

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 trafikskelskaber 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](#)

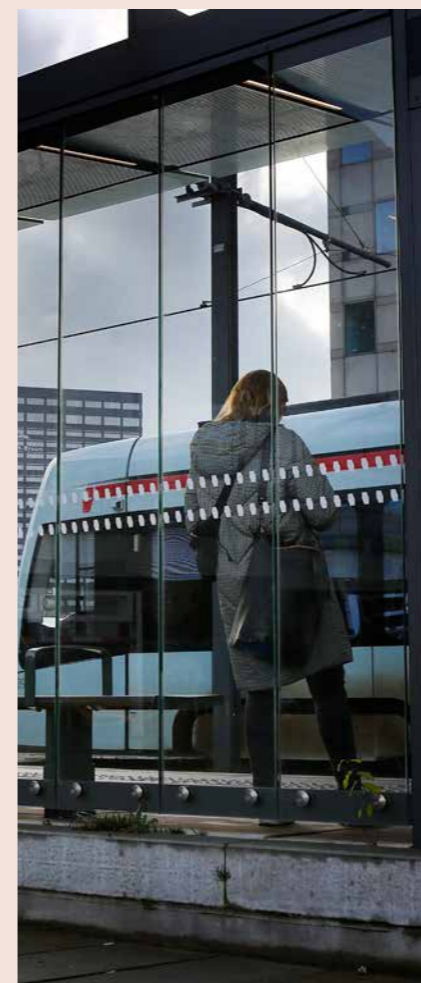
Færre passagerer i bus, tog og letbane

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



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](#)



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](#)

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 trafikkselskaber**

En aftale mellem Regeringen, Danske Regioner og KL betød, at der blev udbetalt kompensation til trafikkselskaberne på i alt 600 mio. kr. Med aftalen får trafikkselskaberne 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 realtidinformation 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:

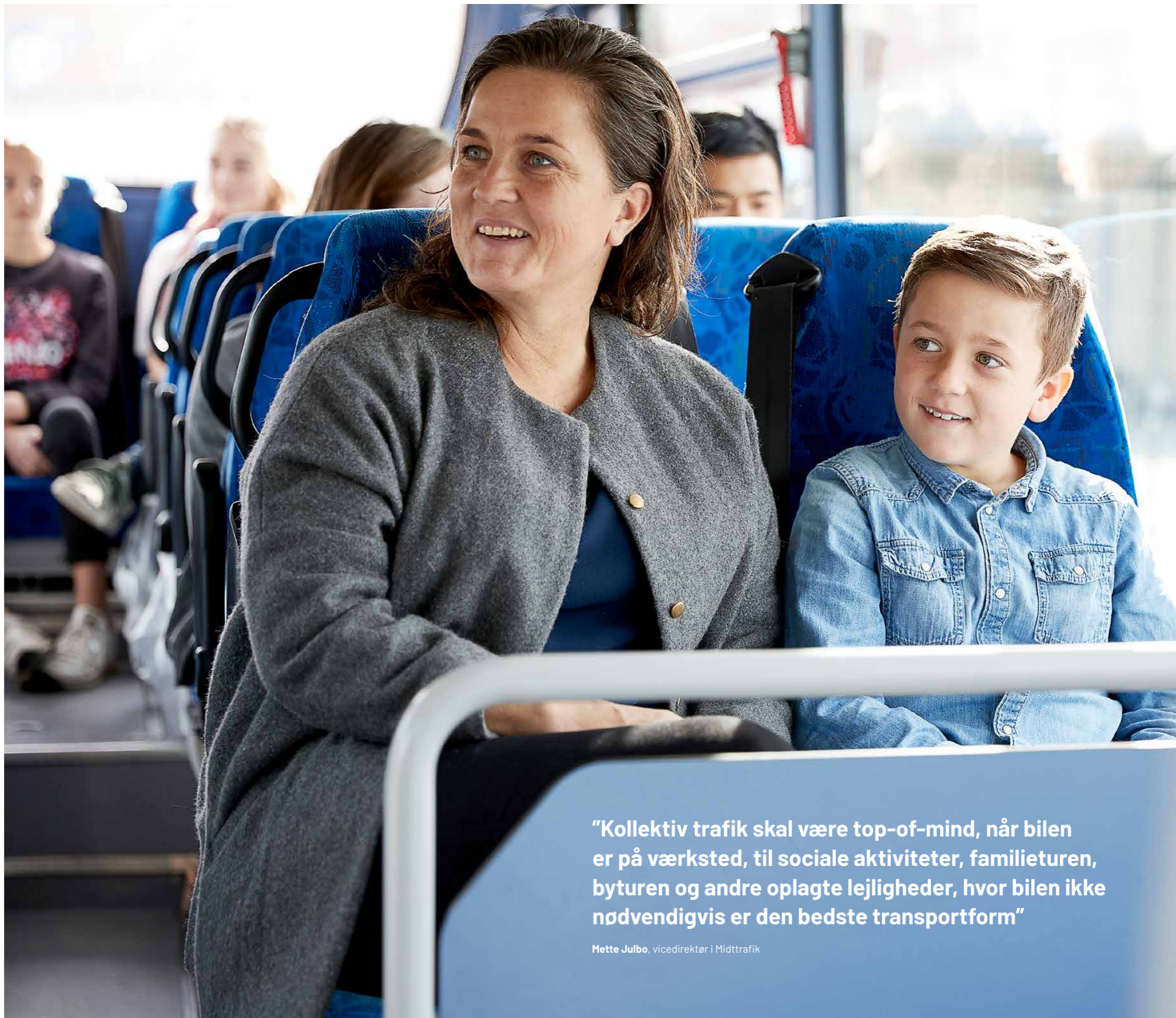
- › **Bedre busindretning**
- › **Fleksible billetter**
- › **Bedre faciliteter ved stoppesteder**
- › **Cykelmedtagning**
- › **Park and ride-anlæg**

