAFIK 2021



midttrafik

04 Forord

06 Tilbageblik på året 2021



18 Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik?

42

Udvikling af kollektiv trafik i Region Midtjylland



50

Farvel og tak til bestyrelsen

58

Nøgletal

32

Fuld fart på den grønne omstilling



72

Årsregnskab 2021



Covid-19 kunne ikke stoppe den grønne omstilling i 2021

Elbusser sendte dieselbusser på pension i Aarhus, Herning og Odder. Et udbud for Region Midtjylland sikrede 40 regionale elbusser i 2023, mens et andet udbud blev igangsat for at udskifte Midtjyske Jernbaners dieseltog med batteritog. Kollektiv trafik i Region Midtjylland bliver grønnere. 27 % af Midttrafiks busser kunne i 2021 kalde sig CO₂-neutrale, heraf er 9 % nulemissionsbusser, der hverken udleder CO₂, NO_x eller partikler.

2021 var på mange måder et år på repeat, hvad angår covid-19 pandemien. Alle snakkede om ny normal, men gentagne nedlukninger og restriktioner satte ny normal på standby. Mange passagerer valgte den kollektive trafik fra og selv i perioder uden restriktioner ramte Midttrafik hverken passager- eller indtægtsniveauet fra 2019. En aftale mellem Regeringen, Danske Regioner og KL sikrede, at alle trafikskaber igen fik fuld kompensation for færre indtægter og merudgifter i forbindelse med covid-19.

Året bød på flere forbedringer for kunderne. Rejsegarantien blev udvidet fra 50 km til 75 km for at imødekomme især Letbanens kunder i Grenaa. Ombygningen af Aarhus Rutebilstation blev færdig. Resultatet er en ny og moderne rutebilstation med mange nye faciliteter. Digitalisering af Ungdomskort blev fuldført, så Midttrafiks unge kunder frit kan vælge mellem app eller rejsekort som leveringsform.

Midttrafik arbejder hele tiden på løsninger, der skal gøre det lettere og mere attraktivt at rejse med kollektiv trafik. En stor unge-undersøgelse i Midt- og Vestjylland danner baggrund for nye tiltag

mod de unge, mens en 360 graders undersøgelse af flexprodukterne Flextur, Flexbus og Plustur resulterede i en bestyrelsesbeslutning om harmonisering af Flextrafikken.

Strategiplanen 2021-2024 blev færdig og Midttrafik har nu et styringsværktøj for de næste fire år. Seks strategiske indsatsområder skal være retningsgivende for Midttrafiks arbejde; grøn omstilling, digitalisering, fremkommelighed, bedre flextrafik, bedre stoppesteder og ny normal. Bestyrelsen besluttede på den baggrund en række konkrete projekter. En stoppestedspulje, hvor Midttrafik bidrager til bedre stoppesteder i form af 50 % medfinansiering. Cykelmedtagning i alle bybusser undtagen i Aarhus og Grenaa plus et pilotprojekt i rute 100. Krav om elektroniske kørestolsramper i fremtidige bus-udbud. Og et mobilt kundecenter, der skal gøre Midttrafik mere synligt uden for Aarhus.

Skal den kollektive trafik være attraktiv for kunderne, er det vigtigt, at ejerne sikrer et godt serviceniveau og investerer i den kollektive trafik. Det kan du læse om i temaartiklen; Hvordan tiltrækker vi kunderne til den kollektive trafik? Du kan også læse om grøn omstilling og om udvikling af kollektiv trafik i Region Midtjylland.

God læselyst!

Jens Erik Sørensen
Direktør

Mette Julbo
Vicedirektør

Tilbageblik på året 2021

JANUAR



Samspil 2030

Vækst i Aarhus-området, stigende trafik, tiltagende trængsel og behovet for øget sammenhængskraft i det østjyske område er baggrunden for Letbanesamarbejdets visionsplan Samspil 2030. En plan for udbygning af en højklasset infrastruktur og en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhus-området og de omkringliggende byer. To af visionens BRT-løsninger indgik i en fælles præsentation med øvrige BRT-projekter i Danmark og blev på et møde midt i december 2020 modtaget positivt af transportministeren.

[Læs artikel](#)



Selvbetjening i Midttrafiks busser

Midttrafik og de øvrige trafik-selskaber i Danmark lukkede midlertidigt ned for det betjente salg i busserne fra torsdag 14. januar 2021. Nedlukningen skete primært for at beskytte chaufførerne, så de fortsat kunne varetage den kritiske infrastruktur, som busserne udgør i det danske samfund. Beslutningen blev taget på baggrund af regeringens seneste restriktioner om øget afstand i kollektiv trafik.

[Læs artikel](#)

Færre passagerer i bus, tog og letbane

Fra 6. januar 2021 indførte Midttrafik igen nedsat kapacitet i bus, tog og letbane på baggrund af de seneste restriktioner og et afstandskrav på 2 meter. I busserne var der plads til cirka 25 i en almindelig bus, cirka 40 i en mellemstor bus og cirka 45 i en ledbus. Letbanen og Midtjyske Jernbaners tog medtog det antal passagerer, der svarede til cirka halvdelen af de passagerer, der er plads til i togene.

[Læs artikel](#)



FEBRUAR



Rejsegaranti udvidet til 75 km

Midttrafiks bestyrelse besluttede at udvide dækningen fra 50 km til 75 km for at imødekomme kundernes behov. Især letbanestrækningen Grenaa-Aarhus er ramt af vejrmæssige udfordringer, der medfører forsinkelser og aflysninger. Med den udvidede dækning kan letbanekunder nu få kompensation for udgifter til fx taxakørsel for hele strækningen mellem Grenaa og Aarhus i tilfælde af akutte driftsforstyrrelser på Letbanen

[Læs artikel](#)

Ungdomskort på app og rejsekort

Ungdomskortet blev fuldt digitaliseret 1. april 2021, da de sidste papkort blev udskiftet med enten rejsekort eller Midttrafik app. Alle Midttrafiks ungdomskortkunder har nu samme valgmuligheder som pendlerkortkunder, når det kommer til leveringsform.

Konverteringen fra pap til enten rejsekort eller app er foregået af to omgange. Unge på videregående uddannelser og unge mellem 16-19 år med et Ungdomskort på pap skulle skifte før 1. februar, mens unge på en ungdomsuddannelse skulle skifte inden 1. april.

[Læs artikel](#)



MARTS



Harmonisering af Flextrafik

Hvad er forskellen på Flextur, Flexbus og Plustur? Er det let at bestille? Opfatter kunderne det komplekst? Det og mange andre spørgsmål ønskede Midttrafik at få besvaret via en 360 graders undersøgelse med bidrag fra kunder, medarbejdere, leverandører og ejere.

Flextrafik skal i højere grad være en integreret del af den kollektive trafik, og vinder allerede nu frem som alternativ til almindelig buskørsel i landdistrikter. Analysen giver Midttrafik mulighed for at optimere Flextrafik, så kunderne fortsat vælger kollektiv trafik – både når Flextrafik skal spille sammen med bussen, og når bussen forsvinder fra lokalområdet.

[Læs mere](#)



Månedsfakturering af Flextur og handicapkørsel

Siden 8. februar 2021 har de kontantbetalende kunder haft mulighed for at tilmelde sig til en permanent løsning med månedlig fakturering, når de rejser med Flextur eller handicapkørsel. Midttrafik sender en faktura i slutningen af måneden, hvor alle ture fra den forgange måned er samlet. Kunderne skal dog være tilmeldt månedsfakturering, inden de kan rejse. Tilmelder kunden månedsfaktureringen til Betalingservice, vil udgifterne til de kørte ture automatisk blive trukket. Flextur- og handicapkunderne kan tilmelde sig månedsfakturering på midttrafik.dk via en kontaktformular eller de kan ringe til Servicecentret i Flextrafik.

[Læs artikel](#)



Stor modstand mod ændringer på 952X

Lukningen af rute 952X mødte stor modstand både hos passagerer og lokale politikere. Protesterne blev hørt. Regionsrådet besluttede at fastholde en direkte forbindelse mellem Aarhus og Ringkøbing. X Bus-ruten blev erstattet af en ny rute 124 med næsten lige så mange afgang.

APRIL



Stor unge-undersøgelse

Midttrafik, Region Midtjylland og 8-kommunesamarbejdet står bag en stor undersøgelse om de unges transportvaner. Cirka 14.000 unge fra ungdomsuddannelser i området har deltaget i undersøgelsen. En rapport er baggrund for det videre arbejde for at fastholde eksisterende kunder og få nye unge kunder i den kollektive trafik. En efterfølgende dialog med uddannelsesinstitutionerne og nedsættelse af et ungepanel har bidraget til, at de unges behov og ønsker bliver hørt i arbejdet med en trafikplan for midt- og vestjyske kommuner.

[Læs artikel](#)

MAJ



Flere elbusser i Aarhus

Aarhus fik 29 spritnye elbusser i stor udgave i løbet af foråret 2021. Ledbusserne blev markeret på AarBus garageanlæg med taler af rådmand Bünyamin Simsek og Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft. El-ledbusserne er seneste step i Aarhus Kommunes overgang til emissionsfrie busser, der skal være gennemført i 2027 for de cirka 180 almindelige busser i drift og i 2030 for de cirka 30 reservebusser.

[Læs artikel](#)



Kampen om de unge kunder

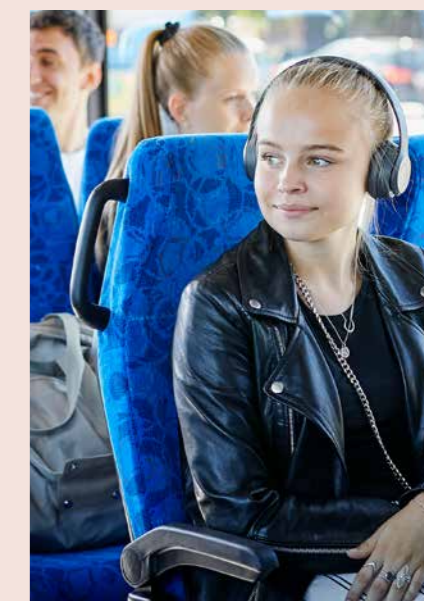
Årets Ungdomskortkampagne blev skudt i gang i maj. Med fuld genåbning i sigte efter sommerferien gik Midttrafik målrettet efter de nye studerende og deres forældre med en kampagne, der fremhæver Ungdomskortets mange fordele. Målet var at give de unge en god start i den kollektive trafik med det rigtige billetprodukt. De unge kan frit vælge, om de vil have Ungdomskortet leveret som et rejsekort eller i Midttrafik app. Især Midttrafik app er populært, fordi de unge kan få kortet leveret hurtigt på deres telefon.

[Læs artikel](#)

Åbning for betjent salg i busser

6. maj 2021 åbnede det betjente salg igen i busserne efter cirka 5 måneder med selvbetjening. Det betød, at chaufførerne igen skulle lave billetkontrol og sælge billetter mod kontant betaling. Midttrafiks opfordring var dog fortsat at betale kontaktløs via Midttrafik app eller rejsekort.

[Læs artikel](#)



JUNI/JULI

**Infrastrukturplan 2035**

Aftalen om infrastrukturplan 2035 har flere projekter fra visionen Samspil 2030 på listen. Der er blandt andet øremærket midler til en ny jernbane mellem Aarhus-Silkeborg og en høj-klasset kollektiv trafikløsning for etape 2 Aarhus Ø-Brabrand. Derudover er der afsat midler til fremkommelighed og bedre stoppestedforhold, som begge er strategiske indsatsområder for Midttrafik.

[Læs mere](#)

Stoppestedspulje bidrager til bedre stoppesteder

Fra efteråret 2021 har kommuner og region kunne ansøge om Midttrafiks medfinansiering af stoppestedsforbedringer. Stoppesteder er en vigtig del af kundens samlede rejseoplevelse. I 2020 udgav Midttrafik en stoppestedsmmanual som et rådgivningsværktøj til kommuner og region. Nu kan en nyoprettet pulje på 5 mio. kr. hjælpe med at realisere projekter, der skal gøre den kollektiv trafik mere attraktiv for kunderne. Stoppestedspuljen er resultatet af en temadrøftelse i Midttrafiks bestyrelse i april 2021.

[Læs artikel](#)

**Kompensation til trafikselskaber**

En aftale mellem Regeringen, Danske Regioner og KL betød, at der blev udbetalt kompensation til trafikselskaberne på i alt 600 mio. kr. Med aftalen får trafikselskaberne fuld kompensation for både mindre indtægter og merudgifter i forbindelse med covid-19 pandemien. Aftalens parter ønsker at holde hånden under den kollektive trafik og dermed sikre, at kunderne kan vende tilbage til samme serviceniveau som før pandemien, når de vender tilbage til den kollektive trafik.

[Læs artikel](#)

Ny kollektiv trafikplan i Favrskov

Busserne i Favrskov Kommune fik nye køreplaner 27. juni og 8. august 2021. Den nye kollektive trafikplan sikrer et mere ensartet serviceniveau i hele Favrskov Kommune. Alle byer garanteres et minimum af busafgange, afhængig af byens størrelse. Ingen byer har fået færre busafgange, og flere byer har fået flere busafgange. De almindelige busruter suppleres af Plustur, Flexbus, Flextur og Flextur Ung, som kan bestilles efter behov.

[Læs artikel](#)

**Ny kollektiv trafikplan i Silkeborg**

Busserne i Silkeborg Kommune fik nye køreplaner 27. juni 2021 som en del af den nye kollektive trafikplan. Her garanterer Silkeborg Kommune alle byer et minimum af afgange afhængig af byens størrelse. Busafgange med få passagerer er nedlagt eller omlagt til Flexbusser. Derudover kan de kunder, der har langt til bussen eller toget, som noget nyt benytte en Plustur.

[Læs mere](#)



AUGUST

**Tryghedskampagne**

Da samfundet gik tilbage til "næsten" normal efter sommerferien, var Midttrafik klar med en ny tryghedskampagne. Kampagnens tema var "Sammen – gør vi rejsen tryk" og lagde op til, at tryghed er et fælles ansvar for både Midttrafik, den enkelte kunde og kunderne imellem. Budskaber og billeder skulle kommunikere, at bussen ikke er farlig, men sikker at rejse med.

[Læs artikel](#)



Ombygning af Aarhus Rutebilstation

Busserne rykkede ind på deres faste pladser 25. august 2021, hvor ombygningen af Aarhus Rutebilstation var færdig. Kys og kør-område, infoskærme, områdeopdeling, grøn beplantning og flere siddemuligheder er bare nogle af de ting, der forsøder kundernes ophold på den nye rutebilstation.

[Læs artikel](#)



SEPTEMBER



Cykelmedtagning i bybusser

Midttrafik bestyreelse besluttede, at kunderne fra 1. januar 2022 kan tage cyklen med i bybusserne i alle byer, undtagen Aarhus. På baggrund af den stigende cyklisme og gode erfaringer fra et forsøg i Viborg, har Midttrafiks bestyrelse besluttet at gøre det lettere at kombinere cykel og bus på rejsen. Et pilotforsøg med cykelmedtagning på rute 100 skal afdække efterspørgslen i Aarhus og give praktiske erfaringer i forhold til cykelmedtagning i myldretiden.

[Læs mere](#)



Genåbning af grupperejser

Grupperejser har været lukket ned siden marts 2020 på grund af covid-19 pandemien. I oktober blev det igen muligt at bestille en grupperejse, men efter en ny model, der sikrer bedre sammenhæng mellem udgifter og indtægter og tager hensyn til kundernes ønsker om mere plads i bussen.

[Læs artikel](#)



Elbusser i Herning

Der var liv og glade dage den 26. september 2021, da Herning fejrede, at de 14 nye elbusser af mærket Yutong gik i drift. Den Jyske Sangskole underholdte de fremmødte, mens transportminister Benny Engelbrecht, borgmester Dorte West, Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft og direktør for Tide Bus Steen Rügge tog sig af den officielle del af indvielsen.

[Læs artikel](#)

Strategiplan 2021-2024

Strategiplanen 2021-2024 blev godkendt. Midttrafik skal arbejde målrettet med seks strategiske områder: grøn omstilling, fremkommelighed, digitalisering, bedre stoppesteder, bedre flextrafik og ny normal. Kollektiv trafik skal være top of mind hos ejerne, der skal sikre et højt serviceniveau og prioritere investeringer i den kollektive trafik. Strategiplanen skal omsættes til de fire virksomhedsmål: flere tilfredse kunder, dygtige leverandører, tilfredse bestillere og en kompetent og effektiv organisation.

[Læs mere](#)



Blå busser bliver grønnere

10 regionale busruter mellem større byer i Midt- og Vestjylland skifter fra sommeren 2022 diesel ud med el. Omstillingen til emissionsfrit brændstof i de regionale busser kommer til at gå langt hurtigere, end politikere og fagfolk for blot et år siden turde håbe på. Det viser resultatet af Midttrafiks udbud af 11 regionale ruter. 10 af ruterne vil i løbet af 2022 få el-busser, mens kun én rute vil komme til at køre på det CO₂-neutrale, men ikke emissionsfrie, biogas.

[Læs artikel](#)

Letbanen på Midttrafik live

6. september 2021 blev det muligt for kunderne at følge Letbanens tog på Midttrafik live – præcis ligesom de kan se busserne.

[Læs artikel](#)

**OKTOBER****Unge foretrækker Midttrafik app**

Størstedelen af kunderne vælger Midttrafik app fremfor rejsekort som leveringsform, når de bestiller Ungdomskort. I oktober 2021 er fordelingen af aktive Ungdomskort:

- › 12.051 Ungdomskort i Midttrafik app
- › 1.364 Ungdomskort på rejsekort

**Elbusser i Odder**

Siden 25. oktober har borgerne i Odder haft mulighed for at køre grønt med ni nye elbusser. Skiftet fra diesel til el blev markeret med gratis kørsel hele dagen og et kundearrangement ved Odder Station.

Udover en årlig CO2-besparelse på cirka 200 ton, er elbusserne meget støjsvage til glæde for både bussens kunder og de borgere, bussen passerer på sin rute.

[Læs artikel](#)

NOVEMBER**Ny løsning til rute 118**

Mange klager fra utilfredse pendlere over forsinkelser og en analyse af bussernes køretider resulterede i nye køreplaner for rute 118, der overtog ruten efter den populære 918X ved køreplansskiftet i juni. Busserne på rute 118 mellem Randers og Aarhus fik mere køretid, og der blev indsat flere lynbusafgange i myldretiden.

[Læs artikel](#)

Fejring af succeser

Efteråret bød på flere arrangementer, der resulterede i positive historier om den kollektive trafik i medierne. Succeser skal fejres. Det var transportministeren enig i, da han deltog ved indvielsen af elbusserne i Herning og navngivningsfesten hos Midtjyske Jernbaner. Der blev også indviet elbusser i Odder, og Aarhus fik en ny rutebilstation. Snoreklip, taler, uddeling af kaffe, kage og andet godt er sammen med godt humør faste ingredienser, når Midttrafik sammen med ejere og leverandører fejrer produktforbedringer til gavn for kunderne og miljøet.

[Læs mere](#)

**Bedre stoppesteder på vej**

Seks kommuner har ansøgt Midttrafiks pulje for medfinansiering af projekter, der løfter kvaliteten af stoppesteder, knudepunkter og terminaler. Projekterne omfatter tryghedsskabende tiltag, bedre tilgængelighed og mere komfort. Borgerne i Norddjurs, Syddjurs, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg og Skive vil i løbet af 2022 opleve tiltag, der vil gøre det lettere og mere bekvemt at tage den kollektive trafik.

[Læs artikel](#)





Handicapvenlige busser

Midttrafik indfører krav om elektroniske kørestolsramper i fremtidige bus-udbud. Dermed bliver busserne mere tilgængelige for kørestolsbrugere. Montering af elektroniske ramper vil ske løbende i takt med udskiftning af de nuværende kontraktbusser. Bybusserne i Herning kører allerede i dag med elektroniske kørestolsramper.

[Læs artikel](#)

DECEMBER



Mobilt kundecenter

Et mobilt kundecenter skal gøre Midttrafik mere synligt uden for Aarhus. Et fast team af medarbejdere vil tage på turné 2-3 gange om måneden for at møde kunder ved kommunale arrangementer, festivaler, uddannelsessteder, arbejdspladser m.m.

[Læs mere](#)



Midttrafik live/Leifkampagnen

Midttrafiks kampagne for push-beskeden Leif slår alle tidligere rekorder. På bare to uger er antallet af nye downloads af app'en Midttrafik live steget med helt op til 376 %. Kampagnen, der skal markedsføre Midttrafik live, er samtidig god branding af Midttrafik.

[Læs artikel](#)



Ny udgave af Midttrafik app

Midttrafik app har fået nyt design og nye features. Kunderne kan blandt andet møde et opdateret tommelfingervenligt design, gyldighedskort på enkeltbilletter og klippekort, mulighed for at betale med Apple Pay (iOS) samt se den samlede købshistorik.





HVORDAN TILTRÆKKER VI KUNDER TIL DEN KOLLEKTIVE TRAFIK?

**“Midttrafik skal sammen med
ejerne arbejde for at imødekomme
både kundernes ønsker og samfundets
behov for en velfungerende og
attraktiv kollektiv trafik”**

Jens Erik Sørensen, direktør i Midttrafik





Kunderne har fået nye vaner både i forhold til transport og arbejde under pandemien. Stigende biltrafik og trængsel på cykelstierne vidner om, at mange kunder har vendt den kollektive trafik ryggen. Utryghed er stadig et issue hos nogle kunder, mens andre har set lyset i hjemmearbejdet og derfor ikke har behov for at rejse så meget i den kollektive trafik. Konsekvensen er klar. Den kollektive trafik står tilbage med passagernedgang og manglende indtægtsgrundlag.

Paradoksalt nok kalder klimaproblematikken og den stigende trængsel i byerne på en god kollektiv trafik og færre biler på vejene. Ligesom kollektiv trafik kan bidrage til at opfylde Danmarks klimamål om 70 % reduktion af CO₂-udslippet i 2030.

Kommer kunderne tilbage eller er den kollektive trafik i sin nuværende form ændret for altid? Et spørgsmål som trafikselskaber, kommuner og politikere stiller sig selv over hele verden. En ting er sikkert. Covid-19 fik kunderne væk fra den kollektive trafik – det er helt andre ting, der skal få dem tilbage.

Kundernes perfekte verden

Henriette er 19 år og går på gymnasiet. Hun bor i en mindre by. Når Henriette skal på gymnasiet, rejser hun med kollektiv trafik. Afgangstiderne er tilpasset hendes mødetider og bussen kører direkte uden skift. I bussen sidder Henriette sammen med sine venner. De hygger sig og nyder, at bussen er indrettet efter deres behov. De kan sidde sammen, de kan lave lektier ved borde og lade computer og telefoner op i bussen. Er bussen forsinket kan hun se det via realtidsinformation på sin telefon, der også viser om bussen er fyldt. Bussen kører også om aftenen og i weekenderne, når Henriette skal besøge sine venner eller dyrke sine fritidsinteresser. Hun bestiller en Flextur, hvis turen går til en veninde, der bor ude på landet.

Samira er 25 år og bor i en storby. Hun studerer og har et studiejob. Samira cykler til stoppestedet, hvor hun enten stiller cyklen i cykelskuret, der sikrer god aflåsning, eller tager cyklen med i elbussen

eller Letbanen. Hun værdsætter, at den kollektive trafik er klimavenlig og behagelig at rejse med. Hun vil gerne spare penge og vælger en billet, der er billigere uden for myldretiden og kan bruges til flere forskellige transportformer.

Agnes er 37 år og bor i en mellemstor by. Hun har tre børn og arbejder både hjemme og fysisk på sin arbejdsplads. Agnes nyder roen i bussen, hvor tiden er hendes egen. Sæderne er komfortable og der er god plads mellem sæderne. Hun rejser på en fleksibel billet til en god pris, selvom hun ikke rejser hver dag. Agnes har behov for sin bil, når hun skal aflevere og hente sine børn. Hun stiller bilen ved Park and Ride-anlægget og tager bussen på arbejde. →



Bente er 75 år og bor i en mindre by. Hun rejser enten med bus eller tager en Flextur midt på dagen, når hun skal handle eller i aktivitetscentret. Bente er tryk ved at rejse med kollektiv trafik. Stoppestederne er indrettet, så hun kan sidde godt, mens hun venter. Der er lys om aftenen og der er lagt fliser på vejen hen til læskærmen, så hun ikke falder. Der er også god information på stoppestedet, så hun aldrig er i tvivl om, hvad hun skal gøre.

Ovenstående er en sammenskrivning af de ting, som kunderne peger på, der kan få dem til at rejse med kollektiv trafik eller rejse mere, end de allerede gør. Midttrafik og Passagerpulsen har gennemført flere undersøgelser under og efter covid-19 pandemien.

De peger alle sammen på, at et godt grundprodukt er vigtigt. Lavere billetpriser, god information om ankomst- og afgangstider, flere afgang, ingen skift, færre forsinkelser og kortere rejsetider er parametre, der efter kundernes udsagn kan få dem til at bruge kollektiv trafik.

Udover et godt grundprodukt ønsker kunderne mere fleksibilitet, bedre komfort, tryghed og faciliteter, der gør det let at kombinere forskellige transportformer. I undersøgelserne bliver der peget på:

- › **Bedre busindretning**
- › **Fleksible billetter**
- › **Bedre faciliteter ved stoppesteder**
- › **Cykelmedtagning**
- › **Park and ride-anlæg**

“Kunderne vil have et godt grundprodukt i form af et fornuftigt antal afgang og så kort rejsetid som muligt. Serviceniveauet afgøres af ejerne. Midttrafiks opgave er at binde produkterne godt sammen, fra letbane over bus til flextrafik, så det er nemt for kunderne at bruge tilbuddet.”

Jens Erik Sørensen, direktør i Midttrafik

Hvad har Midttrafik indflydelse på?

Midttrafik arbejder allerede i dag målrettet på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv i form af digitale løsninger, bedre mobilitet, billige og fleksible billetter, grøn omstilling, mulighed for cykelmedtagning, bedre busindretning, →



“Kollektiv trafik skal være top-of-mind, når bilen er på værksted, til sociale aktiviteter, familieturen, byturen og andre oplagte lejligheder, hvor bilen ikke nødvendigvis er den bedste transportform”

Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik

harmonisering af Flextrafik, tryghedsskabende tiltag og opgradering af stoppestedforholdene i hele Midttrafik's område.

Kundernes nye transport- og arbejdsvaner, hvor mange har udskiftet kollektiv trafik med bil eller cykel og hjemmearbejdet har nedsat rejsefrekvensen, gør de lejlighedsvis rejsende til en stor og vigtig målgruppe.

Kollektiv trafik skal fx ikke konkurrere med cyklen, fordi det gavner klima, trængselsproblematik og folkesundheden, når flere cykler. Midttrafik skal søge at være et supplement til cyklen på dage, hvor det regner, og når afstanden bliver for lang.

Markedsføring og branding af den kollektive trafik spiller en stor rolle i at forbedre den kollektive trafiks image i region Midtjylland.

Taktiske produktkampagner skal udbrede kendskabet til billettyper, Midttrafik live, Letbanen, cykelmedtagning, elbusser m.m. overfor alle målgrupper: pendlere, unge, lejlighedsvis kunder og potentielle kunder.

Midttrafik skal hjælpe de unge i gang med den kollektive trafik. Dagsbilletter og andre gode tilbud skal lokke nye kunder ind i den kollektive trafik, så de rejser med Midttrafik bare engang i mellem.

”Kollektiv trafik skal være top-of-mind, når bilen er på værksted, til sociale aktiviteter, familieturen, byturen og andre oplagte lejligheder, hvor bilen ikke nødvendigvis er den bedste transportform”. Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik

Den kollektive trafiks image i region Midtjylland skal forbedres. Kampagner skal fortælle den gode historie om kollektiv trafik med stor eksponering i medier, der rammer bredt. Der er to spor: Reelle fordele ved kollektiv trafik som fx brug din rejsetid, spar penge, slip for stress i lange bilkøer, nem parkering etc. og holdningskampagner, der omhandler klima, samfundsnytte/ansvar og trængselsproblemer med udgangspunkt i den enkeltes borgers bidrag, fx ved CO2-besparelse.

Imagekampagner skal køre i særlige unge-spor og lægge vægt på de ting, der er vigtige for de unge – særligt uddannelsessøgende.

Hvor ser Midttrafik et potentiale?

På baggrund af kundernes ændrede arbejds- og transportvaner, klimaproblematikken og den tiltagende trængsel på vejene, ser Midttrafik et potentiale i at gå nye veje for at tiltrække kunder til den kollektive trafik.

