



*Aarhus, 12. maj 2021*

**Bilagssamling til åben dagsorden  
til møde i bestyrelsen for Midttrafik  
den 12. maj 2021 kl. 09.30  
afholdes som Teams-møde**

# **Årsregnskab 2020 for Midttrafik**

**Godkendt på bestyrelsesmødet 12. maj 2021**

**CVR nummer: 29943176**

## **Indholdsfortegnelse**

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| Oplysninger om selskabet                            | 3  |
| Ledelsespåtegning                                   | 4  |
| Den uafhængige revisors revisionspåtegning          | 5  |
| Ledelsesberetning                                   | 9  |
| Midttrafiks regnskab 2020                           | 18 |
| Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse | 26 |

## Oplysninger om selskabet

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Navn                 | Midttrafik                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Adresse, postnr., by | Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| CVR-nr.              | 29943176                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Regnskabsår          | 1. januar – 31. december                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Hjemmeside           | <a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Telefon              | 87 40 82 00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Bestyrelse           | Claus Wistoft<br>Syddjurs Kommune, Formand (V)<br><br>Hans Okholm<br>Silkeborg Kommune, 1. næstformand (F)<br><br>Claus Kjeldsen<br>Region Midtjylland, 2. næstformand (A)<br><br>Mads Nikolajsen<br>Norddjurs Kommune (F)<br><br>Niels Viggo Lynghøj<br>Struer Kommune (A)<br><br>Arne Lægaard<br>Region Midtjylland (V)<br><br>Ango Winther<br>Aarhus Kommune (C)<br><br>Johannes F. Vesterby<br>Viborg Kommune (V)<br><br>Simon V. Nielsen<br>Ikast-Brande Kommune (O) |
| Direktion            | Jens Erik Sørensen (Direktør)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Revision             | EY Godkendt Revisionspartnerselskab<br>Værkmestergade 25<br>8000 Aarhus C.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

## Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Økonomi- og 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 2020 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2020.

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:

---

Claus Wistoft  
Formand

---

Hans Okholm  
Næstformand

---

Claus Kjeldsen  
2. næstformand

---

Ango Winther

---

Mads Nikolajsen

---

Niels Viggo Lynghøj

---

Johannes F. Vesterby

---

Arne Lægaard

---

Simon V. Nielsen

# **Den uafhængige revisors revisionspåtegning**

## **Til bestyrelsen for Midttrafik**

### **Konklusion**

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020, siderne 18-39, der omfatter resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis og uddrag af regnskab for 2020 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 revisionsprotokollat 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 internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

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 14 år frem til og med regnskabsåret 2020. 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 2020. 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 nedennævnte forhold er beskrivelsen af, hvordan forholdet blev behandlet ved vores revision, givet i denne sammenhæng.

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

## **Indregning af busindtægter**

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

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

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

## **COVID-19 statskompensation**

Midttrafik er væsentligt påvirket af COVID-19 i regnskabsåret 2020. Regeringen, KL og Danske regioner har i 2020 indgået aftale om statskompensation til trafikskaberne. Denne aftale sikrer, at Midttrafik kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2020 relateret til COVID-19 med samlet 225,1 mio. kr. Vi henviser til beskrivelse i årsregnskabs note 2.

Statskompensationen er indregnet på baggrund af ledelsens opgørelse af realiserede mindre indtægter, merudgifter og modgående mindre omkostninger i 2020. Da der er tale om ny lovgivning på området, er opgørelsen og indregningen af statskompensation behæftet med en vis usikkerhed. Midttrafik indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2020 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved COVID-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen. 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. Endelig har vi vurderet tilstrækkeligheden af præsentation og omtale i årsregnskabet.

## **Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen**

Midttrafik har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2020. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

## **Ledelsens ansvar for årsregnskabet**

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

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

## **Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet**

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

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

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører 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 udadelser, 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 blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

## **Udtalelse om ledelsesberetning**

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 9-17.

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

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

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

## **Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision**

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

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

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

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

Aarhus den 12. maj 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 2020 mellem kommunerne, Region Midtjylland, FynBus og Sydtrafik blev 117,8 mio. kr. højere end budgetteret. Det skal bemærkes, at rabatten på 25,4 mio. kr. for ikke-udbudt kørsel ved AarBus (tidligere Busselskabet Aarhus Sporveje) indgår i byrdefordelingen og dermed er årets reelle byrdefordelte udgifter tilsvarende højere.

Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 2,9 mio. kr. i overskud, og skyldes et samlet underforbrug i forhold til årets finansiering. I 2020 er der af overførte midler fra tidligere år finansieret udviklingsprojekter for 14,9 mio. kr.

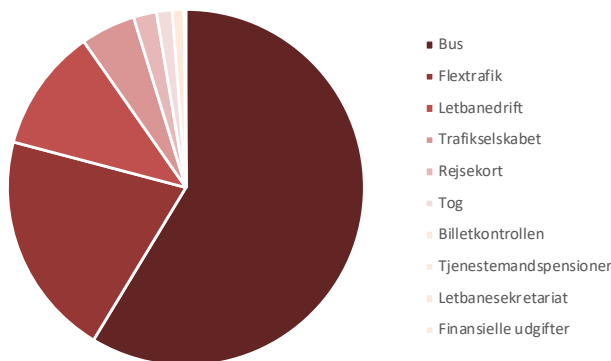
Det omkostningsbaserede resultat er et underskud på 9,7 mio. kr. Reguleringen af det omkostningsbaserede resultat vedrører afskrivninger på indeværende og tidligere års investeringer i rejsekortudstyr og bus-IT, periodisering af forudbetalte billetprodukter samt hensættelse til tjenestemandspensioner og optagelse af gæld vedr. lønmodtagernes feriemidler.

Det ses af nedenstående diagrammer, at Midttrafiks største aktivitetsområde fortsat er busdrift, som udgør mere end 60 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdrift er Flextrafik det næststørste område, og tegner sig for 20 % af de samlede udgifter. På indtægtsiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne vedrørende busdrift udgør 86,2 % af de samlede indtægter. Indtægter vedrørende Letbane og tog udgør 8,8 %, og er det næststørste indtægtsområde.

### Diagram, Udgifter

Beløb i mio. kr.

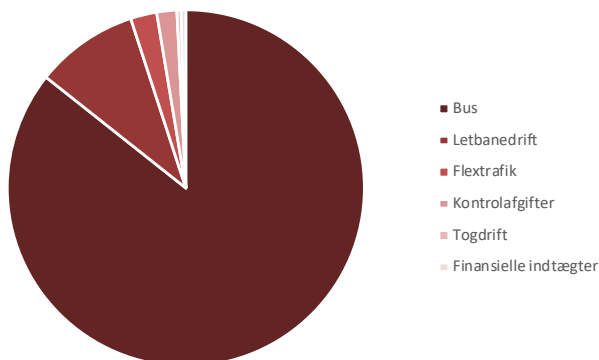
| Regnskab 2020          |                |
|------------------------|----------------|
| Bus                    | 1.395,0        |
| Flextrafik             | 486,5          |
| Letbanedrift           | 266,0          |
| Trafikskelskabet       | 118,0          |
| Rejsekort              | 49,6           |
| Tog                    | 33,8           |
| Billetkontrollen       | 25,3           |
| Tjenestemandspensioner | 1,8            |
| Letbanesekretariat     | 0,9            |
| Finansielle udgifter   | 1,2            |
| <b>Total</b>           | <b>2.378,2</b> |



### Diagram, Indtægter

Beløb i mio. kr.

| Regnskab 2020         |               |
|-----------------------|---------------|
| Bus                   | -479,2        |
| Letbanedrift          | -52,2         |
| Flextrafik            | -13,3         |
| Kontrolafgifter       | -10,2         |
| Togdrift              | -2,1          |
| Finansielle indtægter | -2,4          |
| <b>Total</b>          | <b>-559,3</b> |



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.

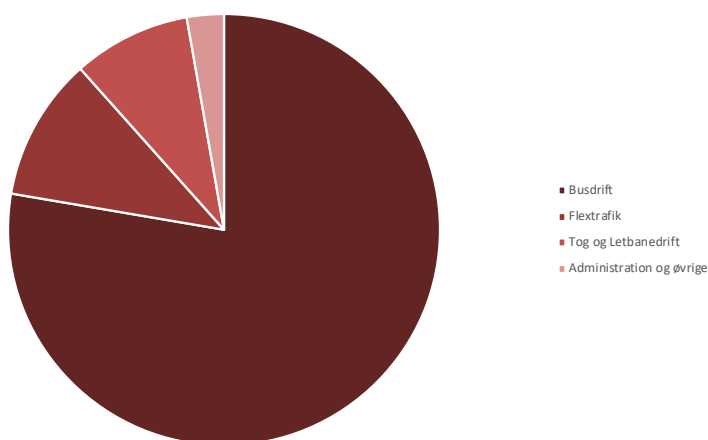
Der er i 2020 indgået aftale mellem regeringen, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner om kompensation på grund af COVID-19. Aftalen indebærer, at Midttrafik har modtaget fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og merudgifter forbundet med COVID-19. I henhold til statens instruks for kompensation er besparelser og mindre-udgifter som følge af COVID-19 modregnet i kompensationen.

Den samlede effekt i 2020 af COVID-19 er et finansieringsbehov på 225,1 mio. kr. som er modtaget i kompensation fra staten.

Diagram, kompensation vedr. COVID-19

Beløb i mio. kr.

|                                 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 |
|---------------------------------|--------------------------------|
| <b>Busdrift</b>                 | <b>222,6</b>                   |
| Kørselsudgifter                 | 15,2                           |
| Flexbus                         | -2,6                           |
| Bus-IT og Øvrige                | 3,7                            |
| Rejsekort                       | -2,0                           |
| Busindtægter                    | 208,3                          |
| <b>Flextrafik</b>               | <b>-30,7</b>                   |
| Handicapkørsel                  | -11,5                          |
| Flextur                         | -3,7                           |
| Kommunal                        | -7,6                           |
| Siddende patientbefordring      | -10,8                          |
| Ekstraudgifter corona           | 2,8                            |
| <b>Tog og Letbanedrift</b>      | <b>25,3</b>                    |
| Tog                             | 1,0                            |
| Letbane                         | 24,5                           |
| Rejsekort                       | -0,2                           |
| <b>Administration og øvrige</b> | <b>7,9</b>                     |
| Billetkontrol                   | 7,9                            |
| <b>Hovedtotal</b>               | <b>225,1</b>                   |



## Busdrift

| Busdrift - Regnskab 2020       |                    |                    |                                |                                |                                |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                | Budget 2020        | Regnskab 2020      | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Kørselsudgifter                | 1.407.659.000      | 1.390.111.286      | 15.200.696                     | 1.374.910.589                  | -32.748.411                    |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel | 0                  | -25.402.208        | 0                              | -25.402.208                    | -25.402.208                    |
| Flexbus                        | 7.770.000          | 5.325.727          | -2.625.370                     | 7.951.097                      | 181.097                        |
| Bus-IT og Øvrige               | 22.973.000         | 24.722.731         | 3.703.200                      | 21.019.530                     | -1.953.470                     |
| Rejsekort                      | 53.822.000         | 50.079.140         | -1.951.009                     | 52.030.149                     | -1.791.851                     |
| Busindtægter                   | -687.245.000       | -478.963.027       | 208.281.973                    | -687.245.000                   | 0                              |
| <b>Total</b>                   | <b>804.979.000</b> | <b>965.873.649</b> | <b>222.609.491</b>             | <b>743.264.158</b>             | <b>-61.714.842</b>             |

### Kørselsudgifter

De samlede kørselsudgifter er i regnskab 2020 1.364,7 mio. kr. mod budgetterede 1.407,7 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 42,9 mio. kr., svarende til en reducere på 3,1 %. Ud af de samlede udgifter vedrører 15,2 mio. kr. udgifter som følge af COVID-19.

Afvigelsen på kørselsudgifter omfatter en rabat på 25,4 mio. kr. for ikke-udbudt kørsel i Aarhus Kommune, og for alle kommuner har der været en negativ indeksregulering på 30,1 mio. kr. vedrørende brændstof. Den resterende mindreudgift ekskl. COVID-19 er 2,6 mio. kr., som skyldes modsatrettede kommunespecifikke afvigelser. Af væsentlige ændringer er to nye bybusruter i Horsens Kommune, ny trafikplan i Norddjurs Kommune samt nye udbud og besparelser i Ringkøbing-Skjern og Randers Kommune. Derudover har en overdraget kontrakt vedr. lokalkørslen i Odder Kommune medført betydeligt højere udgifter.

I 2020 er der leveret marginalt flere køreplaner end forventet i budgettet. Dette kan henføres til følgerne af COVID-19, hvor der dels er aflyste ture i relation til skole- og svømme-kørsel, dels er indgået aftaler om kapacitetsdublinger i henhold til gældende restriktioner i offentlig transport.

### Flexbus

De samlede udgifter til Flexbus er i 2020 5,3 mio. kr. mod det vedtagne budget på 7,8 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 2,4 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 2,6 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet lavere vognmandsbetaling. Den resterende afvigelse på 0,2 mio. kr. i merforbrug skyldes, at Region Midtjylland, Randers - og Syddjurs Kommune alle har fået flexbuskørsel, hvilket ikke indgik i det oprindelige budget for 2020. Midttrafiks bestyrelse har godkendt en tillægsbevilling til dette formål. For Randers Kommune er tillægsbevillingen til Flexbus modsvaret af en tilsvarende negativ tillægsbevilling til Busområdet på grund af nye køreplaner.

### Bus-IT og øvrige udgifter

Udgifterne til bus-IT og øvrige udgifter er i regnskab 2020 24,7 mio. kr. mod budgetterede 23 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 1,7 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 3,7 mio. kr. udgifter som følge af COVID-19. Regnskabet ekskl. COVID-19 viser et mindreforbrug for bus-IT og øvrige udgifter på knap 2,0 mio. kr.

Udgifterne til drift af realtidssystem, wi-fi, tællesystemer og andre bus-IT-løsninger blev samlet set 1,1 mio. kr. lavere end budgetteret, men skyldes modsatrettede resultater. Der

blev indsat færre nye busser end forventet og dermed var udgifterne til flytning af IT-udstyr 2,7 mio. kr. lavere end budgetteret. Driftsudgifter til realtidssystem, wi-fi, datatrafik og drift af tællesystem viser merudgifter på 0,4 mio. kr., da abonnementsaftaler er opgraderet for at sikre kommunikationen i realtidssystemet. Dette kan samtidigt have en afsmittende effekt på kunders oplevelse af gratis wi-fi i busserne.

Bestyrelsen har desuden truffet beslutning om yderligere indkøb af tælleudstyr i 2020 og 2021 til alle busser med A-kontraktkørsel, og dermed er der en merudgift til tælleudstyr på 1,2 mio. kr.

Udgifterne til billetsystemer og gebyrer ved billetsalg er 0,1 mio. kr. lavere end forventet. Der er færre udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter på 0,3 mio. kr., og der er færre udgifter til udbetaling af rejsegarantier til kunderne inden for busområdet på 0,5 mio. kr.