“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 afgang 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



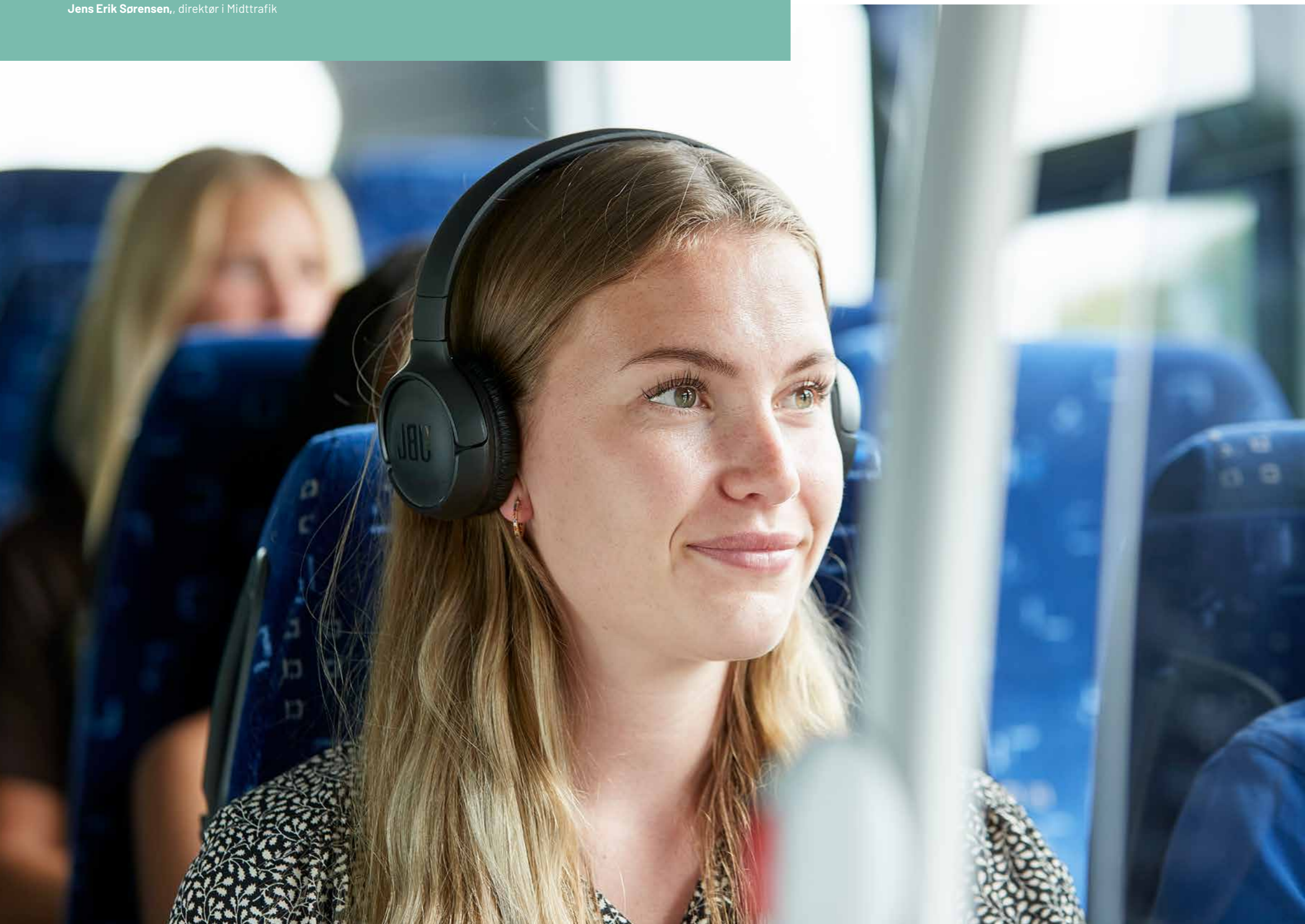
FULD FART PÅ DEN GRØNNE OMSTILLING

"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

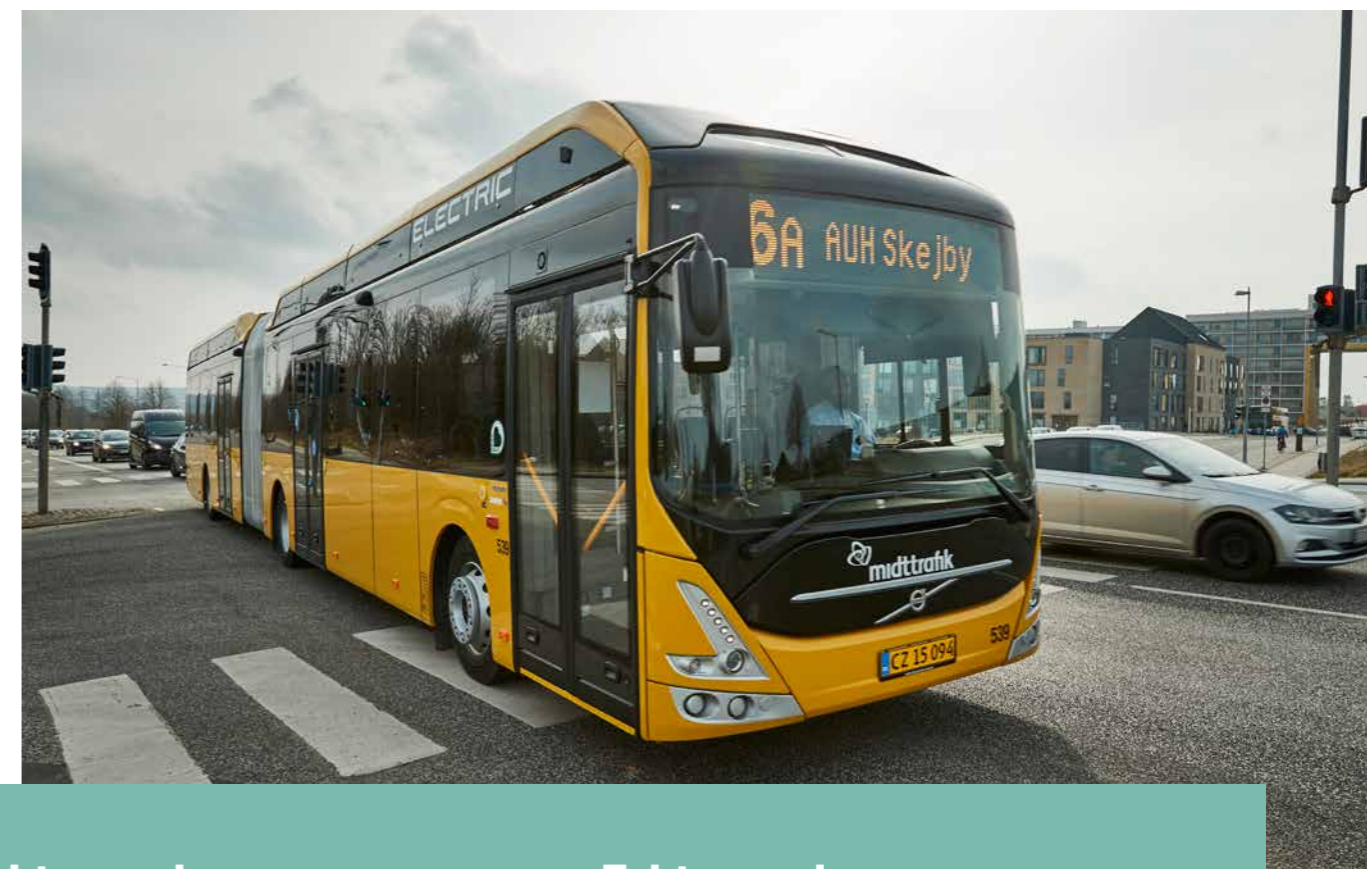
Fremtidens kunder alias 3.B fra Parkvejens skole var inviteret med til indvielsen af de 9 elbusser i Odder og ankom selvfølgelig til arrangementet i en elbus. Her var der mulighed for at få en guidet tur i en elbus, høre taler og nyde kaffe, kakao, kage m.m. Borgerne i Odder kunne køre gratis i de nye 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.