Samarbejde med virksomheder

I takt med den stigende trængsel på vejene og et større pres for grønne løsninger, er der potentielt en mulighed for, at større virksomheder begynder at interessere sig for, hvordan deres medarbejdere transporterer sig på arbejde. Midttrafik ser en mulighed i et samarbejde, hvor Midttrafik målretter produkter til virksomheden eller et industriområde, mens virksomhederne giver medarbejderne incitament til at bruge den kollektive trafik.

Tiltag til de unge

Midttrafik har nedsat en særlig Unge-projektgruppe, der på tværs af afdelinger skal arbejde på tiltag, der kan gøre den kollektiv trafik mere attraktiv for de unge. Midttrafik ser blandt andet et potentiale i at påvirke både unge og forældre til at bruge den kollektive trafik på et tidligere stadie end i dag, fx i folkeskolen. Mange børn og unge bliver kørt i bil størstedelen af tiden og har ingen kendskab til den kollektive trafik hjemmefra. Allerede i dag bliver der samarbejdet med uddannelsesinstitutioner vedrørende ringetider m.m. Samarbejdet kunne udvides med udvalgte uddannelsesinstitutioner på samme vilkår, som med virksomhederne.

Adfærdsændrende tiltag

Den bedste måde at ændre folks transportvaner, er at få dem til at bruge kollektiv trafik. Det kan fx ske ved at indføre adfærdsændrende tiltag som fx forsøg med gratis bus i en periode, forsøg med kombination af cykel og bus i en periode eller direkte linjer for unge til uddannelse i en periode. Andre metoder til at få nye kunder til at bruge den kollektive trafik kan være kraftig markedsføring af gode billettilbud, som fx billige dagsbilletter, tag en ven med gratis, hvis du har →

”Kunderne vil have et godt grundprodukt i form af et fornuftigt antal afgange og så kort rejsetid som muligt. Serviceniveauet afgøres af ejerne. Midttrafik's opgave er at binde produkterne godt sammen, fra letbane over bus til flextrafik, så det er nemt for kunderne at bruge tilbuddet”

Jens Erik Sørensen, direktør i Midttrafik





“Det er bedre for trængslen på vejene, bedre for klimaet og bedre for fremtiden, hvis unge foretrækker kollektiv trafik frem for bilen”

Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik

Ungdomskort eller særkørsler til arrangementer som fx Northside, Smukfest og lignende.

Mere hjemmearbejde

I takt med højere priser på brændstof og øget hjemmearbejde er der sandsynlighed for, at nogle familier begynder at kigge på bilrådigheden derhjemme. Det er dyrt at have en bil stående i garagen, hvis man kun bruger den 2-3 dage om ugen. Her er kollektiv trafik et godt alternativ. Midttrafik skal forsøge at skubbe til den beslutning ved at kommunikere om kollektiv trafiks fordele og fleksible billetter.

Onboarding af nye lejlighedsvisse kunder

Skal Midttrafik have flere og nye lejlighedsvisse kunder, skal det være lettere for dem at bruge den kollektive trafik med god information og nem adgang til kollektiv trafik. Med Midttrafiks nye mobile kundecenter er det muligt pro-aktivt at opsøge og komme i kontakt med nye kunder. Fx på introdage til ungdomsuddannelser, ved studie-start, juleshopping, natbusser, koncerter og andre begivenheder, hvor nye kunder skal bruge kollektiv trafik første gang.

Fremtidens mobilitet

Der skal være et målrettet fokus på fysiske tiltag, der gør det lettere for kunderne at bruge kollektiv trafik. Busprioritering og højklassede løsninger, der kommer hurtigere frem i trafikken. First- and last mile løsninger, bedre stoppesteder, park and ride og knudepunkter bidrager til en god samlet rejse, hvor kunderne benytter forskellige transportformer for at dække det daglige transportbehov. Læs mere i artiklen Udvikling af den kollektiv trafik i Region Midtjylland på side 42.

Investering i kollektiv trafik

Midttrafik kan ikke alene vinde kunderne tilbage til den kollektive trafik. Kundernes ønsker til den kollektive trafik kræver, at den kollektive trafik bliver prioriteret i ejernes budgetter og i planlægning af byrum og infrastruktur.

Derudover skal kollektiv trafik på den politiske agenda. Der er mange gevinster ved, at flere borgere bruger den kollektive trafik. →

“Det er bedre for trængslen på vejene, bedre for klimaet og bedre for fremtiden, hvis unge foretrækker kollektiv trafik frem for bilen”.
Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik.

Der skal investeres i den kollektive trafik, og i en årrække vil det være nødvendigt at acceptere en lavere finansieringsgrad.

Fælles front med ejerne

Ejerne skal samarbejde med Midttrafik om bedre stoppesteder, park and ride, knudepunkter, fremkommelighed og markedsføring af den kollektive trafik. Midttrafik har gode værktøjer til at indgå i dialog og data til at understøtte argumenter i en eventuel ansøgning/indstilling til by- og regionalråd.

Kommuner og region kan bidrage med at give borgerne større incitament til at bruge kollektiv trafik til kulturinstitutioner, borgerservices, biblioteker, sygehuse etc. ved at informere om muligheder med kollektiv trafik fremfor parkeringsinfo ved indkaldelser, på hjemmesider, i foldere, annonce-ring m.m.

Tidlig inddragelse

Midttrafik ønsker at blive inddraget allerede i planprocessen af større anlægsarbejder, og kan blandt andet bidrage med data om fortætning, input til nye stoppesteder og gode stiforbindelser/ adgangsforhold til kollektiv trafik.

En ændring af byplanlægning og infrastruktur, der tilgodeser kollektiv trafik fremfor biltrafikken kan bidrage til, at flere kunder vælger kollektiv trafik. Det kan fx gøres ved at lade bussen stoppe ved hovedindgangen og dermed nudge borgerne til at tage det rigtige valg i forhold til trængsel og klima.

Ønsker du at læse mere om, hvordan Midttrafik i samarbejde med ejerne kan arbejde for at imødekomme kundernes ønsker, anbefaler vi dig at læse notatet: Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik

[Læs mere her](#)



Passagerpulsens anbefaler:

“At der findes økonomiske løsninger, der gør det muligt at opretholde drift og service på uforandret niveau, indtil pandemifrygten er aftaget i væsentlig grad og der er potentiale for, at kunderne er vundet fuldt tilbage. En situation, hvor trafik-selskaberne bliver tvunget til at skære ned på ruter og afgange i 2022 og nærmeste år på grund af usikkerhed om indtægtsgrundlaget, vil være begyndelsen på en skadelig og negativ spiral for den kollektive transport og klimaet”



“Transportvaner påvirkes bl.a. gennem ændringer i den fysiske infrastruktur ved fx gøre kollektiv trafik mere tilgængeligt, hurtigere og nemmere at bruge. Hvis det samtidigt bliver dyrere og mere besværligt at køre i bil, er effekten større. Kampagner og information kan også påvirke vores holdninger til og forestillinger om kollektiv transport og bidrage til ændrede normer og adfærd. Midttrafik kan med målrettede initiativer gøre det nemmere for folk at bryde vanen, når de er mest modtagelige for det”

Marianne Weinrich, mobilitetsekspert hos Rambøll



“Den kollektive trafik er under pres, og vi kommer ikke uden om, at det kræver investeringer at få skabt et attraktivt kollektivt trafiksystem i fremtiden. Det gælder også investeringer i infrastruktur”

Michael Svane, Tidligere branchedirektør i DI Transport



Byplanlægning og infrastruktur favoriserer bilen i den nuværende planlægning. Skal borgerne i højere grad bruge den kollektive trafik, skal byplanlægningen i fremtiden favorisere kollektiv trafik og gøre det mere besværligt at bruge bilen

Marlene Freudendal-Petersen, trafikforsker ved Aalborg Universitet



Biltrafikken på vejene steg i andet halvår 2021 med 1,7 % sammenlignet med andet halvår 2019, mens cykeltrafikken i 4. kvartal 2021 lå 3,0 % over samme kvartal i 2019

Vejdirektoratet

Bilbestanden i Region Midtjylland er steget fra 616.653 biler i 2019 til 648.022 i 2021. (Danmarks Statistik) Midttrafik oplever en nedgang i passagertallet på 20 % sammenlignet med 2019

Midttrafik data, 27. april 2022



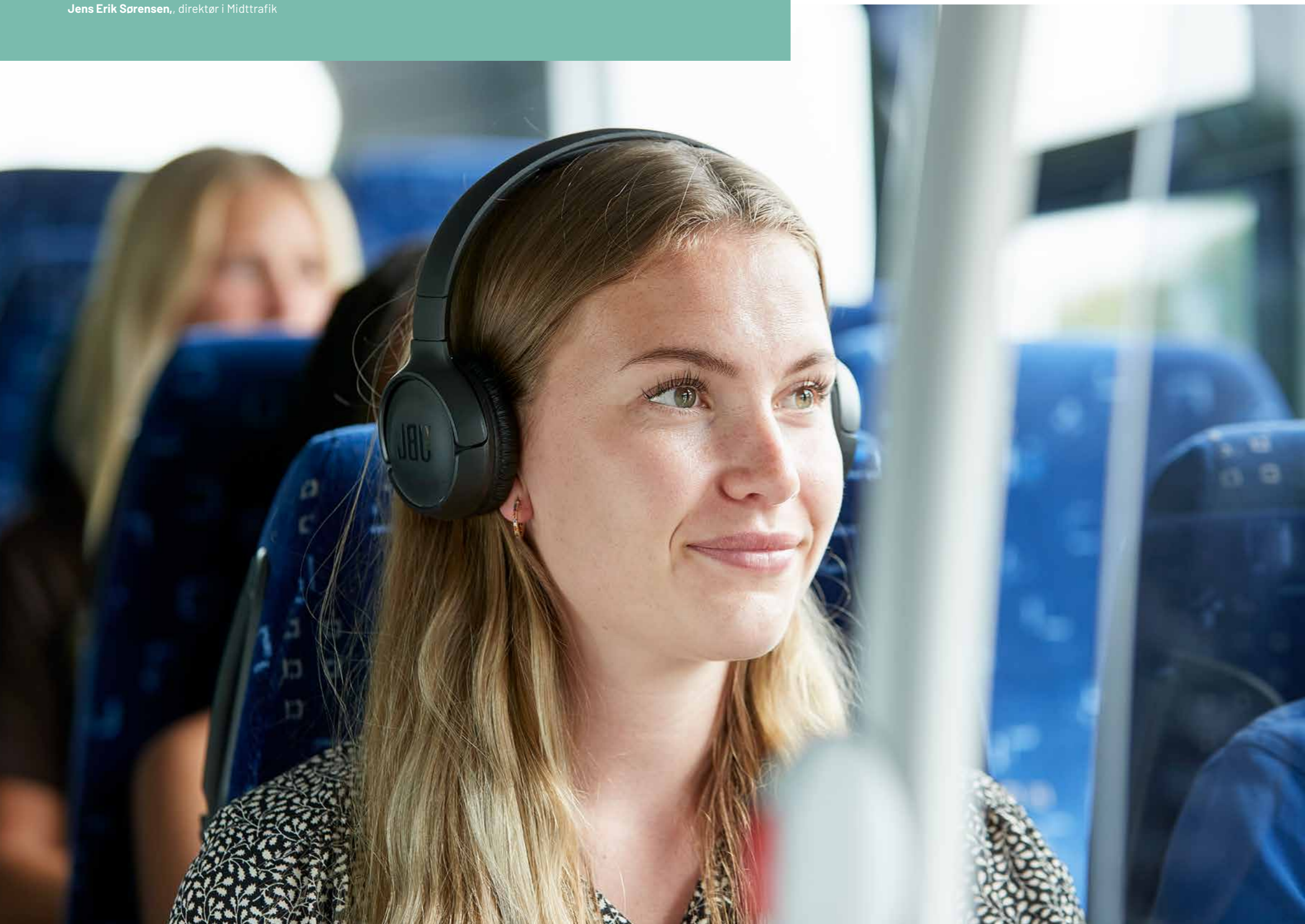
FULD FART PÅ DEN GRØNNE OMSTILLING

"Midttrafik rådgiver ejerne fra start til slut, men valget af en grøn løsning ligger entydigt hos ejerne"

Jens Erik Sørensen, direktør i Midttrafik

”Grøn omstilling løfter den kollektive trafiks image. Elbusserne gør sig godt i bybilledet, og kundeoplevelsen er god. Derfor giver det god mening at arrangere indvielser, der inddrager byens borgere og giver dem mulighed for at prøve produktet med en gratis tur”

Jens Erik Sørensen, direktør i Midttrafik



Kollektiv trafik i Region Midtjylland bliver grønnere. Borgerne kan i højere grad end tidligere markere et rundt nul i det personlige CO2-regnskab, hvis de bruger den kollektive trafik i Midttrafiks område.

27 % af Midttrafiks busser kunne i 2021 kalde sig CO2-neutrale, mens 9 % er nul-emissionsbusser, der hverken udleder CO2, NOx eller partikler. Letbanen kører på el og tilhører den sidstnævnte kategori.

Inden for de næste fire år skal 12 af Midttrafiks ejere beslutte sig for grønnere drivmidler i takt med kontraktudløb, regeringens klimamål og den gældende lovgivning. Midttrafik vurderer, at mere end 93 % af de udbudte busser vil være CO2-neutrale ved udgangen af 2025.

Elbusserne vinder frem

Det er emissionsfrie elbusser, der fylder mest på listen over gennemførte og kommende grønne udbud hos Midttrafik. I 2021 fejrede Midttrafik udskiftning af dieselbusser til elbusser sammen med kunderne og kommunerne i Aarhus, Herning og Odder.

Midttrafiks direktør Jens Erik Sørensen udtaler: ”Grøn omstilling løfter den kollektive trafiks image. Elbusserne gør sig godt i bybilledet, og kundeoplevelsen er god. Derfor giver det god mening at arrangere indvielser, der inddrager byens borgere og giver dem mulighed for at prøve produktet med en gratis tur”.

Aarhus: 29 nye elbusser

Solen skinnede om kap med de nye el-ledbusser den 27. april 2021. Rådmand Bünyamin Simsek og bestyrelsesformand Claus Wistoft holdt taler og satte derefter strøm til en ledbus som en markering og velkomst til de 29 el-ledbusser.

Arrangementet, der på grund af covid-19 var et presseevent, blev vist i nyhederne på TV2 Østjylland og via en video på Midttrafiks →

facebookside, midttrafik.dk og Midttrafiks LinkedIn side. Både TV2 Østjylland og Aarhus Kommune havde lavet særlige videoer om arrangementet til deres Facebooksider.

El-ledbusserne er seneste step i Aarhus Kommunes overgang til emissionsfrie busser, der skal være gennemført i 2027 for de cirka 150 almindelige busser i drift og i 2030 for de cirka 30 reservebusser. Allerede i 2022 udskiftes yderligere 29 dieselbusser til elbusser.

Herning: 14 nye elbusser

Transportministeren kom forbi, da 14 nye elbusser blev indviet sammen med borgmester og borgere i Herning. De fremmødte borgere blev forkælet med kaffe, kage, saft og popcorn. Udover gratis kørsel i tidsrummet 13-16, var der gratis adgang til en række børnevenlige aktiviteter i kommunen. Herning Kommune har ønsket en grøn omstilling

af bybusserne. Emissionsfrie busser var derfor et krav i det udbud, Midttrafik gennemførte i 2019 for driften af bybusserne i Herning.

Odder: 9 nye elbusser

Fremtidens kunder alias 3.B fra Parkvejens skole var inviteret med til indvielsen af de 9 elbusser i Odder og ankom selvfølgelig til arrangementet i en elbus. Her var der mulighed for at få en guidet tur i en elbus, høre taler og nyde kaffe, kakao, kage m.m. Borgerne i Odder kunne køre gratis i de nye busser hele dagen.

Odder Kommune valgte elbusser efter et udbud, som Midttrafik gennemførte i 2020. Ønsket var busser, der kunne reducere CO₂-udledningen gennem en grøn teknologi. Dette blev indfriet, da Midttrafik modtog et tilbud, der lå et stykke under det budgetloft, kommunen havde fastsat. →



Miljømærke

Alle nye busser med miljøvenlige drivmidler skal køre med Midttrafiks miljømærke Grøn Bus. Miljømærket er et godt signal til omverdenen om, at den grønne omstilling af kollektiv trafik er i gang.

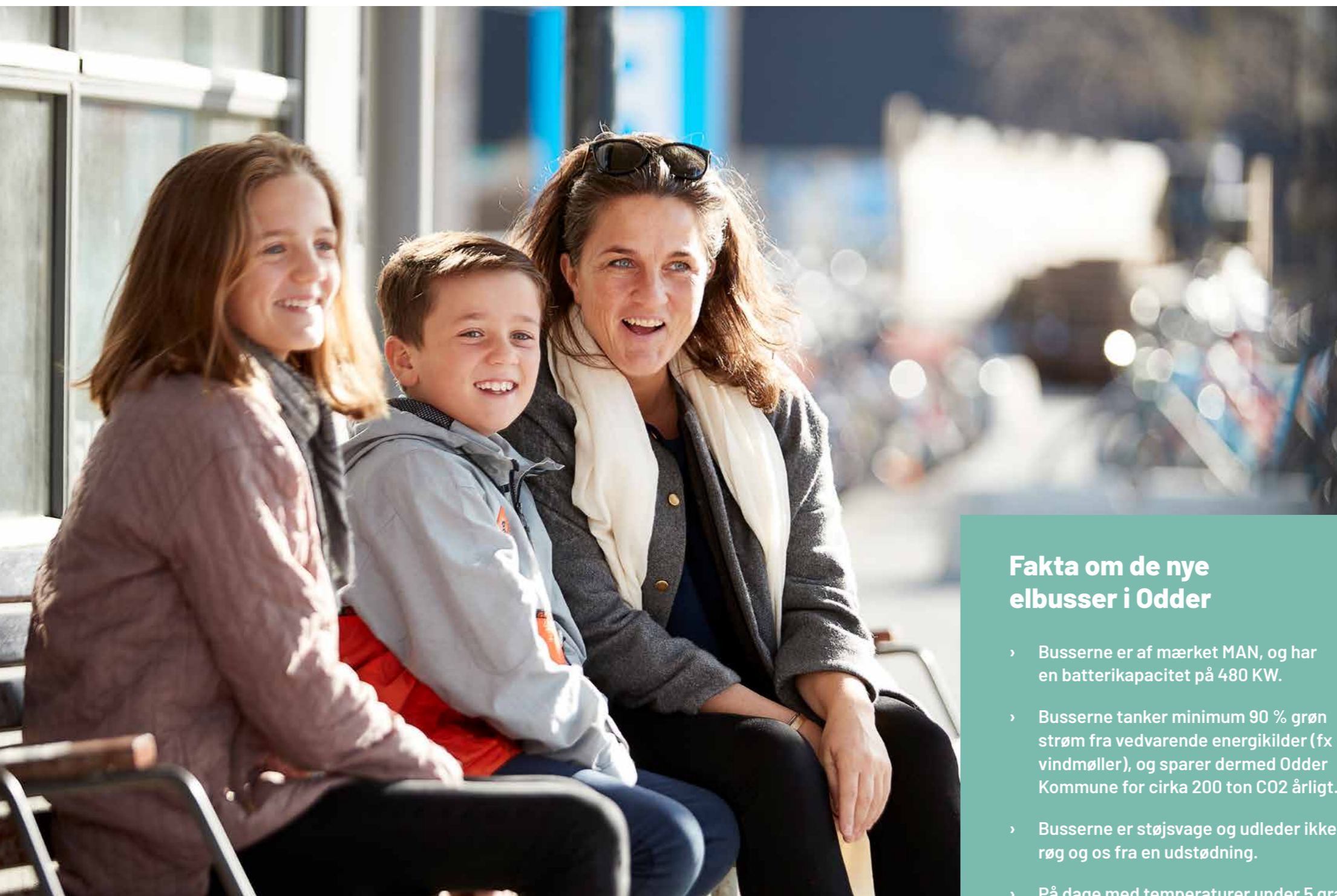


Fakta om de nye el-ledbusser i Aarhus

- › Busserne er af mærket Volvo.
- › Busserne bliver opladet om natten på AarBus' busanlæg. I løbet af dagen vil natopladningen blive suppleret af endnu en opladning under et kørselsophold.
- › Busserne kører 100 % på el. På dage med lave temperaturer er der mulighed for at opvarme busserne med et kombifyr.
- › Busserne har 57 faste siddepladser, 2 klapsæder og 67 ståpladser.
- › Busserne er meget støjsvage og udleder ikke røg og partikler med udstødningen.
- › Busserne har god tilgængelighed med lav indstigning og stort flexareal.
- › Kunderne kan oplade telefoner og tablets gratis via USB-stik ved alle sæder.
- › Årlig CO₂-besparelse: cirka 2.200 ton

Fakta om de nye elbusser i Herning

- › Busserne er af mærket Yutong.
- › Det koster årligt Herning Kommune 27,2 millioner kroner at få bybuskørslen afviklet med elbusser. Det svarer til det, det i dag koster at køre med dieselbusser.
- › Hver elbus har 29 siddepladser, heraf er 23 fremadrettede. Derudover er der tre klapsæder på perronpladsen. I alt har busserne plads til 65 kunder.
- › Busserne er støjsvage og udleder ikke røg og os fra en udstødning.
- › Busserne er handicapvenlige med lav indstigning og dobbeltdøre.
- › Bussernes vognløb er blevet tilpasset, så en elbus ikke skal køre mere end maksimalt 300 km per dag, og derfor forventes kun at skulle oplade om natten.
- › Årlig CO₂-besparelse: cirka 1.100 ton.



“Grøn omstilling skal gennemføres med omtanke for både infrastruktur og økonomi. Sker det på bekostning af færre afgang og dårligere betjening af kunderne, kan den miljømæssige gevinst udeblive”

Thomas Dalgaard Mikkelsen, funktionschef i Midttrafiks afdeling for kontrakter

Fakta om de nye elbusser i Odder

- › Busserne er af mærket MAN, og har en batterikapacitet på 480 KW.
- › Busserne tanker minimum 90 % grøn strøm fra vedvarende energikilder (fx vindmøller), og sparer dermed Odder Kommune for cirka 200 ton CO2 årligt.
- › Busserne er støjsvage og udleder ikke røg og os fra en udstødning.
- › På dage med temperaturer under 5 grader bliver busserne opvarmet med olie-fyr, der benytter CO2-neutral biodiesel.
- › Busserne er handicapvenlige med lav indstigning og stort flexareal.
- › Kunderne kan oplade telefoner og tablets gratis via USB-stik ved alle sæder.
- › Busserne har 39 faste siddepladser, 3 klapsæder og 34 ståpladser.

Grøn omstilling uden meromkostninger

Grøn omstilling handler først og fremmest om at fastholde og tiltrække kunderne til den kollektive trafik. Oplever kunderne et dårligere tilbud, kan de være nødsaget til at fravælge bussen til fordel for bilen. Det begrænser den miljømæssige gevinst. Midttrafik lægger i sin rådgivning af kommuner og region derfor vægt på, at grøn kollektiv trafik ikke resulterer i mindre kollektiv trafik. Det er faktisk muligt at undgå eller reducere ekstraudgifter til grøn omstilling, hvis den enkelte ejer er villig til at indgå kompromiser. I de tilfælde har Midttrafik følgende anbefalinger:

Kontrakter med en lang løbetid på mindst 10 år:

Det giver busselskaberne gode muligheder for at afskrive investeringer i dyrere busser og infrastruktur. Det betyder dog også, at bestilleren er bundet af kontrakten over en lang periode.

Fastlæggelse af kørselsomfang:

Mulighederne for at ændre i kørselsomfanget reduceres. Dermed opnår busselskabet en større sikkerhed for sin investering i hele kontraktperioden, og vil ikke lægge et risikotillæg på sine tilbudspriser.

Fleksible kontrakter:

Kontraktvilkårene indrettes, så busselskabet har fleksible muligheder. Det kan fx betyde, at busselskabet under bestemte vilkår gerne må benytte dieselbusser i elbus-kontrakter, eller at elbussen på kolde dage gerne må opvarmes af et oliefyr.

“Grøn omstilling skal gennemføres med omtanke for både infrastruktur og økonomi. Sker det på bekostning af færre afgang og dårligere betjening af kunderne, kan den miljømæssige gevinst udeblive”. Thomas Dalgaard Mikkelsen, funktionschef i Midttrafiks afdeling for kontrakter

Grønt regionalt udbud

Midttrafiks 60. udbud vedrørende regionale ruter i Midt- og Vestjylland endte grønt. Region Midtjylland havde et ønske om, at udbuddet skulle fokusere på miljøvenlige alternativer til diesel, men lagde op til frit valg mellem fx biogas og el. →

Elbusteknologien og den nødvendige lade-infrastruktur har udviklet sig hurtigere end både politikere og fagfolk havde forventet. Det betyder, at det er blevet muligt at køre længere strækninger på el. Samtidig er teknologien blevet økonomisk konkurrencedygtigt.

Af den grund vil der i løbet af 2022 blive indsat elbusser på 10 regionale ruter, mens én regional rute vil køre på det CO2-neutrale, men ikke emissionsfrie, biogas.

Flere grønne udbud på vej

Endnu flere ejere har lagt grønne planer for at skifte gamle dieselbusser ud med fabriksnye nulemissionsbusser. Det sker blandt andet, fordi kommunerne indgår klimasamarbejdsaftaler med staten, der stiller strenge krav til reduktioner af kommunernes udledninger.

Herefter er det Midttrafiks ansvar, at en del af kommunernes mål bliver indfriet via udbud af kollektiv bustrafik. Udbuddet af elbusser er ofte mere tidskrævende end udbud med traditionelle dieselbusser. Årsagen er, at der skal tages højde for elbussernes rækkevidde og høje indkøbspris. Elbusserne har desuden en lang leveringstid. Der går cirka et år fra busselskabernes bestilling hos busproducenten til busserne er på gaden. Derfor skal Midttrafik afvikle udbuddene i god tid, inden den ønskede lancering af emissionsfrie busser.

I 2022 udbyder Midttrafik 17 bybusser på el, der efter planen skal køre i Horsens Kommune fra juni 2023. Midttrafik forventer, at den nye kontrakt bliver tildelt i løbet af maj 2022.

Herudover har Region Midtjylland bedt om seks elbusser til at køre på de regionale ruter mellem Lemvig-Struer-Holstebro. De seks regionale elbusser skal natoplade på en grund ved stationen i Lemvig. Grunden stilles til rådighed for det busselskab, der vinder kontrakten. Dermed vil Lemvig Station inden længe blive centrum for opladning af både elbusser, eltog, elcykler og elbiler.

Er grøn omstilling vigtig for kunderne?

Elbusserne er blevet godt modtaget i Aarhus, Herning og Odder. Kunderne lægger vægt på, at de er

støjsvage, komfortable og behagelige at rejse med. I bybilledet giver elbusserne et frisk pust og leder tanker hen på moderne urbane transportmidler. De emissionsfrie busser taler ind i den klimabevidste tidsånd og bliver dermed kørende reklamesøjler for den kollektive trafik.

I kampen om kunderne kan den grønne omstilling dog ikke stå alene. Kunderne forventer fortsat et godt grundprodukt og et serviceniveau, der kan få dagligdagen til at fungere – uanset om man er ung eller gammel.

At den kollektive trafik går forrest i den grønne omstilling, har betydning for borgernes opfattelse af, at den kollektive trafik er det klimavenlige alternativ til bilen. I takt med at der kommer flere elbiler på vejene, bliver klimaargumentet for den kollektive trafik mindre, mens trængselsargumentet består. I forhold til lange bilkøer og dårlig fremkommelighed vil bussen fremstå som den grønne løsning, hvis det medfører flere kunder og færre bilister.



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

2023

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

2025

- › Midtjyske Jernbaner får batteritog

2027

- › Aarhus Kommune har udskiftet alle bybusser til elbusser

UDVIKLING AF KOLLEKTIV TRAFIK I REGION MIDTJYLLAND

“Kollektiv trafik er et velfærdsgode for alle, og vi skal sammen med ejerne sikre god mobilitet mellem land og by; og i områder med befolkningsvækst skal vi sammen med kommunerne sikre endnu mere bæredygtig kollektiv trafik, af hensyn til klima og trængsel”

Jens Erik Sørensen, direktør i Midttrafik



En af Midttrafiks hovedopgaver er at udvikle og tilpasse den kollektive trafik til kundernes behov og transportvaner.

Vigtige værktøjer som Strategiplanen 2021-2024, stoppestedsmanual, mobilitetspolitik og ikke mindst Trafikplanen udstikker retningen for udviklingen af den kollektive trafik.

Fremkommelighed, bedre stoppesteder og bedre flextrafik er strategiske indsatsområder. Højklasset kollektiv trafik, knudepunkter, park and ride, harmonisering af flextrafik og optimalt samspil mellem hovedlinjer, bybus, flextrafik, lokalruter og cykel er løsninger, som Midttrafik arbejder med.