### Rejsekort – busser

De samlede udgifter er i regnskab 2020 50,1 mio. kr. mod budgetteret 53,8 mio. kr. Dermed er der et samlet mindreforbrug på 3,7 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 2,0 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i passagerantallet har betydet lavere kunderelaterede udgifter end budgetteret.

Det resterende mindreforbrug (ekskl. effekten af COVID-19) på 1,8 mio. kr. skyldes primært lavere udgifter til drift og leasing af udstyr. Omvendt har der været højere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S.

### Busindtægter

Samlet ser indtægtsregnskabet for busdrift i 2020 sådan ud:

| Total for Busindtægter                 |                     |                     |                                |                                |                                |
|----------------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                        | Budget 2020         | Regnskab 2020       | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Passagerindtægter                      | -488.145.000        | -330.866.811        | 157.278.189                    | -488.145.000                   | 0                              |
| Befordring værnepligtige               | -1.600.000          | -1.996.702          | -396.702                       | -1.600.000                     | 0                              |
| Bus & Tog-omstigning                   | -27.400.000         | -4.335.226          | 23.064.774                     | -27.400.000                    | 0                              |
| Refusion off peak                      | -19.000.000         | -17.462.180         | 1.537.820                      | -19.000.000                    | 0                              |
| Skolekort                              | -22.200.000         | -19.671.173         | 2.528.827                      | -22.200.000                    | 0                              |
| Takstkompensation                      | -37.300.000         | -38.115.172         | -815.172                       | -37.300.000                    | 0                              |
| Ungdomskort                            | -83.000.000         | -60.306.493         | 22.693.507                     | -83.000.000                    | 0                              |
| Ungdomskort - fritidsrejser            | -8.600.000          | -6.209.270          | 2.390.730                      | -8.600.000                     | 0                              |
| Kompensation til Region Midtjylland    | 909.000             | 909.000             | 0                              | 909.000                        | 0                              |
| Mellemregn skolekort Ringkøbing-Skjern | -326.000            | -326.000            | 0                              | -326.000                       | 0                              |
| Mellemregn pensionistkort Randers      | -583.000            | -583.000            | 0                              | -583.000                       | 0                              |
| <b>Total</b>                           | <b>-687.245.000</b> | <b>-478.963.027</b> | <b>208.281.973</b>             | <b>-687.245.000</b>            | <b>0</b>                       |

Indtægterne er samlet set 208,3 mio. kr. under det budgetterede, hvilket i al væsentlighed kan henføres til mindre indtægter som følge af COVID-19 pandemien i 2020. Budgetafvigelsen er blevet kompenseret af staten i 2020.

Det faldende passagertal forventes at fortsætte i 2021, som følge af mere hjemmearbejde og øget fokus på den sundhedsmæssige usikkerhed ved at anvende kollektiv trafik.

**Skolekort** er 2,5 mio. kr. under de budgetterede indtægter, men dog på nogenlunde niveau med indtægten i 2019. Omsætningen på skolekort forventes således at have fundet sit naturlige leje efter pendlerkort til børn er faldet i pris i forbindelse med Takst Vest. En faldende indtægt for skolekort indebærer tilsvarende faldende udgifter til kommunernes køb af skolekort, og udlignes dermed internt i kommunen.

**Billetindtægter for omstigningsrejser** fra togrejser er 23,1 mio. kr. under de budgetterede indtægter. Det skyldes primært betaling til DSB og Arriva ved endelig afregning af omstigningsrejser for 2018 og 2019. Generelt må det konstateres, at indtægterne for disse rejser er faldet, da flere kunder anvender rejsekort, det fælles pendlerkort eller køber togbilletter uden omstigningsret til busser. Endelig har der været færre togpassagerer – og dermed færre omstignere – pga. COVID-19 pandemien.

Fra 2021 er indtægterne for bus-tog omstigningsrejser reguleret for disse forhold i budgettet.

## Flextrafik

| Flextrafik - Regnskab 2020 |                    |                    |                                |                                |                                |
|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                            | Budget 2020        | Regnskab 2020      | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Handicapkørsel             | 43.896.000         | 32.450.495         | -11.480.950                    | 43.931.445                     | 35.445                         |
| Flextur                    | 15.039.000         | 11.357.075         | -3.652.590                     | 15.009.664                     | -29.336                        |
| Kommunal                   | 38.533.000         | 30.886.749         | -7.600.740                     | 38.487.489                     | -45.511                        |
| Siddende patientbefordring | 148.485.000        | 137.716.769        | -10.768.231                    | 148.485.000                    | 0                              |
| NOP                        | 815.000            | 1.499.522          | 0                              | 1.499.522                      | 684.522                        |
| Ekstraudgifter corona      | 0                  | 2.762.828          | 2.762.828                      | 0                              | 0                              |
| Øvrige Trafikselskaber     | 303.415.000        | 256.550.037        | 0                              | 256.550.037                    | -46.864.963                    |
| <b>Total</b>               | <b>550.183.000</b> | <b>473.223.474</b> | <b>-30.739.683</b>             | <b>503.963.157</b>             | <b>-46.219.843</b>             |

### Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel i 2020 udgjorde 32,5 mio. kr. mod budgetteret 43,9 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 11,4 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 11,5 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindredgifter til betaling af vognmænd.

Den resterende afvigelse skyldes, at Samsø Kommune ikke indgår i Midttrafiks kompensation fra staten.

### Flextur, Flextur Ung og Plustur

De samlede udgifter til Flextur, Flextur Ung og Plustur i 2020 udgjorde 11,4 mio. kr. mod et vedtaget budget på 15 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 3,6 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 3,7 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindredgifter til betaling af vognmænd.

Den resterende afvigelse i forhold til vedtaget budget skyldes, at Favrskov -, Norddjurs - og Skanderborg Kommune alle har fået Plustur. Midttrafiks bestyrelse har i regnskabsåret godkendt en tillægsbevilling til dette.

### Kommunal kørsel

De samlede udgifter til kommunalkørsel udgjorde i 2020 30,9 mio. kr. mod budgetteret 38,5 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 7,6 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 7,6 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindredgifter til betaling af vognmænd.

### Siddende patientbefordring

Region Midtjyllands samlede udgifter til siddende patientbefordring i Midttrafik udgjorde i 2020 137,7 mio. kr. mod budgetteret 148,5 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 10,8 mio. kr. som skyldes nedgangen i antallet af kørte ture

### Ny Optimerings-Platform (NOP)

Der var budgetteret med en udgift til Projekt NOP på 0,8 mio. kr. Regnskabet viser udgifter på 1,5 mio. kr., og skyldes betalinger til FlexDanmark som ikke var indarbejdet i budgettet for 2020.

### Øvrige trafikselskaber

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

### Flextrafikadministration

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 besluttede derfor i foråret 2020, 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.

## **Tog og Letbane**

| Tog og Letbane - Regnskab 2020 |             |               |                                |                                |                                |
|--------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Tog                            | 30.764.000  | 31.713.160    | 1.030.173                      | 30.682.987                     | -81.013                        |
| Letbane                        | 188.942.000 | 213.869.692   | 24.453.271                     | 189.416.421                    | 474.421                        |
| Rejsekort                      | 6.306.000   | 4.978.430     | -213.110                       | 5.191.540                      | -1.114.460                     |
| Total                          | 226.012.000 | 250.561.282   | 25.270.335                     | 225.290.948                    | -721.052                       |

### Togdrift

Udgifterne til togdrift er i regnskab 2020 31,7 mio. kr. mod budgetterede 30,8 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 0,9 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 1 mio. kr. merudgifter som følge af COVID-19. Regnskabet ekskl. COVID-19 viser et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr., og skyldes færre udgifter ved Midtjyske Jernbaners overtagelse af togtrafikken mellem Holstebro og Skjern.

Investeringsstilskuddet til Midtjyske Jernbaner til vedligeholdelse af infrastrukturen på Lemvigbanen var 4,1 mio. kr. Herudover udbetalte Midttrafik, efter aftale med Region Midtjylland, et tilskud på 7,8 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner til finansiering af nyt togmateriel til togdriften mellem Holstebro og Skjern.

## Letbanedrift

Udgifterne til letbanedrift i 2020 er 213,9 mio. kr. mod det budgetterede beløb på 188,9 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 24,9 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 24,5 mio. kr. udgifter som følge af COVID-19. Regnskabet ekskl. COVID-19 viser et merforbrug på knap 0,5 mio. kr.

Merudgifterne skyldes øgede udgifter på 0,3 mio. kr. til buserstatningskørsel på grund af sporarbejde i marts måned på strækningen til Grenaa. Herudover er der merudgifter på 0,2 mio. kr. til udbedring af hærværksskader på flere infostandere på stationer.

Indtægterne ved letbanedrift er i regnskabet 52,2 mio. kr. Det er 22,8 mio. kr. lavere end de budgetterede passagerindtægter, og skyldes udbruddet af COVID-19. Der har været merudgifter på knap 1,7 mio. kr. i relation til COVID-19.

## Rejsekort – Letbanen

De samlede udgifter til rejsekortet på Letbanen er 5 mio. kr. i 2020 mod det budgetterede 6,3 mio. kr. Dermed er der et samlet mindreforbrug på 1,3 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 0,2 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i passagerantallet har betydet lavere kunderelaterede udgifter end budgetteret.

Det resterende mindreforbrug på 1,1 mio. kr. skyldes primært lavere udgifter til drift af udstyr.

## **Administration og Øvrige**

| Administration og øvrige - Regnskab 2020 |                    |                    |                                |                                |                                |
|------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                          | Budget 2020        | Regnskab 2020      | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Trafikskelskab                           | 120.354.000        | 118.007.440        | 0                              | 118.007.440                    | -2.346.560                     |
| Billetkontrol                            | 2.173.000          | 9.726.452          | 7.933.818                      | 1.792.634                      | -380.366                       |
| Tab på debitorer                         | 2.276.000          | 5.400.000          | 0                              | 5.400.000                      | 3.124.000                      |
| Tjenestemandspension                     | 1.850.000          | 1.826.297          | 0                              | 1.826.297                      | -23.703                        |
| Letbanesekretariat                       | 1.099.620          | 931.633            | 0                              | 931.633                        | -167.987                       |
| Finansielt afkast                        | 0                  | -751.107           | 0                              | -751.107                       | -751.107                       |
| <b>Total</b>                             | <b>127.752.620</b> | <b>135.140.714</b> | <b>7.933.818</b>               | <b>127.206.896</b>             | <b>-545.724</b>                |

## Trafikskelskabet

| Trafikskelskabet - Regnskab 2020     |                    |                    |                                |                                |                                |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                      | Budget 2020        | Regnskab 2020      | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| <b>Administration</b>                |                    |                    |                                |                                |                                |
| Busadministration                    | 105.679.000        | 89.905.239         | 0                              | 89.905.239                     | -15.773.761                    |
| Handicapadministration               | 14.675.000         | 13.400.766         | 0                              | 13.400.766                     | -1.274.234                     |
| <b>Trafikskelskabet primær drift</b> | <b>120.354.000</b> | <b>103.306.005</b> | <b>0</b>                       | <b>103.306.005</b>             | <b>-17.047.995</b>             |
| Udviklingsprojekter                  | 18.606.701         | 14.701.435         | 0                              | 14.701.435                     | -3.905.266                     |
| <b>Trafikskelskabet i alt</b>        | <b>138.960.701</b> | <b>118.007.440</b> | <b>0</b>                       | <b>118.007.440</b>             | <b>-20.953.261</b>             |

Trafikskelskabet har i 2020 et samlet budget på 120,4 mio. kr., for busadministration og handicapadministration. Det samlede forbrug for de to områder er 103,3 mio. kr. Mindreforbruget på 17,0 mio. kr. ønskes overført til 2021, hvoraf 12,1 mio. kr. er disponeret til igangværende projekter som er påbegyndt i tidligere år.

Mindreforbruget i 2020 blev i høj grad påvirket af COVID-19. Den almindelige 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 2020 disponeret over et akkumuleret mindreforbrug på 18,6 mio. kr. som – i henhold til bestyrelsens beslutning – er anvendt til udviklingsprojekter.

I løbet af regnskabsåret er der godkendt projekter for i alt 22,9 mio. kr. Heraf 18,6 mio. kr. finansieret af akkumuleret mindreforbrug fra 2019 samt 4,3 mio. kr. fra administrationsbudget 2020. Der er tale om forskellige projekter inden for digitalisering, bus-IT og billetsystemer, men der er også prioriteret projektmidler til indkøb af udstyr til busser, udbud af telefonsystem og Midttrafik app samt forbedringer af chaufførlokaler. Få projekter har endnu ingen udgifter, og en del er ikke helt afsluttede.

Det samlede forbrug til udviklingsprojekter i 2020 er på 15,0 mio. kr. Tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter er forbrugt med 14,7 mio. kr. og dermed er tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter nedbragt til 3,9 mio. kr.

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

### Billetkontrollen

Billetkontrollen havde i 2020 et budget på 4,4 mio. kr. inkl. hensættelse til tab på debitorer, og endte med et regnskab på 15,1 mio. kr. Af den samlede merudgift på 10,7 mio. kr., udgjorde COVID-19 7,9 mio. kr., og den resterende merudgift på 2,7 mio. kr. skyldes en øget hensættelse til tab på debitorer.

Det øgede tab på debitorer skyldes dels udskrivning af mange kontrolafgifter i efteråret 2020, dels en ringere inddrivelse af udbetalte kontrolafgifter end forventet. Midttrafik samarbejder med Opkrævningen ved Aarhus Kommune om inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter, men Ankestyrelsen har i 2020 rejst en sag om hvorvidt denne opgave må udføres af andre end Midttrafik. Dette har forsinket onboarding til Gældsstyrelsen og den månedlige overførsel af nye ubetalte kontrolafgifter til inddrivelse via Opkrævningen ved Aarhus Kommune har været sat i bero. Sagen er dog løst i begyndelsen af 2021, og tabet på debitorer kan delvist betragtes som en forskydning mellem årene.

Effekten af COVID-19 for billetkontrollen udgør 7,9 mio. kr. i 2020. Heraf vedrører 6,7 mio. kr. ekstra kontrol for passagerens brug af mundbind, mens 1,3 mio. kr. vedrører manglende indtægter.

Midttrafik har i 2020 haft udgifter på ca. 2 mio. kr. til dækning af advokatomkostninger vedrørende igangværende personalesager for billetkontrollen.

### Tjenestemandspensioner

I 2020 var budgettet for tjenestemandspensioner på 1,9 mio. kr. Der er et marginals mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2020 sammenholdt med budgettet.

### Letbanesekretariat

Regnskabet viser et mindreforbrug i forhold til budgettet på ca. 0,2 mio. kr. I budgettet var der indregnet opsparede midler fra 2019. Mindreforbruget i regnskab 2020 indregnes i kommende regnskabsår.

Sekretariatsbetjeningen af letbanesamarbejdet ligger hos Midttrafik. Der er personaleudgifter til betjening af Letbaneråd, Letbanesamarbejdets Styregruppe og sagsbehandling på en række områder.