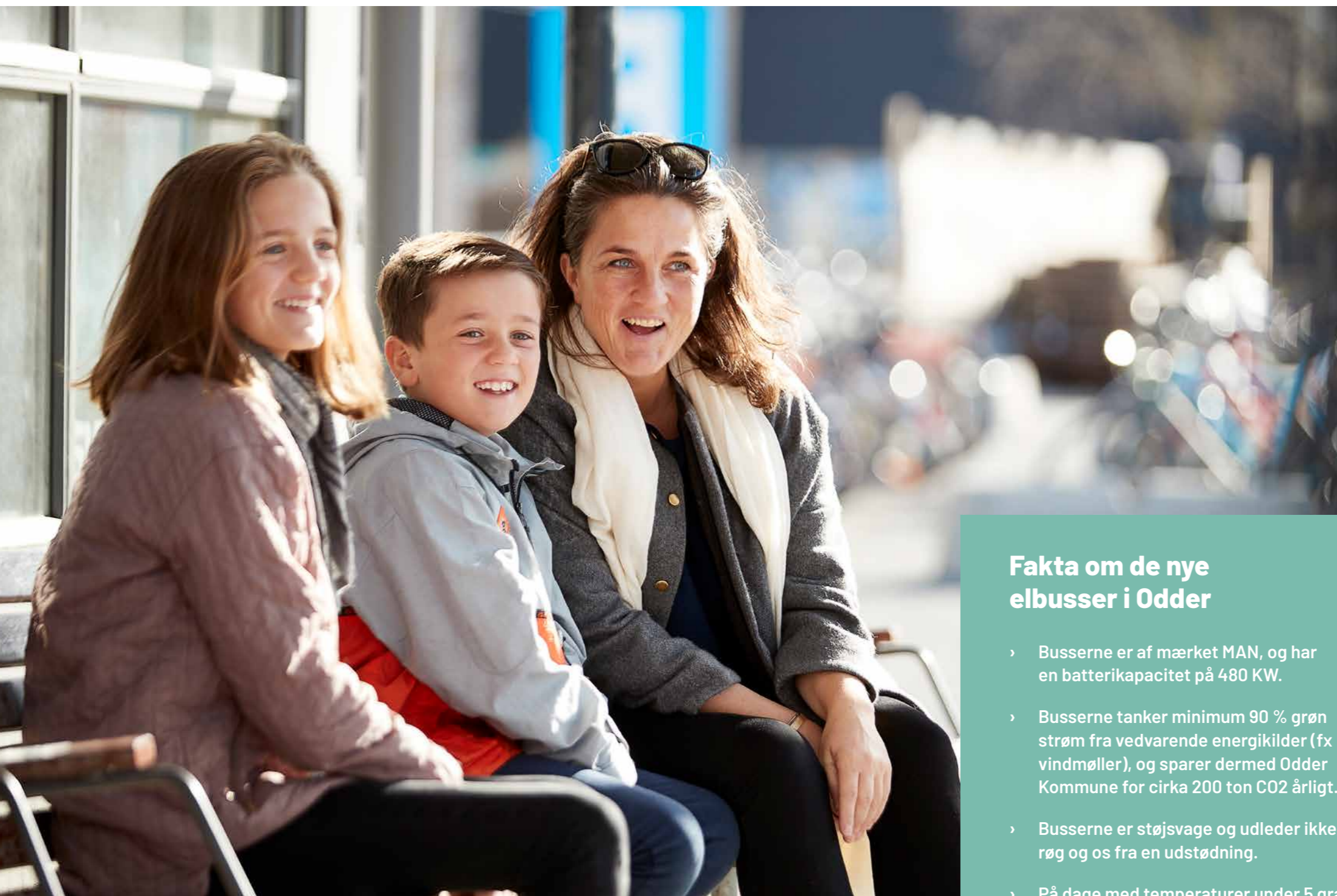


Fakta om de nye el-ledbusser i Aarhus

- › 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 Midttrafik's 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 olie-fyr.

“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 Midttrafik's afdeling for kontrakter

Grønt regionalt udbud

Midttrafik's 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-Brande 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 trafikelskaber 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 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.