Bedre stoppesteder

Midttrafiks bestyrelse besluttede i 2021 at afsætte 5 mio. kr., som kommuner og region kan ansøge om til medfinansiering af projekter, der løfter kvaliteten af stoppesteder i Midttrafiks område.

Stoppestedet er kundens første møde med den kollektive trafik, og det skal imødekomme mange behov hos kunderne. Let adgang, god information, trygge rammer og behagelig ventetid. Midttrafik har udviklet en stoppestedsmanual, der skal bruges til rådgivning og stoppestedspuljen, der skal medvirke til realisering af stoppestedsprojekter, herunder også knudepunkter og terminaler.

Seks kommuner har ansøgt Midttrafiks pulje for medfinansiering af projekter, der løfter kvaliteten af stoppesteder, knudepunkter og terminaler. Projekterne omfatter tryghedsskabende tiltag, bedre tilgængelighed og mere komfort.

Midttrafik har tildelt 1,84 mio. kr. i 2021 til medfinansiering af kommunernes stoppestedsprojekter. De resterende 3,16 mio. kr. bliver overført til endnu 1-2 ansøgningsrunder i 2022. →



Her kan kunderne glæde sig til bedre stoppesteder:

Norddjurs Kommune

- › Opgradering af plustur-stoppesteder med læhuse, wayfinding og belysning
- › Tryk cykelparkering ved letbanestationerne med overdækket cykelparkering, realtidsskærme og lade-infrastruktur

Favrskov Kommune

- › Forbedring af Hammel Station med overdækket cykelparkering, realtidsskærme, læhuse, bænke, blomster og wayfinding

Silkeborg Kommune

- › Forbedring af knudepunktet i Kjellerup med overdækket cykelparkering, realtidsskærme og wayfinding
- › Etablering af knudepunkt i Them med overdækket cykelparkering, realtidsskærme og wayfinding

Skanderborg Kommune

- › Stoppesteder langs rute 113 med nedtællingsmoduler, overdækket cykelparkering bænke, blomster og wayfinding

Skive

- › Nye læhuse i hærværksnedsættende materiale, genopretning af standere, topskilte og kassetter

Syddjurs

- › Etablering af 3 knudepunkter med realtidsskærme og wayfinding
- › Forbedring af stoppesteder ved Ugelbølle og Grønfeld med læhuse, belægning og cykelparkering

De ansøgte projekter tager alle udgangspunkt i Midttrafiks stoppestedsmanual i forhold til tryghed, tilgængelighed og komfort.



“Stoppesteder er vores første møde med kunderne. Her skal vi byde dem velkommen på rejsen. Med stoppestedspuljen har vi bidraget til at sætte emnet på dagsordenen sammen med kommunerne, så vi får løftet kvaliteten af stoppestederne”

Jens Erik Sørensen, direktør hos Midttrafik

“Stoppesteder er vores første møde med kunderne. Her skal vi byde dem velkommen på rejsen. Med stoppestedspuljen har vi bidraget til at sætte emnet på dagsordenen sammen med kommunerne, så vi får løftet kvaliteten af stoppestederne”. Jens Erik Sørensen, direktør hos Midttrafik

Fremkommelighed

Kollektiv trafik bliver mere attraktivt, hvis der sker forbedringer af grundproduktet, så kunderne oplever, at de kommer hurtigere frem. Det kan ske ved at lade bussen komme foran bilen i trafikken, fx gennem signalprioritering, busbaner, fremrykning af stoppesteder eller ved at investere i BRT eller letbane på strækninger, hvor biltrafikken er tæt.

I Letbanesamarbejdet arbejder Midttrafik sammen med otte østjyske kommuner og Region Midtjylland for mere højklasset kollektiv trafik (BRT og letbane).

Midttrafik bistår ejerne med data, kompetencer, best practice formidling, økonomiske konsekvensberegninger og medvirker til at sikre statslig medfinansiering til projekter, der kan styrke fremkommeligheden i den kollektive trafik.

Harmonisering af Flextrafik

Midttrafik arbejder på at harmonisere Flextrafik, så kunderne får et produkt, der er kundevenligt i bestilling, betaling og en god kørselsoplevelse. Et velfungerende Flextrafik-produkt kan sikre fleksibel kollektiv trafik på landet og i de tyndt befolkede områder. Blandt andet for de unge, der kan have svært ved at komme til fritidsaktiviteter i det nuværende tilbud. Flextrafik kan også være et supplement til den øvrige kollektive trafik, hvis der er langt til et stoppested eller en station.

Arbejdet udspringer af resultaterne fra en 360 graders undersøgelse, der tog udgangspunkt i kundernes oplevelse af de nuværende flexprodukter: Flextur, Flexbus og Plustur med input fra kunder, medarbejdere, kommuner og leverandører.

“Flextrafikken er gennem årene blev et meget komplekst tilbud med mange underprodukter og vilkår som er svære for kunderne at forstå. Harmoniseringen viser en vej ud af kludetæppet mod et enklere tilbud der bliver lettere at bruge”. Mette Julbo, vicedirektør hos Midttrafik →

Bedre busindretning

I forbindelse med indkøb af nye regionale elbusser, bliver der monteret bagagenet og arbejdsborde i busserne. Den nye busindretning sker på baggrund af den store unge-undersøgelse, som Midttrafik har gennemført sammen med regionen og otte midt-vestjyske kommuner. Midttrafik ønsker også fremadrettet at rådgive kommuner og region om, hvordan ny busindretning kan tiltrække kunder, og starter i løbet af foråret et projekt op, der skal undersøge efterspørgsel og muligheder for den fremtidige busindretning.

“Midttrafik skal aktivt hjælpe kunderne i rejsen fra A til B: Fra stoppested med en helt anden kvalitet end i dag; med en moderne busindretning, der sikrer plads til cykler, dynamisk information, digital billettering, god og tryk service i alle led”.
Mette Julbo, vicedirektør hos Midttrafik

Trafikplan 2023-2026

Arbejdet med en ny trafikplan er i fuld gang. Midttrafik skal ifølge Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal fastlægge et strategisk hovednet for området og udstikke retningen for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles i 2023-2026.

Temaerne fra den nuværende trafikplan; det midtjyske hovednet, mindre byer og landdistrikter, bybusbyer, kollektiv trafik i Aarhus og fremkommelighed bliver videreført i Trafikplan 2023-2026. De skal fortsat indgå som vidensgrundlag i arbejdet med at udvikle den kollektive trafik.

“Trafikplanen skal udarbejdes i løbet af 2022. Den omsætter strategiplanens mål til en klar retning for, hvordan den samlede kollektive trafik skal styrkes og samtænkes i de kommende år”. Henrik Juul Vestergaard, planchef hos Midttrafik

Der er stor diversitet i Midttrafiks kundegrundlag, afhængig af bopæl, alder, beskæftigelse og rejsebehov. I den nye trafikplan ønsker Midttrafik, at der på baggrund af fiktive personprofiler bliver skabt nogle målbilleder for, hvilken retning Midttrafik skal bevæge sig de næste fire år.



“Den nye trafikplan skal sætte retningen for, hvad vi vil være for vores forskellige kundegrupper i 2026”

Henrik Juul Vestergaard, planchef hos Midttrafik

De fiktive personprofiler skal gennem en række egenskaber og karakteristika repræsentere forskellige segmenter af kunder, både højfrekvente og lejlighedsvis, men også potentielle kunder. Og dermed tegne et billede af, hvordan Midttrafik skal agere over for de forskellige målgrupper.

Den nye trafikplan skal sætte retningen for, hvad vi vil være for vores forskellige kundegrupper i 2026.
Henrik Juul Vestergaard, planchef hos Midttrafik

Udover udviklingen af et hovednet favner Trafikplan 2023-2026 fysiske forhold som fremkommelighed, stoppesteder, hubs og den brede mobilitet, hvor Midttrafiks produkter skal indgå i samspillet med øvrige transportformer.

Som et eksempel her kan nævnes first- and last mile problematikken. Kunderne opfatter det som en barriere, hvis der er langt til stoppestedet eller besværlig adgang. Bedre cykelparkering ved stoppesteder er et indsatsområde, Midttrafik allerede arbejder med i dag, ligesom der er indført cykelmedtagning i alle bybusser uden for Aarhus og Grenaa. Derudover er der lanceret flere kommercielle løsninger til at løse denne problematik på markedet, fx elløbehjul og elcykler, som typisk er placeret ved stationer i større byer. Kommuner, store virksomheder eller en industripark har også mulighed for at indgå aftaler med udbydere.

Også her ønsker Midttrafik at rådgive ejerne til en god løsning til gavn for kunderne.

FARVEL OG TAK TIL MIDTTTRAFIKS BESTYRELSE 2018-2021

**Midttrafik takker bestyrelsen
for fire gode år og har samlet et
udpluk af de beslutninger, der er
truffet i perioden 2018-2021**

Bestyrelsen 2017-2021



Claus Wistoft
Formand
Syddjurs Kommune



Hans Okholm
1. næstformand
Silkeborg Kommune



Claus Kjeldsen
2. næstformand
Region Midtjylland



Ango Winther
Aarhus Kommune



Mads Nikolajsen
Norddjurs Kommune



Niels Viggo Lynghøj
Struer Kommune



Simon V. Nielsen
Ikast-Brandø Kommune



Johannes F. Vesterby
Viborg Kommune



Arne Lægaard
Region Midtjylland

2018

Beslutninger:

- › Ny salgsstrategi med fokus på digitalisering og selvbetjening
- › Takstreformen Takst Vest betød blandt andet udfasning af alle billetprodukter på pap, undtagen Ungdomskortet og periodekort i Aarhus. Indførelse af deltidspensionistkort i Aarhus
- › Beslutning om en permanent løsning med Bistå-nålen til demente i Aarhus
- › 10 % rabat ved bestilling af Flextur via midttrafik.dk eller bestillingsapp
- › 50 % rabat til medrejsende ved handicapkørsel
- › Mulighed for betaling med betalingskort ved online bestilling af Handicapkørsel
- › Bonus for kundetilfredshed i fremtidige kontrakter
- › Krav om bedre chaufførfaciliteter i fremtidige kontrakter
- › Midttrafiks mobilitetspolitik
- › Forsøg med straksgodkendelse af Midttrafiks rejsegaranti
- › Forsøg med USB-stik i udvalgte busser
- › Forsøg med Plustur i Lemvig
- › Deltidspensionistkort til de kommuner, der ikke tilbyder enten gratis kørsel eller helårspensionistkort til 365 kr. til pensionister

Udbud og køreplanlægning:

- › Nyt bybusnet i Horsens
- › Tilpasning af bybusnettet i Holstebro
- › 52. udbud - lufthavnsruterne 912X og 925X. 9 busser med cirka 24.000 køreplantimer
- › Specialkørsel for Skive Kommune
- › FV6 - FlexVariabel
- › FG6 - FlexGaranti
- › Udbud af Ekstra liftvogne til d. 24. december 2018

Det skete der også:

- › Åbning af Letbanen mod Odder og Lisbjerg
- › Midttrafik live vinder Passagerpulsens pris og bedste kundeservice-initiativ inden for kollektiv transport
- › Mulighed for betaling med betalingskort ved online bestilling af Handicapkørsel
- › Region Midtjylland vedtager en spareplan for den regionale busdrift

2019

Beslutninger:

- › Region Midtjyllands besparelser på 60 mio. kr. blev implementeret til køreplansskiftet 30. juni 2019
- › Rejseregler for medtagning af elløbehjul i busser og letbane
- › Forsøg med Midttrafik kundeambassadør, der deltager i borgermøder m.m.
- › Studietur i Groeningen i Holland
- › Beslutning om krav om USB-stik i alle nye kontrakter
- › Trafikplan 2019-2022
- › Nyt serviceniveau for grupperejser
- › Krav om USB-stik i fremtidige kontrakter
- › Nyt planlægningssystem for Flextrafik

Udbud og køreplanlægning:

- › Nyt bybusnet i Herning
- › Rute 100 fik som den første blå bus lov til at køre gennem Busgaden i Aarhus
- › 53. udbud - Randers bybusser. 29 bybusser med ca. 88.000 køreplantimer.
- › 54. udbud - Ringkøbing-Skjern Kommune. Udbuddet omfatter lokal- og skolekørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune. Resultat af udbud
- › Specialkørsel for Favrskov Kommune

Det skete der også:

- › Digitalisering af Aarhus betød farvel til periodekort på pap
- › Letbanen åbner mod Grenaa
- › Midttrafik, fagforeningen 3F og busselskabernes brancheforening var samlet hos Midttrafik for at diskutere bussernes køretider i forhold til chaufførernes arbejdsvilkår på baggrund af 3F's kampagne "Tid til at trykke stop".
- › De fire første elbusser i Midttrafik kom i drift i Aarhus
- › Stor satsning ved Smukfest resulterede i mange kunder
- › Midttrafiks straksgodkendelse af rejsegarantien var nomineret til Passagerpulsens Initiativpris, der hylder de gode, kundesvendte tiltag, trafikselkaberne lancerer
- › Salgsrekord af pendlerkort på Midttrafik app
- › Digitalisering af Ungdomskortet med levering i Midttrafik app



2020

Beslutninger:

- › Midttrafiks miljøkonference
- › Byrdefordeling af covid-19's konsekvenser for Midttrafiks likviditet
- › Pensionistkort på pap via Midttrafik webshop i alle kommuner
- › Grøn Bus logo, som kommuner kan bruge på særligt miljøvenlige busser
- › Aftale med kommunernes borgerservices om hjælp til bestilling af pensionistkort
- › Ny model for indtægtsfordeling
- › Nye takstinitiativer (dagsbilletter og PendlerKlip)
- › Behandling af Samspil 2030
- › Midttrafik og Midtjyske Jernbaner overtager togstrækningen Holstebro-Skjern
- › Statslig kompensation til trafikelskaber pga. covid-19 pandemien
- › Tælleudstyr i alle busser (A-kontrakter)
- › Forsøg med emissionsfrie Flextrafikbiler

Udbud og køreplanlægning:

- › Nye trafikplaner i Randers og på Djursland
- › 56. udbud - Aarhus-Silkeborg-Herning-Ringkøbing
 - › Pakke 1 Kontrakten omfatter cirka 55.000 køreplantimer fordelt på 23 kontraktbusser og fire reservebusser. Kørsel udføres primært mellem Aarhus-Silkeborg-Herning-Ringkøbing. Kontrakten varer for en periode på 6 år, og har dermed tidligst udløb medio 2027.

- › Pakke 2 (genudbud) Kontrakten omfatter cirka 51.000 køreplantimer fordelt på 17 kontraktbusser og 3 reservebusser. Kørslen udføres primært på de regionale ruter: 118 (Aarhus-Randers) og 223 (Silkeborg-Randers). Kontrakten varer for en periode på 6 år, og har dermed tidligst udløb medio 2027.
- › 57. udbud - Odder og Skanderborg Kommuner
 - › Pakke 1 - Odder Kommune. Udbuddet omfatter driften af bybus og lokalruter i Odder Kommune med driftsstart 17. oktober 2021. Dette omfatter ca. 9.325 køreplantimer om året med anvendelse af 9 kontraktbusser og minimum 1 reservebus.
 - › Pakke 2 - Skanderborg Kommune. Udbuddet omfatter driften af Skanderborg bybusser med driftsstart 26. juni 2022. Dette omfatter ca. 6.559 køreplantimer om året med anvendelse af 2 kontraktbusser og en reservebus.
- › 58. udbud - Regionale og lokale ruter i Randers og omegn. Kontrakten omfatter cirka 55.000 køreplantimer fordelt på 23 kontraktbusser og fire reservebusser. Kørsel udføres primært mellem Aarhus-Silkeborg-Herning-Ringkøbing. Kontrakten varer for en periode på 6 år, og har dermed tidligst udløb medio 2027.
- › FV7 - FlexVariabel
- › FG7 - FlexGaranti

Det skete der også:

- › Midttrafiks medarbejdere var på gaden i Aarhus som stoppestedsværter med håndsprit og gode råd i bagagen
- › Midttrafik live får ny funktion, der viser om der plads i bussen
- › Borgmester og Rådmand hjælper med uddeling af mundbind, da mundbindskravet rammer Aarhus
- › Ombygning af Aarhus Rutebilstation starter



2021

Beslutninger:

- › Rejsegarantien udvides til 75 km
- › Færdiggørelse af strategiplanen for 2021-2024
- › Stoppestedspulje på 5 mio. kr., som kommuner og region kan ansøge om til medfinansiering af projekter, der løfter kvaliteten på stoppesteder, knudepunkter og terminaler
- › Cykelmedtagning i bybusser uden for Aarhus og pilotforsøg på rute 100
- › Handlingskatalog i tilfælde af chaufførmangel
- › Ny model for grupperejser træder i kraft
- › Tilbud om månedsfakturering ved kørsel med Flextur og Handicapkørsel
- › Statslig kompensation til trafikkselskaber pga. COVID-19 pandemien
- › Model for harmonisering af de åbne kørselsordninger i flextrafik
- › Elektroniske kørestolsramper i fremtidige kontrakter
- › Mobilt kundecenter

Udbud og køreplanlægning:

- › 60. udbud - Regionale ruter i Midt- og Vestjylland
 - › Pakke 1 - Herning-Viborg. Kontrakten består af ca. 32.300 køreplantimer om året fordelt på 14 kontraktbusser og 2 fast tilknyttede reservebusser. Kørslen udgøres af de nuværende regionale ruter: 13 (Herning - Haderup - Skive), 53 (Viborg - Karup - Kølvrå - Herning), 953X (Herning-Karup-Viborg), 81 (Herning - Grindsted)
 - › Pakke 2 - Holstebro - Viborg - Skive (- Randers-Nykøbing Mors-Aalborg). Kontrakten består af ca. 56.400 timer fordelt på 23 kontraktbusser og 3 fast tilknyttede reservebusser. Der er desuden krav om to forpligtede ikke-kontraktbusser. Kørslen udgøres af de nuværende regionale ruter: 21 (Holstebro - Sørvad - Vildbjerg), 26 (Holstebro-Spjald-Skjern), 28 (Holstebro-Viborg), 29 (Holstebro - Haderup - Feldborg), 40 (Skive - Nykøbing), 62 (Viborg - Randers), 72 (Holstebro-Skive), 928X (Holstebro - Viborg - Randers), 960X (Silkeborg - Viborg - Aalborg)
- › Udbud af ekstra garantivogne

Det skete der også:

- › Stor tryghedskampagne i forbindelse med ny normal
- › Ungdomskort kommer på rejsekort
- › Aarhus, Herning og Odder får elbusser
- › 8 kommuner i Midt- og Vestjylland gennemfører stor ungeundersøgelse





NØGLETAL

Bustrafik

	2020	2021
Køreplantimer pr. år	1,85 mio.	1,85 mio.
Kontrakt- og reservebusser	825	832*
Ruter	565	534
Udgifter	1.365 mio.	1.404 mio.
Indtægter	479 mio.	459 mio.
Udgifter pr. køreplantime	736	757
Indtægter pr. køreplantime	258	248
Selvfinansierungsgrad	35 %	33 %

* Opgjort pr. 31/12/2021

Indtægtskilder i Midttrafik

INDTÆGTSKILDE	2020		2021	
	INDTÆGTER	ANDEL	INDTÆGTER	ANDEL
Billetsalg i busser	23.108	4,82 %	15.981	3,40 %
Salg på salgssteder	7.035	1,47 %	3.681	0,78 %
Rejsekort	160.980	33,61 %	172.874	36,79 %
Midttrafik app	142.719	29,80 %	162.013	34,48 %
Ungdomskort	82.300	17,18 %	46.699	9,94 %
Skolekort	19.671	4,11 %	18.015	3,83 %
Bus og tog (netto -incl. indtægter for omstigningsrejser)	4.335	0,91 %	10.877	2,31 %
Øvrige indtægter	38.815	8,10 %	39.760	8,46 %
I ALT	478.963	100 %	469.900	100 %

(Beløb i 1000)

Busindtægter



	ANDEL 2018	ANDEL 2019	ANDEL 2020	ANDEL 2021
Kontantbilletter	33%	30%	24%	25%
Rejsekort	33%	40%	45%	47%
Pendlerkort	22%	22%	24%	20%
MobilKlippekort	11%	8%	7%	8%

Tog og Letbanetrafik

	AARHUS LETBANE	LEMVIGBANEN	HOLSTEBRO- SKJERN
Banelængde km	110	57,6	70,9
Standsningssteder og trinbræt	51	20	9
Påstigere/rejser 2021	3.877.855	124.422	220.073
Person km. pr. år	39.076.009	1.988.244	6.166.269
Udgifter tog	274.969.757	18.967.643	43.601.235
Indtægter tog	65.257.849	1.919.768	8.215.640
Køreplantimer 2021 (jf. køreplan)	78.038	6.685	10.841
Kørte tog kilometer (jf. køreplan)	2.844.333	387.723	757.222
Udgift pr. køreplantime	3.524	2.837	4.022
Indtægter pr. køreplantime	836	287	758



Midttrafik app og rejsekort

	2020	2021
Busser med fuldt rejsekortudstyr	747	735
Busser med Bus Light-udstyr	51	59
Driftsudgifter rejsekort	48,1 mio. kr.	53,7 mio. kr.
Antal rejsekortkunder - rejst mindst en gang seneste år	258.493	257.065
Rejsekort %-mæssig andel af passagerindtægter	49 %	53 %
Driftsudgifter Midttrafik app	3,6 mio. kr.	3,9 mio. kr.
Antal aktive Midttrafik app kunder*	55.000	120.000
Midttrafik app %-mæssig andel af passagerindtægter	43 %	41 %

* Inaktive profiler bliver løbende slettet.

Køreplanstimer

	2020 ANTAL	2021 ANTAL	2021 ANDEL
Favrskov Kommune	20.568	21.736	1,17 %
Hedensted Kommune	9.953	10.281	0,55 %
Herning Kommune	68.143	68.371	3,69 %
Holstebro Kommune	28.976	28.983	1,56 %
Horsens Kommune	79.663	82.991	4,48 %
Ikast-Brande Kommune	21.047	21.104	1,14 %
Lemvig Kommune	9.908	10.099	0,54 %
Norddjurs Kommune	27.098	29.587	1,60 %
Odder Kommune	10.145	10.199	0,55 %
Randers Kommune	123.381	122.876	6,63 %
Ringkøbing-Skjern Kommune	33.936	31.721	1,71 %
Samsø Kommune	0	0	0,00 %
Silkeborg Kommune	82.549	79.525	4,29 %
Skanderborg Kommune	33.801	32.704	1,76 %
Skive Kommune	39.854	39.619	2,14 %
Struer Kommune	9.820	9.128	0,49 %
Syddjurs Kommune	27.835	27.888	1,50 %
Viborg Kommune	75.485	75.968	4,10 %
Aarhus Kommune	544.946	544.916	29,38 %
Region Midtjylland	607.500	606.774	32,72 %
I ALT	1.854.608	1.854.470	100,00 %

Kundehenvendelser fordelt på emner

	2020	I PCT.	2021	I PCT.
Drift	5.400	46,35 %	5.055	47,97 %
Billet- og takstsystem	2.114	18,14 %	3.046	28,90 %
Andet	892	7,66 %	522	4,95 %
Information	1.447	12,42 %	252	2,39 %
Komfort	607	5,21 %	326	3,09 %
Ros	83	0,71 %	77	0,73 %
Service	1.108	9,51 %	1.260	11,96 %
HOVEDTOTAL	11.651	100,00 %	10.538	100 %

Bemærk at én kundehenvendelse kan have flere årsager.

NB. Årsagen "mundbind" er indeholdt i Andet-kategorien. Mundbind-årsager: 352.

Kundehenvendelser fordelt på kanal

	2020	I PCT.	2021	I PCT.
Skriftlig (email, brev)	10.878	7,46 %	10.565	8,24 %
Facebook	28.738	19,70 %	17.257	13,46 %
Telefon	81.163	55,64 %	81.451	63,51 %
Personlig betjening*	23.761	16,29 %	17.475	13,62 %
Klage over kontrolafgift	1.334	0,91 %	1.509	1,18 %
HOVEDTOTAL	145.874	100,00 %	128.257	100 %

*Salg og personlig betjening har i 2021 været lukket i 41 (salgs)dage og i 2020 været lukket i 82 (salgs)dage pga. covid-19 restriktioner.

Ruter fordelt på typer

ANTAL	2020	2021*
Bybusser	115	109
Regionale ruter	78	53
Lokalruter	144	101
Mellemkommunal		19
X-Bus		9
Natbusser	42	38
Arrangement		6
Rabatruter/åbne skolebusruter	186	199
I ALT MIDTTRAFIK	565	534

*Opgørelsesmetoden er ændret i 2021. Antal ruter pr. rutetype kan derfor ikke sammenlignes en-til-en med tidligere år.

Rejsegaranti

	2020	2021
Antal ansøgninger	2.001	2.806
Berettiget til refusion	1.740	2.362
Udbetalt	530.572	697.874
Gennemsnit refusion	305	295

Kvalitetsmål

	2020		2021	
	MÅL	REALISERET	MÅL	REALISERET
Opkald til Midttrafik Kundecenter besvares inden for 60 sek.	70 %	83 %	70 %	83 %
Svartid på henvendelser til Kundeservice	5 dage	NA	5 dage	6,3 dage
Kvalitetskontroller i busserne	6.000	5.676	6.000	6.503
Gennemførte ture	99,80 %	99,88 %	99,80 %	99,88 %

Midttrafik live

	2020	2021
Unike daglige brugere*	12.000	13.500
Rating Google Play	3,9/5	4,0/5
Rating App Store	4,3/5	4,4/5

*Gennemsnit for alle årets dage, inkl. weekender, helligdage og ferier.