### 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.

2020 begyndte med fine afkast på de to likviditetsdepoter. Finansmarkedet reagerede dog markant på udbruddet af COVID-19, og afkastet efter 1. kvartal var negativt på 3,7 mio. kr. Markedet har siden stabiliseret sig, og det samlede afkastet for 2020 endte på et samlet positivt afkast på knap 0,8 mio. kr.

## Midttrafiks regnskab 2020

Midttrafiks resultat for 2020, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1. januar 2020 - 31. december 2020, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt det omkostningsbaserede resultat.

### Resultat 2020

Resultatopgørelsen viser indtægter henholdsvis udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultat af primær drift udgør nettoudgifter på 1.818,9 mio. kr. Dermed er udgiftsniveauet 96,8 mio. kr. højere end det vedtagne budget. Der er i 2020 givet en rabat for ikke-udbudt kørsel på 25,4 mio. kr., og det resterende overforbrug skyldes hovedsageligt udgifter relateret til COVID-19.

Årets indtægter udgør 559,3 mio. kr. mod 788,6 mio. kr. i 2019, og de samlede udgifter i 2020 udgør 2.378,2 mio. kr. mod 2.444,5 mio. kr. i 2019. Faldet skyldes primært mistede indtægter og færre udgifter på grund af COVID-19.

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 2,9 mio. kr. Ved godkendelse af regnskabet for 2019 blev der overført et akkumuleret mindreforbrug på 18,6 mio. kr. som i 2020 er disponeret til udviklingsprojekter.

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 9,7 mio. kr., hvor det i 2019 var et underskud på 15,2 mio. kr. Resultatet er i 2020 påvirket af en regulering på hensættelse til tjenestemandspension på 9,1 mio. kr. mod 12,0 mio. kr. i 2019. Med indførelsen af den nye Ferielov fra september 2019 er der omkostninger på 4,2 mio. kr. svarende til lønmodtagernes indefrosne feriemidler pr 31. august 2020.

Årets afskrivninger på 16,6 mio. kr. er primært fordelt med 11,6 mio. kr. vedrørende billetudstyr og 4,3 mio. kr. vedrørende Bus-IT og Midttrafik app.

### Byrdefordeling 2020

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2020. 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 2020, 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 forøges netto med 7,7 mio. kr. til byrdefordelingen for 2020.

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

Samlet byrdefordeles i alt 1.826,7 mio. kr. vedrørende 2020. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

### **Balance pr. 31. december 2020**

Midttrafik har pr. 31. december 2020 samlede aktiver på 702,1 mio. kr. mod 651,6 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2019.

Ændringen i balancen skyldes hovedsageligt en øgning af kortfristede tilgodehavende, samt, en øgning af de hensatte forpligtelser, en øget kortfristet gæld til kreditorer og en netto reduktion i efterreguleringen af byrdefordeling til bestillerne.

Anlægsaktiverne reduceres med 8,2 mio. kr. og skyldes primært afdrag på ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S, samt en mindre reduktion i materielle anlægsaktiver da årets afskrivninger overstiger årets investeringer. Beholdningen af immaterielle aktiver er stort set uændret da årets investeringer svarer til året afskrivninger, mens de materielle anlægsaktiver er reduceret til 81,8 på grund af årets afskrivninger. Ultimo 2020 er der igangværende arbejde for 17,1 mio. kr. som især vedrører udstyr til Bus-IT, investering i rejsekortudstyr til dubleringsbusser samt forbedringer af IT-udstyr i administrationen.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er reduceret med 6,1 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 2020 er der aftalt forskudt finansiering af tælleudstyr, mens bestillerne har afdraget på den oprindelige rejsekortinvestering. Dette langfristede tilgodehavende er samlet set reduceret med knap 3,0 mio. kr.

Omsætningsaktiver er samlet set øget med 19,6 mio. kr. og hvor efterregulering med bestillerne er reduceret med 13,1 mio. kr., er øvrige kortfristede tilgodehavender øget med 32,7 mio. kr.

Midttrafiks likvide aktiver, som udgøres af indestående på bankkonti samt obligationer i likviditetsdepot, er øget med 41,5 mio. kr. og udgør på balancedagen 359,8 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er reduceret med 3,7 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 9,1 mio. kr., og beregnes ud fra forventet pensionsalder på 62 år i henhold til reglerne fra Økonomi- og Indenrigsministeriets vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort er reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 88,6 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er reduceret med 8,3 mio. kr. og afspejler endelig afregning af byrdefordeling for regnskab 2018 samt byrdefordeling vedrørende resultatet af 2020.

### **Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2020**

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2020 viser en samlet forøgelse af den likvide beholdning på 41,5 mio. kr., hvortil pengestrømmen fra driftsaktiviteten bidrager med 63,8 mio. kr. Det omkostningsbaserede resultat er i 2020 påvirket af en høj regulering af hensættelse til tjenestemandspensioner samt omkostninger til lønmodtagernes feriemidler, hvilket også var tilfældet i 2019. Dette forhold afspejler sig dels i resultatet, dels i de ikke-likvide reguleringer til resultatet.

Ændringen i driftskapital er knap 47 mio. kr. mere end i 2019. Beholdningen af kortfristede tilgodehavende såvel som kortfristede gældsforpligtelser er øget, og skal ses i relation til konsekvensen af COVID-19 i forhold til driftskapital. Ejerkredsen tilførte Midttrafik ekstra likviditet i regnskabsåret, og tilbagebetalingen af dette øgede beholdningen af kortfristet gæld ved regnskabsårets afslutning. Der er ligeledes ultimo regnskabsåret optaget et tilgodehavende mod staten vedr. udbetaling af kompensation for COVID-19.

Forskydningen i bankgæld på 5 mio. kr. knyttet til repo-forretning er reguleret i posten ændring i driftskapital. Repo-forretningen ikke har 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 14,4 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 8,9 mio. kr. og afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten fra finansieringsaktivitet med 11,6 mio. kr.

De likvide aktiver er øget med 41,5 mio. kr. og udgør 359,8 mio. kr. ultimo 2020.

### **Efterfølgende begivenheder**

Udbruddet af COVID-19 pandemien forventes i 2021 fortsat at have en betydelig effekt på Midttrafiks passagerindtægter, øgede udgifter til rengøring af busser og biler, faldende indtægter fra kontrolafgifter og fald i antal kørte ture i Flextrafik. Ledelsen forventer på tidspunktet for regnskabsaflægningen at effekten vil blive omkring 286 mio. kr. Beløbet er estimeret på en række skøn og kan blive korrigeret yderligere, da det vil afhænge af genåbningen. I samarbejde med de øvrige trafikselskaber i Danmark forhandler Midttrafik med Transport og Boligministeriet om udbetaling af kompensation i 2021. For at sikre likviditeten i Midttrafiks daglige drift har bestyrelsen i marts 2021 godkendt en tillægsbevilling til ejerkredsen på 110 mio. kr.

## Resultatopgørelse 1. januar 2020 - 31. december 2020

| (Beløb i 1.000 kr.)                                             | Note | Regnskab 2020     | Budget 2020       | Regnskab 2019     |
|-----------------------------------------------------------------|------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Indtægter</b>                                                |      |                   |                   |                   |
| Bus                                                             | 3    | -479.206          | -687.692          | -685.885          |
| Flextrafik                                                      | 4    | -13.287           | -20.015           | -18.662           |
| Kontrolafgifter                                                 | 5    | -10.167           | -11.320           | -9.379            |
| Togdrift                                                        |      | -2.108            | -3.092            | -2.645            |
| Buserstatningskørsel                                            |      | -                 | -                 | -3.855            |
| Letbanedrift                                                    |      | -52.160           | -75.000           | -64.918           |
| Finansielle indtægter                                           | 8    | -2.366            | -                 | -3.294            |
| <b>Indtægter i alt</b>                                          |      | <b>-559.294</b>   | <b>-797.119</b>   | <b>-788.637</b>   |
| <b>Udgifter</b>                                                 |      |                   |                   |                   |
| Bus                                                             | 3    | 1.395.000         | 1.438.849         | 1.421.477         |
| Flextrafik                                                      | 4    | 486.510           | 570.198           | 526.175           |
| Billetkontrollen                                                | 5    | 25.293            | 15.769            | 17.081            |
| Tog, drift                                                      |      | 21.893            | 21.928            | 19.982            |
| Tog, investering                                                |      | 11.928            | 11.928            | 3.634             |
| Letbanedrift                                                    |      | 266.030           | 263.942           | 256.070           |
| Buserstatningskørsel                                            |      | -                 | -                 | 10.536            |
| Letbanesekretariat                                              |      | 932               | 1.100             | 1.131             |
| Rejsekort                                                       | 6    | 49.594            | 54.648            | 53.555            |
| Trafikskabet                                                    | 7    | 118.007           | 138.961           | 126.841           |
| Tjenestemandspensioner                                          |      | 1.826             | 1.850             | 1.777             |
| Finansielle udgifter                                            | 8    | 1.211             | -                 | 6.240             |
| <b>Udgifter i alt</b>                                           |      | <b>2.378.226</b>  | <b>2.519.172</b>  | <b>2.444.498</b>  |
| <b>Resultat af primær drift</b>                                 |      | <b>1.818.932</b>  | <b>1.722.053</b>  | <b>1.655.861</b>  |
| <b>Finansiering</b>                                             |      |                   |                   |                   |
| Finansiering Kommuner og Region Midtjylland                     |      | -1.338.770        | -1.399.872        | -1.341.259        |
| Finansiering af regionale besparelser                           |      | -                 | -                 | -12.100           |
| Statslig kompensation, merudgifter og mindreindtægter ved COVID |      | -225.074          | -                 | -                 |
| Finansiering, Øvrige bestillere                                 |      | -257.951          | -322.181          | -295.356          |
| <b>Finansiering i alt</b>                                       |      | <b>-1.821.795</b> | <b>-1.722.053</b> | <b>-1.648.716</b> |
| <b>Udgiftsbaseret resultat</b>                                  |      | <b>-2.863</b>     | <b>-</b>          | <b>7.146</b>      |
| <b>Øvrige omkostninger</b>                                      |      |                   |                   |                   |
| Anlægsudgifter optaget på balancen                              |      | -6.699            | -                 | -13.478           |
| Igangværende arbejder                                           |      | -7.740            | -                 | -6.006            |
| Afskrivning på anlægsaktiver                                    |      | 16.622            | -                 | 14.263            |
| Regulering vedr. pensionsforpligtelse                           |      | 9.109             | -                 | 11.983            |
| Regulering vedr. Lønmodtagernes Feriemidler                     |      | 4.214             | -                 | 2.118             |
| Periodisering, rejsekort og pendlerkort                         |      | -2.970            | -                 | -863              |
| <b>Omkostninger i alt</b>                                       |      | <b>12.536</b>     | <b>-</b>          | <b>8.018</b>      |
| <b>Omkostningsbaseret resultat 2020</b>                         |      | <b>9.673</b>      | <b>-</b>          | <b>15.163</b>     |

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

## Resultatdisponering

| (Beløb i 1.000 kr.)                               | Note | Regnskab 2020 | Budget 2020    | Regnskab 2019  |
|---------------------------------------------------|------|---------------|----------------|----------------|
| Underskud, jf. resultatopgørelsen                 |      | 9.673         | -              | 15.163         |
| Overført vedr. tidligere år, Trafikskabet         |      | -18.607       | -18.607        | -26.135        |
| Overført vedr. tidligere år, Letbanesekretariatet |      | -168          | -              | -170           |
| <b>Resultat til disponering, i alt</b>            |      | <b>-9.102</b> | <b>-18.607</b> | <b>-11.142</b> |

## Byrdefordeling af regnskab 2020

| (Beløb i 1.000 kr.)                                | Regnskab 2020    | Budget 2020      | Regnskab 2019    |
|----------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Resultat 2020 af primær drift</b>               | <b>1.818.932</b> | <b>1.722.053</b> | <b>1.655.861</b> |
| Rejsekort, afdrag på lån                           | 11.641           | 11.640           | 11.636           |
| Tælleudstyr og rejsekort, forskudt finansiering    | -598             | 0                | -2.704           |
| Regulering Administration og Øvrige                | 2.459            | -18.662          | -7.731           |
| Rejsekort ansvarligt lån                           | -6.160           | -6.160           | -7.160           |
| Ikke byrdefordelte finansielle indtægter           | 404              | 0                | 498              |
| <b>Resultat til byrdefordeling</b>                 | <b>1.826.678</b> | <b>1.708.871</b> | <b>1.650.400</b> |
| <b>Byrdefordeling</b>                              |                  |                  |                  |
| Favrskov                                           | 25.537           | 27.332           | 24.324           |
| Hedensted                                          | 7.457            | 7.085            | 5.940            |
| Herning                                            | 49.641           | 45.950           | 44.006           |
| Holstebro                                          | 19.566           | 18.751           | 27.542           |
| Horsens                                            | 52.814           | 47.264           | 44.301           |
| Ikast-Brande                                       | 15.719           | 16.484           | 15.898           |
| Lemvig                                             | 9.794            | 10.579           | 9.876            |
| Norddjurs                                          | 24.712           | 27.431           | 22.259           |
| Odder                                              | 9.894            | 8.904            | 7.882            |
| Randers                                            | 85.554           | 80.079           | 78.556           |
| Ringkøbing-Skjern                                  | 26.153           | 27.722           | 26.106           |
| Silkeborg                                          | 49.888           | 46.644           | 46.562           |
| Skanderborg                                        | 30.513           | 30.030           | 27.198           |
| Skive                                              | 36.798           | 36.285           | 33.946           |
| Struer                                             | 5.700            | 5.556            | 5.296            |
| Syddjurs                                           | 22.425           | 22.478           | 19.711           |
| Viborg                                             | 44.528           | 42.130           | 38.501           |
| Aarhus                                             | 411.562          | 363.192          | 331.496          |
| Region Midtjylland                                 | 610.413          | 541.347          | 542.968          |
| Øvrige                                             | 256.649          | 303.524          | 285.829          |
| Staten                                             | 31.255           | 0                | 0                |
| Midttrafik                                         | 105              | 104              | 101              |
| Kørselsudgifter vedr. regionale besparelser 2. kv. | 0                | 0                | 12.100           |
| <b>Byrdefordeling i alt</b>                        | <b>1.826.678</b> | <b>1.708.871</b> | <b>1.650.400</b> |