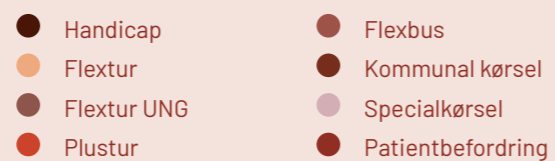
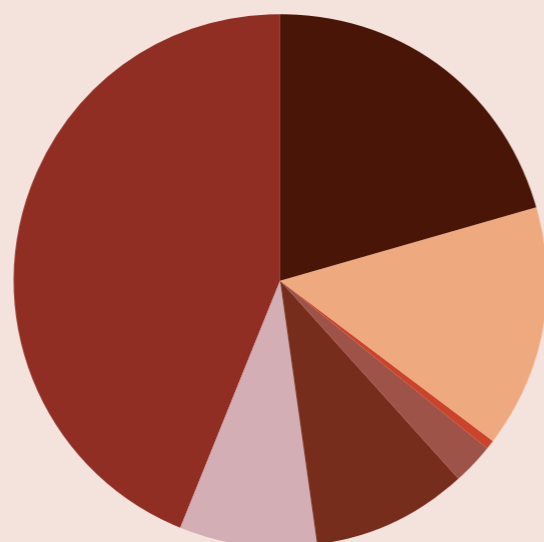
Flextrafik

ANTAL TURE	2020	2021
Handicapkørsel	161.197	196.334
Flexbus	25.589	24.115
Flextur	119.006	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	39.732.963	51.537.984
Indtægter handicapkørsel	7.341.114	9.921.839
Udgifter kommunal kørsel	12.891.435	15.126.068
Indtægter kommunal kørsel	9.960	10.560
Udgifter Flextur	12.700.138	14.953.349
Indtægter Flextur	5.883.292	6.713.531
Udgifter Flextur UNG	215.578	206.853
Indtægter Flextur UNG	700	1.894
Udgifter Plustur	275.927	456.649
Indtægter Plustur	51.942	95.930
Udgifter Flexbus	4.492.947	3.915.700
Indtægter Flexbus	242.898	360.175
Udgifter patientbefordring	127.105.769	139.159.173
Udgifter specialkørsel	14.675.274	15.150.242
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, handicapkørsel	201	212
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Kommunal kørsel	165	167
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flextur	57	60
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flextur UNG	183	168
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Plustur	110	97
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flexbus	166	147
Udgifter pr. tur patientbefordring	325	336
Udgifter pr. tur specialkørsel	200	193

Handicapkørsel og kommunal kørsel er inkl. kørsel for Samsø

Ture

KØRSELSTYPE	TURE
Handicap	196.334
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	946.878



Indtægtskilder Flextrafik

EGENBETALING	2020		2021	
	INDTÆGTER	ANDEL	INDTÆGTER	ANDEL
Handicapkørsel	7.341	41,06 %	9.922	58,01 %
Flextur	5.883	31,92 %	6.714	39,25 %
Flextur UNG	1	0,01 %	2	0,01 %
Plustur	52	0,38 %	96	0,56 %
Flexbus	243	26,93 %	360	2,11 %
Kommunal kørsel	10	0,09 %	11	0,06 %
I ALT	13.530	100 %	17.104	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. The woman on the right is white with long blonde hair, wearing a black and white patterned short-sleeved shirt and dark pants. They are both smiling. In the background, there is a building with a map and some 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 Engelbrecht Pedersen

Claus Leick

Hüseyin Arac

Morten Flæng

Simon Vanggaard

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen for Midttrafik

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 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.