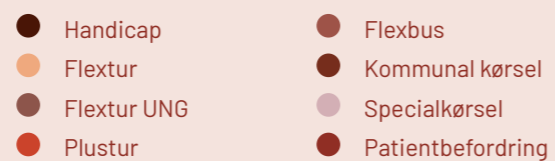
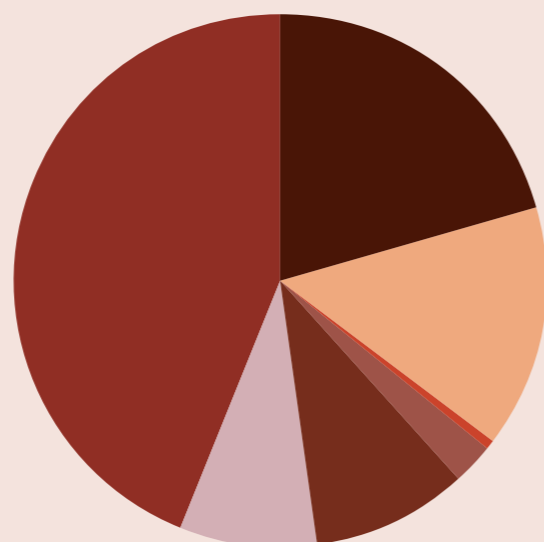
Flextrafik

ANTAL TURE	2020	2021
Handicapkørsel	160.981	196.331
Flexbus	25.589	24.115
Flextur	121.048	138.289
Flextur UNG	1.177	1.221
Plustur	2.042	3.711
Kommunal kørsel	77.843	90.365
Specialkørsel	73.318	78.320
Patientbefordring	391.244	414.523
Antal vognmænd	158	160
UDGIFTER/INDTÆGTER	2020	2021
Udgifter handicapkørsel	55.145.479	51.537.984
Indtægter handicapkørsel	11.214.034	9.912.701
Udgifter kommunal kørsel	19.140.489	15.511.347
Indtægter kommunal kørsel	25.000	10.560
Udgifter Flextur	19.627.299	14.953.349
Indtægter Flextur	8.719.000	6.713.531
Udgifter Flextur UNG	214.878	206.853
Indtægter Flextur UNG	700	1.894
Udgifter Plustur	223.985	456.649
Indtægter Plustur	51.942	95.930
Udgifter Flexbus	7.355.660	3.915.700
Indtægter Flexbus	480.241	360.175
Udgifter patientbefordring	127.105.769	139.159.173
Udgifter specialkørsel	16.042.000	15.150.242
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, handicapkørsel	273	313
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Kommunal kørsel	246	172
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flextur	90	60
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flextur UNG	182	168
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Plustur	84	97
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flexbus	269	147
Udgifter pr. tur patientbefordring	325	336
Udgifter pr. tur specialkørsel	219	193

Handicapkørsel og kommunal kørsel er inkl. kørsel for Samsø

Ture

KØRSELSTYPE	TURE
Handicap	196.331
Flextur	138.289
Flextur UNG	1.221
Plustur	3.711
Flexbus	24.115
Kommunal kørsel	90.365
Special Kørsel	78.320
Patientbefordring	414.523
I ALT	946.875



Indtægtskilder Flextrafik

EGENBETALING	2020		2021	
	INDTÆGTER	ANDEL	INDTÆGTER	ANDEL
Handicapkørsel	11.214	41,06 %	10.229	58,75 %
Flextur	8.719	31,92 %	6.714	38,56 %
Flextur UNG	1	0,00 %	2	0,01 %
Plustur	52	0,19 %	96	0,55 %
Flexbus	7.356	26,93 %	360	2,07 %
Kommunal kørsel	25	0,09 %	11	0,06 %
I ALT	27.366	100 %	17.411	100 %

(Beløb 1.000kr)



Oversigt over patientbefordring

ANTAL REJSER	2020	2021
Region Midtjylland	391.244	414.523

Kvalitetsmål 2021 i Flextrafik

	MÅL	REALISERET
Opkald til Flextrafik besvares inden for 60 sek. (fra Kunder)	70 %	65,0 %
Opkald til Flextrafik besvares inden for 60 sek. (fra Leverandører)	70 %	68,0 %
Rettidig afhentning af Flextrafik kunder	90 %	91,3 %
Rettidig aflevering af Flextrafik kunder	96 %	95,7 %

Midttrafiks administration

	2020	2021
Administrationsomkostninger bus	105.679.000	107.100.180
Administrationsomkostninger handicapkørsel	14.675.000	15.042.000
Kommunal kørsel administration	2.627.000	2.612.718
Specialkørsel	703.000	688.000
Flextur administration	4.104.365	4.288.000
Flextur UNG administration	30.720	122.000
Plustur administration	53.296	103.000
Flexbus administration	1.075.679	1.205.668
Patientbefordring administration	10.611.000	10.289.000
Administrationsomkostninger vedr. Flextrafik (Sydtrafik og Fynbus)	672.000	571.000

UDGIFTSFORDELING FOR MIDTTRAFIK:

	2020	2021
Driftsudgifter inkl. løn	91,2 %	90,7 %
Salgsudgifter inkl. løn	5,2 %	6,0 %
Administrationsudgifter inkl. løn	3,6 %	3,3 %


Antal årsværk

	2020	2021
Direktion	2	2
Direktionssekretariatet	10	11
IT & Digitalisering	2	9
Flextrafik	28	28
Økonomi	28	26
Planlægning og Rådgivning	22	22
Kundeservice og Trafikservice	32	27
I ALT	124	125





ÅRSREGNSKAB 2021

- 
- A photograph of two women standing outdoors and talking. The woman on the left is Black with long braids, wearing a dark grey sleeveless top and a yellow patterned skirt, carrying a white bag. The woman on the right is white with long blonde hair, wearing a patterned short-sleeved shirt and dark pants, carrying a black backpack. They are both smiling. In the background, there is a building with a map and other people.
- 76** Oplysninger om selskabet
 - 78** Ledespåtegning
 - 80** Den uafhængige revisors revisionspåtegning
 - 84** Ledelsesberetning
 - 98** Midttrafiks regnskab 2021
 - 112** Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

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	<p>Steen Vindum Silkeborg Kommune, Formand (V)</p> <p>Anders Bøge Skive Kommune, 1. næstformand (F)</p> <p>Arne Lægaard Region Midtjylland, 2. næstformand (V)</p> <p>Benny Hammer Norddjurs Kommune (C)</p> <p>Christian Engelbrecht Pedersen Randers Kommune (A)</p> <p>Claus Leick Skanderborg Kommune (F)</p> <p>Hüseyin Arac Aarhus Kommune (A)</p> <p>Morten Flæng Region Midtjylland (A)</p> <p>Simon Vanggaard Ikast-Brande Kommune (O)</p>
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 2021. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Indenrigsministeriets "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 2021 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2021.

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 2021

Direktion:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Bestyrelsen:

Steen Vindum
Formand

Anders Bøge
Næstformand

Arne Lægaard
2. Næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrect 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 2021, jf. siderne 98-133 i årsregnskabet 2021, 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 bestemmelserne 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 revisors 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-revisionsydelser, 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 15 år frem til og med regnskabsåret 2021. Vi blev senest valgt efter en udbudsrunde i 2020, hvor vi fik revisionsaftalen forlænget for en 4-årig periode til og med regnskabsåret 2024.

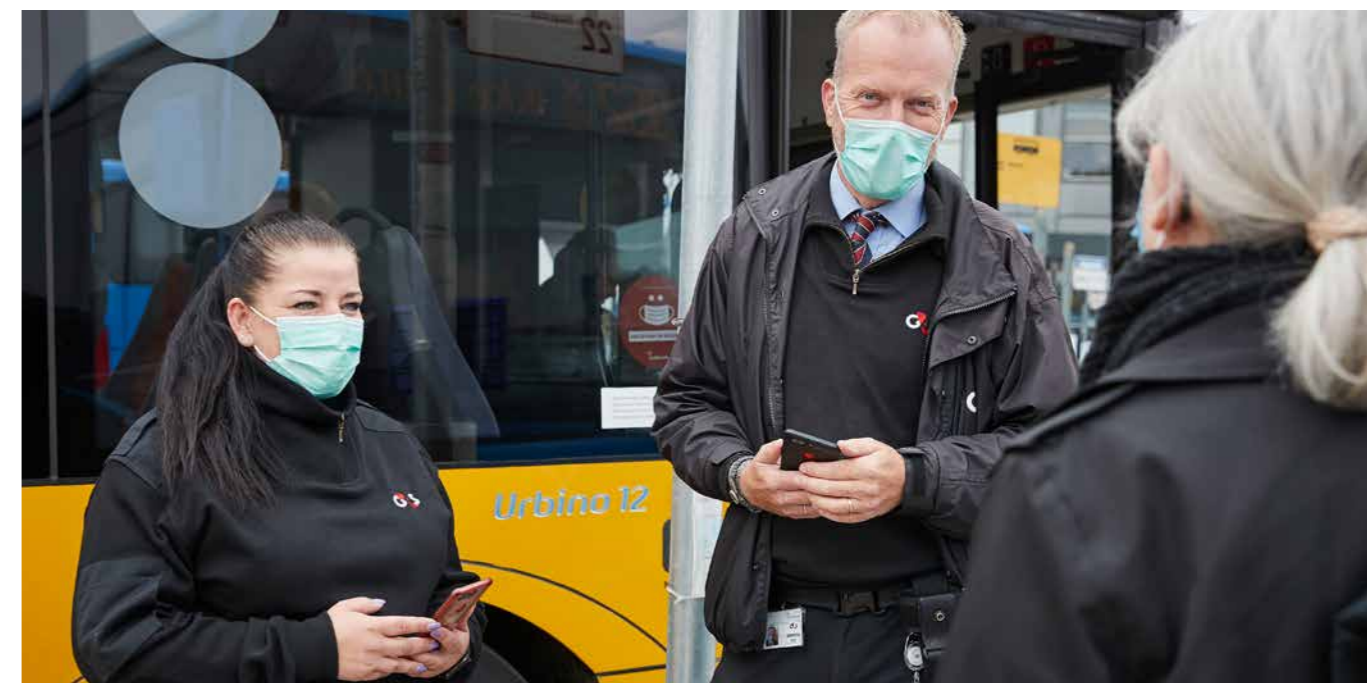
Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2021. 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 revisionshandling som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandling, herunder de revisionshandling vi har udført for at behandle nedenævnte 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 ind-



regning 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 periodisering af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

COVID-19 statskompensation

Midttrafik er fortsat væsentligt påvirket af COVID-19 i regnskabsåret 2021. Regeringen, KL og Danske Regioner indgik i 2020 en aftale om statskompensation til trafiksekskaberne. Denne aftale sikrer, at Midttrafik kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2021 relateret til COVID-19 med samlet 267,3 mio. kr. Vi henviser til beskrivelse i årsregnskabet note 2.

Statskompensationen udgør et væsentligt beløb og er indregnet på baggrund af ledelsens opgørelse af realiserede mindre indtægter, merudgifter og modgående mindre omkostninger i 2021.

Midttrafik indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2021 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved COVID-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen. Idet der på tids-punktet 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 sammenlignings-tal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2021. 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 fejlinformation, når så-dan 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 regnskabsbrugere 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 84-97.

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 økonomiske 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 re-

vision 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 2021

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 2021 mellem kommunerne, Region Midtjylland, FynBus og Sydtrafik blev 0,9 mio. kr. højere end budgetteret. Det skal bemærkes, at rabatten på 33,3 mio. kr. for ikke-udbudt kørsel ved AarBus indgår i byrdefordelingen og dermed er årets reelle byrdefordelte udgifter tilsvarende højere.

Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 3,6 mio. kr. i overskud, og skyldes et samlet underforbrug i forhold til årets finansiering. I 2021 er der af overførte midler fra tidligere år finansieret udviklingsprojekter for i alt 21 mio. kr. vedrørende tidligere års akkumulerede mindreforbrug, og heraf er der anvendt 9,7 mio. kr. til udviklingsprojekter.

Det omkostningsbaserede resultat er et underskud på 3,9 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.

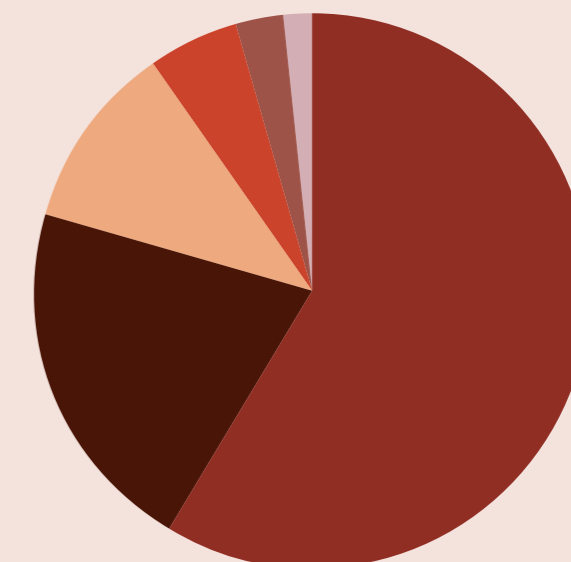
Midttrafiks største aktivitetsområde er busdrift, som udgør knap 60 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdrift er Flextrafik det næststørste område, og tegner sig for 21 % af de samlede udgifter. På indtægtssiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne vedrørende busdrift udgør 78,4 % af de samlede indtægter. Indtægter vedrørende letbane og tog udgør 11,5 % af de samlede indtægter, og er det næststørste indtægtsområde i 2021. →

Udgifter 2021

	R2021
Busdrift	1.494,5
Flextrafik	535,3
Letbanedrift	275,8
Trafikselskabet	132,3
Togdrift	67,0
Øvrige	41,9
TOTAL	2.546,8

(Beløb i mio.kr.)

- Busdrift
- Flextrafik
- Letbanedrift
- Trafikselskabet
- Togdrift
- Øvrige

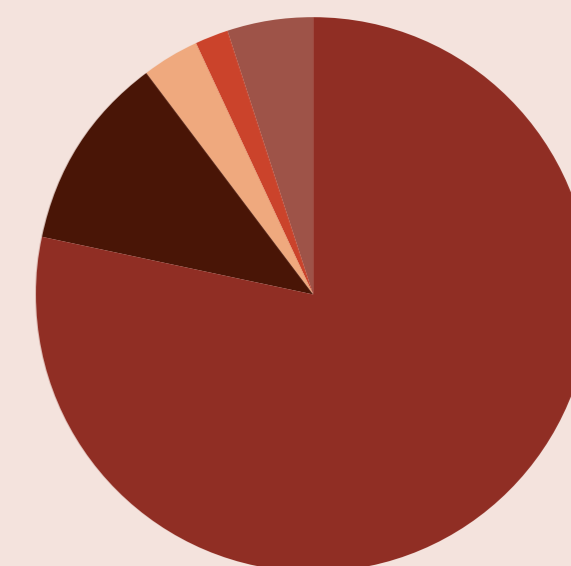


Indtægter 2021

	R2021
Busdrift	-446,6
Letbanedrift	-65,3
Flextrafik	-19,8
Togdrift	-10,1
Øvrige	-28,2
I ALT	-570,0

(Beløb i mio.kr.)

- Busdrift
- Letbanedrift
- Flextrafik
- Togdrift
- Øvrige



Covid-19 har påvirket Midttrafiks økonomi væsentligt, primært som konsekvens af samfundets nedlukning, hjemmearbejde og den statslige opfordring om at undgå offentlig transport. Pandemien har haft størst indvirkning på passagerindtægterne, men har også medført øgede udgifter til rengøring af busser, køb af værnemidler mv.

Der er i 2021 indgået aftale mellem regeringen, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner om kompensation på grund af covid-19. Aftalen indebærer, at Midttrafik har modtaget fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og merudgifter forbundet med covid-19. I henhold til statens instruks for kompensation er besparelser og mindreudgifter modregnet i kompensationen.

Den samlede effekt i 2021 af covid-19 er et finansieringsbehov på 267,3 mio. kr., som er modtaget i kompensation fra staten.

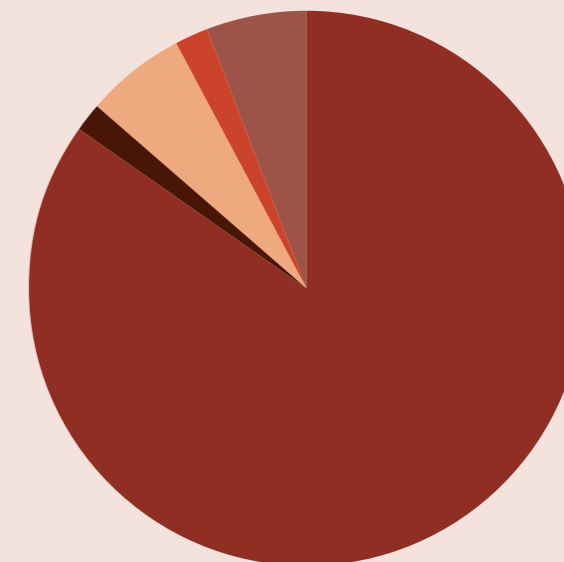


Diagram, kompensation vedr. covid-19

	KOMPENSATION 2021
Busdrift	
Indtægter	-214,6
Operatørudgifter	-8,9
Øvrige driftsudgifter	-3,1
Busdrift Total	-226,6
Flextrafik	
Indtægter	-2,6
Operatørudgifter	0,8
Øvrige driftsudgifter	-2,6
Flextrafik Total	-4,5
Letbanedrift	
Indtægter	-13,7
Øvrige driftsudgifter	-2,1
Letbanedrift Total	-15,8
Togdrift	
Indtægter	-5,3
Øvrige driftsudgifter	-0,2
Togdrift Total	-5,5
Øvrige fællesudgifter	
Billetkontrol	-14,9
Øvrige fællesudgifter Total	-14,9
Total	
COVID-19	-267,3

(Beløb i mio.kr.)

- Busdrift
- Flextrafik
- Letbanedrift
- Togdrift
- Øvrige fællesudgifter





Busdrift

Busdrift	B2021 INKL. KOMP.	R2021	KOMPEN- SATION 2021	R2021 INKL. KOMP.	AFVIGELSE INKL. KOMP.
Indtægter	-674,5	-445,7	-214,6	-660,3	14,1
Operatørudgifter	1.381,8	1.408,4	-8,9	1.399,5	17,7
Øvrige driftsudgifter	84,1	82,2	-3,1	79,2	-5,0
Regionalt tilskud	-	-	-	-	-
BUSDRIFT TOTAL	791,5	1.045,0	-226,6	818,4	26,9

(Beløb i mio. kr.)

Indtægter

De samlede busindtægter udgør i 2021 445,7 mio. kr. Indtægterne var – inkl. kompensation for covid-19 – budgetteret til 674,5 mio. kr. Mindreindtægten på 214,6 mio. kr. skyldes i al væsentlighed effekten af covid-19 i 2021, som er kompenseret af staten. Herudover er der afregnet 14,1 mio. kr. til DSB og Arriva for årene 2018 og 2019 vedr. Ungdomskortet, og dette beløb er udeladt af statens kompensation for konsekvens af covid-19

Mindreindtægten skyldes primært fald i passagerindtægterne samt fald i salget af Ungdomskort til elever på ungdoms- og videregående uddannelser.

Baggrunden for indtægtsfaldet i passagerindtægter er et generelt fald i antal kunder i 2021 som følge af delvis nedlukning af samfundet i en del af året samt en generel tendens til at flere helt eller delvist har arbejdet hjemmefra eller anvendt anden transport i perioden. →

Busindtægter

Busindtægter	B2021 INKL. KOMP.	R2021	KOMPEN- SATION 2021	R2021 INKL. KOMP.	AFVIGELSE INKL. KOMP.
Passagerindtægter	-394,9	-334,5	-	-334,5	60,4
Befordring værnepligtige	-1,3	-2,0	-	-2,0	-0,7
Bus & Tog-omstigere	-7,3	-10,9	-	-10,9	-3,6
Refusion off peak	-15,2	-19,1	-	-19,1	-3,9
Skolekort	-20,0	-18,0	-	-18,0	2,0
Takstkompensation	-37,3	-39,5	-	-39,5	-2,2
Ungdomskort	-66,4	-29,1	-	-29,1	37,3
Ungdomskort - fritidsrejser	-7,1	-5,9	-	-5,9	1,2
Ungdomskort NT/ Sydtrafiksamarbejde	-0,4	-0,5	-	-0,5	-0,0
Indtægter - Flexbus	-0,4	-0,4	-0,1	-0,4	-
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-	14,2	-	14,2	14,2
Covid-19-effekt	-124,1	-	-214,6	-214,6	-90,5
TOTAL	-674,5	-445,7	-214,6	-660,3	14,1

(Beløb i mio. kr.)

Passagerindtægterne udgør 334,5 mio. kr., hvilket er 60,4 mio. kr. under budgettet. I forhold til seneste år uden covid-19 er passagerindtægterne i 2021 faldet med godt 30 %. Der er i budgettet for 2022 indregnet et fald i passagerindtægterne på 13 % under hensyn til den forventede langtidseffekt af covid-19, herunder øget hjemmearbejde og kundernes anskaffelse af alternative transportmidler. Kompensationen for covid-19 i 2021 udgør 214,6 mio. kr., hvor der på budgetlægnings tidspunktet var et forventet behov for kompensation på 124,1 mio. kr.

Faldet i salg af Ungdomskort skyldes ligeledes covid-19, hvor en del elever har undladt at købe kortet på grund af et stort omfang af hjemmeundervisning. Indtægterne på Ungdomskort er ligeledes præget negativt af en tilbagebetaling til DSB og Arriva Tog for elevernes brug af Ungdomskort købt ved Midttrafik men anvendt til togrejser. Indtægterne på Ungdomskort udgør 29,1 mio. kr., mod budgetteret 66,4 mio. kr. Der er i 2021 afregnet 14,1 mio. kr. til DSB og Arriva vedrørende tidligere år.

Skolekort er 2 mio. kr. under de budgetterede indtægter. Den mindreindtægt kommunerne får på dette område, modsvares af en tilsvarende mindreudgift til køb af Skolekort i kommunernes skoleforvaltninger.

Billetindtægter for omstigningsrejser fra togrejser er på 10,9 mio. kr. Indtægtsområdet er under pres, fordi togoperatørerne i stigende grad sælger billige togbilletter uden omstigningsret til bus (f.eks. Orangebilletter), men ligger dog i 2021 over budgettet, bl.a. som følge af indtægter fra sommerens fælles bus-/togrejsepas.

Endelig ligger indtægterne fra diverse kompensationsordninger for rejser til værnepligtige, rabatordninger til børn og pensionister på niveau med det budgetterede. Indtægterne fra off-peak-kompensation fra staten for rejser på rejsekort uden for myldretiden ligger over det budgetterede, primært fordi andelen af rejser på rejsekort har været stigende.

Operatørudgifter

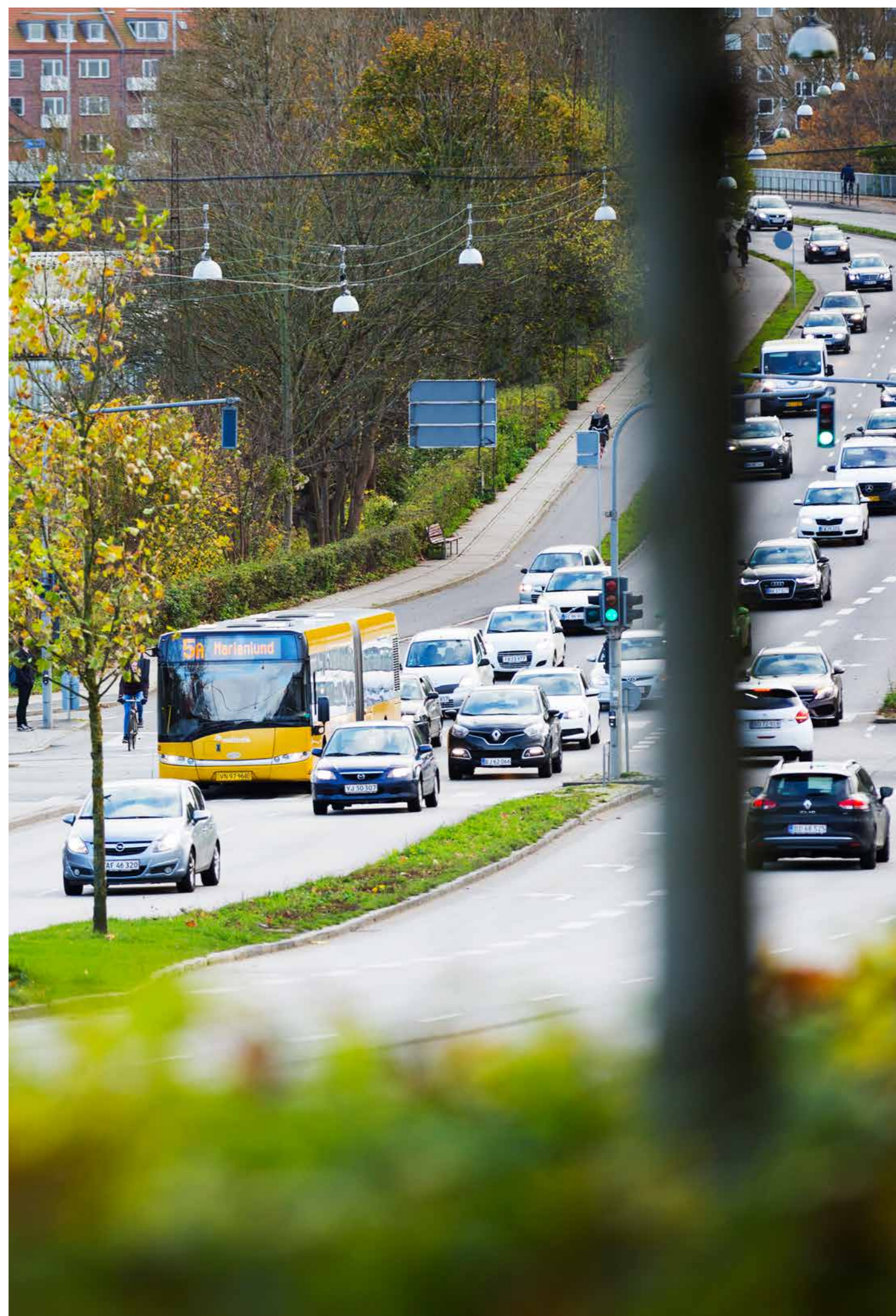
De samlede operatørudgifter udgør 1.408,4 mio. kr. mod budgetterede 1.381,8 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 26,6 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 8,9 mio. kr. udgifter som følge af covid-19. Det dækker udgifter til rengøring af busser samt værnemidler til busselskaber modregnet besparelse i driften af Flexbus samt indstillet dublerings- og natbuskørsel. Det påkrævede bestillerbidrag er 1.399,5 mio. kr., og er dermed forøget med 17,7 mio. kr. sammenlignet med budgettet. Afvigelsen omfatter en tilbageførsel fra AarBus til Aarhus Kommune på 33,3 mio. kr. mod budgetterede 25 mio. kr., indekseffekt vedrørende brændstof på 18,8 mio. kr. samt modsatrettede kommunespecifikke merforbrug på 7,2 mio. kr.

Udbud 55-57, der dækker bybuskørsel i Herning Kommune, bybus- og lokalkørsel i Odder Kommune samt regional kørsel, har haft opstart i 2021. Udbuddene, samt effektiviseringer i samme forbindelse, har muliggjort tilvalg af alternative drivmidler indenfor samme økonomiske ramme. Kørslen i Herning og Odder kommune udføres således med elbusser, mens den regionale kørsel udføres med Biodiesel (HVO).

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter indeholder udgifter til bus-IT og øvrige samt udgifter til rejsekort i busser. Øvrige driftsudgifter udgjorde 82,2 mio. kr. i 2021 mod budgetteret 84,1 mio. kr., og dermed et mindreforbrug på 1,9 mio. kr. Ud af mindreforbruget udgør 3,1 mio. kr. udgifter vedrørende covid-19, hvorved det samlede mindreforbrug ender på 5 mio. kr.

Af mindreforbruget skyldes 3 mio. kr. hovedsageligt, at driftsudgifter til billetsystemer og gebyrer ved billet salg blev lavere end forventet. De resterende 2 mio. kr. skyldes primært lavere udgifter til drift og vedligeholdelse af udstyr i busserne, der dog delvist modregnes af en større kontantbetaling til investering i udstyr end forventet.



Flextrafik

Flextrafik - Regnskab 2020

	B2021 INKL. KOMP.	R2021	KOMPEN- SATION 2021	R2021 INKL. KOMP.	AFVIGELSE INKL. KOMP.
Handicapkørsel	40,4	41,6	-1,3	40,4	-
Flextur, Flextur Ung, Plustur	11,0	8,8	2,2	11,0	-
Kommunalkørsel	32,5	30,2	2,2	32,5	-0,0
Siddende patientbefordring	134,6	139,6	-4,9	134,7	0,0
NOP	4,0	2,2	-	2,2	-1,8
Øvrige	281,5	274,4	-2,6	271,8	-9,8
TOTAL	503,9	496,8	-4,5	492,4	-11,6

(Beløb i mio. kr.)

Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel i 2021 udgjorde 41,6 mio. kr. mod budgetteret 40,4 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 1,3 mio. kr. Det samlede merforbrug på 1,3 mio. kr. henføres til covid-19, idet den gennemsnitlige vognmandsbetaling per tur er steget på grund af covid-19-restriktioner.

Flextur, Flextur Ung og Plustur

De samlede udgifter til Flextur, Flextur Ung og Plustur i 2021 udgjorde 8,8 mio. kr. mod et budget på 11 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 2,2 mio. kr.

Det samlede mindreforbrug på 2,2 mio. kr. henføres til covid-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindredgifter til betaling af vognmænd.

Kommunalkørsel

De samlede udgifter til kommunalkørsel udgjorde i 2021 30,2 mio. kr. mod budgetteret 32,5 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 2,2 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 2,2 mio. kr. henføres til covid-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindredgifter til betaling

af vognmænd. Desuden er der et lille mindreforbrug på nye kørselstyper hos henholdsvis Randers og Viborg Kommune.

Siddende patientbefordring

Region Midtjyllands samlede udgifter til siddende patientbefordring i Midttrafik udgjorde 139,6 mio. kr. i 2021 mod budgetteret 134,6 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 4,9 mio. kr. Merforbruget på 4,9 mio. kr. kan henføres til covid-19, idet den gennemsnitlige vognmandsbetaling per tur er steget på grund af covid-19-restriktioner.

Ny Optimerings-Platform (NOP)

De samlede udgifter til NOP var på 2,2 mio. kr. mod budgetteret 4 mio. kr. Dermed er der en mindredgift på 1,8 mio. kr. Besparelsen skyldes færre brugte lønmidler samt at midler afsat til risikopulje og forudbetaling til dækning af likviditet hos FlexDanmark ikke blev udmøntet i 2021.

Øvrige trafikelskaber

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



Letbanedrift

Letbanedrift					
	B2021 INKL. KOMP.	R2021	KOMPEN- SATION 2021	R2021 INKL. KOMP.	AFVIGELSE INKL. KOMP.
Indtægter	-79,0	-65,3	-13,7	-79,0	-
Operatørudgifter	267,5	267,5	-	267,5	0,0
Øvrige driftsudgifter	12,1	15,8	-2,1	13,7	1,6
Letbanesekretariat	1,2	0,9	-	0,9	-0,4
TOTAL	201,8	218,9	-15,8	203,1	1,2

(Beløb i mio. kr.)

Letbanedrift

De samlede udgifter til letbanedrift er 219 mio. kr. mod det budgetterede beløb på 201,6 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 17,5 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 15,8 mio. kr. udgifter som følge af covid-19. Regnskabet ekskl. covid-19 viser et merforbrug på knap 1,6 mio. kr. Indtægterne ved letbanedrift er i regnskabet 65,3 mio. kr. Det er 13,7 mio. kr. lavere end de budgetterede passagerindtægter, og afvigelsen skyldes covid-19.