## Balance pr. 31. december 2020

| (Beløb i 1.000 kr.)                                            | Note      | Regnskab 2020  | Regnskab 2019  |
|----------------------------------------------------------------|-----------|----------------|----------------|
| <b>AKTIVER</b>                                                 |           |                |                |
| <b>Anlægsaktiver</b>                                           |           |                |                |
| Immaterielle anlægsaktiver                                     | 9         | 9.987          | 9.007          |
| Materielle anlægsaktiver                                       | 9         | 98.983         | 102.146        |
| Finansielle anlægsaktiver                                      | 10        | 58.222         | 64.330         |
| Deposita, tilgodehavende                                       |           | 91             | 14             |
| <b>Anlægsaktiver i alt</b>                                     |           | <b>167.283</b> | <b>175.497</b> |
| <b>Langfristede tilgodehavender</b>                            |           |                |                |
| Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd        | 11        | 12.466         | 11.913         |
| Langfristede tilgodehavender - Rejsekort, Bus-IT og Flextrafik | 12        | 53.804         | 56.756         |
| <b>Langfristede tilgodehavender i alt</b>                      |           | <b>66.270</b>  | <b>68.668</b>  |
| <b>Omsætningsaktiver</b>                                       |           |                |                |
| Tilgodehavender                                                |           | 102.250        | 69.525         |
| Tilgodehavende, efterregulering bestillere                     | 15        | 6.524          | 19.673         |
| <b>Omsætningsaktiver i alt</b>                                 |           | <b>108.774</b> | <b>89.198</b>  |
| <b>Likvide aktiver</b>                                         |           |                |                |
| <b>Likvide aktiver i alt</b>                                   |           | <b>359.760</b> | <b>318.211</b> |
| <b>Aktiver i alt</b>                                           |           | <b>702.087</b> | <b>651.574</b> |
| <b>PASSIVER</b>                                                |           |                |                |
| <b>Egenkapital</b>                                             |           |                |                |
| Egenkapital                                                    |           | 57.868         | 69.153         |
| Årets overskud og bevægelser                                   |           | -3.714         | -11.285        |
| <b>Egenkapital i alt</b>                                       | <b>14</b> | <b>54.154</b>  | <b>57.868</b>  |
| <b>Hensatte forpligtelser</b>                                  |           |                |                |
| Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd               |           | 115.738        | 106.629        |
| Hensat forpligtelse, øvrige                                    |           | 1.094          | 1.099          |
| <b>Hensættelser i alt</b>                                      |           | <b>116.832</b> | <b>107.728</b> |
| <b>Langfristede gældsforpligtelser</b>                         |           |                |                |
| Langfristet gæld vedr. Kommunekredit                           | 13        | 88.567         | 100.209        |
| Langfristet gæld vedr. Lønmodtagerens feriemidler              |           | 6.331          | 2.118          |
| <b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>                   |           | <b>94.899</b>  | <b>102.327</b> |
| <b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>                         |           |                |                |
| Deposita, gæld                                                 |           | 123            | 103            |
| Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere                  | 15        | 40.281         | 48.620         |
| Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort                 |           | 13.277         | 16.247         |
| Kortfristet gæld i øvrigt                                      |           | 382.521        | 318.681        |
| <b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>                   |           | <b>436.202</b> | <b>383.651</b> |
| <b>Passiver i alt</b>                                          |           | <b>702.087</b> | <b>651.574</b> |

## Pengestrømsopgørelse 2020

| (Beløb i 1.000 kr.)                                | Note | Regnskab 2020  | Regnskab 2019  |
|----------------------------------------------------|------|----------------|----------------|
| <b>Pengestrøm fra driftsaktivitet</b>              |      |                |                |
| Omkostningsbaseret resultat                        |      | -9.673         | -15.163        |
| Reguleringer                                       | 17   | 30.165         | 29.279         |
| Ændring i driftskapital                            | 18   | 43.266         | 2.813          |
| <b>Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt</b>        |      | <b>63.758</b>  | <b>16.929</b>  |
| <b>Pengestrøm fra investeringsaktivitet</b>        |      |                |                |
| Køb af immaterielle anlægsaktiver                  |      | -3.265         | -8.265         |
| Køb af materielle anlægsaktiver                    |      | -11.174        | -11.219        |
| Afdrag på finansielle anlægsaktiver                |      | 8.871          | 9.455          |
| <b>Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt</b>  |      | <b>-5.568</b>  | <b>-10.029</b> |
| <b>Pengestrøm fra finansieringsaktivitet</b>       |      |                |                |
| Afdrag på langfristet gæld                         |      | -11.641        | -11.636        |
| Likviditet fremskaffet via repoforretning ultimo   |      | 100.000        | 105.000        |
| Afdrag på likviditet via repogæld primo            |      | -105.000       | -115.000       |
| <b>Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt</b> |      | <b>-16.641</b> | <b>-21.636</b> |
| <b>Årets pengestrøm</b>                            |      |                |                |
| Årets pengestrøm                                   |      | 41.548         | -14.736        |
| Likvide beholdninger, primo                        |      | 318.211        | 332.946        |
| <b>Likvid beholdning ultimo regnskabsåret</b>      |      | <b>359.760</b> | <b>318.211</b> |

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 100 mio. kr.

Midttrafiks bevillingsområder fremgår af nedenstående tabel, som viser vedtaget og korrigeret budget, regnskabet for 2020 samt årets resultat i forhold til den realiserede finansiering.

Midttrafiks bestyrelse har med godkendelsen af regnskabet for 2019 besluttet at overføre årets mindreforbrug på 18,6 mio. kr. til projekter og COVID-19 relaterede foranstaltninger. Desuden er der i regnskabsåret godkendt mindre tillægsbevillinger efter aftale med bestillerne. Årets vedtagne budget er som følge af tillægsbevillingerne øget med 19,8 mio. kr. til et korrigeret budget på 1.722 mio. kr.

| Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2020           |                         |                           |                  |               |                        |
|------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------------|------------------|---------------|------------------------|
| (Beløb i 1.000 kr.)                                  | Vedtaget budget<br>2020 | Korrigeret<br>budget 2020 | Regnskab 2020    | Resultat      | Overførsel til<br>2021 |
| <b>Busdrift</b>                                      |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 744.053                 | 743.387                   | 909.889          | 166.502       | 0                      |
| Forskudt finansiering                                | 0                       | 0                         | 580              | 580           | 580                    |
| <b>Handicapkørsel</b>                                |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 43.896                  | 43.896                    | 32.450           | -11.446       | 0                      |
| <b>Flextur</b>                                       |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 14.844                  | 15.039                    | 11.357           | -3.682        | 0                      |
| <b>Flexbus</b>                                       |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 6.923                   | 7.770                     | 5.326            | -2.444        | 0                      |
| <b>Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring</b> |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 490.439                 | 490.433                   | 425.154          | -65.279       | 0                      |
| <b>Ekstraudgifter corona - Flextrafik</b>            |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 0                       | 0                         | 2.763            | 2.763         | 0                      |
| <b>NOP</b>                                           |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 27                      | 815                       | 1.500            | 685           | 0                      |
| <b>Togdrift</b>                                      |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 30.464                  | 30.764                    | 31.713           | 949           | 0                      |
| <b>Rejsekort</b>                                     |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 54.648                  | 54.648                    | 49.594           | -5.054        | 0                      |
| <b>Letbanedrift</b>                                  |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 188.942                 | 188.942                   | 213.870          | 24.928        | 0                      |
| <b>Letbanesekretariatet</b>                          |                         |                           |                  |               |                        |
| Budget byrdefordeles                                 | 1.044                   | 1.044                     | 1.044            | 0             | 0                      |
| Resultat overføres                                   |                         | 56                        | -112             | -168          | -168                   |
| <b>Finansielle indtægter/udgifter</b>                |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 0                       | 0                         | -751             | -751          | 0                      |
| <b>Billetkontrollen</b>                              |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 4.749                   | 4.449                     | 15.126           | 10.677        | 0                      |
| <b>Tjenestemandspensioner</b>                        |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat byrdefordeles                               | 1.850                   | 1.850                     | 1.826            | -24           | 0                      |
| <b>Trafikskelskabet</b>                              |                         |                           |                  |               |                        |
| Resultat overføres                                   | 120.354                 | 120.354                   | 118.007          | -2.347        | -2.347                 |
| Disponeret overskud vedr. tidligere år               | 0                       | 18.607                    | 0                | -18.607       | -18.607                |
| Rejsekort ansvarligt lån                             | 0                       | 0                         | -404             | -404          | -404                   |
| <b>I alt</b>                                         | <b>1.702.233</b>        | <b>1.722.053</b>          | <b>1.818.932</b> | <b>96.879</b> | <b>-20.945</b>         |

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

## Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

### Note 1: Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Økonomi- og 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 ekstrakapacitet i busserne, samt til crowdcontrol 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 medarbejderes optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

#### *Omkostningsbaseret regnskab*

Det omkostningsbaserede resultat omfatter årets periodiserede indtægter fratrullet 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.

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

#### *Leasingkontrakter*

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

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

#### *Finansielle anlægsaktiver*

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

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

#### *Tilgodehavender*

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

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver. Efterregulering af byrdefordeling indregnes dog som et omsætningsaktiv.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af 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.

Det planlagte og omfattende udviklingsprojekt ved FlexDanmark er delvist registreret som langfristet tilgodehavende, indtil projektet har gennemført udbud og lavet betalingsplan.

#### *Periodeafgrænsningsposter*

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

### *Pensionsforpligtelser*

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenestemandsansatte og medarbejdere på tjenestemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den årlige hensættelse på 20,3 % er siden 2010 byrdefordelt som et tilgodehavende hos ejerkredsen.

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuar beregning. 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.

### *Hensættelse af 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 hensættes. Midttrafik hensætter de optjente midler og vurderer årligt om denne praksis skal fortsættes eller om midlerne skal indbetales. Hensættelsen reguleres årligt med 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 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 2020.
- Merudgifter til indsættelse af ekstrakapacitet for at sikre afstand mellem passagerne, 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 2020.

Midttrafik har i 2020 modtaget 225,1 mio. kr. i kompensation fra staten.

#### Note 3: Bus

| (Beløb i 1.000 kr.)                              | Regnskab 2020    | Budget 2020      | Regnskab 2019    |
|--------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Indtægter</b>                                 |                  |                  |                  |
| Indtægter ved busdrift                           | -478.963         | -687.245         | -685.511         |
| Flexbus                                          | -243             | -447             | -374             |
| <b>Indtægter i alt</b>                           | <b>-479.206</b>  | <b>-687.692</b>  | <b>-685.885</b>  |
| <b>Udgifter</b>                                  |                  |                  |                  |
| Drift af busruter                                | 1.390.111        | 1.407.659        | 1.414.063        |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel                   | -25.402          | -                | -23.059          |
| Kompensation til vognmænd, regionale besparelser | -                | -                | 4.700            |
| Flexbus                                          | 5.569            | 8.217            | 3.786            |
| Bus-IT og øvrige omkostninger                    | 24.723           | 22.973           | 21.986           |
| <b>Udgifter i alt</b>                            | <b>1.395.000</b> | <b>1.438.849</b> | <b>1.421.477</b> |
| <b>Bus, Netto</b>                                | <b>915.795</b>   | <b>751.157</b>   | <b>735.592</b>   |
| <b>Korrektion af resultat til byrdefordeling</b> |                  |                  |                  |
| Forskudt finansiering af tælleudstyr 2019        | 639              | -                | -                |
| Forskudt finansiering af tælleudstyr 2020        | -1.219           |                  |                  |
| <b>Resultat til byrdefordeling</b>               | <b>915.214</b>   | <b>751.157</b>   | <b>735.592</b>   |

## Note 4: Flextrafik

| (Beløb i 1.000 kr.)                             | Regnskab 2020  | Budget 2020    | Regnskab 2019  |
|-------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Indtægter</b>                                |                |                |                |
| Flextur                                         | -5.936         | -8.767         | -8.407         |
| Handicapkørsel                                  | -7.341         | -11.223        | -10.229        |
| Kommunal kørsel                                 | -10            | -25            | -26            |
| <b>Indtægter i alt</b>                          | <b>-13.287</b> | <b>-20.015</b> | <b>-18.662</b> |
| <b>Vognmandsbetaling</b>                        |                |                |                |
| Flextur                                         | 13.192         | 19.705         | 18.049         |
| Handicapkørsel                                  | 39.792         | 55.119         | 49.788         |
| Kommunal kørsel                                 | 283.445        | 337.971        | 316.249        |
| Siddende patientbefordring                      | 127.106        | 137.874        | 124.132        |
| <b>Vognmandsbetaling i alt</b>                  | <b>463.534</b> | <b>550.669</b> | <b>508.218</b> |
| <b>Administration</b>                           |                |                |                |
| Flextur                                         | 4.101          | 4.101          | 3.944          |
| Kommunal kørsel                                 | 4.002          | 4.002          | 3.545          |
| Siddende patientbefordring                      | 10.611         | 10.611         | 10.393         |
| <b>Administration i alt</b>                     | <b>18.714</b>  | <b>18.714</b>  | <b>17.882</b>  |
| <b>Øvrig</b>                                    |                |                |                |
| NOP - projekt                                   | 1.500          | 815            | 75             |
| COVID-19 udgifter direkte henførbare til staten | 2.763          | -              | -              |
| <b>Øvrig i alt</b>                              | <b>4.262</b>   | <b>815</b>     | <b>75</b>      |
| <b>Flextrafik, netto</b>                        | <b>473.223</b> | <b>550.183</b> | <b>507.513</b> |

## Note 5: Billetkontrollen og Tab på debitorer

| (Beløb i 1.000 kr.)                     | Regnskab 2020 | Budget 2020  | Regnskab 2019 |
|-----------------------------------------|---------------|--------------|---------------|
| <b>Billetkontrollen</b>                 |               |              |               |
| Kontrolafgifter og opkrævningsgebyr     | -10.167       | -11.320      | -9.379        |
| Billetkontroladministration             | 17.872        | 12.419       | 12.001        |
| Advokatomkostninger vedr. billetkontrol | 2.021         | 1.074        | 680           |
| <b>Billetkontrollen i alt</b>           | <b>9.726</b>  | <b>2.173</b> | <b>3.302</b>  |
| <b>Tab på debitorer</b>                 |               |              |               |
| Ubetalte kontrolafgifter                | 5.400         | 2.276        | 4.400         |
| <b>Tab på debitorer i alt</b>           | <b>5.400</b>  | <b>2.276</b> | <b>4.400</b>  |
| <b>Nettoudgifter</b>                    | <b>15.126</b> | <b>4.449</b> | <b>7.702</b>  |

## Note 6: Rejekort

| (Beløb i 1.000 kr.)                              | Regnskab 2020 | Budget 2020   | Regnskab 2019 |
|--------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Drift og investering</b>                      |               |               |               |
| Kontantfinansierede anlægsudgifter *             | -328          | -             | 3.227         |
| Lånefinansierede anlægsudgifter                  | 18            | -             | 2.704         |
| Finansiering - renter                            | 1.723         | 1.553         | 1.860         |
| Drift                                            | 48.182        | 53.095        | 45.764        |
| <b>Resultat af drift</b>                         | <b>49.594</b> | <b>54.648</b> | <b>53.555</b> |
| <b>Korrektion af resultat til byrdefordeling</b> |               |               |               |
| Betalte afdrag på lån i Kommunekredit            | 5.942         | 5.940         | 5.011         |
| Tilbagebetaling af ansvarligt lån                | -461          | -460          | -535          |
| <b>Resultat til byrdefordeling</b>               | <b>55.076</b> | <b>60.128</b> | <b>58.031</b> |