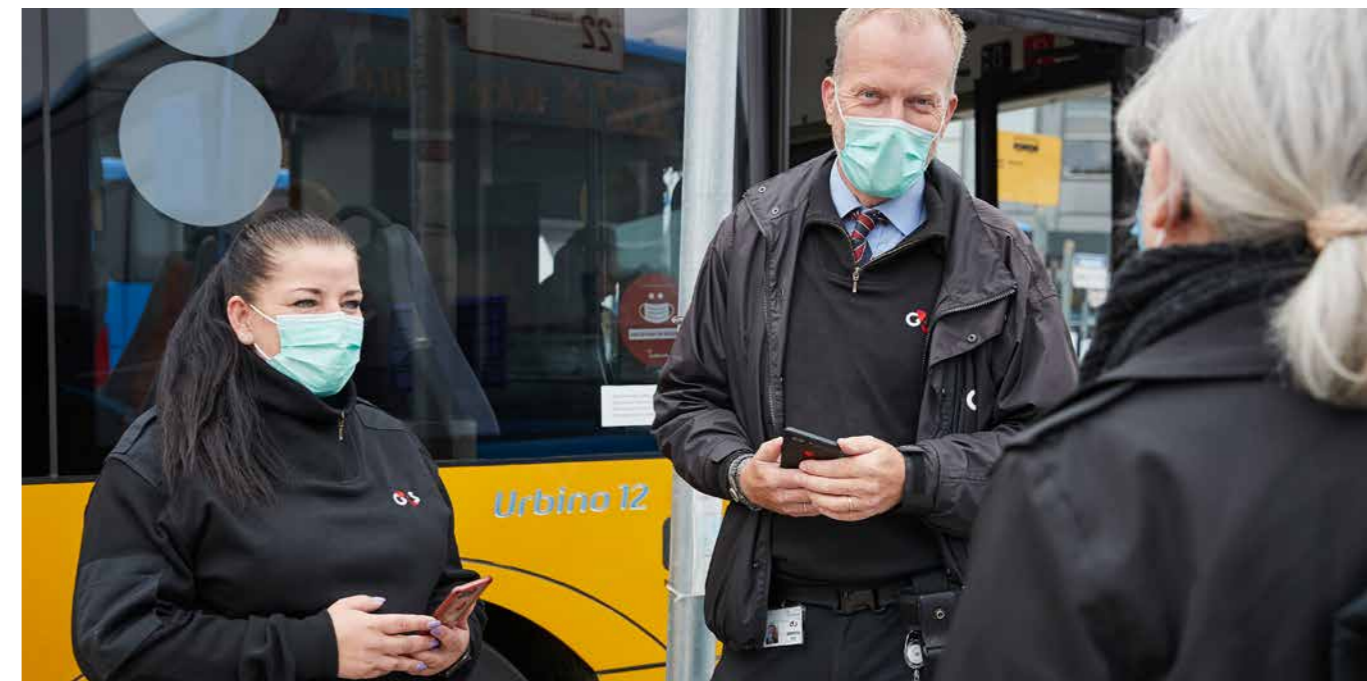
Centrale forhold ved revisionen

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 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 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 regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

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

- › Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- › Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol.
- › Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- › Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Midttrafiks evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det

revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Midttrafik ikke længere kan fortsætte driften.

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

Udtalelse om ledelsesberetning

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 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.

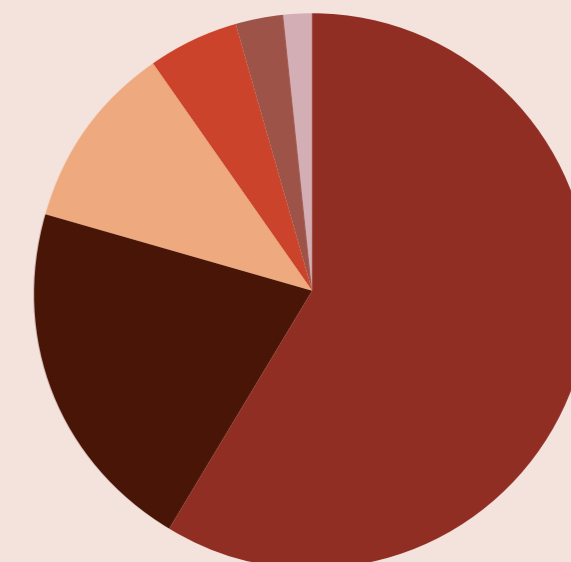
Midttrafiks største aktivitetsområde er busdrift, som udgør knap 60 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdrift er Flextrafik det næststørste område, og tegner sig for 21 % af de samlede udgifter. På indtægtssiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne vedrørende 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

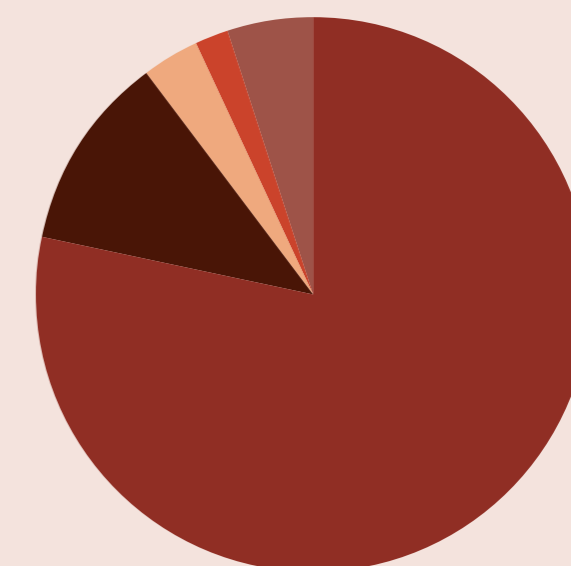


Indtægter 2021

	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.