Operatørudgiften udgør 267,5 mio. kr. i 2021, hvilket svarer til de budgetterede udgifter. Øvrige driftsudgifter er på 15,8 mio. kr., imod budgetteret 12,1 mio. kr. Det skyldes bl.a. øgede udbetalinger af rejsegaranti samt et ekstra

internt ressourceforbrug på 1,1 mio. kr. til administrative opgaver, der direkte kan henføres til Aarhus Letbane.

Der har desuden været merudgifter på 2,1 mio. kr. i relation til ekstra rengøring m.m. pga. covid-19, som er kompenseret af staten.

Regnskabet for Letbanesekretariatet viser et mindreforbrug i forhold til budgettet på 0,2 mio. kr. Mindreforbruget 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					
	B2021 INKL. KOMP.	R2021	KOMPEN- SATION 2021	R2021 INKL. KOMP.	AFVIGELSE INKL. KOMP.
Indtægter	-15,4	-10,1	-5,3	-15,4	-
Operatørudgifter	57,8	58,6	-	58,6	0,7
Øvrige driftsudgifter	4,9	4,2	-0,2	4,0	-0,9
Investeringstilskud	12,0	4,2	-	4,2	-7,8
TOTAL	59,4	56,8	-5,5	51,4	-8,0

(Beløb i mio. kr.)

Togdrift

De samlede nettoudgifter til togdrift udgør 56,8 mio. kr. mod det budgetterede på 59,4 mio. kr. Dermed er der et samlet mindreforbrug på 2,5 mio. kr., som er sammensat af udgifter relateret til covid-19 på 5,5 mio. kr. og mindreudgifter på 8 mio. kr.

Mindreforbruget på 8,0 mio. kr. skyldes færre udgifter til investeringstilskud på 7,8 mio. kr., et mindreforbrug på øvrige udgifter på 0,9 mio. kr. og en merudgift til drift af togtrafik på 0,7 mio. kr.

Merudgiften ved togdrift skyldes en efterregulering af operatørbetalingen til Midtjyske Jernbaner og udgifter til køb og drift af tælleudstyr til Y-tog på Lemvigbanen.

Mindreforbruget på 0,9 mio. kr. på øvrige udgifter skyldes færre udgifter på reservepuljen til imødegåelse af uforudsete udgifter ved drift af togtrafikken mellem Holstebro og Skjern.

Efter aftale med Region Midtjylland, har Midttrafik ikke udbetalt investeringstilskuddet i 2021 til Midtjyske Jernbaner på 7,8 mio. kr. Dette tilskud anvendes til finansiering af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger ved indkøb af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaners udbud om køb af tog er forsinket, og levering af nye tog forventes i 2025.

Investeringstilskuddet til Midtjyske Jernbaner til vedligeholdelse af infrastrukturen på Lemvigbanen var 4,2 mio. kr.

Øvrige fællesudgifter

Øvrige fællesudgifter					
	B2021 INKL. KOMP.	R2021	KOMPEN- SATION 2021	R2021 INKL. KOMP.	AFVIGELSE INKL. KOMP.
Administrative udgifter					
Trafikselskab	122,1	109,3	-	109,3	-12,8
Primæradministration					
Trafikselskab	21,0	9,7	-	9,7	-11,2
Projekter finansieret af akk. overskud					
Flexbus	1,1	1,1	-	1,1	0,0
Flextur, Flextur Ung, Plustur	4,4	4,5	-	4,5	0,2
Kommunalkørsel	3,2	3,3	-	3,3	0,1
Siddende patientbefordring	10,3	10,3	-	10,3	-
Øvrige trafikselskaber	0,6	0,6	-	0,6	-0,0
Billetkontrol					
Billetkontrol	2,5	15,1	-14,9	0,2	-2,3
Tab på debitorer	2,3	5,8	-	5,8	3,5
Finansielle poster					
Finansielt afkast	-	4,3	-	4,3	4,3
Tjenestemandspension					
Tjenestemandspension	1,9	1,8	-	1,8	-0,1
TOTAL	169,2	165,9	-14,9	150,9	-18,3

(Beløb i mio. kr.)

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2021 et samlet budget på 122,1 mio. kr., for busadministration og handicapadministration. Det samlede forbrug for de to områder er 109,3 mio. kr.

Mindreforbruget på 12,8 mio. kr. ønskes overført til 2022, hvoraf 8,8 mio. kr. allerede er disponerede til igangværende projekter oprettet i 2021 og 2022.

Mindreforbruget blev, igen i 2021, påvirket af covid-19. Den almindelig markedsføring og kommunikation blev målrettet situationen som følge

af covid-19. Herudover blev kurser til Fly High for chauffører aflyst, ligesom kurser og skoleophold blev aflyst for personalet i Midttrafik. Da Midttrafiks administration har været hjemsendt, i henhold til retningslinjer fra staten, har der været lavere udgifter til rengøring samt personalerelaterede udgifter og vedligeholdelse.

Midttrafiks administration har i regnskabsåret disponeret over et akkumuleret mindreforbrug på 21 mio. kr. som, i henhold til bestyrelsens beslutning, er anvendt til udviklingsprojekter.

I løbet af regnskabsåret er der godkendt projekter for i alt 27 mio. kr. Heraf er 21 mio. kr. finansieret af akkumuleret mindreforbrug vedrørende tidligere år og 6 mio. kr. er finansieret af administrationens budget 2021. Der er tale om forskellige projekter indenfor digitalisering, bus-IT og billetsystemer, men der er også prioriteret projektmidler til indkøb af forbedringer af publikumsfaciliteter, udstyr til busser og videreudvikling af Midttrafik app. Flere af projekterne er længerevarende og rækker ud over regnskabsåret.

Det samlede forbrug til udviklingsprojekter i 2021 er på 12,5 mio. kr. Tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter er forbrugt med 9,7 mio. kr. og dermed er tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter nedbragt til 11,2 mio. kr.

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

Flextrafik-administration

Administrationsomkostningerne finansieres med en fast pris pr. kørt tur, og afvigelser i antal kørte ture har derfor en direkte indflydelse på administrationens råderum. Udbruddet af covid-19 har medført færre kørte ture indenfor Flextrafik, men ikke et tilsvarende fald i administrationens opgaver. Bestyrelsen for Midttrafik har derfor besluttet, at årets vedtagne budget for administrationsomkostninger skulle opretholdes.

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

Billetkontrol

Billetkontrollen havde i 2021 et budget på 4,8 mio. kr. inkl. hensættelse til tab på debitorer, og endte med et resultat på 20,9 mio. kr. Af den samlede merudgift på 16,1 mio. kr., udgjorde covid-19 relaterede udgifter 14,9 mio. kr. som følge af mundbindskontrol, og den resterende merudgift

på 1,2 mio. kr. skyldes hovedsageligt en øget hensættelse til tab på debitorer.

Det øgede tab på debitorer skyldes primært, at der blev udskrevet mange kontrolafgifter i 2021, og at størstedelen ikke vælger at betale deres afgifter. Midttrafik samarbejder med Opkrævningen ved Aarhus Kommune om inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter. Onboarding til Gældsstyrelsen er gennemført i efteråret 2021 og der ses markant flere inddrivelses end tidligere.

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 byrdefordelingen. 2021 begyndte med et fald på 1 %, hvilket svarer til ca. 3 mio. kr. Det er primært det stigende renteniveau, der presser de danske obligationer og dermed også giver et negativt afkast for Midttrafiks depoter. Den faldende tendens fortsatte i store dele af 2021, men markedet har siden stabiliseret sig, og det samlede afkastet for 2021 endte på et samlet negativt afkast på knap 4,6 mio. kr. Det skal bemærkes, at det samlede afkast for likviditetsdepotet for perioden 2015-2021 er 0,2 mio. kr. højere, end hvis midlerne havde stået som kontant indlån i samme periode.

Tjenestemandspensioner

I 2021 var budgettet for tjenestemandspensioner på 1,9 mio. kr. Der var et mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2021 på 0,1 mio. kr. sammenholdt med budgettet.

Midttrafiks regnskab 2021

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

Resultat 2021

Resultatopgørelsen viser indtægter henholdsvis udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultat af primær drift udgør nettoudgifter på 1.976,8 mio. kr. og er 59,9 mio. kr. højere end det vedtagne budget. Der er i 2021 givet en rabat for ikke-udbudt kørsel på 33,3 mio. kr., og det resterende overforbrug skyldes hovedsageligt udgifter relateret til covid-19.

Årets indtægter udgør 570,0 mio. kr. mod 571,9 mio. kr. i 2020, og de samlede udgifter i 2021 udgør 2.546,8 mio. kr. mod 2.390,8 mio. kr. i 2020.

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

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere og kompensation fra staten udgør et overskud på 3,6 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 hensættelser vedrørende fremtidige forpligtelser, og indtægter vedr. 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 underskud på 3,6 mio. kr., hvor det i 2020 var et underskud på 9,7 mio. kr. Resultatet i 2021 skal især vurderes i forhold til årets regulering på hensættelse til tjenestemandspension som er på 0,6 mio. kr. mod 9,1 mio. kr. i 2020. Lønmodtagernes indefrosne feriemidler reguleres netto med -0,5 mio. kr. i henhold til saldo opgjort af LD-fonde, og årets påkrævede indeksering.

Årets afskrivninger på 21,1 mio. kr. er primært fordelt med 14,3 mio. kr. vedrørende billetudstyr og 5,4 mio. kr. vedrørende bus-IT og Midttrafik app.

Byrdefordeling 2021

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2021. Resultatet af primær drift korrigeres i byrdefordelingen for tidsforskydningen ved lånefinansiering på rejsekort samt forskudt finansiering vedrørende bus-IT og Flextrafik.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2021, 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 4,0 mio. kr. til byrdefordelingen for 2021.

I lighed med de foregående år påvirkes byrdefordelingen af poster vedrørende rejsekortinvesteringen samt af resultatet på Trafikselskab og Letbanesekretariatet.

Samlet byrdefordelles i alt 1.705,5 mio. kr. vedrørende 2021. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

Balance pr. 31. december 2021

Midttrafik har pr. 31. december 2021 samlede aktiver på 654,4 mio. kr. mod 702,1 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2020.

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

Anlægsaktiverne reduceres med 17,0 mio. kr. og skyldes primært afdrag på ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S, samt en mindre reduktion

i materielle og immaterielle anlægsaktiver, da årets afskrivninger overstiger årets investeringer. Ultimo 2021 er der igangværende arbejde for 11,2 mio. kr., som især vedrører Midttrafik app og kundevedtatte forhold samt harmonisering af Flextrafikområdet.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er reduceret med 12,1 mio. kr. svarende til rentetilskrivning og tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort & Rejseplan A/S.

Den lovpligtige 20,3 %-hensættelse til tjenestemandspension er byrdefordelt med cirka 0,5 mio. kr., men opkræves ikke, da udbetalingen af pensioner endnu er på et lavt niveau. Hensættelsen registreres som et langfristet tilgodehavende 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 2021 er der afregnet forskudt finansiering af tælleudstyr, og bestillerne har afdraget på den oprindelige rejsekortinvestering. Dette langfristede tilgodehavende er samlet set reduceret med 4,7 mio. kr.

Omsætningsaktiver er samlet set øget med 36,7 mio. kr. Efterregulering af byrdefordeling med bestillerne er reduceret med 3,8 mio. kr.

Midttrafiks likvide aktiver, som udgøres af indestående på bankkonti samt obligationer i likviditetsdepot, er reduceret med 77,5 mio. kr. og udgør på balancedagen 282,3 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er forbedret med 0,1 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 er på 0,6 mio. kr., og beregnes ud fra forventet pensionsalder på 62 år i henhold til reglerne fra Indenrigsministeriet vedrørende løn-udvikling, levetid, inflation m.m.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort er reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 76,9 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er reduceret med 0,4 mio. kr. og afspejler endelig afregning af byrdefordeling for regnskab 2019 samt byrdefordeling vedrørende resultatet af 2021.

Øvrig kortfristet gæld er reduceret med 37,9 mio. kr. og udover gæld til kreditorer består det af for meget udbetalt kompensation vedr. covid-19 på 15 mio. kr. samt forudbetalinger af a conto-rate for januar 2022.

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2021

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2021 viser en samlet reduktion af den likvide beholdning på 77,5 mio. kr., som primært skyldes pengestrømmen fra driftsaktiviteten. Ændringen i driftskapitalen som er kortfristede tilgodehavender, samt kortfristet gæld er den primære årsag til påvirkningen i driftsaktiviteten.

Ændringen i driftskapital er markant sammenlignet med den tilsvarende ændring i 2020, og skyldes dels ejernes forudbetaling af aconto for januar 2022, for meget udbetalt kompensation vedr. covid-19, men også en teknisk regulering mellem regnskabsårene.

Forskydningen i bankgæld på 40 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 16,2 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 13,0 mio. kr., og afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten fra finansieringsaktivitet med 11,6 mio. kr.

De likvide aktiver er reduceret med 77,5 mio. kr. og udgør 282,3 mio. kr. ultimo 2021.

Efterfølgende begivenheder

Udbruddet af covid-19 pandemien forventes i 2022 fortsat at have en effekt på Midttrafiks passagerindtægter, udgifter til rengøring af busser

og biler, samt fald i antal kørte ture i Flextrafik. Ledelsen forventer på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen at effekten vil blive omkring 141 mio. kr. I samarbejde med de øvrige trafiksel-skaber i Danmark forhandler Midttrafik med Transportministeriet om udbetaling af kompensation i 2022.

Verdenssituationen med krig i Europa, inflationsniveauet og de stigende energipriser har en betydelig effekt på Midttrafiks omkostninger og likvide råderum i 2022. For at sikre likviditeten i Midttrafiks daglige drift har bestyrelsen i april 2022 godkendt en tillægsbevilling til bestillerne på 102 mio. kr.

Resultatopgørelse 1. januar 2021 - 31. december 2021				
	NOTE	R2021	B2021	R2020
Indtægter				
Bus	3	-445,7	-550,4	-479,2
Flextrafik	4	-19,8	-19,4	-15,9
Letbanedrift		-65,3	-63,2	-52,2
Togdrift		-10,1	-12,3	-2,1
Billetkontrol	5	-12,5	-9,5	-7,0
Rejsekort	6	-1,0	-0,9	-1,0
Trafikselskabet	7	-13,3	-9,8	-12,2
Finansielle indtægter	8	-2,4	-	-2,4
Indtægter i alt		-570,0	-665,5	-571,9
Udgifter				
Bus	3	1.436,6	1.436,3	1.395,0
Flextrafik	4	535,3	554,4	489,1
Letbanedrift		275,0	271,7	266,0
Letbanesekretariat		0,9	1,2	0,9
Tog, drift		62,8	62,7	21,9
Tog, investering		4,2	12,0	11,9
Billetkontrol	5	33,4	26,1	22,1
Rejsekort	6	57,9	63,0	50,6
Trafikselskabet	7	132,3	152,9	130,2
Tjenestemandspensioner		1,8	1,9	1,8
Finansielle udgifter	8	6,7	-	1,2
Udgifter i alt		2.546,8	2.582,3	2.390,8
RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT		1.976,8	1.916,9	1.818,9
Finansiering				
Finansiering Kommuner og Region Midtjylland		-1.426,5	-1.613,6	-1.338,8
Statslig kompensation		-267,3	-	-225,1
Finansiering, Øvrige		-286,7	-303,3	-258,0
Finansiering i alt		-1.980,4	-1.916,9	-1.821,8
UDGIFTSBASERET RESULTAT		-3,6	-	-2,9
Øvrige omkostninger				
Anlægsudgifter optaget på balancen	9	-6,7	-	-6,7
Igangværende arbejder	9	-9,4	-	-7,7
Afskrivning på anlægsaktiver	9	21,1	-	16,6
Regulering vedr. pensionsforpligtelse		0,6	-	9,1
Regulering vedr. Lønmodtagernes Feriemidler		-0,5	-	4,2
Periodisering, rejsekort og pendlerkort		2,1	-	-3,0
Omkostninger i alt		7,2	-	12,5
OMKOSTNINGSBASERET RESULTAT 2021		3,6	-	9,7

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

Resultatdisponering				
	NOTE	R2021	B2020	R2020
Underskud, jf. resultatopgørelsen		3,6	-	9,7
Overført vedr. tidligere år, Trafikselskabet		-11,2	21,0	-
Overført vedr. tidligere år, Letbanesekretariatet		-0,4	0,2	-
RESULTAT TIL DISPONERING, I ALT		-8,0	21,1	9,7

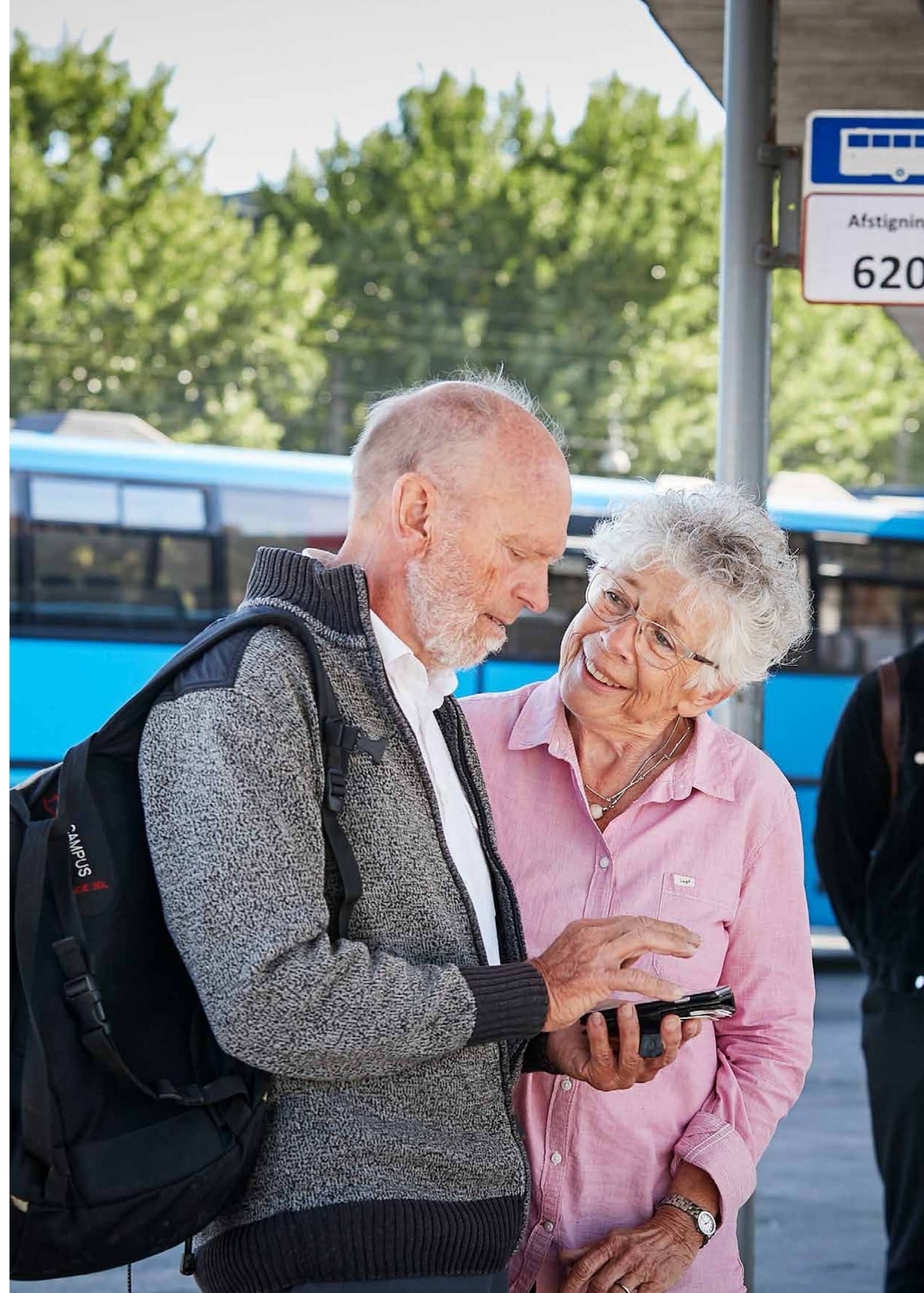
(Beløb i mio. kr.)



Byrdefordeling af regnskab 2021

	R2021	B2021	R2020
Resultat 2021 af primær drift	1.976,8	1.916,9	1.818,9
Tælleudstyr og rejsekort, forskudt finansiering	1,2	-	-0,6
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-14,2	-	-
Regulering Administration og Øvrige	3,3	-21,1	2,5
Rejsekort, afdrag på lån	11,6	11,6	11,6
Rejsekort, tilbagebetaling ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,3	-	0,4
Kompensation fra Staten vedr. covid-19	-267,3	-196,5	-225,1
Midttrafik	-0,2	-0,1	-0,1
Resultat til byrdefordeling	1.705,5	1.704,6	1.601,5
Byrdefordeling			
Favrskov	26,5	26,1	26,4
Hedensted	7,6	7,5	7,2
Herning	48,5	48,0	46,3
Holstebro	19,3	19,3	18,4
Horsens	53,2	52,9	48,6
Ikast-Brande	16,7	16,5	16,0
Lemvig	10,4	10,1	10,5
Norddjurs	29,6	30,0	26,1
Odder	9,7	10,9	9,8
Randers	82,8	80,6	77,2
Ringkøbing-Skjern	26,1	25,8	26,1
Silkeborg	48,1	45,8	44,8
Skanderborg	30,3	29,5	29,6
Skive	36,5	36,5	36,3
Struer	5,6	5,9	5,5
Syddjurs	22,8	22,6	22,1
Viborg	42,2	41,2	40,3
Aarhus	340,1	342,7	322,2
Region Midtjylland	577,0	570,4	531,6
Øvrige	272,3	282,1	256,6
BYRDEFORDELING I ALT	1.705,5	1.704,6	1.601,5

(Beløb i mio. kr.)



Balance pr. 31. december 2021			
	NOTE	R2021	R2020
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Immaterielle anlægsaktiver	9	7,6	10,0
Materielle anlægsaktiver	9	96,4	99,0
Finansielle anlægsaktiver	10	46,1	58,2
Deposita, tilgodehavende		0,1	0,1
Anlægsaktiver i alt		150,3	167,3
Langfristede tilgodehavender			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	11	13,0	12,5
Langfristede tilgodehavender - Rejsekort og Bus IT	12	63,3	53,8
Langfristede tilgodehavender i alt		76,3	66,3
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender		142,8	102,3
Tilgodehavende, efterregulering bestillere	15	2,7	6,5
Omsætningsaktiver i alt		145,5	108,8
Likvide aktiver			
Likvide aktiver i alt		282,3	359,8
AKTIVER I ALT		654,4	702,1

(Beløb i mio. kr.)

Balance pr. 31. december 2021 (fortsat)			
	NOTE	R2021	R2020
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital		54,2	57,9
Årets overskud og bevægelser		0,1	-3,7
Egenkapital i alt	14	54,2	54,2
Hensatte forpligtelser			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		116,4	115,7
Hensat forpligtelse, øvrige		1,1	1,1
Hensættelser i alt		117,5	116,8
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld vedr. Kommunekredit	13	76,9	88,6
Langfristet gæld vedr. Lønmodtagerens feriemidler		5,9	6,3
Langfristede gældsforpligtelser i alt		82,8	94,9
Kortfristede gældsforpligtelser			
Deposita, gæld		0,0	0,1
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere	15	39,9	40,3
Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort		15,4	13,3
Kortfristet gæld i øvrigt		344,6	382,5
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		399,9	436,2
PASSIVER I ALT		654,4	702,1

(Beløb i mio. kr.)





Pengestrømsopgørelse 2021

	NOTE	R2021	R2020
Pengestrøm fra driftsaktivitet			
Omkostningsbaseret resultat		-3,6	-9,7
Reguleringer	17	26,1	30,2
Ændring i driftskapital	18	-125,2	43,3
Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt		-102,7	63,8
Pengestrøm fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-0,9	-3,3
Køb af materielle anlægsaktiver		-15,3	-11,2
Afdrag på finansielle anlægsaktiver		13,0	8,9
Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt		-3,1	-5,6
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet			
Afdrag på langfristet gæld		-11,6	-11,6
Likviditet fremskaffet via repoforretning ultimo		140,0	100,0
Afdrag på likviditet via repogæld primo		-100,0	-105,0
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt		28,4	-16,6
Årets pengestrøm			
Årets pengestrøm		-77,5	41,5
Likvide beholdninger, primo		359,8	318,2
LIKVID BEHOLDNING ULTIMO REGNSKABSÅRET		282,3	359,8

(Beløb i mio. kr.)

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 140 mio. kr.

Midttrafiks bevillingsområder fremgår af nedenstående tabel, som viser vedtaget og korrigeret budget, regnskabet for 2021 samt årets resultat i forhold til den realiserede finansiering.

Midttrafiks bestyrelse har med godkendelsen af regnskabet for 2020 besluttet at overføre det

akkumulerede mindreforbrug på 21,0 mio. kr. til projekter og covid-19 relaterede foranstaltninger i 2021. Desuden er der i regnskabsåret godkendt mindre tillægsbevillinger efter aftale med bestillerne. Årets vedtagne budget er som følge af tillægsbevillingerne øget med 16,4 mio. kr. til et korrigeret budget på 1.916,9 mio. kr.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2021

	VEDTAGET BUDGET 2021	KORRIGERET BUDGET 2021	REGNSKAB 2021	RESULTAT	OVERFØRSEL TIL 2022
Busdrift					
Resultat byrdefordeles	877,4	877,5	973,2	95,7	-
Forskudt finansiering	-	-	12,9	12,9	12,9
Handicapørsel					
Resultat byrdefordeles	42,9	42,9	41,6	-1,3	-
Flextur, Flextur Ung og Plustur					
Resultat byrdefordeles	16,0	16,0	13,3	-2,7	-
Flexbus					
Resultat byrdefordeles	8,4	8,4	4,8	-3,6	-
Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring					
Resultat byrdefordeles	470,8	471,2	455,7	-15,4	-
Ekstraudgifter covid-19 - Flextrafik					
Resultat byrdefordeles	1,0	1,0	2,6	1,6	-
NOP					
Resultat byrdefordeles	4,0	4,0	2,2	-1,8	-
Togdrift					
Resultat byrdefordeles	62,4	62,4	56,8	-5,6	-
Rejsekort					
Resultat byrdefordeles	62,1	62,1	56,9	-5,2	-
Letbanedrift					
Resultat byrdefordeles	208,5	208,5	209,7	1,2	-
Letbanesekretariatet					
Resultat byrdefordeles	1,1	1,1	1,1	-	-
Resultat overføres		0,2	-0,2	-0,4	-0,4

(Beløb i mio. kr.)

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2021 (fortsat)

	VEDTAGET BUDGET 2021	KORRIGERET BUDGET 2021	REGNSKAB 2021	RESULTAT	OVERFØRSEL TIL 2022
Finansielt afkast					
Resultat byrdefordeles	-	-	4,6	4,6	-
Billetkontrol					
Resultat byrdefordeles	16,6	16,6	20,9	4,3	-
Tjenestemandspensioner					
Resultat byrdefordeles	1,9	1,9	1,8	-0,1	-
Trafikselskabet					
Resultat overføres	121,8	122,1	109,3	-12,8	-12,8
Disponeret overskud vedr. tidligere år	-	21,0	9,7	-11,2	-11,2
Rejsekort ansvarligt lån - renteindtægter	-	-	-0,3	-0,3	-0,3
I ALT	1.895,0	1.916,9	1.976,8	59,9	-11,8

(Beløb 1.000kr)

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 ekstracapacitet i busserne, samt til crowd-control og køb af værnemidler som følge af covid-19 er indregnet i den udgiftsbaserede

resultatopgørelse, hvor der også er indregnet mindreudgifter som følge af indstillet kørsel.

I henhold til instruks fra staten er nettoudgiften blevet kompenseret i regnskabsåret, hvor der også er givet kompensation for manglende passagerindtægter.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke 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. I resultatopgørelsen indregnes endvidere forskydning i varebeholdninger, samt regulering af hensættelser til tjenestemandspensioner i takt med disse optjenes. 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 3 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

Ydelse 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 1 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.

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 tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % er siden 2010 byrdefordelt som et tilgodehavende hos ejer kredsen.

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. Såfremt en medarbejder fratræder sin stilling ved Midttrafik, vil de aktuelle hensatte feriemidler blive indbetalt til fonden.

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 rejse-, periode 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 regnskabsmæssig 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

Aftalen med staten om kompensation som følge af covid-19 medfører fuld kompensation for de afledte netto-merudgifter og mindreindtægter. I henhold til statens instruks er besparelser og mindreudgifter modregnet i kompensationsbeløbet. Aftalens indhold omfatter:

- › Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2021.
- › Merudgifter til indsættelse af ekstracapacitet 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 kundeadfærd 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 2021.