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

## Note 7: Trafikselskabet

| (Beløb i 1.000 kr.)                                          | Regnskab 2020  | Budget 2020    | Regnskab 2019  |
|--------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Busadministration</b>                                     |                |                |                |
| Løn og personale                                             | 55.105         | 55.747         | 51.398         |
| Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter | 20.757         | 33.142         | 31.099         |
| IT-anskaffelser                                              | 1.129          | 1.374          | 1.805          |
| Drift og vedligehold af IT, servere                          | 14.355         | 14.991         | 13.281         |
| Husleje og Rengøring                                         | 9.401          | 10.087         | 7.551          |
| Konsulentydelse og rådgivning mm.                            | -10.841        | -9.663         | -8.069         |
| <b>Busadministration i alt</b>                               | <b>89.905</b>  | <b>105.679</b> | <b>97.065</b>  |
| <b>Handicapadministration</b>                                |                |                |                |
| Løn og personale                                             | 6.965          | 6.965          | 7.130          |
| Materiale- og aktivitetsudgifter                             | 6.436          | 7.710          | 6.704          |
| <b>Handicapadministration i alt</b>                          | <b>13.401</b>  | <b>14.675</b>  | <b>13.834</b>  |
| <b>Primæradministration i alt</b>                            | <b>103.306</b> | <b>120.354</b> | <b>110.899</b> |
| <b>Projekter finansieret af akkumuleret overskud</b>         |                |                |                |
| Bidrag til Regionale besparelse                              | -              | -              | 4.100          |
| App, Takst Vest, Indtægtsdelingsmodel, GDPR-lovgivning       | 2.940          | 3.384          | 5.429          |
| Kontrolløsning, udskiftning af kabler og andre IT projekter  | 2.968          | 5.840          | 2.215          |
| FlexDanmark, udvikling trafikservice, snitflader mm.         | 547            | 724            | 2.869          |
| Køb af udstyr, forbedringer på chaufførlokaler & kundecenter | 8.247          | 8.659          | 1.329          |
| <b>Projekter i alt</b>                                       | <b>14.701</b>  | <b>18.607</b>  | <b>15.942</b>  |
| <b>Trafikselskabet resultat i alt</b>                        | <b>118.007</b> | <b>138.961</b> | <b>126.841</b> |
| <b>Akkumuleret overskud 2020</b>                             | <b>20.953</b>  |                |                |

Tabellen i Note 7 viser de overordnede formål med afholdte udgifter i Trafikselskabet i 2020, opdelt på henholdsvis bus- og handicapadministration.

Der er registreret indtægter for 10,8 mio. kr. som hovedsageligt vedrører kommunernes ekstraordinære betaling for konkrete rådgivningsydelser, men afspejler også lejemaal på Midttrafiks Kundecenter. Ændringen i lønudgifter henholdsvis indtægter i 2020 sammenlignet med regnskabet for 2019 skyldes en reklassifikation af administrationens udgifter og indtægter.

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

## Note 8: Finansindtægter og -udgifter

| (Beløb i 1.000 kr.)                                        | Regnskab 2020 | Budget 2020 | Regnskab 2019 |
|------------------------------------------------------------|---------------|-------------|---------------|
| Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S | -404          | -           | -498          |
| Renteindtægt og udbytte vedr. likviditetsdepoter           | -1.962        | -           | -2.797        |
| <b>Finansindtægter i alt</b>                               | <b>-2.366</b> | <b>-</b>    | <b>-3.294</b> |
| Renteudgifter og gebyrer vedr. bankkonti                   | 290           | -           | 29            |
| Gebyr og kurstab vedr. likviditetsdepot                    | 920           | -           | 6.211         |
| <b>Finansudgifter i alt</b>                                | <b>1.211</b>  | <b>-</b>    | <b>6.240</b>  |
| <b>Resultat, netto</b>                                     | <b>-1.155</b> | <b>-</b>    | <b>2.946</b>  |

## Note 9: Materielle og immaterielle anlægsaktiver

| (Beløb i 1.000 kr.)                            | Ombygninger   | Driftsmateriel og biler | Inventar og it | Igangværende arbejde | Immaterielle aktiver | I alt          |
|------------------------------------------------|---------------|-------------------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------|
| <b>Kostpris</b>                                |               |                         |                |                      |                      |                |
| Kostpris pr. 1. januar 2020                    | 4.191         | 162.147                 | 1.986          | 11.573               | 12.305               | 192.202        |
| Tilgang                                        | 0             | 2.571                   | 863            | 7.740                | 3.265                | 14.439         |
| Overført vedr. igangværende arbejde            | 143           |                         |                | -2.176               | 2.033                | 0              |
| <b>Kostpris pr. 31. december 2020</b>          | <b>4.334</b>  | <b>164.718</b>          | <b>2.850</b>   | <b>17.137</b>        | <b>17.602</b>        | <b>206.641</b> |
| <b>Af- og nedskrivninger</b>                   |               |                         |                |                      |                      |                |
| Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020       | -3.281        | -72.926                 | -1.545         |                      | -3.297               | -81.049        |
| Årets afskrivninger                            | -391          | -11.573                 | -340           |                      | -4.318               | -16.622        |
| <b>Af- og nedskrivninger 31. december 2020</b> | <b>-3.672</b> | <b>-84.499</b>          | <b>-1.885</b>  | <b>0</b>             | <b>-7.615</b>        | <b>-97.671</b> |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020</b> | <b>662</b>    | <b>80.219</b>           | <b>965</b>     | <b>17.137</b>        | <b>9.987</b>         | <b>108.970</b> |

## Note 10: Finansielle anlægsaktiver

| (Beløb i 1.000 kr.)                            | Aktier i Rejsekort & Rejseplan A/S | Ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S | I alt          |
|------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|----------------|
| <b>Kostpris</b>                                |                                    |                                              |                |
| Kostpris pr. 1. januar 2020                    | 80.472                             | 64.752                                       | 145.224        |
| Årets til- og afgang                           | 0                                  | 0                                            | 0              |
| <b>Kostpris pr. 31. december 2020</b>          | <b>80.472</b>                      | <b>64.752</b>                                | <b>145.224</b> |
| <b>Reguleringer</b>                            |                                    |                                              |                |
| Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2020      | -58.858                            | -22.038                                      | -80.895        |
| Årets reguleringer og afdrag                   | 2.762                              | -8.871                                       | -6.109         |
| <b>Reguleringer 31. december 2020</b>          | <b>-56.096</b>                     | <b>-30.909</b>                               | <b>-87.004</b> |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020</b> | <b>24.376</b>                      | <b>33.843</b>                                | <b>58.220</b>  |

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 73,7 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S. Aktieposten er i årsregnskabet 2020 værdiansat under 1.000 kr. da selskabet gennem en årrække har haft varierende resultater, der i overvejende grad har været et driftsunderskud. Midttrafiks andel af selskabets aktiekapital udgør 87,66 %. Midtjyske Jernbaner har ultimo 2020 overtaget driften på strækningen mellem Holstebro og Skjern, hvilket ikke har haft betydning for Midttrafiks aktiebesiddelse i selskabet.

## Note 11: Langfristet tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd

| (Beløb i 1.000 kr.) | Saldo primo 2020 | Regulering 2020 | Saldo ultimo 2020 |
|---------------------|------------------|-----------------|-------------------|
| Favrskov            | 27               | 5               | 32                |
| Hedensted           | 27               | 3               | 30                |
| Herning             | 399              | 19              | 418               |
| Holstebro           | 253              | 9               | 262               |
| Horsens             | 406              | 22              | 428               |
| Ikast-Brande        | 99               | 5               | 104               |
| Lemvig              | 56               | 2               | 58                |
| Norddjurs           | 93               | 5               | 98                |
| Odder               | 44               | 3               | 47                |
| Randers             | 757              | 36              | 793               |
| Ringkøbing-Skjern   | 175              | 9               | 184               |
| Silkeborg           | 213              | 26              | 239               |
| Skanderborg         | 65               | 8               | 73                |
| Skive               | 260              | 12              | 272               |
| Struer              | 75               | 3               | 78                |
| Syddjurs            | 50               | 8               | 58                |
| Viborg              | 409              | 24              | 433               |
| Aarhus              | 3.523            | 163             | 3.686             |
| Region Midtjylland  | 4.982            | 192             | 5.173             |
| <b>I alt</b>        | <b>11.913</b>    | <b>553</b>      | <b>12.466</b>     |

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

Midttrafik har pr. 31. december 2020 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 115,7 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

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

| (Beløb i 1.000 kr.) | Primo 2020    | Ændring 2020  | Ultimo 2020   |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|
| Favrskov            | 179           | 22            | 201           |
| Hedensted           | 286           | 40            | 326           |
| Herning             | 2.036         | -339          | 1.697         |
| Holstebro           | 1.001         | 114           | 1.115         |
| Horsens             | 383           | -55           | 328           |
| Ikast-Brande        | 7             | 50            | 57            |
| Lemvig              | 4             | 0             | 4             |
| Norrdjurs           | 91            | 8             | 99            |
| Odder               | 82            | 45            | 127           |
| Randers             | 3.578         | -153          | 3.425         |
| Ringkøbing-Skjern   | 597           | 92            | 689           |
| Samsø               | 254           | -378          | -124          |
| Silkeborg           | 78            | 46            | 124           |
| Skanderborg         | 725           | 122           | 847           |
| Skive               | 1.072         | -34           | 1.038         |
| Struer              | 157           | 21            | 178           |
| Syddjurs            | 253           | 162           | 415           |
| Viborg              | 2.127         | -244          | 1.883         |
| Aarhus              | 15.369        | -861          | 14.508        |
| Region Midtjylland  | 28.475        | -1.610        | 26.865        |
| <b>I alt</b>        | <b>56.756</b> | <b>-2.952</b> | <b>53.804</b> |

**Note 13: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering**

| (Beløb i 1.000 kr.) | Ultimo 2020   |
|---------------------|---------------|
| Favrskov            | 302           |
| Hedensted           | 378           |
| Herning             | 2.798         |
| Holstebro           | 1.609         |
| Horsens             | 48            |
| Ikast-Brande        | 232           |
| Lemvig              | 116           |
| Norrdjurs           | 195           |
| Odder               | 106           |
| Randers             | 5.564         |
| Ringkøbing-Skjern   | 1.101         |
| Samsø               | 0             |
| Silkeborg           | 65            |
| Skanderborg         | 971           |
| Skive               | 1.939         |
| Struer              | 357           |
| Syddjurs            | 516           |
| Viborg              | 3.643         |
| Aarhus              | 26.119        |
| Region Midtjylland  | 42.506        |
| <b>I alt</b>        | <b>88.567</b> |

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 2020.

#### Note 14: Egenkapital

|                                                         | Regnskab 2020 | Regnskab 2019 |
|---------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Egenkapital 1. januar                                   | 57.868        | 69.153        |
| Omkostningsbaseret resultat                             | -9.673        | -15.163       |
| Øvrige egenkapitalreguleringer                          | 5.959         | 3.878         |
| - heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid | 2.609         |               |
| - heraf værdiregulering af kapitalandele                | 3.256         |               |
| - øvrige reguleringer                                   | 93            |               |
| <b>Egenkapital pr. 31. december 2020</b>                | <b>54.154</b> | <b>57.868</b> |

#### Note 15: Specifikation af efterregulering med bestillere i ejerkredsen

| (Beløb i 1.000 kr.) | Primo 2020     | Hensættelser<br>byrdefordeling 2020 | Årets øvrige<br>bevægelser | Ultimo 2020    |
|---------------------|----------------|-------------------------------------|----------------------------|----------------|
| Favrskov            | 1.869          | -946                                | -796                       | 128            |
| Hedensted           | 346            | 49                                  | -224                       | 172            |
| Herning             | 2.875          | 309                                 | -464                       | 2.720          |
| Holstebro           | 1.627          | -342                                | -1.173                     | 113            |
| Horsens             | 345            | 1.256                               | 77                         | 1.677          |
| Ikast-Brande        | 47             | -544                                | 16                         | -481           |
| Lemvig              | 2              | -139                                | 50                         | -87            |
| Norddjurs           | -2.389         | -1.369                              | 949                        | -2.809         |
| Odder               | 609            | -634                                | -576                       | -601           |
| Randers             | 1.327          | -2.939                              | -514                       | -2.126         |
| Ringkøbing-Skjern   | 749            | -1.695                              | -481                       | -1.428         |
| Samsø               | -17            | -69                                 | 27                         | -59            |
| Silkeborg           | 1.221          | -1.897                              | 13                         | -663           |
| Skanderborg         | 1.149          | -539                                | -430                       | 179            |
| Skive               | 814            | 12                                  | 329                        | 1.155          |
| Struer              | 96             | -85                                 | 182                        | 193            |
| Syddjurs            | -174           | -359                                | 721                        | 187            |
| Viborg              | 2.495          | -1.977                              | -794                       | -277           |
| Aarhus              | -46.041        | -12.946                             | 38.897                     | -20.090        |
| Region Midtjylland  | 4.103          | -11.661                             | -4.103                     | -11.661        |
| <b>Total</b>        | <b>-28.948</b> | <b>-36.517</b>                      | <b>31.707</b>              | <b>-33.758</b> |

#### Note 16: Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

| (Beløb i 1.000 kr.)                                  | Ultimo 2020   |
|------------------------------------------------------|---------------|
| Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark | 683           |
| Operationel leasing og øvrige lejeaftaler            | 37.752        |
| <b>Eventual forpligtelser i alt</b>                  | <b>38.435</b> |

Udover tabellens viste eventualforpligtelser pågår der enkelte sager i fagretlige fora og ved domstolene.