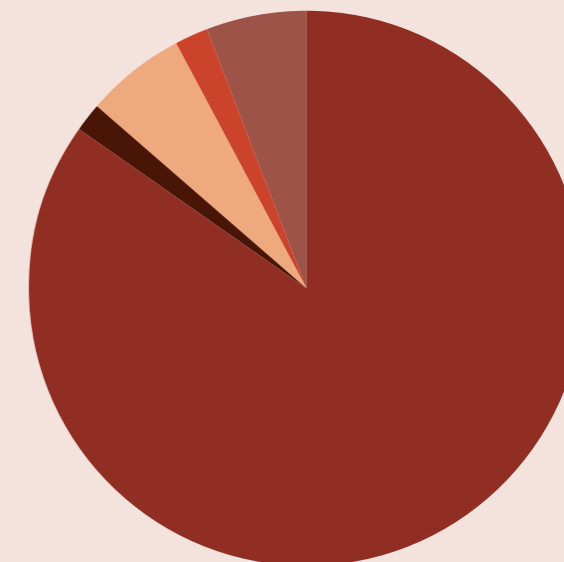


Diagram, kompensation vedr. covid-19

	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

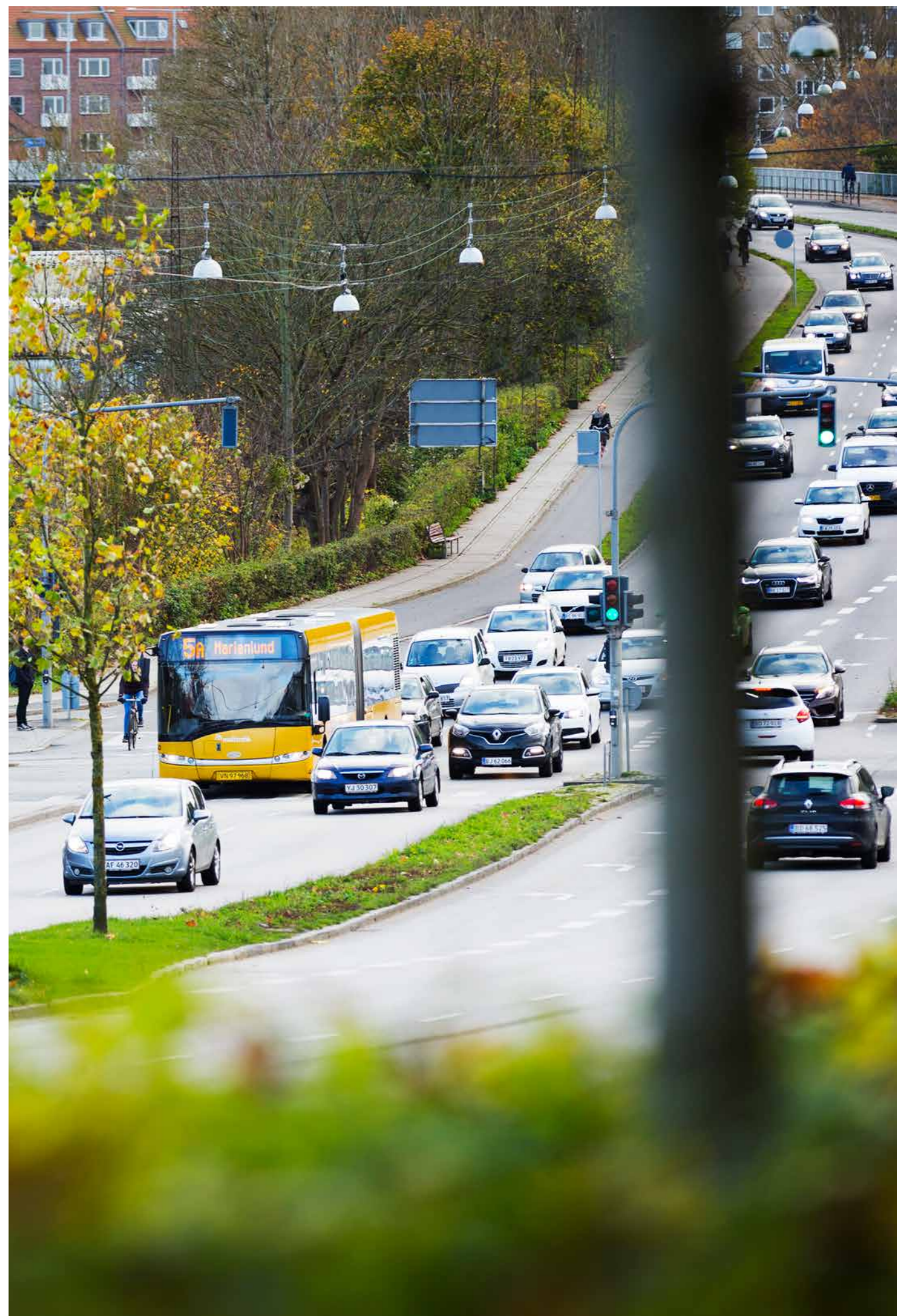
De samlede operatørudgifter udgør 1.408,4 mio. kr. mod budgetterede 1.381,8 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på i alt 26,6 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 8,9 mio. kr. udgifter som følge af covid-19. Det dækker udgifter til rengøring af busser samt værnemidler til busselskaber modregnet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

Investeringsstilskuddet 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
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
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.