Midttrafik har i 2021 modtaget 267,3 mio. kr. i kompensation fra staten.



Note 3 Busdrift

	R2021	B2021	R2020
Indtægter			
Indtægter ved busdrift	-459,0	-549,5	-479,0
UU-kort afregning, forskudt finansiering	14,2	-	-
Byrdefordeling NT/Sydtrafik	-0,5	-0,4	-
Flexbus	-0,4	-0,4	-0,2
Indtægter i alt	-445,7	-550,4	-479,2
Udgifter			
Drift af busruter	1.444,6	1.431,1	1.398,9
Byrdefordeling NT/Sydtrafik	-6,8	-7,7	-8,8
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-33,3	-25,0	-25,4
Flexbus	5,1	8,8	5,6
Bus-IT og øvrige omkostninger	27,0	29,1	24,7
Udgifter i alt	1.436,6	1.436,3	1.395,0
Busdrift, Netto	990,9	885,9	915,8
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
UU-kort afregning, forskudt finansiering	-14,2	-	-
Tælleudstyr finansieret foregående regnskabsår	1,2	-	0,6
Tælleudstyr finansieret efterfølgende regnskabsår	-	-	-1,2
RESULTAT TIL BYRDEFORDELING	978,0	885,9	915,2

(Beløb i mio. kr.)

Note 4 Flextrafik

	R2021	B2021	R2020
Indtægter			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	-6,8	-8,7	-5,9
Handicapkørsel	-9,9	-10,6	-7,3
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-0,0
Øvrige	-3,0	-0,0	-2,6
Indtægter i alt	-19,8	-19,4	-15,9
Vognmandsbetaling			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	15,6	20,2	13,2
Handicapkørsel	51,5	53,5	39,7
Kommunalkørsel	30,3	34,1	27,5
Siddende patientbefordring	139,6	141,3	127,1
Øvrige	274,8	281,6	258,5
Vognmandsbetaling i alt	511,8	530,8	466,1
Administration			
Flextur, Flextur UNG og Plustur	4,5	4,5	4,1
Kommunalkørsel	3,3	3,3	3,3
Siddende patientbefordring	10,3	10,3	10,6
Øvrige	0,6	0,6	0,7
Administration i alt	18,7	18,7	18,7
Øvrig			
NOP - projekt	2,2	4,0	1,5
COVID-19 udgifter direkte henførbare til staten	2,6	1,0	2,8
Øvrig i alt	4,8	5,0	4,3
NETTOUDGIFTER	515,5	535,0	473,2

(Beløb i mio. kr.)



Note 5 Billetkontrollen og tab på debitorer			
	R2021	B2021	R2020
Billetkontrollen			
Kontrolafgifter og opkrævningsgebyr	-13,4	-9,5	-10,2
Billetkontroladministration	28,6	23,2	17,9
Advokatombkostninger vedr. billetkontrol	-0,0	0,6	2,0
Billetkontrollen i alt	15,1	14,4	9,7
Tab på debitorer			
Ubetalte kontrolafgifter	5,8	2,3	5,4
Tab på debitorer i alt	5,8	2,3	5,4
NETTOUDGIFTER BILLETCONTROL	20,9	16,6	15,1

(Beløb i mio. kr.)

Note 6 Rejsekort			
	R2021	B2021	R2020
Drift og investering			
Kontantfinansierede anlægsudgifter *	1,8	-	-0,3
Lånefinansierede anlægsudgifter			0,0
Finansiering - renter	1,4	1,5	1,7
Drift	53,7	60,6	48,2
Resultat af drift	56,9	62,1	49,6
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
Afdrag på lån	11,6	11,6	11,6
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2
RESULTAT TIL BYRDEFORDELING	62,4	67,6	55,1

(Beløb i mio. kr.)

* Regulering af tidligere års investeringer har resulteret i nettoindtægt i 2020

Note 7 Trafikselskabet				
	R2021	B2021	R2020	DIFFERENCE R2021-B2021
Busadministration				
Løn og personale	59,4	60,4	55,1	-1,0
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	19,7	22,3	20,8	-2,7
IT-anskaffelser	1,3	1,2	1,1	0,1
Drift og vedligehold af IT, servere	13,5	15,9	14,4	-2,4
Husleje og Rengøring	11,0	11,2	9,4	-0,2
Huslejeindtægter, bod, overhead mv.	-13,3	-9,8	-10,8	-3,5
*Nye projekter i 2021	2,7	6,0		-3,3
Busadministration i alt	94,3	107,1	89,9	-12,8
Handicapadministration				
Løn og personale	7,1	7,1	7,0	-
Materiale- og aktivitetsudgifter	7,9	7,9	6,4	-
Handicapadministration i alt	15,0	15,0	13,4	-
Primæradministration i alt	109,3	122,1	103,3	-12,8
Projekter finansieret af akkumuleret overskud				
Udvikling App	6,2	5,6	2,9	0,6
Digitalisering af rejsekort og andre IT projekter	1,0	2,5	3,0	-1,5
Flextrafik sag , Flexharmonisering, busdatabase, mm.	1,9	7,3	0,5	-5,4
Køb af udstyr, forbedringer på publikumsfaciliteter	0,6	5,6	8,2	-5,0
Projekter i alt	9,7	21,0	14,7	-11,2
Trafikselskabet resultat i alt	119,0	143,1	118,0	-24,0
AKKUMULERET OVERSKUD 2021	24,0			

(Beløb i mio. kr.)

Tabellen i Note 7 viser de overordnede formål med afholdte udgifter i Trafikselskabet i 2021, opdelt på henholdsvis bus- og handicap-administration.

Der er registreret indtægter for 13,3 mio. kr. som hovedsageligt vedrører kommunernes ekstra-

ordinære betaling for konkrete rådgivnings-ydelser, men afspejler også lejemål på Midttrafiks Kundecenter.

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

Note 8 Finansindtægter og -udgifter			
	REGNSKAB 2020	BUDGET 2020	REGNSKAB 2019
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S	-0,3	-	-0,4
Renteindtægt og udbytte vedr. likviditetsdepoter	-2,1	-	-2,0
Finansindtægter i alt	-2,4	-	-2,4
Renteudgifter og gebyrer vedr. bankkonti	0,2	-	0,3
Gebyr og kurstab vedr. likvidtetsdepot	6,5	-	0,9
Finansudgifter i alt	6,7	-	1,2
NETTOUDGIFTER	4,3	-	-1,2

(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 2021	4,3	164,7	2,8	17,1	17,6	206,6
Tilgang	1,5	3,9	0,4	9,4	0,9	16,2
Afgang			-0,9	-0,5		
Overført vedr. igangværende arbejde	0,6	12,6		-14,9	2,2	1
Kostpris pr. 31. december 2021	6,5	181,2	2,4	11,2	20,6	223,3
Af- og nedskrivninger						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2021	-3,7	-84,5	-1,9		-7,6	-97,7
Årets afskrivninger	-0,9	-14,3	-0,5		-5,4	-21,1
Årets tilbageførte afskrivninger			0,9			
Af- og nedskrivninger 31. december 2021	-4,6	-98,8	-1,5	-	-13,0	-118,8
REGNSKABSMÆSSIG VÆRDI 31. DECEMBER 2021	1,9	82,4	0,9	11,2	7,6	104,0

(Beløb i mio. kr.)

Note 10: Finansielle anlægsaktiver			
	AKTIER I REJSEKORT & REJSEPLAN A/S	ANSVARLIGT LÅN TIL REJSKORT & REJSEPLAN A/S	I ALT
Kostpris			
Kostpris pr. 1. januar 2021	80,5	64,8	145,2
Årets til- og afgang			-
Kostpris pr. 31. december 2021	80,5	64,8	145,2
Reguleringer			
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2021	-56,1	-30,9	-87,0
Årets reguleringer og afdrag	0,9	-13,0	-12,1
Reguleringer 31. december 2021	-55,1	-43,9	-99,1
REGNSKABSMÆSSIG VÆRDI 31. DECEMBER 2021	25,3	20,8	46,1

(Beløb i mio. kr.)

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 46,1 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S, som udgør 87,66 % af selskabets aktiekapital. Aktieposten er i årsregnskabet 2021 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

	PRIMO 2021	ULTIMO 2021
Favrskov	0,0	0,0
Hedensted	0,0	0,0
Herning	0,4	0,4
Holstebro	0,3	0,3
Horsens	0,4	0,5
Ikast-Brande	0,1	0,1
Lemvig	0,1	0,1
Norddjurs	0,1	0,1
Odder	0,0	0,1
Randers	0,8	0,8
Ringkøbing-Skjern	0,2	0,2
Silkeborg	0,2	0,3
Skanderborg	0,1	0,1
Skive	0,3	0,3
Struer	0,1	0,1
Syddjurs	0,1	0,1
Viborg	0,4	0,5
Aarhus	3,7	3,9
Region Midtjylland	5,2	5,4
I ALT	12,5	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, som Midttrafik har valgt ikke at opkræve ved kommunerne og regionen i det enkelte regnskabsår.

Midttrafik har pr. 31. december 2021 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 116,4 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

Note 12: Tilgodehavender vedr. rejsekort, FlexDanmark og Bus-IT

	PRIMO 2021	ULTIMO 2021
Favrskov	0,2	0,2
Hedensted	0,3	0,3
Herning	1,7	1,6
Holstebro	1,1	0,9
Horsens	0,3	0,0
Ikast-Brande	0,1	0,0
Lemvig	0,0	0,0
Norddjurs	0,1	0,1
Odder	0,1	0,1
Randers	3,4	3,2
Ringkøbing-Skjern	0,7	0,5
Samsø	-0,1	-
Silkeborg	0,1	0,1
Skanderborg	0,8	0,6
Skive	1,0	0,9
Struer	0,2	0,1
Syddjurs	0,4	0,2
Viborg	1,9	1,6
Aarhus	14,5	13,6
Region Midtjylland	26,9	25,2
I ALT	53,8	49,1

(Beløb i mio. kr.)

Note 13: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering

	PRIMO 2021	ULTIMO 2021
Favrskov	0,3	0,3
Hedensted	0,4	0,3
Herning	2,8	2,4
Holstebro	1,6	1,4
Horsens	0,0	0,0
Ikast-Brande	1,2	0,2
Lemvig	0,1	0,1
Norddjurs	0,2	0,2
Odder	0,1	0,1
Randers	5,6	4,8
Ringkøbing-Skjern	1,1	1,0
Silkeborg	0,1	0,1
Skanderborg	1,0	0,8
Skive	1,9	1,7
Struer	0,4	0,3
Syddjurs	0,5	0,4
Viborg	3,6	3,2
Aarhus	26,1	22,7
Region Midtjylland	42,5	36,9
I ALT	88,6	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 2021.

Note 14: Egenkapital

	R2021	R2020
Egenkapital 1. januar	54,2	57,9
Omkostningsbaseret resultat	-3,6	-9,7
Øvrige egenkapitalreguleringer		6,0
- heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid	2,2	
- heraf værdiregulering af kapitalandele	0,9	
- øvrige reguleringer	0,6	
EGENKAPITAL PR. 31. DECEMBER 2021	54,2	54,2

(Beløb i mio. kr.)

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

	PRIMO 2021	"AFREGNING REGNSKAB 2019**"	HENSÆTTELSE REGNSKAB 2021	ØVRIGE BEVÆGELSER	ULTIMO 2021
Favrskov	0,1	-1,1	0,4	-	-0,6
Hedensted	0,2	-0,1	0,1	-	0,1
Herning	2,7	-2,4	0,5	-	0,8
Holstebro	0,1	-0,5	0,0	-	-0,3
Horsens	1,7	-0,4	0,3	-	1,6
Ikast-Brande	-0,5	-0,1	0,2	-	-0,3
Lemvig	-0,1	-0,1	0,0	-	-0,1
Norddjurs	-2,8	1,4	-0,4	-	-1,8
Odder	-0,6	-0,0	-1,2	-	-1,8
Randers	-2,1	-0,8	2,2	-	-0,7
Ringkøbing-Skjern	-1,4	-0,3	0,3	-	-1,4
Samsø	-0,1	-0,0	-0,0	-	-0,1
Silkeborg	-0,7	-1,2	0,4	-	-1,4
Skanderborg	0,2	-0,7	0,8	-	0,2
Skive	1,2	-1,1	-0,1	-	-0,1
Struer	0,2	-0,3	-0,3	-	-0,4
Syddjurs	0,2	-0,5	0,3	-	-0,1
Viborg	-0,3	-1,7	1,0	-	-1,0
Aarhus	-20,1	7,1	-2,9	-	-15,9
Region Midtjylland	-11,7	-	-2,3	-	-13,9
I ALT	-33,8	-2,8	-0,7	-	-37,2

(Beløb i mio. kr.)

*OBS: Afregningen af årets resultat for 2019 for Aarhus Kommune for Letbanedriften (5,2 mio. kr.) samt afregningen af hele årets resultat for 2019 for Region Midtjylland (13,8 mio. kr.) allerede er blevet afregnet, og indgår derfor ikke i bevægelserne på hensættelseskontiene i 2021.

Note 16: Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

	R2021
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	0,3
Operationel leasing og øvrige lejeaftaler	39,7
EVENTUAL FORPLIGTELSE I ALT	40,1

(Beløb 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 73,2 mio. kr.
- › Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2021 er 3,4 mio. kr. i Kommunekredits favør
- › Kontrakten udløber 26. juni 2028

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

Note 17 - Reguleringer til pengestrøm

	ULTIMO 2021	ULTIMO 2020
Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland	2,2	2,6
Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter	2,1	-3,0
Afskrivninger ifølge anlægsnote	21,1	16,6
Regulering af hensættelser samt lønmodtagernes feriemidler	0,2	13,3
Øvrige reguleringer	0,6	0,6
REGULERINGER I ALT	26,1	30,2

(Beløb mio. kr.)

Note 18 - Ændring i driftskapital

	ULTIMO 2021	ULTIMO 2020
Ændring i deposita, tilgodehavende	-	-0,1
Ændring i tilgodehavender	-46,8	-17,2
Ændring i kortfristet gæld, inkl. bankgæld ved repo-forretning	-78,4	60,5
ÆNDRING I DRIFTSKAPITAL I ALT	-125,2	43,3

(Beløb mio. kr.)



Note 19 Personaleoversigt

AFDELING	ÅRSVÆRK 2021
Direktion	2,0
Direktionssekretariat	11,4
FLEX Planlægning og udvikling	28,2
Rådgivning og mobilitet	11,1
Køreplanlægning	10,6
Økonomi og Regnskab	17,3
Kontrakter	6,3
Kundeservice	20,4
Trafikservice	9,0
IT og Digitalisering	9,0
I ALT	125,2

Note 19 Personaleoversigt (fortsat)

AFDELING	ÅRSVÆRK 2020
Direktion	2,0
Direktionssekretariat	10,1
FLEX Planlægning og udvikling	28,2
Rådgivning og mobilitet	11,2
Køreplanlægning	10,8
Økonomi og Regnskab	19,0
Kontrakter	6,7
Kundeservice	22,5
Trafikservice	10,8
IT	2,3
I ALT	123,5

Antallet af årsværk 2021 betragtes reelt som uændret sammenlignet med 2020 og indenfor den almindelige ændring ved barsel, besættelse af stillinger m.m. Dog bemærkes det, at afdelingen IT er blevet udvidet med et digitaliseringsteam i 2021, som er besat ved interne rokader fra andre afdelinger.



Note 20: AarBus - resultatopgørelse 1. januar 2021 - 31. december 2021

	R2021	B2021	R2020
Indtægter			
Indtægter, busdrift	469,4		454,4
Rabat ikke-udbudt kørsel	-		-33,3
Indtægter, øvrige	11,7		10,2
Indtægter i alt	481,1	-	431,3
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	244,0		243,3
Vognomkostninger	62,2		58,6
Variable produktionsomkostninger i alt	306,2	-	301,9
Dækningsbidrag	175,0	-	129,4
Faste omkostninger			
Øvr. værkstedskomkostninger	3,0		2,5
Lokaleomkostninger	20,5		22,5
Lønkomkostninger	49,3		48,1
Øvrige faste omkostninger	11,9		10,7
Faste omkostninger i alt	84,6	-	83,8
Resultat før renter og afskrivninger	90,3	-	45,5
Afskrivninger	40,7		34,6
Renter	3,9		2,6
BAAS4	-0,3		-0,1
Lønsum af årets resultat	1,9		0,3
ÅRETS RESULTAT	44,1	-	8,1

(Beløb i mio. kr.)



Note 21: AarBus, balance pr. 31. december 2021

	PRIMO 2021	ÅRETS BEVÆGELSER	ULTIMO 2021
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Anlægsaktiver	151,2	126,3	277,5
Anlægsaktiver i alt	151,2	126,3	277,5
Omsætningsaktiver			
Varelager	9,9	0,8	10,6
Varelager i alt	9,9	0,8	10,6
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	1,3	-0,7	0,6
Tilgodehavender, vekselpenge	0,4	-0,0	0,4
Tilgodehavender, depositum	0,0	-0,0	0,0
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	2,6	-1,3	1,4
Tilgodehavender, diverse	0,1	25,0	25,1
Tilgodehavender, Midttrafik	-	0,7	0,7
Tilgodehavender i alt	4,4	23,7	28,1
Formuekonto	158,7	-0,9	157,8
Likvide beholdning	0,1	1,8	1,9
Omsætningsaktiver i alt	173,1	25,3	198,4
AKTIVER I ALT	324,3	151,6	475,9
PASSIVER			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital primo	119,4	8,1	127,5
Periodens resultat	8,1	36,1	44,1
Egenkapital ultimo i alt	127,5	44,1	171,7
Langfristet gæld			
Leasinggæld	96,2	142,9	239,1
Indefrysning	27,8	-1,5	26,3
Langfristet gæld	124,0	141,5	265,4
Kortfristet gæld			
Mellemregning Midttrafik (rest)	32,4	-32,4	-
Gæld til kreditorer	10,4	0,4	10,8
Anden gæld	2,3	-0,4	1,9
Hensættelse til personskader	1,0	-0,6	0,4
Forskud på løn	0,3	2,1	2,4
Skyldig løn og feriepenge	26,4	-3,1	23,3
Kortfristet gæld i alt	72,8	-34,0	38,8
PASSIVER I ALT	324,3	151,6	475,9

(Beløb i mio. kr.)

Information

Personaleredegørelse

Maj 2022

PERSONALE REDEGØRELSE

2021



midttrafik

INDHOLD

Forord	3
Personalet i Midttrafik	4
Rekruttering	9
Lønudvikling.....	10
Arbejds miljø og trivsel.....	13
Sygefravær	16
Kompetenceudvikling.....	18
En digital arbejdsplads	19



FORORD

Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et samlet overblik over status på personaleområdet. I personaleredegørelsen kan man læse om medarbejdernes antal, faggrupper, alder, kønsfordeling, personaleomsætning, sygefravær, arbejdsmiljø og personalepolitiske indsatser i bred forstand.

MIDTTRAFIKS FIRE OVERORDNEDE MÅL

- Tilfredse kunder
- Dygtige leverandører
- Tilfredse bestillere
- En kompetent og effektiv organisation
 - At fastholde tilfredse medarbejdere
 - At dygtiggøre ledere og medarbejdere
 - At ansætte de rigtige medarbejdere

Midttrafiks strategiplan sætter kursen for den forandring og udvikling, som er forudsætningen for at nå de opstillede mål. Det fjerde mål om en kompetent og effektiv organisation og de underliggende mål peger i høj grad ind i formålet med den årlige personaleredegørelse. Redegørelsen giver et billede af Midttrafik som arbejdsplads og er et godt grundlag for at træffe beslutninger om justeringer og nye initiativer på personaleområdet.

Medarbejderne er Midttrafiks vigtigste ressource. Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores opgaver til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads. Som 2020 var 2021 også et særligt år, hvor mange initiativer blev sat midlertidigt på hold, da covid-19 pandemien spredte sig i Danmark og resten af verden. Til gengæld har indsatsen omkring den digitale arbejdsplads og digitale kompetencer været konstant i fokus og har taget store spring fremad.



PERSONALET I MIDTTRAFIK

FAKTA OG TAL OM MEDARBEJDERNE

Midttrafik har ved udgangen af december 2021 en samlet medarbejderstab på 140 personer. I tallet indgår alle månedslønnede medarbejdere, herunder studentermedhjælpere og afløsere, som udgør 10 af de 140. Stigningen i antallet af medarbejdere fra 2020 til 2021 kan forklares med overlap i forbindelse med oplæring samt ekstraordinær tidsbegrænset ansættelse.

Herudover har Midttrafik løst ansatte timelønnede medhjælpere, som lejlighedsvis udfører arbejde for Midttrafik. Det kan eksempelvis være hjælp til pakkeopgaver, tælleopgaver, udlevering af håndsprit og mundbind ved stoppestederne mv.

Studentermedhjælperne og afløserne ved Midttrafik Kundecenter har ikke tidligere været medtaget i personale-redegørelsen, hvilket primært skyldtes, at de var ansat på timeløn. Som konsekvens af EU-regler blev de danske overenskomster ændret, således at medarbejdere, der er ansat ud over en måned, skal være månedslønnet.

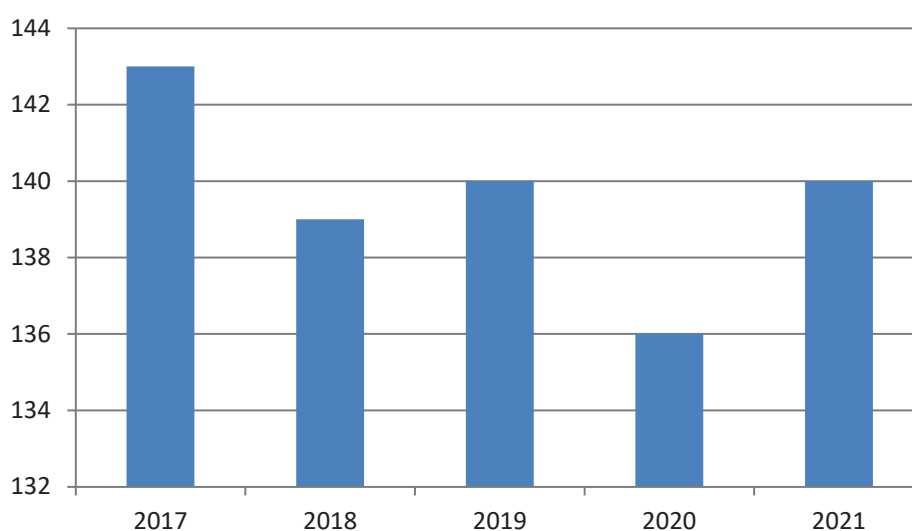
Studentermedhjælpere og afløsere er nu ansat med et fast ugentligt timetal og indgår dermed i normeringen.

I forbindelse med nedlukningen i foråret 2020 og de konsekvenser, som det medførte for den kollektive trafik, stod Midttrafik overfor en ukendt økonomi, og derfor traf direktionen en række beslutninger med personale-mæssige konsekvenser. Fem studentermedhjælpere blev sagt op. Tre af de fem studentermedhjælpere er efterfølgende genansat.

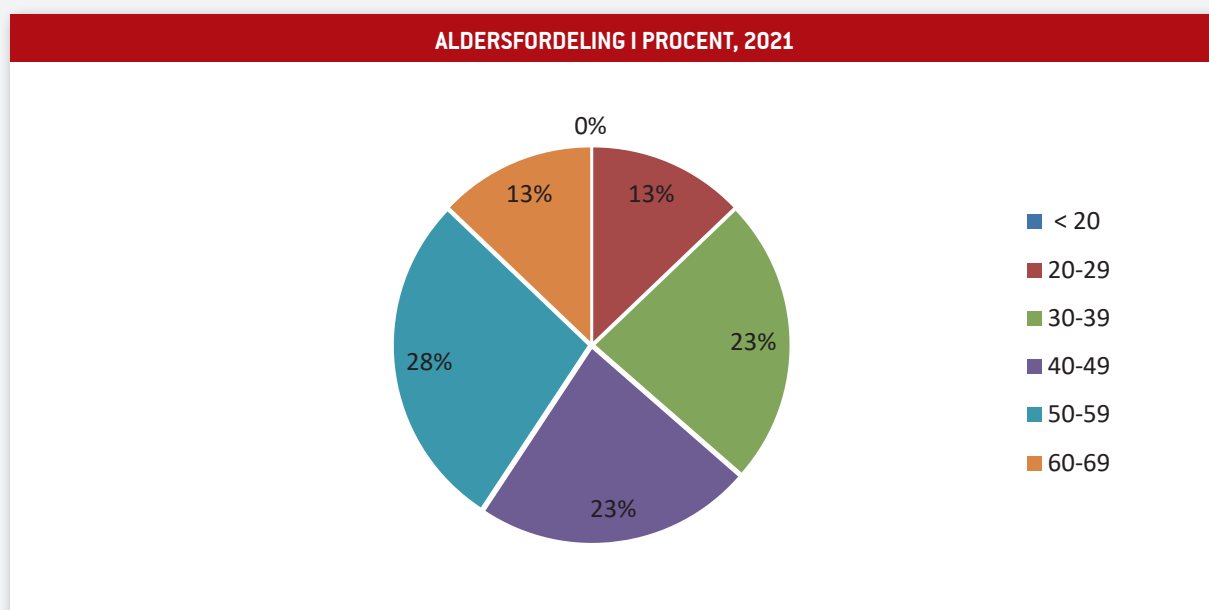
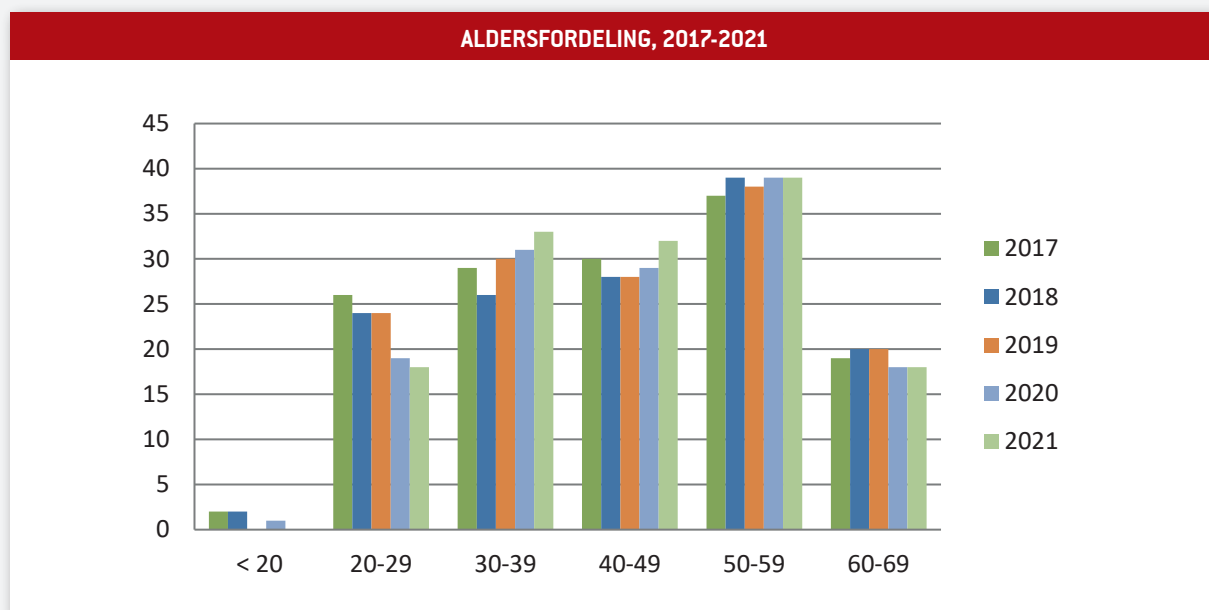
Tre medarbejdere fra administrationen på Søren Nymarks Vej blev overført til midlertidig tjeneste på Midttrafiks Kundecenter.

Én medarbejder er vendt tilbage til sin hidtidige stilling, én medarbejder er delvis vendt tilbage til sin hidtidige stilling og samtidig fået særlige opgaver på kundecentret. Den sidste medarbejder har valgt at fortsætte sin ansættelse på kundecentret og vender dermed ikke tilbage til Søren Nymarks Vej.