Der resterer et enkelt forhold, hvor ledelsen vurderer, at det ikke får væsentlig økonomisk betydning for Midttrafik. Desuden 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 2020 er 84,5 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2020 er 5,7 mio. kr. i Kommunekredits favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

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

#### Note 17 - Reguleringer til pengestrøm

| (Beløb i 1.000 kr.)                                               | Ultimo 2020   | Ultimo 2019   |
|-------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland | -2.609        | -1.765        |
| Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter                   | -2.970        | -863          |
| Afskrivninger ifølge anlægsnote                                   | 16.622        | 14.263        |
| Regulering af hensættelser samt lønmodtagernes feriemidler        | 13.318        | 13.573        |
| Øvrige reguleringer                                               | 5.804         | 4.071         |
| <b>Reguleringer i alt</b>                                         | <b>30.165</b> | <b>29.279</b> |

#### Note 18 - Ændring i driftskapital

| (Beløb i 1.000 kr.)                                            | Ultimo 2020   | Ultimo 2019  |
|----------------------------------------------------------------|---------------|--------------|
| Ændring i deposita, tilgodehavende                             | -78           | 0            |
| Ændring i tilgodehavender                                      | -17.177       | -30.675      |
| Ændring i kortfristet gæld, inkl. bankgæld ved repo-forretning | 60.521        | 33.488       |
| <b>Ændring i driftskapital i alt</b>                           | <b>43.266</b> | <b>2.813</b> |

**Note 19: Personaleoversigt**

| Afdeling                             | Årsværk 2020  |
|--------------------------------------|---------------|
| <b>Direktion</b>                     |               |
| Direktion                            | 2,00          |
| <b>Direktionssekretariat</b>         |               |
| Direktionssekretariat                | 10,12         |
| <b>FLEX Planlægning og udvikling</b> |               |
| FLEX Planlægning og udvikling        | 28,16         |
| <b>BUS Planlægning og udvikling</b>  |               |
| Rådgivning og mobilitet              | 11,17         |
| Køreplanlægning                      | 10,77         |
| <b>Økonomi, Kontrakter</b>           |               |
| Økonomi og Regnskab                  | 18,98         |
| Kontrakter                           | 6,72          |
| <b>Kundeservice og Trafikservice</b> |               |
| Kundeservice                         | 22,51         |
| Trafikservice                        | 10,83         |
| IT og Digitalisering                 | 2,27          |
| <b>I alt</b>                         | <b>123,53</b> |

| Afdeling                                            | Årsværk 2019  |
|-----------------------------------------------------|---------------|
| <b>Direktion</b>                                    |               |
| Direktion                                           | 2,00          |
| <b>Direktionssekretariat</b>                        |               |
| Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling | 2,91          |
| Løn, HR, sekretariatsbetjening og intern service    | 7,82          |
| <b>FLEX Planlægning og udvikling</b>                |               |
| FLEX Planlægning og udvikling                       | 27,56         |
| <b>BUS Planlægning og udvikling</b>                 |               |
| Rådgivning og mobilitet                             | 9,72          |
| Køreplanlægning                                     | 12,58         |
| <b>Økonomi, It og Kontrakter</b>                    |               |
| Økonomi og Regnskab                                 | 17,72         |
| Kontrakter                                          | 9,46          |
| <b>Kundeservice og Trafikservice</b>                |               |
| Kundeservice                                        | 21,91         |
| Trafikservice                                       | 13,43         |
| <b>I alt</b>                                        | <b>125,11</b> |

Antallet af årsværk 2020 betragtes reelt som uændret sammenlignet med 2019 og indenfor den almindelige ændring ved barsel, besættelse af stillinger m.m.

## Note 20: AarBus - resultatopgørelse 1. januar 2020 - 31. december 2020

| (Beløb i 1.000 kr.)                           | Regnskab 2020  | Budget 2020    | Regnskab 2019  |
|-----------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Indtægter</b>                              |                |                |                |
| Indtægter, busdrift                           | 454.399        | 456.472        | 452.674        |
| Rabat ikke-udbudt kørsel                      | -33.341        | -20.000        | -25.402        |
| Indtægter, øvrige                             | 10.203         | 8.347          | 9.208          |
| <b>Indtægter i alt</b>                        | <b>431.261</b> | <b>444.819</b> | <b>436.480</b> |
| <b>Variable produktionsomkostninger</b>       |                |                |                |
| Chaufføromkostninger                          | 243.260        | 250.026        | 242.034        |
| Vognomkostninger                              | 58.647         | 69.642         | 68.192         |
| <b>Variable produktionsomkostninger i alt</b> | <b>301.907</b> | <b>319.668</b> | <b>310.226</b> |
| <b>Dækningsbidrag</b>                         | <b>129.354</b> | <b>125.151</b> | <b>126.254</b> |
| <b>Faste omkostninger</b>                     |                |                |                |
| Øvr. værkstedsomkostninger                    | 2.499          | 4.930          | 4.141          |
| Lokaleomkostninger                            | 22.537         | 18.815         | 19.204         |
| Lønsum af omkostninger                        | 48.096         | 49.024         | 48.594         |
| Øvrige faste omkostninger                     | 10.706         | 9.690          | 10.532         |
| <b>Faste omkostninger i alt</b>               | <b>83.838</b>  | <b>82.459</b>  | <b>82.471</b>  |
| <b>Resultat før renter og afskrivninger</b>   | <b>45.516</b>  | <b>42.692</b>  | <b>43.783</b>  |
| Afskrivninger                                 | 34.433         | 31.970         | 33.581         |
| Renter                                        | 2.615          | 2.050          | 2.197          |
| BAAS4                                         | 46             | -499           | 201            |
| Lønsum af årets resultat                      | 342            | 1.214          | 322            |
| <b>Årets resultat</b>                         | <b>8.080</b>   | <b>7.957</b>   | <b>7.482</b>   |

**Note 21: Aarbus, balance pr. 31. december 2020**

| (Beløb i 1.000 kr.)                 | Primo 2020     | Årets bevægelser | Ultimo 2020    |
|-------------------------------------|----------------|------------------|----------------|
| <b>AKTIVER</b>                      |                |                  |                |
| <b>Anlægsaktiver</b>                |                |                  |                |
| Anlægsaktiver                       | 176.474        | -25.243          | 151.231        |
| <b>Anlægsaktiver i alt</b>          | <b>176.474</b> | <b>-25.243</b>   | <b>151.231</b> |
| <b>Omsætningsaktiver</b>            |                |                  |                |
| Varelager                           | 12.130         | -2.255           | 9.875          |
| <b>Varelager i alt</b>              | <b>12.130</b>  | <b>-2.255</b>    | <b>9.875</b>   |
| Tilgodehavender debitorer           | 327            | 990              | 1.317          |
| Tilgodehavender, vekselpenge        | 369            | 0                | 369            |
| Tilgodehavender, depositum          | 45             | 0                | 45             |
| Tilgodehavender, periodeafgrænsning | 1.923          | 696              | 2.619          |
| Tilgodehavender, diverse            | 50             | 0                | 50             |
| <b>Tilgodehavender i alt</b>        | <b>2.714</b>   | <b>1.686</b>     | <b>4.400</b>   |
| Formuekonto                         | 103.461        | 55.278           | 158.739        |
| Likvide beholdning                  | 66.681         | -66.624          | 57             |
| <b>Omsætningsaktiver i alt</b>      | <b>184.986</b> | <b>-11.915</b>   | <b>173.071</b> |
| <b>Aktiver i alt</b>                | <b>361.460</b> | <b>-37.158</b>   | <b>324.302</b> |
| <b>PASSIVER</b>                     |                |                  |                |
| <b>Egenkapital og lign.</b>         |                |                  |                |
| Egenkapital primo                   | 111.961        | 7.482            | 119.443        |
| Periodens resultat                  | 7.482          | 598              | 8.080          |
| <b>Egenkapital ultimo i alt</b>     | <b>119.443</b> | <b>8.080</b>     | <b>127.523</b> |
| <b>Langfristet gæld</b>             |                |                  |                |
| <b>Langfristet gæld</b>             | <b>155.816</b> | <b>-31.841</b>   | <b>123.975</b> |
| <b>Kortfristet gæld</b>             |                |                  |                |
| Mellemregning Midttrafik (rest)     | 25.031         | 7.327            | 32.358         |
| Gæld til kreditorer                 | 10.289         | 126              | 10.415         |
| Anden gæld                          | 1.179          | 1.091            | 2.270          |
| Hensættelse til personskader        | 2.780          | -1.781           | 999            |
| Forskud på løn                      | 2.113          | -1.771           | 342            |
| Skyldig løn og feriepenge           | 44.809         | -18.389          | 26.420         |
| <b>Kortfristet gæld i alt</b>       | <b>86.201</b>  | <b>-13.397</b>   | <b>72.804</b>  |
| <b>Passiver i alt</b>               | <b>361.460</b> | <b>-37.158</b>   | <b>324.302</b> |

# **Bilagssamling til regnskab 2020**

## **Byrdefordelingen i regnskab 2020**

**Godkendt på bestyrelsesmødet 12. maj 2021**

**CVR nummer: 29943176**

## Indholdsfortegnelse

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| Ledelsespåtegning                             | 3  |
| Midttrafiks Byrdefordeling                    | 4  |
| Busudgifter                                   | 6  |
| Bus-IT og øvrige                              | 6  |
| Rejsekort                                     | 7  |
| Busindtægter                                  | 7  |
| Regionalt tilskud                             | 8  |
| Handicapkørsel                                | 8  |
| Flextur                                       | 9  |
| Flexbus                                       | 9  |
| Kommunalkørsel                                | 10 |
| NOP                                           | 10 |
| Ekstraudgifter Corona                         | 11 |
| Togdrift                                      | 11 |
| Letbanedrift                                  | 11 |
| Trafikselskabet                               | 12 |
| Billetkontrol                                 | 12 |
| Tjenestemandspensioner                        | 13 |
| Letbanesekretariat                            | 13 |
| Finansielt afkast                             | 14 |
| Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2020 | 15 |

## Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2020.

Byrdefordelingen er udarbejdet med udgangspunkt i det udgiftsbaserede resultat, og specifikke balanceposter samt afdrag på lån fordeles mellem kommuner og region. Byrdefordelingen er foretaget efter de principper der er ligger til grund for Budget 2020, der er godkendt på bestyrelsesmødet den 13. december 2019. Byrdefordelingen er godkendt på mail af repræsentantskabet den 4. juli 2019.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2020.

Aarhus den 12. maj 2021

Direktion:

---

Jens Erik Sørensen

Bestyrelsen:

---

Claus Wistoft  
Formand

---

Hans Okholm  
Næstformand

---

Claus Kjeldsen  
2. næstformand

---

Ango Winther

---

Mads Nikolajsen

---

Niels Viggo Lynghøj

---

Johannes F. Vesterby

---

Arne Lægaard

---

Simon V. Nielsen

## Midttrafiks Byrdefordeling

Regnskabsnotatet består af en række oversigtstabeller for bestillerne for hvert forretningsområde. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2020, der er godkendt af bestyrelsen på mødet 13. december 2019.

| Midttrafik byrdefordeling - Regnskab 2020 |                      |                      |                                |                                |                                |
|-------------------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                           | Budget 2020          | Regnskab 2020        | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| <b>Busdrift</b>                           | <b>804.979.000</b>   | <b>965.293.441</b>   | <b>222.609.491</b>             | <b>742.683.950</b>             | <b>-62.295.050</b>             |
| Kørselsudgifter                           | 1.407.659.000        | 1.390.111.286        | 15.200.696                     | 1.374.910.589                  | -32.748.411                    |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel            | 0                    | -25.402.208          | 0                              | -25.402.208                    | -25.402.208                    |
| Flexbus                                   | 7.770.000            | 5.325.727            | -2.625.370                     | 7.951.097                      | 181.097                        |
| Bus-IT og Øvrige                          | 22.973.000           | 24.142.522           | 3.703.200                      | 20.439.322                     | -2.533.678                     |
| Rejsekort                                 | 53.822.000           | 50.079.140           | -1.951.009                     | 52.030.149                     | -1.791.851                     |
| Busindtægter                              | -687.245.000         | -478.963.027         | 208.281.973                    | -687.245.000                   | 0                              |
| Regionalt tilskud                         | 0                    | 0                    | 0                              | 0                              | 0                              |
| <b>Flextrafik</b>                         | <b>550.183.000</b>   | <b>473.223.474</b>   | <b>-30.739.683</b>             | <b>503.963.157</b>             | <b>-46.219.843</b>             |
| Handicapkørsel                            | 43.896.000           | 32.450.495           | -11.480.950                    | 43.931.445                     | 35.445                         |
| Flextur                                   | 15.039.000           | 11.357.075           | -3.652.590                     | 15.009.664                     | -29.336                        |
| Kommunal                                  | 38.533.000           | 30.886.749           | -7.600.740                     | 38.487.489                     | -45.511                        |
| Siddende patientbefordring                | 148.485.000          | 137.716.769          | -10.768.231                    | 148.485.000                    | 0                              |
| Ekstraudgifter corona                     | 0                    | 2.762.828            | 2.762.828                      | 0                              | 0                              |
| NOP                                       | 815.000              | 1.499.522            | 0                              | 1.499.522                      | 684.522                        |
| Øvrige Trafikselskaber                    | 303.415.000          | 256.550.037          | 0                              | 256.550.037                    | -46.864.963                    |
| <b>Tog og Letbanedrift</b>                | <b>226.012.000</b>   | <b>250.561.282</b>   | <b>25.270.335</b>              | <b>225.290.948</b>             | <b>-721.052</b>                |
| Tog                                       | 30.764.000           | 31.713.160           | 1.030.173                      | 30.682.987                     | -81.013                        |
| Letbane                                   | 188.942.000          | 213.869.692          | 24.453.271                     | 189.416.421                    | 474.421                        |
| Rejsekort                                 | 6.306.000            | 4.978.430            | -213.110                       | 5.191.540                      | -1.114.460                     |
| <b>Administration og øvrige</b>           | <b>127.697.000</b>   | <b>137.599.642</b>   | <b>7.933.818</b>               | <b>129.665.824</b>             | <b>1.968.824</b>               |
| Trafikselskab                             | 120.354.000          | 120.354.000          | 0                              | 120.354.000                    | 0                              |
| Billetkontrol                             | 2.173.000            | 9.726.452            | 7.933.818                      | 1.792.634                      | -380.366                       |
| Tab på debitorer                          | 2.276.000            | 5.400.000            | 0                              | 5.400.000                      | 3.124.000                      |
| Tjenestemandspension                      | 1.850.000            | 1.826.297            | 0                              | 1.826.297                      | -23.703                        |
| Letbanesekretariat                        | 1.044.000            | 1.044.000            | 0                              | 1.044.000                      | 0                              |
| Finansielt afkast                         | 0                    | -751.107             | 0                              | -751.107                       | -751.107                       |
| <b>Midttrafik Byrdefordeling</b>          | <b>1.708.871.000</b> | <b>1.826.677.839</b> | <b>225.073.961</b>             | <b>1.601.603.878</b>           | <b>-107.267.122</b>            |
| Rejsekort forskudt finansiering           | -5.480.000           | -5.463.169           | 0                              | -5.463.169                     | 16.831                         |
| Trafikselskabet merforbrug                | 18.606.701           | -2.346.560           | 0                              | -2.346.560                     | -20.953.261                    |
| Midttrafik Letbanesekr.                   | 55.620               | -112.367             | 0                              | -112.367                       | -167.987                       |
| Tælleudstyr forskudt finansiering 2020    | 0                    | 1.219.375            | 0                              | 1.219.375                      | 1.219.375                      |
| Tælleudstyr forskudt finansiering 2019    | 0                    | -639.167             | 0                              | -639.167                       | -639.167                       |
| Ansvarligt lån og likviditetsdepot        | 0                    | -404.116             | 0                              | -404.116                       | -404.116                       |
| Øvrige                                    | 0                    | 0                    | 0                              | 0                              | 0                              |
| <b>I alt Midttrafik drift</b>             | <b>1.722.053.321</b> | <b>1.818.931.835</b> | <b>225.073.961</b>             | <b>1.593.857.875</b>           | <b>-128.195.446</b>            |

|                             | Faktisk<br>finansiering | Realiseret<br>forbrug | Afregning* |
|-----------------------------|-------------------------|-----------------------|------------|
| Årets drift og finansiering | 1.638.120.657           | 1.601.603.878         | 36.516.778 |

\* Afvigelse mellem beløb til afregning og budgetafvigelse skyldes statens finansiering af gratisture for handicapkørsel, foreløbig afregning til enkelte kommuner samt diverse reguleringer.