Billettekontrol

Billettekontrollen 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 kundevedtede 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

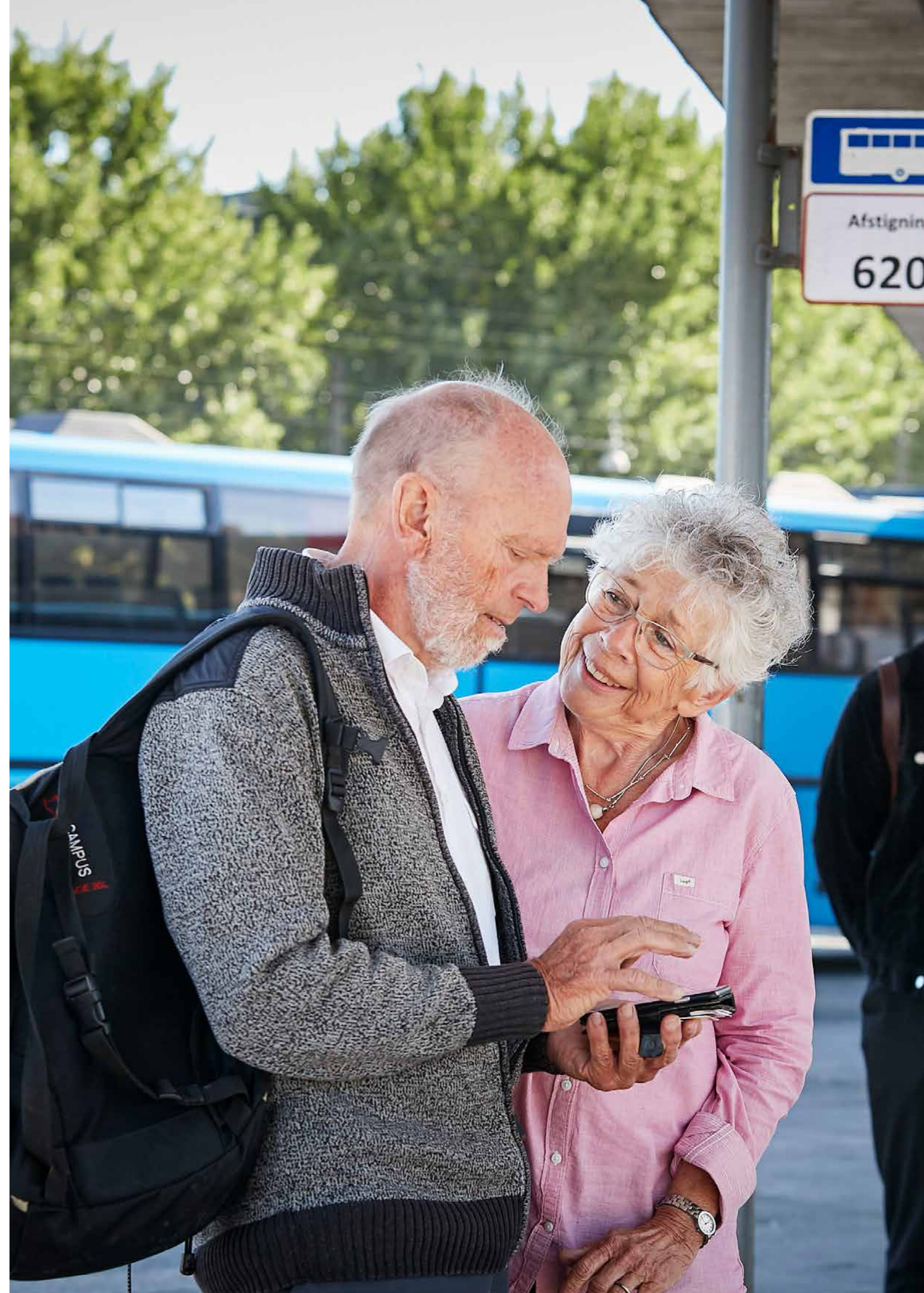
(Beløb i mio. kr.)



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 nettorealisationsværdien.

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

	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-Brandeb	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-Brandeb	-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. værkstedsomkostninger	3,0		2,5
Lokaleomkostninger	20,5		22,5
Lønomsomkostninger	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.)