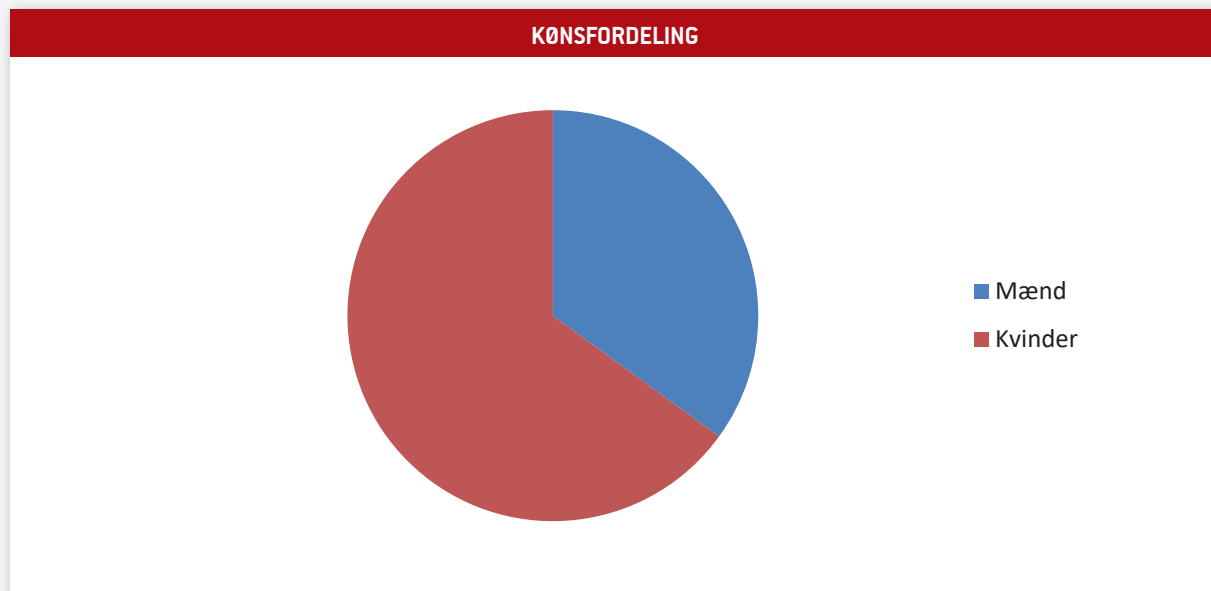
ANTAL MEDARBEJDERE



Gennemsnitsalderen i Midttrafik er i 2021 45,53 år. Aldersfordelingen i perioden 2017 - 2021 fremgår nedenfor.



Kønsfordelingen i Midttrafik har ændret sig således, at der er en lidt større overvægt af kvinder end foregående år. Forklaringen herpå er overvejende, at Midttrafik hjemtog kundecentret fra Aarhus Rutebilstation i 2016, og alle kundecentrets medarbejdere er kvinder. I Flextrafik, servicecentret er der også overvejende kvinder ansat. Hertil kommer, at der er en overvægt af kvindelige studentermedhjælpere.



SOCIALT ANSVAR

Midttrafik har siden dannelsen i 2007 haft medarbejdere på særlige vilkår ansat - flexjob. Fordelingen fremgår nedenfor. Antallet af medarbejdere i flexjob har været stabilt over årene. Nedgangen i 2018 og 2021 skyldes flexmedarbejders overgang til pension.

SENIORPOLITIK

Andelen af medarbejdere ansat i fleksjob udgør 1,43 %. En del af Midttrafiks personalepolitik er seniorpolitikken. Den har til formål at sikre, at ældre medarbejdere kan blive ved med at være en aktiv, kvalificeret, fleksibel og efterspurgt arbejdskraft, også når de har behov for at trappe ned i tid som alternativ til pensionering.

En senioraftale er en mulighed, ikke en ret, men alle medarbejdere får tilbudt at drøfte mulighederne. I Midttrafik er det aftalt at nærmeste leder tager initiativ til en drøftelse med medarbejderen om dennes seniorår ved Midttrafik i god tid inden medarbejderen fylder 58 år. Det er dog også naturligt, at mange medarbejdere selv tager initiativ til en dialog med nærmeste leder, når medarbejderen finder det relevant.

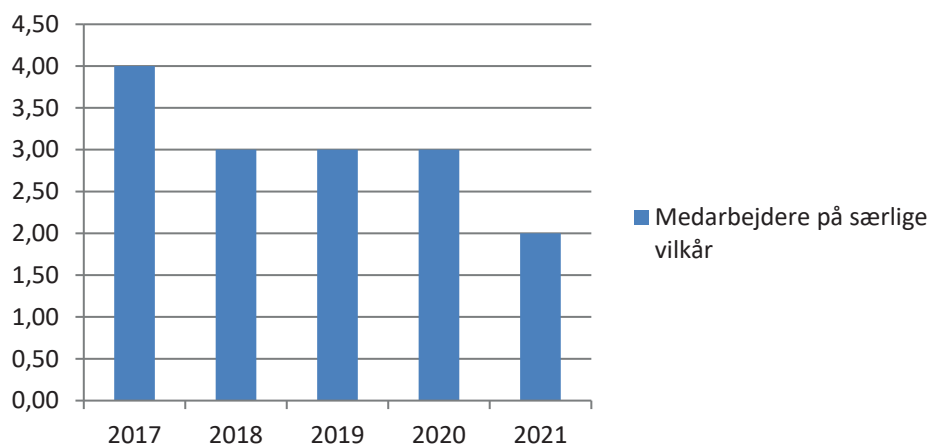
Senioraftalen skal være til gavn og glæde for både Midttrafik og medarbejderen. Kriterierne for at få en senioraftale vil i høj grad tage sit udgangspunkt i Midttrafiks behov for en fortsat opgaveløsning. F.eks. vil behov for at fastholde en medarbejder med specialistviden og muligheden for at genbesætte stillingen indgå som elementer i den individuelle vurdering, som vil blive foretaget.

En senioraftale kan i princippet dække alt lige fra øget fleksibilitet i arbejdstiden, justeringer af arbejdsopgaver til overgang til en egentlig seniorstilling. Ændringer kan ske både med og uden økonomisk kompensation.

I praksis er det primært på pensionsområdet, hvor det er aftalebestemt, at man får indbetalinger set i forhold til ens hidtidige beskæftigelsesgrad.

Midttrafik har fem medarbejdere, som har ønsket en senioraftale. For alle gælder det, at deres ugentlige arbejdstid er nedsat.

MEDARBEJDERE PÅ SÆRLIGE VILKÅR



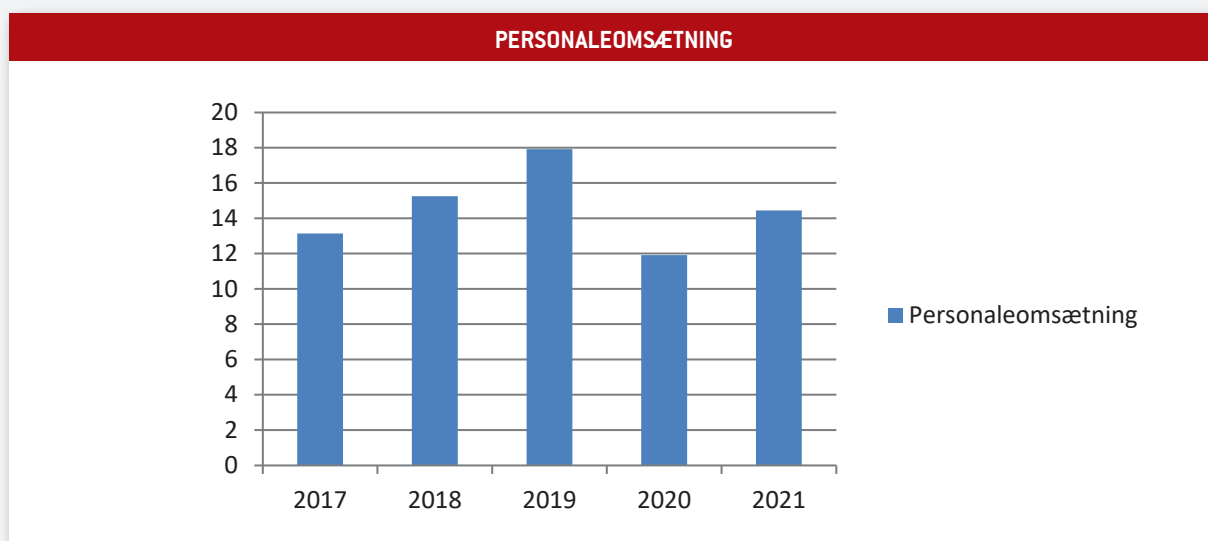
PERSONALEOMSÆTNING

I løbet af et år er der medarbejdere, der stopper, og nye kommer til. Den udskiftning, der sker løbende over året, kalder vi for personaleomsætningen. Personaleomsætningen defineres helt præcist som antallet af fratrådte medarbejdere i en given periode (f.eks. december 2020 til december 2021) sat i forhold til antallet af medarbejdere ved periodens start.

Personaleomsætningen skaber bevægelse i organisationen i og med, at der skabes "huller" til ansættelse af nye medarbejdere. Generelt siges det, at en personale-

omsætning på omkring 10 % sikrer en vis udskiftning, som er nødvendig for at opretholde balancen mellem fornyelser i arbejdsstyrken og dét at sikre kontinuitet i arbejdet.

Personaleomsætningen for Midttrafik i 2021 er 14,44. Det store fald i personaleomsætningen i 2020 kan forklares med de særlige forhold omkring covid-19 pandemien. Covid-19 pandemien har også påvirket personaleomsætningen i 2021 men ikke i samme grad.



REKRUTTERING

- UNDERSØGELSE AF AT VÆRE NYANSAT I MIDTTRAFIK

Fastholdelse af medarbejdere er ét fokusområde i Midttrafik. Samtidig er der også lagt kræfter i læring omkring rekruttering og ikke mindst on boarding af nye medarbejdere i 2021. Derfor blev der i ugerne 35-38 gennemført en undersøgelse af, hvordan det opleves at være nyansat i Midttrafik. Undersøgelsen består af 14 individuelle interviews med medarbejdere fra seks forskellige afdelinger, som var blevet ansat inden for de seneste to år (eksklusive studentermedhjælpere, stoppestedsværter og løstansatte i øvrigt). Rapporten mundede ud i en række anbefalinger, som administrationen siden hen har implementeret.

1. HJÆLPE ANSØGERES NAVIGATION PÅ MIDTTRAFIK.DK

På job-siden på midttrafik.dk linkes der nu til en række ekstra-informationer såsom organisationsdiagram, strategiplan, etc.

2. UDARBEJDE 'MØD VORES MEDARBEJDERE' TIL MIDTTRAFIK.DK

Dét indtryk, som potentielle ansøgere har af Midttrafik, er central for organisationens mulighed for at rekruttere medarbejdere. Det handler nemlig om at tiltrække de rette ansøgere, og hvordan får man fortalt på bedst mulig måde, hvordan det er at være ansat i Midttrafik?

Svaret på dette spørgsmål har været 'Mød vores medarbejdere'. Et kort interview med billeder af nuværende medarbejdere over en bred kam, der fortæller om deres opgaver, fællesskabet i Midttrafik og om organisationen.

3. STRATEGI FOR OPDATERING AF LINKEDIN

En anden måde, hvorpå Midttrafik har mulighed for at påvirke potentielle ansøgere og interessenters indtryk af organisationen, er gennem LinkedIn. Administrationen er derfor påbegyndt en plan for opdatering af LinkedIn, hvor

man 'genanvender' eksisterende indhold, der allerede produceres til fx nyheds-breve og årsrapporten. Opgaven vil derfor ikke medføre et betydeligt merressourceforbrug, men er snarere en tilrettet arbejdsgang.

4. HUSKELISTE FOR NYANSÆTTELSER TIL LEDERNE

I undersøgelsen roses lederne for ansættelsesforløbene. Nogle ledere har mere rutine i store som små opgaver, der følger med ved nyansættelser, end andre, fordi de oftere ansætter. For både at sikre ledernes overblik og mindske forvirring og forsinkelser ved praktiske opgaver, er der udarbejdet en huske-liste, som tilsendes ledere ved nyansættelser.

5. NYANSATTES MØDE MED DIREKTIONEN

Nyansattes møde med direktionen genoptages efter 1. maj 2022. På møderne vil direktionen få mulighed for at sætte ansigt på nye medarbejdere, og nyansatte allerede tidligt i sin opstart introduceres til det gode forhold mellem medarbejdere og direktionen, som undersøgelsen også fremhæver. For at begrænse ressourceforbruget i HR, anbefales det at effektivisere tilmeldingsproceduren og udarbejde kriterier for, hvornår møderne afholdes, fx med minimum fem deltagere og minimum ét møde hvert halve år.

6. UDVIDE INTRODUKTIONEN TIL NYANSATTE PÅ INTRANETTET

Der er indført nye medarbejderintroduktioner på intranettet, hvor nye medarbejder svarer på nogle faste spørgsmål skriftligt forud for opstart og dette lægges på intranettet sammen med et billede af medarbejderen.

7. OPDATERING AF VELKOMSTMATERIALET TIL NYE MEDARBEJDERE

Velkomstmaterialet er blevet gennemgået og opdateret, herunder med stærkere fokus på Midttrafiks strategi. Direktionen er underskrivere for at markere det gode forhold mellem direktion og medarbejdere, som undersøgelsen påpeger. Velkomstmateriale gennemgås årligt fremover.

LØNUDVIKLING

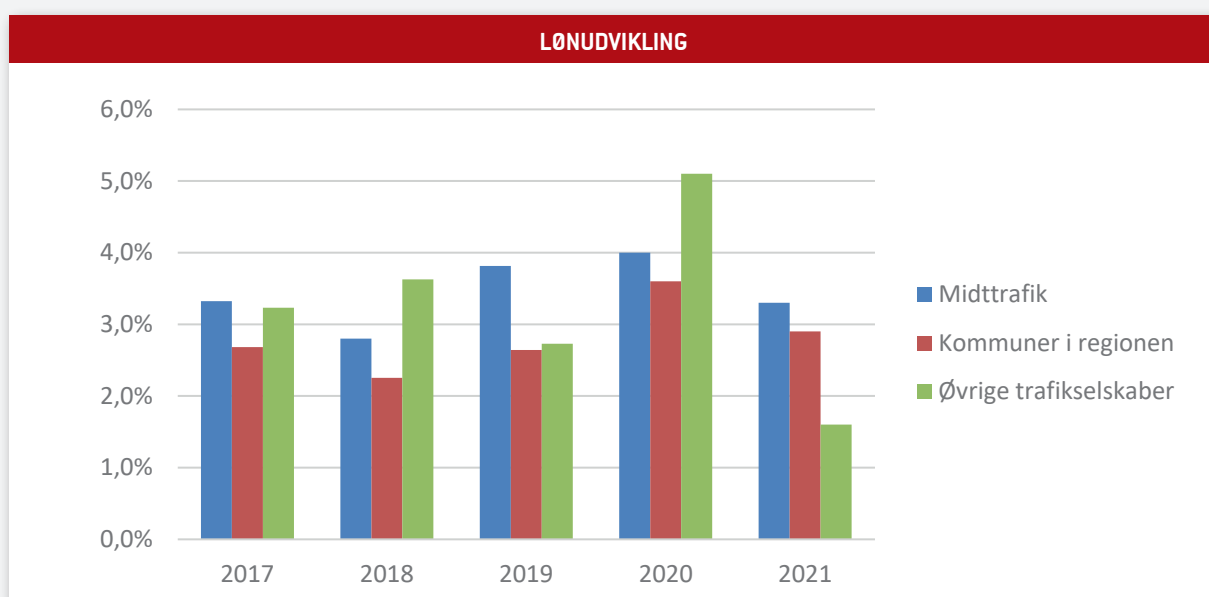
Løn er sammensat af flere elementer. Alle får en grundløn, som er overenskomstbestemt. Herudover er der mulighed for at aftale funktions- og/eller kvalifikationsløn. Det sker dels i forbindelse med ansættelsen, dels i forbindelse med de årlige lønforhandlinger, som Midttrafik er forpligtet til at holde med tillidsrepræsentanter/ de faglige organisationer.

Efter bortfald af de øremærkede midler ved overenskomstforhandlingerne i 2011 har Midttrafik skullet finde penge til lokal løndannelse inden for budgettet. Således har der i 2014 og 2015, på grund af besparelser, ikke været afsat midler. I 2016 var der afsat 200.000 kr. I 2017 var der ikke afsat midler til lønforhandling. I 2018 var puljen til lokal løndannelse på 300.000 kr., i 2019 200.000 kr., 100.000 kr. i 2020 og i 2021 150.000 kr. Uanset, om der er afsat øremærkede midler til lokal

forhandling eller ej, har der været individuelle lønforhandlinger hver gang, der er sket væsentlige ændringer i stillingsindhold.

Lønudviklingen dækker over både overenskomstbestemte lønstigninger og lokalt aftalte lønstigninger. Lønudviklingen i f.eks. 2021 skal forstås som den udvikling, der er sket fra november 2020 til november 2021 for medarbejdere, der er ansat i samme stilling i begge år. Denne definition gør det muligt for Midttrafik at sammenligne med lønudviklingen i andre trafikskaber og kommunerne. Den samlede lønudvikling i Midttrafik i 2021 var 3,3 %.

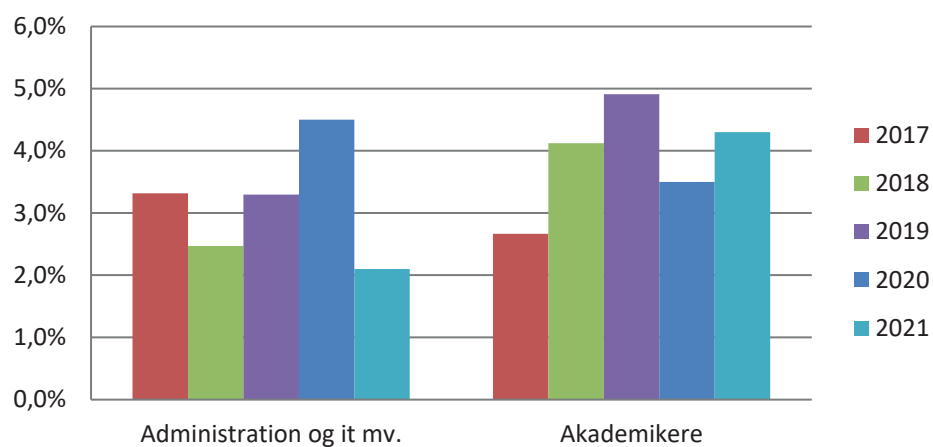
Overenskomstforhandlingen for 2021 dækker perioden 1. april 2021 – 31. marts 2024. Der er aftalt generelle lønstigninger på 5,02 % fordelt over de tre overenskomstsår. Således udmøntes der i 2021 stigninger på 2,01 %, i 2022 1,9 % og i 2023 1,11 %.



Ovennævnte diagram viser lønudviklingen i Midttrafik sammenlignet med de øvrige trafikskaber og kommuner i Region Midtjylland.

Den samlede lønudvikling i Midttrafik fra 2020 til 2021 er på 3,3 %, hvor den er 1,6 % i de øvrige trafikskaber og 2,9 % i kommunerne i Region Midtjylland.

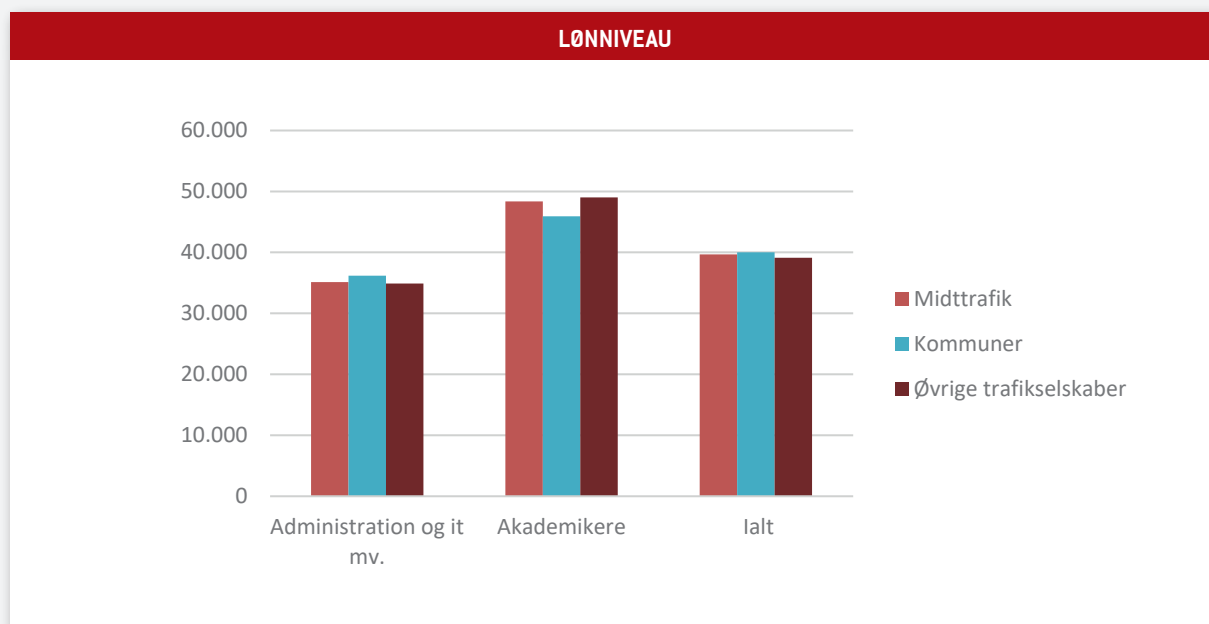
LØNUDVIKLING FORDELT PÅ FAGGRUPPER



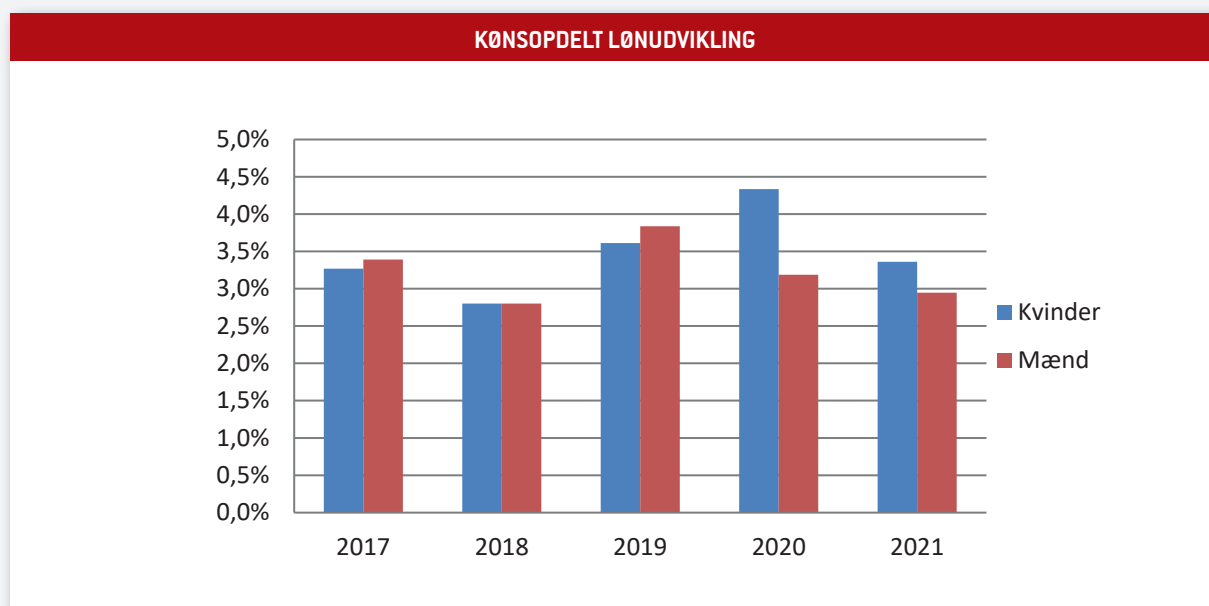
Ovennævnte diagram viser lønudviklingen på de faggrupper på overordnet niveau, som er repræsenteret i Midttrafik i 2021



Nedenfor vises en tabel over det gennemsnitlige lønniveau for medarbejdere, der er omfattet af overenskomsten for henholdsvis Administration og IT samt akademikere pr. 1. november 2021.



Tabellen nedenfor viser lønudviklingen for henholdsvis mænd og kvinder i Midttrafik.



ARBEJDSMILJØ OG TRIVSEL

Medarbejdertrivsel og et godt arbejdsmiljø er nogle af udsætningerne for at Midttrafik kan nå sine målsætninger, og er derfor et løbende indsatsområde hos Midttrafik. Hos Midttrafik er arbejdsmiljøarbejdet integreret i MED-strukturen, og dette ses som en naturlig måde at styrke og forbedre arbejdsmiljøet på. Det er afgørende for et sikkert, sundt og udviklende arbejdsmiljø, at alle ledere og medarbejdere bidrager positivt til udviklingen af arbejdsmiljøet.

ARBEJDSMILJØORGANISATION

Arbejdsmiljøgruppen varetager det daglige arbejdsmiljøarbejde hos Midttrafik. Arbejdsmiljøgruppen skal i samarbejde med det lokale MED-udvalg sikre, at de vedtagne fælles mål udmøntes og omsættes til lokale handling og indsatser på en systematisk måde.

Arbejdsmiljøgruppen består af en arbejdsleder og en arbejdsmiljørepræsentant samt en sekretær, som repræsenterer Intern Service, hvor mange af tiltagene skal sættes i værk. Arbejdsmiljørepræsentanten blev valgt blandt medarbejderne i 2021. Alle medlemmer af arbejdsmiljøgruppen har gennemført den lovpligtige uddannelse. I henhold til MED-aftalen skal der være en årlig arbejdsmiljødrøftelse. Den fandt sted på mødet i arbejdsmiljøgruppen d. 8. marts 2021.

De væsentligste indsatser i 2021 har været:

- Arbejdsmiljøgennemgang på Midttrafiks lokationer i Højbjerg og Videbæk
- Sikring af godt indeklima ved installation af ventilation i kontorerne i Højbjerg
- Tilbud om influenzavaccination til medarbejderne
- Sikring af medarbejdernes arbejdsmiljø ved hjemmearbejde ved rådgivning om ergonomi og bevægelse samt indkøb af ekstra skærme og kontorstole
- Opstilling af lyddæpende billeder på Midttrafik Kundecenter for at sikre god akustik

Covid-19 spillede fortsat en rolle for Midttrafiks medarbejdere i 2021 og medførte længere perioder med hjemsendelser. Derfor var der i arbejdsmiljøregi også fokus på ergonomi på hjemmearbejdspladsen. Da medarbejderne igen kunne vende tilbage til Søren Nymarks Vej, var det ikke muligt at genindføre den hidtidige frokostordning, der har bestået af en buffet. Der blev derfor valgt en ny frokostordning, som leverede portionspakket frokost.



ARBEJDSKADER

Der er ikke registreret arbejdsulykker hos Midttrafik i 2021. Der er dog registreret 3 nærved-ulykke. To af de indberettede nærved-ulykker skyldes et par vrede eller truende kunder, der har været i telefonisk kontakt med medarbejdere på Kundecenteret og i Flextrafiks servicecenter. En indberettet nærved-ulykke skyldes en løs loftsplade på et kontor. Loftpladerne i det pågældende kontor er repareret, og lignende loftsplader på Midttrafiks øvrige kontorer er efterfølgende sikret.

FOKUS PÅ SUNDHED, SOCIAL TRIVSEL OG SAMARBEJDE

Al forskning viser, at muligheden for at kunne bevæge sig og et øget fokus på sundhed generelt, vil kunne medføre øget arbejdsglæde og trivsel blandt medarbejderne og hermed højere produktivitet og effektiv opgaveløsning. Midttrafik besluttede derfor i 2014 at lave en sundhedsstrategi.

Formålet med sundhedsstrategien er:

- At få flere motiverede og engagerede medarbejdere, der performer optimalt
- At give Midttrafik et løft i retning af at "gå hele vejen", så det kan være ok at bevæge sig i arbejdstiden, enten som en del af et møde eller som en del af en lille pause i arbejdet
- Der er fortsat fokus på at kunne tilbyde "det sunde valg", og give medarbejderne mulighed for at deltage i forskellige sundhedsfremmende aktiviteter, herunder bl.a.
 - Deltagelse i DHL-stafet
 - Vi cykler til arbejde
 - Tæl skridt
 - Massageordning
 - Frugtordning og sund frokostordning

Tiltag som frugt- og massageordning og sund mad i kantinen har i store dele af 2021 været lukket ned som følge af covid-19 restriktioner. Tilbagevenden til arbejdspladsen i en tid, hvor risiko for smitte med coronavirus fortsat spiller en rolle, satte også nye krav til den sunde frokostordning. I 2021 indførte Midttrafik derfor en individuelt portionspakket frokostordning, som erstattede den frokostbuffet, som var ordningen inden covid-19 pandemien.

Ved slutningen af året blev den nye frokostordning dog igen sat på pause, da medarbejderne blev hjemsendt. Det var et glædeligt gensyn, da medarbejdere og ledere i slutningen af maj kunne vende tilbage til arbejdspladsen efter en længere hjemsendelse som følge af covid-19 restriktioner. Der var dog fortsat fokus på at mindske smittespredningen, så det var en ny frokostordning, Midttrafik indførte i efteråret 2021.

Medarbejdernes tilbagevenden til arbejdspladsen betød også ændrede vilkår for samarbejdet i og mellem afdelingerne. Som forsøgsordning blev der givet mulighed for at arbejde hjemme to dage om ugen i de funktioner, hvor det er muligt. Det betød en øget fleksibilitet for medarbejderne. Det introducerede samtidigt 'hybridmøder', hvor nogle mødedeltagere er fysisk til stede, mens andre er med virtuelt på Microsoft Teams. På baggrund af sundhedsmyndighedernes anbefalinger blev Midttrafiks medarbejdere pga. en stigende smitteudvikling i samfundet i december 2021 igen hjemsendt.

PULSMÅLINGER AF TRIVSEL I 2021

På grund af de ændrede arbejdsvilkår for Midttrafiks medarbejdere i 2020 og 2021 besluttede man at gennemføre fire mindre pulsmålinger i 2021 for løbende at have en god fornemmelse af trivslen blandt medarbejderne og for at give indsigt i arbejdslivet hos Midttrafik, både på kontoret og hjemmearbejdspladsen.

Pulsmålingerne indeholdt temaerne: Arbejdsglæde og Motivation, Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet, Fysisk arbejdsmiljø, Hjemmearbejde, Kollegaer, Leder og slutteligt Sundhed og Sikkerhed.

På tværs af pulsmålingernes syv temaer er der en høj tilfredshed blandt medarbejderne. Under den seneste hjemsendelse lå arbejdsglæde og motivation på 4,05 på en fem-punktskala og effektivitet og rammevilkår for arbejdet på 4,06. En generel stigning ift. hjemsendelsen i starten af 2021. Det fysiske arbejdsmiljø ligger ikke overraskende som det eneste tema under 4, nemlig 3,88, da det har været en konkret udfordring med indretning af arbejdspladsen i hjemmene. Midttrafik har dog løbende iværksat en række tiltag - se nedenfor. Til gengæld scorer muligheden for at blande hjemmearbejde og fysisk fremmøde højt med 4,4 på skalaen. Der er dermed forskel på, om der er tale om tvungen hjemmearbejde eller om hjemmearbejde anvendes som mulighed, når man fx skal fordybe sig i opgaver e.l.

Den fortsatte tilknytning til kolleger er også afgørende, og meget tyder på, at det lykkes rigtig godt på trods af de mange hjemsendelser i de to år. Der er således en gennemsnitlig score på 4,43 i den sidste måling på spørgsmålet, om man føler sig som en del af et kollegialt fællesskab, får støtte fra sit team, om der er et godt samarbejde og om man hjælper hinanden kolleger imellem. Lederne har under alle målinger scoret over 4 med 4,29 i den sidste måling. Det tema, hvor der på tværs af alle pulsmålinger ses de højeste resultater er Sundhed og Sikkerhed med en score på 4,57. Spørgsmålene under temaet omhandler i hvilket omfang Midttrafik og den enkelte medarbejder gør, hvad de kan for at sikre medarbejdernes sikkerhed og sundhed.

Spørgsmålene om det fysiske arbejdsmiljø omhandler, i hvilket omfang man er opmærksom på indretning af arbejdspladsen samt pauser og bevægelse i løbet af arbejdsdagen. Temaet opnår i alle fire kvartaler den laveste vurdering blandt medarbejderne, men ligger dog ikke lav på skalaen generelt. Denne udfordring er især tilstedeværende på hjemmearbejdspladsen, hvorfor arbejdsmiljøgruppen løbende har arbejdet med forbedringer og rådgiver medarbejderne, hvor det er relevant. Der er blandt andet indkøbt ekstra skærme og kontorstole, så medarbejdernes ergonomi også sikres på hjemmearbejdspladsen.



SYGEFRAVÆR

Det er vigtigt, at Midttrafik er en sund og tryk arbejdsplads, hvor der er engagement, trivsel og arbejdsglæde, og hvor risikoen for, at medarbejdere og ledere bliver syge, mindskes mest muligt.

Midttrafik udarbejder på månedsbasis en fraværsoversigt, som der følges tæt op på i de enkelte afdelinger.

OPGØRELSESMETODE

Sygefraværet er således med virkning fra 2015 opgjort på følgende måde:

- Sygefraværet opgøres i arbejdsdage
- Der korrigeres for langtidssygdom over 30 dages fravær (kalenderdage)
- Sygefraværet omregnes til dagsværk ift. en fuldtidsstilling

Opgørelsen af sygefraværet i Midttrafik blev ændret for at sikre, at der kan benchmarkes med andre trafiksselskaber, og andre offentlige arbejdspladser.

Fraværstatistikken for 2021 viser, at det korrigerede fravær (korttidsfraværet) for 2021 ligger på 1,6 %, hvilket er 0,4 procentpoint under niveauet i 2020, hvor det lå på 1,2 %.

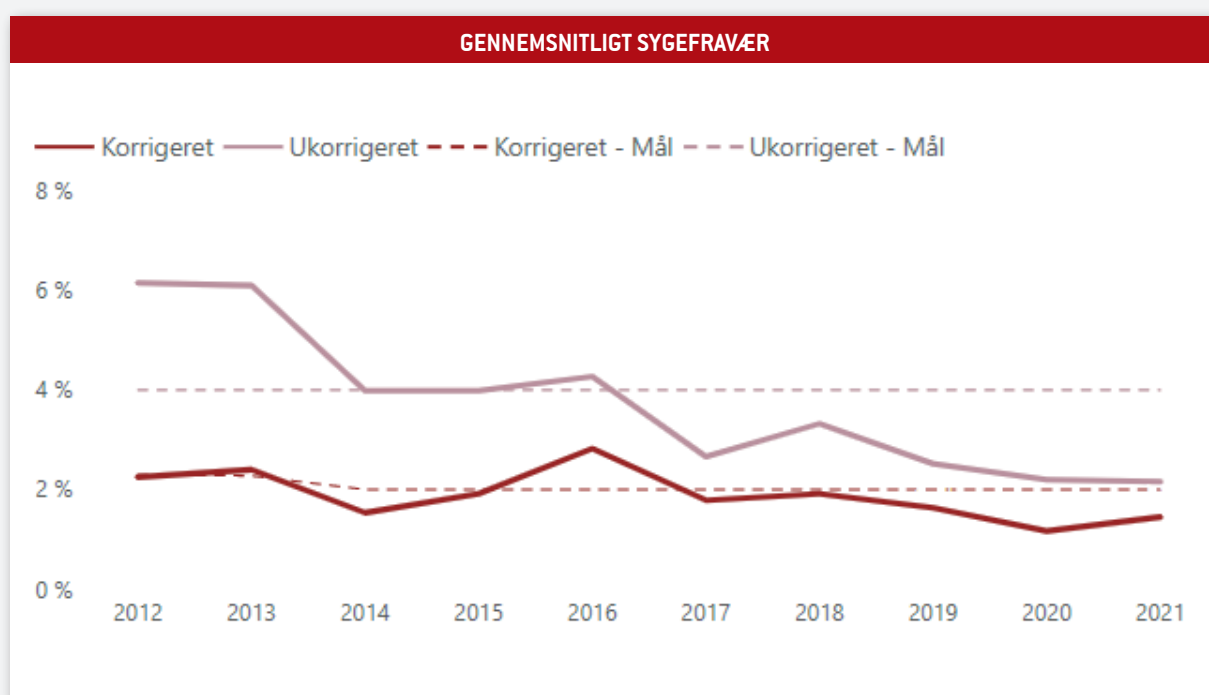
Tallet fra 2016, 2017 og 2018 er direkte sammenligneligt med tallene i perioden 2007-2011, idet der i denne periode ligeledes blev korrigeret for langtidssygefravær efter 30 dage.

Midttrafik har sat målet for det korrigerede sygefravær til 2 %, gældende fra 2014. Før 2014 var målet på 2,30 %. I opgørelsen af det korte sygefravær, er der korrigeret for langtidssygdom over 30 dage og fravær som følge af arbejdsskader.

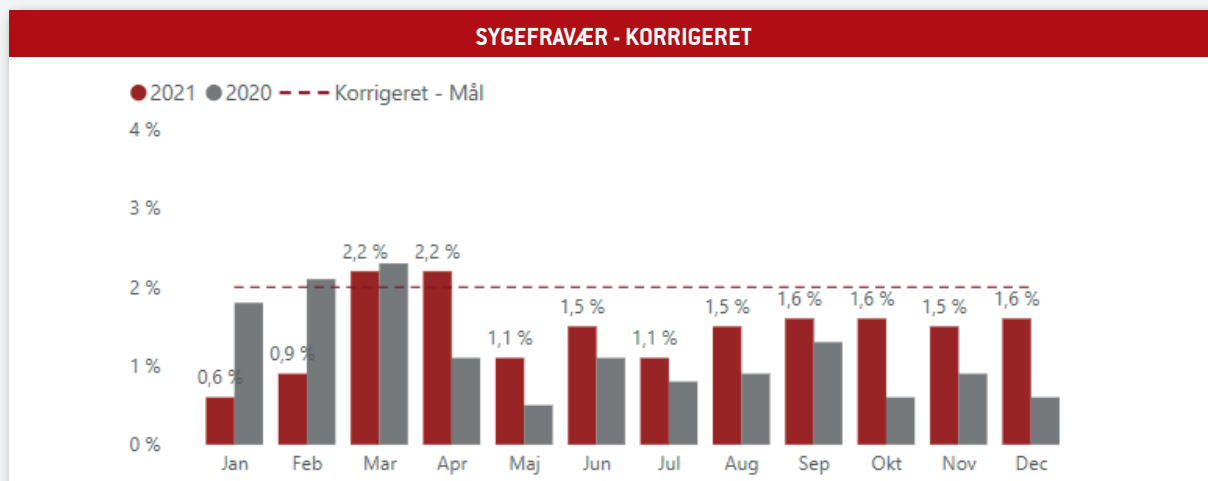
Målet for det ukorrigerede fravær (langtidsfraværet) er 4 %. I 2020 er langtidsygefraværet i Midttrafik opgjort til 2,3 %, hvor det i 2020 blev opgjort til 2,1 %.

I Midttrafik følges der systematisk op på længerevarende og atypisk sygefravær.

I nedenstående tabel ses udviklingen i såvel det ukorrigerede som det korrigerede sygefravær i 2012-2021:



I nedenstående tabel ses det ukorrigerede sygefravær fordelt over året i henholdsvis 2020 og 2021.



Covid-19 pandemien har utvivlsomt haft betydning for faldet i sygefravær fra 2020 til 2021, men det kan ikke fastslås, at det er den væsentligste årsag. Det skyldes, at Midttrafik ikke har lavet undersøgelser, som nærmere kan belyse forholdet.

BENCHMARK

Da de fleste af Midttrafiks medarbejdere normalt har arbejdsplads i Aarhus, er det relevant at se på en benchmark af sygefraværet hos Midttrafik i forhold til en arbejdsplads som Aarhus Kommune.

Opgjort i dagsværk var sygefraværet i Midttrafik 5,0 dage i gennemsnit pr. fuldtidsstilling. I Aarhus Kommune havde de to faggrupper administration & IT og akademikere samlet et sygefravær på 8,6 dage gennemsnitligt pr. fuldtidsstilling. Der ses dog store udsving på tværs af magistratsafdelingerne, hvor laveste antal fraværsdage er på 6,3 dage og højeste er på 9,9 dage i gennemsnit pr. fuldtidsstilling.

VIDSTE DU AT

Sygefraværet i Midttrafik på 2,3 % svarer til 5,7 sygedage (arbejdsdage) pr. medarbejder i 2021. Året før var sygefraværet 2,1%, hvilket svarer til 5 sygedage (arbejdsdage) pr. medarbejder i 2020.

INITIATIVER TIL FOREBYGGELSE AF SYGEFRAVÆR

I Midttrafik foregår og udvikles løbende initiativer til at understøtte målopfølgningen omkring sygefraværet.

- Midttrafiks sygefraværspolitik justeres løbende
- Vi følger systematisk op på længerevarende sygefravær samt atypisk sygefravær
- På ugebasis gennemgås alle medarbejders sygefravær med henblik på eventuelle omsorgssamtaler jf. sygefraværspolitikens retningslinjer.
- I forbindelse med lederudvikling er ledergruppen blevet klædt på til at håndtere sygefraværet - bl.a. via et modul i 2014 omkring "Den svære samtale" og de forskellige muligheder, der findes for fastholdelse og hurtig tilbagevenden til arbejdet, samt de juridiske rammer for afsked på grund af sygdom. Endvidere yder HR-funktionen løbende sparring til den enkelte leder i forbindelse med håndtering af konkrete sager og samtaler med medarbejdere.
- Alle medarbejdere får udleveret en pjece om "Sygefravær - et fælles ansvar", der beskriver, hvordan vi håndterer sygefravær hos Midttrafik
- Midttrafik har en aftale med Falck Healthcare om gratis psykologbistand.

Et af succeskriterierne er at fastholde lavt sygefravær hos Midttrafik ved at bidrage til høj grad af trivsel og arbejdsglæde på arbejdspladsen.

KOMPETENCEUDVIKLING

Uden de mange dygtige og motiverede medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores mange opgaver til gavn for vores kunder. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer.

Kompetenceudvikling er et område, Midttrafik også fremadrettet vil have fokus på, idet det er afgørende for, at Midttrafik kan nå de opstillede mål i strategiplanen. Der er fokus på strategisk kompetenceudvikling af medarbejderne således, at de i højere grad er i besiddelse af de relevante kompetencer i forhold til at kunne understøtte målopfyldelsen i egen afdeling og for organisationen som helhed. I takt med genåbningen og derved tilbagevenden til arbejdspladsen, er der efter et markant anderledes år 2020 igen fokus på kompetenceudvikling i organisationen i 2021.

Midttrafik har tidligere afholdt PAS-kurser om personlig planlægning, men disse blev suspenderet i starten af covid-19 pandemien. Kurserne er ikke afholdt i 2021, men genoptages i 2022.

En række medarbejdere har fået kompetenceudvikling gennem individuelle kurser såsom juridiske kurser indenfor fx udbud og indkøb samt kurser fokusere på databehandling inden for fx Business Intelligence og statistikprogrammet R.

Midttrafiks medarbejdere får også kompetenceudvikling i grundlæggende værktøjer i Office-pakken som Excel og Word. I de kundevendte funktioner er det især kommunikation, konflikthåndtering og kunde-service, der er fokus på i kompetenceudviklingen.



EN DIGITAL ARBEJDSPLADS

Strategiplanen 2021-2024 har et stærkt fokus på digital omstilling både i forhold til kunderne, men også den interne digitalisering af arbejdsgange i afdelingerne. Midttrafiks personale har i de seneste to år taget et stort skridt ind i den digitale arbejdsplads som følge af hjemmearbejdspladser og behovet for afstand.

Det har været til stor hjælp, at Midttrafik i løbet af 2018 gik fra stationære computere til bærbare computere til de fleste medarbejdere. Det gjorde omstillingen, da alle blev hjemsendt, meget lettere. Herudover er der i 2020 implementeret et nyt telefonsystem med Softphone, og der er indkøbt mobiltelefoner til alle medarbejdere i Midttrafik. På kundecenteret og i Flextrafik er de stationære computere også blevet skiftet ud med bærbare computere. Konkret betyder det, at medarbejdere i Flextrafik eller kundecenteret nu kan arbejde hjemmefra, hvis det bliver nødvendigt. Microsoft Teams er blevet en integreret del af arbejdsdagen, og vi har alle lært, at vi igen skal til at række hånden op, samt vigtigheden af fælles mødeetikette.

Midttrafik blevet mere effektiv gennem digitaliseringen af en række arbejdsgange i de senere år. I ESDH-systemet TeamShare er der lavet en række tilpasninger i arbejdsgange for at lette hverdagen for medarbejderne i Kundeservice, herunder automatisk oprettelse af kundehenvendelser i Teamshare direkte fra formular på hjemmeside frem for manuel oprettelse fra hovedpostkasse. Der er også skabt et fælles overblik over nye henvendelser, som sagsbehandlere plukker sager fra, frem for en central tildeling, der ikke tog højde for ledige ressourcer, sygdom, ferie mv. Alle har et overblik over både nye og åbne sager i afdelingen, hvilket udgør et effektivt styringsredskab.

Administrationen er også blevet mere datadreven med fokus på udnyttelse af data i datateamet i Rådgivning og Mobilitet. Datateamet har arbejdet målrettet på at skabe

enkle, intuitive løsninger, så medarbejderne selv kan tilgå og lave letforståelige dataudtræk af bl.a. passager-tal, køretider og rettidighed i PowerBI og WebGIS. Samtidig er PowerBI rullet ud til flere formål, og der er bl.a. oprettet en fælles BI-baseret busdatabase i BI, hvor hele Midttrafik kan tilgå oplysninger om busflåden i vores kontrakter.

Derudover er der arbejdet med udnyttelse af mulighederne i BI med datadrevne forretningsgange, hvilket bl.a. har resulteret i:

- Udvikling af rapporter for Flextrafik både til internt og eksternt brug. Disse rapporter giver en ressourcebesparelse særligt i Økonomiafdelingen ift. tidsbruget i det tidligere setup med SAP udtræk og gentagne manuelle opsætninger i Excel.
- En række automatisk genererede rapporter, der bruges til driftsovervågning af Midttrafiks billetapp (kontrol af uhensigtsmæssig kundeadfærd/snyd m.m.).
- Udvikling af BI-rapporter vedr. billetkontrol, der forbedrer både den interne opfølgning overfor leverandøren samt forbedrer G4S's muligheder for planlægning af kontrolindsats.

Dertil kommer ikke mindst iværksættelsen af række digitaliseringstiltag over for kunderne. Især i Midttrafik Live er der udviklet en række funktioner i 2021, herunder mulighed for at få push-beskeder på særlige afgange valgt af kunden. I det hele taget har Midttrafik Live under pandemien været et hjælpsomt værktøj, hvor kunderne bl.a. kunne se, hvor fyldt bussen var, som de ville tage med. Mange kunder bruger også Midttrafik Live som køreplanværktøj frem for at bruge stoppestedstavler eller hjemmeside. Midttrafik fokuserer på digitale løsninger, der drager fordel af, at kunderne har deres eget hardware ved hånden (mobilen). Dermed undgår vi store omkostninger til installation, opdatering og vedligehold af fysisk udstyr i busserne.

Også Midttrafik app udvikles løbende. I 2021 introduceredes Pendlerklip som et tilpasset produkt pba. pandemien og øget hjemmearbejde, og derudover blev bl.a. betalingsmuligheden Apple pay indført som et af de første steder.

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
midttrafik.dk



Vedrørende is på køreledningerne

Baggrund

I perioden 2. til 8. marts 2022 oplevede AAL problemer med is på køreledninger for første gang i den nuværende vinter. Indtil da har det været en vinter helt uden problemer med is på køreledningerne. Men i denne periode gik det altså galt alligevel, særligt på Grenaabanen.

Trods mere end en halvering af problemerne siden den forrige vinter, har periodens problemer fået en række aktører til, sammen med pressen, at efterlyse handlinger fra AAL's vedkommende. Notatet har til hensigt at sætte problemerne i perspektiv og konkludere på håndteringen i fremtiden.

Sammenligning mellem de forskellige vintre

Vinteren 2018/2019

Det var den første vinter hvor der blev konstateret problemer med is på køreledningerne. Det viste sig, at den "normale" metode med tomkørsel på strækninger, ikke var tilstrækkeligt effektiv på Aarhus Letbanes enkeltsporede bane (uden for byen).

Derfor blev der igangsat et arbejde med at undersøge hvad andre gjorde. Det endte med en vurdering af, at glycerin var et godt middel, og det bedste produkt var et anlæg fra det tyske firma REBS.

Vinteren 2019/2020

Til denne vinter blev der indkøbt to udstyr til påføring af glycerin, dels det kendte fra REBS dels et hjemmelavet fra Aarsleff Rail. Dette tiltag blev indført fra januar 2020 med det ene anlæg (Aarsleff Rail-udgaven), mens det andet fra REBS ikke kom i brug før marts 2020.

Vinteren 2020/2021

Med den korte erfaring med glycerin i vinteren inden, blev glycerin vurderet at være det bedste middel mod is på køreledningerne. Erfaringerne havde været fornuftige, men også for korte til at konkludere det modsatte.

I vinteren 2020/2021 var der i alt 10 morgener hvor morgentrafikken var aflyst pga. is på køreledningerne. Det fordelte sig på i alt 8 perioder á 1-2 dage. Løsningen i den vinter var at påføre glycerin på køreledningerne, hvilket helt sikkert har forhindre at der var flere dage med problemer, men dog med en erkendelse af, at 10 dage er for mange.

Vinteren 2021/2022

Da glycerin vist sig at have problemer med rimtåge (luftfugtighed tæt på 100 %) og temperaturer på minus 2 grader, blev der igangsat en yderligere undersøgelse af virkemidler hos andre infrastrukturforvaltere. Det middel, der vurderedes at have bedst effekt, var en olie kaldet Lupe EPR fra firmaet Interflon. Der blev lavet en aftale for vinteren, hvor olien skulle sprøjtes på en gang måneden i perioden oktober 2021 til april

Notat

Aarhus Letbane I/S

P. Hiort Lorenzens Vej 71-95

DK-8000 Aarhus C

CVR: 34704724

EAN: 5798002913088

info@aarhusletbane.dk

letbanen.dk

5. april 2022

Kontaktperson

Michael Borre

Direktionen

E: mib@aarhusletbane.dk

2022. Desværre var udstyret forsinket, så første gang der blev sprøjtet olie på, var i november 2021.

I den nuværende vinter 2021/2022 har der indtil videre været 6 dage med aflysninger og forsinkelser pga. is på køreledningerne. Alle lå i perioden 2. til 8. marts (der var ingen problemer den 6. marts). Det er derfor en samlet periode hvor vejret var meget specielt. Februar måned har været den mest regnfulde måned siden DMI i 1870'erne begyndte at måle. Starten af marts var der en uge helt uden vind, med skyfri himmel hver dag og frostgrader hver nat. Samlet betyder det at den megen nedbør, der ligger på markerne fordamper, men ikke blæser væk. Det giver luftfugtigheder på 100 % gennem hele ugen, og når det samtidig er koldt (minus 4/5 grader), så skabte det is på køreledningerne.

Der var sprøjtet olie på køreledningerne, men der var gået tre uger siden sidst. Kombineret med usædvanligt vejr, kan det have været afgørende.

Af de 6 dage var der problemer på Grenaabanen de 5 og Odderbanen de 3 dage. Den 2. marts var der kun is på den indre strækning, men det gav aflysninger på Grenaabanen udelukkende fordi der var en sporspærring mellem Lystrup og Østbanetorvet.

Der var bestilt erstatningsbusser på Grenaabanen 4., 7. og 8 marts (der kunne ikke levere til begge strækninger samtidig).

Sammenligning

Reelt har der været halvt så mange problematiske morgener i den nuværende vinter som i vinteren før. Samtidig er der blevet målt over 20 nætter hvor man kunne have forventet is på køreledningerne hvis der ikke havde været sprøjtet olie på køreledningerne. Desuden falder alle dage i én periode, hvor der i øvrigt var et helt særligt og sjældent vejr kombineret med at olien var påført tre uger tidligere.

Samtidig viser vejrstatistikken fra DMI, at temperaturerne har været minus 4 grader eller lavere før der blev dannet is på køreledningerne. Det kan også konstateres at driften er blevet genetableret mindst en time tidligere end den foregående vinter. Endeligt kan det ses, at Odderbanen er blevet mindre påvirket i denne vinter end de øvrige vintre.

Det understøttes af driftsstatistikken hvor de berørte dage i vinteren 2020/2021 havde en gennemsnitlig pålidelighed på 86,7 % og en gennemsnitlig rettidighed på 94,5 % (for de gennemførte afgang). De samme tal i vinteren 2021/2022 er på hhv. 90,4 % og 97 %. Det betyder at generne de pågældende dage har været mindre i denne vinter.

Samlet set har der i denne vinter BÅDE været færre dage med problemer OG driften har været mindre påvirket de dage, der har været problemer. Samlet set har generne således været mindre end halveret fra forrige vinter til denne vinter.

Hvad gør de andre baner?

AAL har indsamlet oplysninger fra godt 20 letbaner og lign. i 6 lande, og har ikke fundet nogen, der mener de har en såkaldt "silver bullit", altså en 100 % effektiv løsning.

Langt de fleste bruger metoden med tomkørsel, fx S-tog, Edinburgh Tram og Croydon. Det er normalt en fin løsning, hvis man har en dobbeltsporet bane. De fleste har efterhånden særlige vinterpantografer, ligesom AAL har anvendt. Det forhindrer dog ikke Edinburgh i at opleve problemer indimellem.

En del har installeret Blue Wire på køreledningerne på udvalgte steder, depoter m.m., fx Nantes og Düsseldorf. Det er effektivt, men bør installeres under anlægsfasen og vil ikke give mening over en 120 km strækning som AAL's. Ingen af dem, der er undersøgt, har mere end 6 km i alt. Denne løsning undersøges som en del af de mere langsigtede og omkostningstunge løsninger.

En del baner, især i Tyskland, anvender glycerin (typisk udstyret fra REBS). En efterhånden kendt metode er at kombinere tomkørsel med glycerin så togene først kører så meget is væk som muligt inden der påføres glycerin.

Et par steder har man en ombygget sporvogn med udstyr til at skrabe is og sprøjte med fx glykol for at fjerne isen når den er dannet. Det gør man i Bergen og et sted i Stockholm.

Der er også flere, der benytter sig af Interflons olie, bl.a. i Dijon, et par steder i Holland og de franske statsbaner SNCF. Erfaringerne fra Holland og Dijon var afgørende for at denne metode blev valgt af AAL.

Alle, AAL har talt med eller skrevet med, har oplevet problemer i et eller andet omfang i forhold til is på køreledningerne. Alle deler synspunktet om at det ikke kan undgås at der indimellem er problemer, men alle arbejder også på at minimere problemerne. Noget kunne også tyde på at klimaforandringerne gør problemerne større og mere udbredt. AAL ønsker derfor at tage initiativ til et mere formaliseret, internationalt samarbejde omkring problemer med is på køreledningerne.

Erfaringsdeling i forhold til den valgte løsning

AAL har haft møder med Bergen Bybane, Odense Letbane og Interflon med henblik på opsamling af erfaringer fra denne vinter. Bergen og Odense er interesseret i også at samarbejde med Interflon, for Odenses vedkommende måske på en fælles aftale med AAL omkring transport.

Odense Letbane, der er en ren bybane, havde også en morgen hvor der ikke kunne køre tog pga. is på køreledningerne. Heldigvis var det "blot" testen, det gik ud over, men forhåbentlig åbnes der snart for passagerdrift, og derfor er de på udkig efter en løsning for den kommende vinter.

Interflon fortæller at der på en af SNCF's baner har været problemer, der ligger de problemer AAL har haft. De er derfor ved at kigge på om de kan forbedre produktet og der tales også om evt. at sprøjte olien på oftere end hver 4. uge.

Konklusion og kommende indsatser

Interflons olie har fungeret væsentligt bedre end glycerinen i den foregående vinter. Den skal kun på hver fjerde uge og ikke hver anden dag. Den giver en bedre beskyttelse, da temperaturen skal være lavere før der dannes is, og samtidig har driften kunnet genoptages hurtigere. Erfaringen fra Dijon er, at olien opnår sin bedste virkning fra anden vinter, den anvendes. Denne vinter har været den første vinter med Interflon.

AAL vil derfor **fortsætte med samarbejdet med Interflon** også for den kommende vinter. Der arbejdes på at finde forbedringer i den nuværende løsning, hvis det er muligt. Det er sandsynligt at samarbejdet vil fortsætte flere år efter det.

AAL fortsætter arbejdet med at **beskrive og vurdere løsninger**, der er mere omfattende og omkostningstunge med henblik på en fremlæggelse for bestyrelsen. Softwareændringer i togene vil kunne give en forbedret mulighed for at køre hvis der er en smule is, mens de øvrige løsninger vil kræve større investeringer.

Der er bestilt flere **vinterpantografer** til den kommende vinter, altså pantografer med en plastikforkant, der bedre og billigere kan fjerne is uden af ødelægge kulbanen. Kombineret med det fortsatte samarbejde med Interflon er efter AAL's overbevisning den bedste løsning for den kommende vinter, muligvis også fremover.

AAL har valgt at **sætte et mål for indsatsen** for vinteren 2022/2023 hvor der arbejdes med højst tre morgener med generelle aflysninger på Grenaabanen og/eller Odderbanen. Det er en yderligere halvering i forhold til vinterens foreløbige resultat.

Venlig hilsen

Michael Borre
Adm. direktør