## Den endelige afregning

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

Midttrafik har i 2020 i alt byrdefordelt nettoudgifter for 1.826,7 mio. kr., og medregnet øvrige driftsudgifter er Midttrafiks samlede nettoudgifter i 2020 på 1.818,9 mio. kr. Ejere, øvrige bestillere og staten har i 2020 samlet indbetalt 1.858,3 mio. kr. til Midttrafik. Ejerne

har derfor samlet et tilgodehavende hos Midttrafik på 36,5 mio. kr., som udestår til afregning primo 2022, jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

### Samlede byrdefordeling

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2020:

| Midttrafiks byrdefordeling bestillerfordelt |                      |                      |                                |                                |                                |
|---------------------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                             | Budget 2020          | Regnskab 2020        | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                                    | 27.332.000           | 25.537.128           | -884.476                       | 26.421.604                     | -910.396                       |
| Hedensted                                   | 7.085.000            | 7.456.513            | 286.365                        | 7.170.148                      | 85.148                         |
| Herning                                     | 45.950.000           | 49.641.470           | 3.343.977                      | 46.297.493                     | 347.493                        |
| Holstebro                                   | 18.751.000           | 19.566.044           | 1.117.427                      | 18.448.617                     | -302.383                       |
| Horsens                                     | 47.264.000           | 52.813.614           | 4.230.025                      | 48.583.589                     | 1.319.589                      |
| Ikast-Brande                                | 16.484.000           | 15.718.789           | -242.351                       | 15.961.140                     | -522.860                       |
| Lemvig                                      | 10.579.000           | 9.794.344            | -656.657                       | 10.451.001                     | -127.999                       |
| Norddjurs                                   | 27.431.000           | 24.711.957           | -1.367.600                     | 26.079.557                     | -1.351.443                     |
| Odder                                       | 8.904.000            | 9.894.153            | 119.162                        | 9.774.990                      | 870.990                        |
| Randers                                     | 80.079.000           | 85.554.396           | 8.335.792                      | 77.218.604                     | -2.860.396                     |
| Ringkøbing-Skjern                           | 27.722.000           | 26.152.686           | 87.994                         | 26.064.692                     | -1.657.308                     |
| Samsø                                       | 109.000              | 40.288               | 0                              | 40.288                         | -68.712                        |
| Silkeborg                                   | 46.644.000           | 49.888.320           | 5.073.205                      | 44.815.115                     | -1.828.885                     |
| Skanderborg                                 | 30.030.000           | 30.512.668           | 960.039                        | 29.552.629                     | -477.371                       |
| Skive                                       | 36.285.000           | 36.798.325           | 462.038                        | 36.336.286                     | 51.286                         |
| Struer                                      | 5.556.000            | 5.700.488            | 219.461                        | 5.481.027                      | -74.973                        |
| Syddjurs                                    | 22.478.000           | 22.424.780           | 281.232                        | 22.143.548                     | -334.452                       |
| Viborg                                      | 42.130.000           | 44.527.655           | 4.275.064                      | 40.252.591                     | -1.877.409                     |
| Aarhus                                      | 363.192.000          | 411.562.423          | 89.363.415                     | 322.199.008                    | -40.992.992                    |
| Region Midtjylland                          | 541.347.000          | 610.412.772          | 78.814.549                     | 531.598.223                    | -9.748.777                     |
| Fynbus                                      | 47.028.000           | 32.869.525           | 0                              | 32.869.525                     | -14.158.475                    |
| Midttrafik                                  | 104.000              | 105.044              | 0                              | 105.044                        | 1.044                          |
| Movia                                       |                      | 125.980              |                                | 125.980                        | 125.980                        |
| NT                                          | 300.000              | 116.026              | 0                              | 116.026                        | -183.974                       |
| Sydtrafik                                   | 256.087.000          | 223.497.153          | 0                              | 223.497.153                    | -32.589.847                    |
| Staten                                      | 0                    | 31.255.298           | 31.255.298                     | 0                              | 0                              |
| <b>Total</b>                                | <b>1.708.871.000</b> | <b>1.826.677.839</b> | <b>225.073.961</b>             | <b>1.601.603.878</b>           | <b>-107.267.122</b>            |

## Busudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af kørselsudgifter:

| Oversigt for Kørselsudgifter |                      |                      |                                |                                |                                |
|------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                              | Budget 2020          | Regnskab 2020        | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                     | 15.947.000           | 15.039.018           | 0                              | 15.039.018                     | -907.982                       |
| Hedensted                    | 6.906.000            | 7.005.765            | 0                              | 7.005.765                      | 99.765                         |
| Herning                      | 51.811.000           | 52.181.668           | 0                              | 52.181.668                     | 370.668                        |
| Holstebro                    | 18.869.000           | 18.548.696           | 0                              | 18.548.696                     | -320.304                       |
| Horsens                      | 55.503.000           | 56.434.112           | 0                              | 56.434.112                     | 931.112                        |
| Ikast-Brande                 | 14.565.000           | 14.050.652           | 0                              | 14.050.652                     | -514.348                       |
| Lemvig                       | 8.165.000            | 8.035.648            | 0                              | 8.035.648                      | -129.352                       |
| Norddjurs                    | 22.785.000           | 21.413.126           | 0                              | 21.413.126                     | -1.371.874                     |
| Odder                        | 7.464.000            | 8.350.122            | 0                              | 8.350.122                      | 886.122                        |
| Randers                      | 92.492.000           | 89.698.563           | 0                              | 89.698.563                     | -2.793.437                     |
| Ringkøbing-Skjern            | 27.494.000           | 25.895.568           | 0                              | 25.895.568                     | -1.598.432                     |
| Silkeborg                    | 55.528.000           | 53.813.762           | 0                              | 53.813.762                     | -1.714.238                     |
| Skanderborg                  | 28.823.000           | 28.337.413           | 0                              | 28.337.413                     | -485.587                       |
| Skive                        | 28.727.000           | 28.769.716           | 0                              | 28.769.716                     | 42.716                         |
| Struer                       | 5.434.000            | 5.370.273            | 0                              | 5.370.273                      | -63.727                        |
| Syddjurs                     | 21.326.000           | 21.030.393           | 0                              | 21.030.393                     | -295.607                       |
| Viborg                       | 52.436.000           | 50.477.908           | 0                              | 50.477.908                     | -1.958.092                     |
| Aarhus                       | 466.270.000          | 426.996.954          | 0                              | 426.996.954                    | -39.273.046                    |
| Region Midtjylland           | 427.114.000          | 418.059.025          | 0                              | 418.059.025                    | -9.054.975                     |
| Staten                       | 0                    | 15.200.696           | 15.200.696                     | 0                              | 0                              |
| <b>Total</b>                 | <b>1.407.659.000</b> | <b>1.364.709.078</b> | <b>15.200.696</b>              | <b>1.349.508.382</b>           | <b>-58.150.618</b>             |

## Bus-IT og øvrige

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af bus-IT og øvrige udgifter:

| Oversigt for Bus-IT og Øvrige |                   |                   |                                |                                |                                |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                               | Budget 2020       | Regnskab 2020     | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                      | 79.000            | 91.574            | -1.262                         | 92.836                         | 13.836                         |
| Hedensted                     | 60.000            | 52.945            | -2.847                         | 55.791                         | -4.209                         |
| Herning                       | 555.000           | 592.095           | -12.568                        | 604.663                        | 49.663                         |
| Holstebro                     | 91.000            | 84.805            | -5.060                         | 89.865                         | -1.135                         |
| Horsens                       | 565.000           | 660.965           | -19.431                        | 680.396                        | 115.396                        |
| Ikast-Brande                  | 44.000            | 35.953            | -53                            | 36.006                         | -7.994                         |
| Lemvig                        | 0                 | 93                | 0                              | 93                             | 93                             |
| Norddjurs                     | 55.000            | 78.201            | -2.117                         | 80.318                         | 25.318                         |
| Odder                         | 19.000            | 17.758            | -1.340                         | 19.098                         | 98                             |
| Randers                       | 1.926.000         | 1.953.578         | -27.427                        | 1.981.005                      | 55.005                         |
| Ringkøbing-Skjern             | 215.000           | 202.883           | -3.845                         | 206.728                        | -8.272                         |
| Samsø                         | 0                 | 0                 | 0                              | 0                              | 0                              |
| Silkeborg                     | 837.000           | 801.634           | -20.540                        | 822.174                        | -14.826                        |
| Skanderborg                   | 142.000           | 157.054           | -5.324                         | 162.378                        | 20.378                         |
| Skive                         | 120.000           | 108.773           | -6.953                         | 115.726                        | -4.274                         |
| Struer                        | 38.000            | 37.785            | -924                           | 38.710                         | 710                            |
| Syddjurs                      | 80.000            | 72.242            | -5.127                         | 77.370                         | -2.630                         |
| Viborg                        | 1.356.000         | 1.387.284         | -15.744                        | 1.403.028                      | 47.028                         |
| Aarhus                        | 10.359.000        | 7.511.673         | -863.577                       | 8.375.250                      | -1.983.750                     |
| Region Midtjylland            | 6.432.000         | 5.336.071         | -261.817                       | 5.597.888                      | -834.112                       |
| Staten                        | 0                 | 4.959.156         | 4.959.156                      | 0                              | 0                              |
| <b>Total</b>                  | <b>22.973.000</b> | <b>24.142.522</b> | <b>3.703.200</b>               | <b>20.439.322</b>              | <b>-2.533.678</b>              |

## Rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til rejsekort i bus og Letbane:

| Oversigt for Rejsekort |                   |                   |                                |                                |                                |
|------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                        | Budget 2020       | Regnskab 2020     | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov               | 176.000           | 164.351           | -3.435                         | 167.786                        | -8.214                         |
| Hedensted              | 338.000           | 312.842           | -8.187                         | 321.029                        | -16.971                        |
| Herning                | 1.334.000         | 1.230.474         | -41.599                        | 1.272.073                      | -61.927                        |
| Holstebro              | 598.000           | 566.860           | -16.671                        | 583.531                        | -14.469                        |
| Horsens                | 1.385.000         | 1.517.287         | -61.884                        | 1.579.171                      | 194.171                        |
| Ikast-Brande           | 23.000            | 22.950            | -726                           | 23.676                         | 676                            |
| Lemvig                 | 10.000            | 10.041            | 0                              | 10.041                         | 41                             |
| Norddjurs              | 200.000           | 187.653           | -6.982                         | 194.635                        | -5.365                         |
| Odder                  | 232.000           | 207.702           | -4.028                         | 211.730                        | -20.270                        |
| Randers                | 2.836.000         | 2.680.312         | -88.276                        | 2.768.588                      | -67.412                        |
| Ringkøbing-Skjern      | 636.000           | 583.207           | -11.994                        | 595.201                        | -40.799                        |
| Silkeborg              | 1.594.000         | 1.414.204         | -68.114                        | 1.482.319                      | -111.681                       |
| Skanderborg            | 559.000           | 526.242           | -17.295                        | 543.536                        | -15.464                        |
| Skive                  | 930.000           | 894.334           | -22.818                        | 917.152                        | -12.848                        |
| Struer                 | 163.000           | 150.912           | -2.190                         | 153.102                        | -9.898                         |
| Syddjurs               | 462.000           | 434.440           | -17.319                        | 451.758                        | -10.242                        |
| Viborg                 | 1.810.000         | 1.769.738         | -51.072                        | 1.820.810                      | 10.810                         |
| Aarhus                 | 21.983.000        | 19.362.251        | -895.969                       | 20.258.220                     | -1.724.780                     |
| Region Midtjylland     | 24.859.000        | 23.021.770        | -845.561                       | 23.867.331                     | -991.669                       |
| <b>Total</b>           | <b>60.128.000</b> | <b>55.057.570</b> | <b>-2.164.119</b>              | <b>57.221.689</b>              | <b>-2.906.311</b>              |

## Busindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af busindtægter:

| Oversigt for Busindtægter |                     |                     |                                |                                |                                |
|---------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                           | Budget 2020         | Regnskab 2020       | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                  | -1.436.000          | -1.000.795          | 435.205                        | -1.436.000                     | 0                              |
| Hedensted                 | -3.240.000          | -2.258.060          | 981.940                        | -3.240.000                     | 0                              |
| Herning                   | -14.305.000         | -9.969.613          | 4.335.387                      | -14.305.000                    | 0                              |
| Holstebro                 | -5.759.000          | -4.013.631          | 1.745.369                      | -5.759.000                     | 0                              |
| Horsens                   | -22.117.000         | -15.414.046         | 6.702.954                      | -22.117.000                    | 0                              |
| Ikast-Brande              | -60.000             | -41.816             | 18.184                         | -60.000                        | 0                              |
| Norddjurs                 | -2.410.000          | -1.679.607          | 730.393                        | -2.410.000                     | 0                              |
| Odder                     | -1.525.000          | -1.062.822          | 462.178                        | -1.525.000                     | 0                              |
| Randers                   | -31.218.000         | -21.756.824         | 9.461.176                      | -31.218.000                    | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern         | -4.376.000          | -3.049.773          | 1.326.227                      | -4.376.000                     | 0                              |
| Silkeborg                 | -23.379.000         | -16.293.572         | 7.085.428                      | -23.379.000                    | 0                              |
| Skanderborg               | -6.060.000          | -4.223.409          | 1.836.591                      | -6.060.000                     | 0                              |
| Skive                     | -7.914.000          | -5.515.520          | 2.398.480                      | -7.914.000                     | 0                              |
| Struer                    | -1.052.000          | -733.172            | 318.828                        | -1.052.000                     | 0                              |
| Syddjurs                  | -5.836.000          | -4.067.295          | 1.768.705                      | -5.836.000                     | 0                              |
| Viborg                    | -17.920.000         | -12.489.021         | 5.430.979                      | -17.920.000                    | 0                              |
| Aarhus                    | -278.133.000        | -193.839.786        | 84.293.214                     | -278.133.000                   | 0                              |
| Region Midtjylland        | -260.505.000        | -181.554.265        | 78.950.735                     | -260.505.000                   | 0                              |
| <b>Total</b>              | <b>-687.245.000</b> | <b>-478.963.027</b> | <b>208.281.973</b>             | <b>-687.245.000</b>            | <b>0</b>                       |

## Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af regionalt tilskud:

| Oversigt for Regionalt tilskud |             |               |                                |                                |                                |
|--------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                       | 0           | 0             | 0                              | 0                              | 0                              |
| Hedensted                      | -1.386.000  | -1.386.000    | 0                              | -1.386.000                     | 0                              |
| Herning                        | -5.000      | -5.000        | 0                              | -5.000                         | 0                              |
| Holstebro                      | -396.000    | -396.000      | 0                              | -396.000                       | 0                              |
| Horsens                        | -988.000    | -988.000      | 0                              | -988.000                       | 0                              |
| Ikast-Brande                   | -474.000    | -474.000      | 0                              | -474.000                       | 0                              |
| Lemvig                         | 0           | 0             | 0                              | 0                              | 0                              |
| Norddjurs                      | -1.051.000  | -1.051.000    | 0                              | -1.051.000                     | 0                              |
| Odder                          | 0           | 0             | 0                              | 0                              | 0                              |
| Randers                        | -786.000    | -786.000      | 0                              | -786.000                       | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern              | -1.803.000  | -1.803.000    | 0                              | -1.803.000                     | 0                              |
| Silkeborg                      | 0           | 0             | 0                              | 0                              | 0                              |
| Skanderborg                    | -400.000    | -400.000      | 0                              | -400.000                       | 0                              |
| Skive                          | -727.000    | -727.000      | 0                              | -727.000                       | 0                              |
| Struer                         | -525.000    | -525.000      | 0                              | -525.000                       | 0                              |
| Syddjurs                       | -808.000    | -808.000      | 0                              | -808.000                       | 0                              |
| Viborg                         | -4.692.000  | -4.692.000    | 0                              | -4.692.000                     | 0                              |
| Aarhus                         | 0           | 0             | 0                              | 0                              | 0                              |
| Region Midtjylland             | 14.041.000  | 14.041.000    | 0                              | 14.041.000                     | 0                              |
| <b>Total</b>                   | <b>0</b>    | <b>0</b>      | <b>0</b>                       | <b>0</b>                       | <b>0</b>                       |

## Handicapørsel

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af handicapørsel:

| Oversigt for Handicapørsel |                   |                   |                                |                                |                                |
|----------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                            | Budget 2020       | Regnskab 2020     | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                   | 1.354.000         | 964.837           | -389.163                       | 1.354.000                      | 0                              |
| Hedensted                  | 1.268.000         | 1.091.144         | -176.856                       | 1.268.000                      | 0                              |
| Herning                    | 2.286.000         | 1.504.465         | -781.535                       | 2.286.000                      | 0                              |
| Holstebro                  | 1.491.000         | 1.278.373         | -212.627                       | 1.491.000                      | 0                              |
| Horsens                    | 2.760.000         | 1.888.957         | -871.043                       | 2.760.000                      | 0                              |
| Ikast-Brande               | 1.015.000         | 731.282           | -283.718                       | 1.015.000                      | 0                              |
| Lemvig                     | 675.000           | 461.007           | -213.993                       | 675.000                        | 0                              |
| Norddjurs                  | 805.000           | 725.196           | -79.804                        | 805.000                        | 0                              |
| Odder                      | 1.132.000         | 667.927           | -464.073                       | 1.132.000                      | 0                              |
| Randers                    | 3.658.000         | 2.926.710         | -731.290                       | 3.658.000                      | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern          | 1.492.000         | 1.295.258         | -196.742                       | 1.492.000                      | 0                              |
| Samsø                      | 35.000            | 11.799            | 0                              | 11.799                         | -23.201                        |
| Silkeborg                  | 2.761.000         | 1.949.901         | -811.099                       | 2.761.000                      | 0                              |
| Skanderborg                | 1.328.000         | 1.231.557         | -96.443                        | 1.328.000                      | 0                              |
| Skive                      | 1.522.000         | 1.169.290         | -352.710                       | 1.522.000                      | 0                              |
| Struer                     | 671.000           | 482.722           | -188.278                       | 671.000                        | 0                              |
| Syddjurs                   | 919.000           | 721.148           | -197.852                       | 919.000                        | 0                              |
| Viborg                     | 3.124.000         | 2.477.017         | -646.983                       | 3.124.000                      | 0                              |
| Aarhus                     | 15.600.000        | 10.813.257        | -4.786.743                     | 15.600.000                     | 0                              |
| Movia                      | 0                 | 58.646            | 0                              | 58.646                         | 58.646                         |
| <b>Total</b>               | <b>43.896.000</b> | <b>32.450.495</b> | <b>-11.480.950</b>             | <b>43.931.445</b>              | <b>35.445</b>                  |

## Flextur

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flextur inkl. Flextur Ung og Plustur:

| Oversigt for Flextur |                   |                   |                                |                                |                                |
|----------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                      | Budget 2020       | Regnskab 2020     | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov             | 1.081.000         | 740.113           | -334.304                       | 1.074.417                      | -6.583                         |
| Hedensted            | 1.609.000         | 1.306.401         | -302.599                       | 1.609.000                      | 0                              |
| Holstebro            | 234.000           | 255.082           | 21.082                         | 234.000                        | 0                              |
| Horsens              | 655.000           | 569.817           | -85.183                        | 655.000                        | 0                              |
| Ikast-Brande         | 173.000           | 196.961           | 23.961                         | 173.000                        | 0                              |
| Lemvig               | 631.000           | 625.954           | -5.046                         | 631.000                        | 0                              |
| Norddjurs            | 1.803.000         | 1.108.180         | -678.956                       | 1.787.136                      | -15.864                        |
| Odder                | 137.000           | 163.250           | 26.250                         | 137.000                        | 0                              |
| Randers              | 458.000           | 455.873           | -2.127                         | 458.000                        | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern    | 1.943.000         | 924.096           | -1.018.904                     | 1.943.000                      | 0                              |
| Silkeborg            | 622.000           | 585.966           | -36.034                        | 622.000                        | 0                              |
| Skanderborg          | 1.917.000         | 1.643.950         | -265.796                       | 1.909.746                      | -7.254                         |
| Skive                | 122.000           | 57.659            | -64.341                        | 122.000                        | 0                              |
| Struer               | 89.000            | 180.026           | 91.026                         | 89.000                         | 0                              |
| Syddjurs             | 2.253.000         | 1.785.360         | -467.640                       | 2.253.000                      | 0                              |
| Viborg               | 236.000           | 135.645           | -100.355                       | 236.000                        | 0                              |
| Aarhus               | 1.076.000         | 622.376           | -453.624                       | 1.076.000                      | 0                              |
| Midttrafik           | 0                 | 365               | 0                              | 365                            | 365                            |
| <b>Total</b>         | <b>15.039.000</b> | <b>11.357.075</b> | <b>-3.652.590</b>              | <b>15.009.664</b>              | <b>-29.336</b>                 |

## Flexbus

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flexbus:

| Oversigt for Flexbus |                  |                  |                                |                                |                                |
|----------------------|------------------|------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                      | Budget 2020      | Regnskab 2020    | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov             | 169.000          | 53.830           | -115.170                       | 169.000                        | 0                              |
| Hedensted            | 604.000          | 397.914          | -206.086                       | 604.000                        | 0                              |
| Herning              | 205.000          | 49.877           | -155.123                       | 205.000                        | 0                              |
| Holstebro            | 185.000          | 142.685          | -42.315                        | 185.000                        | 0                              |
| Horsens              | 1.213.000        | 777.391          | -435.609                       | 1.213.000                      | 0                              |
| Ikast-Brande         | 0                | 0                | 0                              | 0                              | 0                              |
| Lemvig               | 499.000          | 107.698          | -391.302                       | 499.000                        | 0                              |
| Norddjurs            | 546.000          | 359.885          | -186.115                       | 546.000                        | 0                              |
| Odder                | 342.000          | 441.747          | 99.747                         | 342.000                        | 0                              |
| Randers              | 666.000          | 575.474          | 0                              | 575.474                        | -90.526                        |
| Ringkøbing-Skjern    | 74.000           | 66.971           | -7.029                         | 74.000                         | 0                              |
| Silkeborg            | 382.000          | 185.159          | -196.841                       | 382.000                        | 0                              |
| Skanderborg          | 1.590.000        | 1.140.152        | -449.848                       | 1.590.000                      | 0                              |
| Skive                | 237.000          | 173.000          | -64.000                        | 237.000                        | 0                              |
| Struer               | 0                | 0                | 0                              | 0                              | 0                              |
| Syddjurs             | 181.000          | 146.616          | 0                              | 146.616                        | -34.384                        |
| Viborg               | 562.000          | 219.397          | -342.603                       | 562.000                        | 0                              |
| Aarhus               | 315.000          | 181.925          | -133.075                       | 315.000                        | 0                              |
| Region Midtjylland   | 0                | 305.328          | 0                              | 305.328                        | 305.328                        |
| Midttrafik           | 0                | 679              | 0                              | 679                            | 679                            |
| <b>Total</b>         | <b>7.770.000</b> | <b>5.325.727</b> | <b>-2.625.370</b>              | <b>7.951.097</b>               | <b>181.097</b>                 |

## Kommunalkørsel

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Kommunalkørsel samt Siddende patient-befordring:

| Oversigt for Kommunal og Siddende patientbefordring |                    |                    |                                |                                |                                |
|-----------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                                     | Budget 2020        | Regnskab 2020      | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                                            | 8.724.000          | 8.246.653          | -477.347                       | 8.724.000                      | 0                              |
| Holstebro                                           | 1.230.000          | 856.221            | -373.779                       | 1.230.000                      | 0                              |
| Horsens                                             | 3.054.000          | 2.053.806          | -1.000.194                     | 3.054.000                      | 0                              |
| Lemvig                                              | 151.000            | 104.683            | -46.317                        | 151.000                        | 0                              |
| Norddjurs                                           | 3.329.000          | 2.183.981          | -1.145.019                     | 3.329.000                      | 0                              |
| Randers                                             | 2.377.000          | 2.098.467          | -278.533                       | 2.377.000                      | 0                              |
| Samsø                                               | 67.000             | 21.489             | 0                              | 21.489                         | -45.511                        |
| Silkeborg                                           | 2.356.000          | 1.478.475          | -877.525                       | 2.356.000                      | 0                              |
| Skanderborg                                         | 70.000             | 28.301             | -41.699                        | 70.000                         | 0                              |
| Skive                                               | 10.517.000         | 9.089.527          | -1.427.474                     | 10.517.000                     | 0                              |
| Syddjurs                                            | 2.253.000          | 1.452.465          | -800.535                       | 2.253.000                      | 0                              |
| Aarhus                                              | 4.405.000          | 3.272.681          | -1.132.319                     | 4.405.000                      | 0                              |
| Region Midtjylland                                  | 148.485.000        | 137.716.769        | -10.768.231                    | 148.485.000                    | 0                              |
| Fynbus                                              | 47.028.000         | 32.869.525         | 0                              | 32.869.525                     | -14.158.475                    |
| Movia                                               | 0                  | 67.334             | 0                              | 67.334                         | 67.334                         |
| NT                                                  | 300.000            | 116.026            | 0                              | 116.026                        | -183.974                       |
| Sydtrafik                                           | 256.087.000        | 223.497.153        | 0                              | 223.497.153                    | -32.589.847                    |
| <b>Total</b>                                        | <b>490.433.000</b> | <b>425.153.555</b> | <b>-18.368.971</b>             | <b>443.522.526</b>             | <b>-46.910.474</b>             |

## NOP

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til NOP:

| Oversigt for NOP   |                |                  |                                |                                |                                |
|--------------------|----------------|------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                    | Budget 2020    | Regnskab 2020    | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov           | 20.000         | 37.983           | 0                              | 37.983                         | 17.983                         |
| Hedensted          | 19.000         | 35.506           | 0                              | 35.506                         | 16.506                         |
| Herning            | 27.000         | 14.863           | 0                              | 14.863                         | -12.137                        |
| Holstebro          | 15.000         | 28.075           | 0                              | 28.075                         | 13.075                         |
| Horsens            | 36.000         | 67.710           | 0                              | 67.710                         | 31.710                         |
| Ikast-Brande       | 6.000          | 11.560           | 0                              | 11.560                         | 5.560                          |
| Lemvig             | 6.000          | 11.560           | 0                              | 11.560                         | 5.560                          |
| Norddjurs          | 36.000         | 67.710           | 0                              | 67.710                         | 31.710                         |
| Odder              | 9.000          | 17.340           | 0                              | 17.340                         | 8.340                          |
| Randers            | 27.000         | 50.369           | 0                              | 50.369                         | 23.369                         |
| Ringkøbing-Skjern  | 16.000         | 30.552           | 0                              | 30.552                         | 14.552                         |
| Samsø              | 0              | 0                | 0                              | 0                              | 0                              |
| Silkeborg          | 31.000         | 58.627           | 0                              | 58.627                         | 27.627                         |
| Skanderborg        | 21.000         | 39.635           | 0                              | 39.635                         | 18.635                         |
| Skive              | 23.000         | 43.764           | 0                              | 43.764                         | 20.764                         |
| Struer             | 3.000          | 5.780            | 0                              | 5.780                          | 2.780                          |
| Syddjurs           | 26.000         | 49.544           | 0                              | 49.544                         | 23.544                         |
| Viborg             | 15.000         | 28.075           | 0                              | 28.075                         | 13.075                         |
| Aarhus             | 97.000         | 182.486          | 0                              | 182.486                        | 85.486                         |
| Region Midtjylland | 382.000        | 718.383          | 0                              | 718.383                        | 336.383                        |
| <b>Total</b>       | <b>815.000</b> | <b>1.499.522</b> | <b>0</b>                       | <b>1.499.522</b>               | <b>684.522</b>                 |

## Ekstraudgifter som følge af COVID-19

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Ekstraudgifter COVID-19 - Flextrafik:

| Oversigt for Ekstraudgifter COVID-19 |             |                  |                                |                                |                                |
|--------------------------------------|-------------|------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                      | Budget 2020 | Regnskab 2020    | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Staten                               | 0           | 2.762.828        | 2.762.828                      | 0                              | 0                              |
| <b>Total</b>                         | <b>0</b>    | <b>2.762.828</b> | <b>2.762.828</b>               | <b>0</b>                       | <b>0</b>                       |

## Togdrift

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Togdrift:

| Oversigt for Tog   |                   |                   |                                |                                |                                |
|--------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                    | Budget 2020       | Regnskab 2020     | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Region Midtjylland | 30.764.000        | 31.666.795        | 983.808                        | 30.682.987                     | -81.013                        |
| Staten             | 0                 | 46.366            | 46.366                         | 0                              | 0                              |
| <b>Total</b>       | <b>30.764.000</b> | <b>31.713.160</b> | <b>1.030.173</b>               | <b>30.682.987</b>              | <b>-81.013</b>                 |

## Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Letbanedrift:

| Oversigt for Letbane |                    |                    |                                |                                |                                |
|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                      | Budget 2020        | Regnskab 2020      | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Aarhus               | 78.766.000         | 90.423.233         | 11.420.022                     | 79.003.210                     | 237.210                        |
| Region Midtjylland   | 110.176.000        | 121.833.233        | 11.420.022                     | 110.413.210                    | 237.210                        |
| Staten               | 0                  | 1.613.227          | 1.613.227                      | 0                              | 0                              |
| <b>Total</b>         | <b>188.942.000</b> | <b>213.869.692</b> | <b>24.453.271</b>              | <b>189.416.421</b>             | <b>474.421</b>                 |

## Trafikskelskabet

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Trafikskelskabet:

| Oversigt for Trafikskelskab |                    |                    |                                |                                |                                |
|-----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                             | Budget 2020        | Regnskab 2020      | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                    | 1.155.000          | 1.155.000          | 0                              | 1.155.000                      | 0                              |
| Hedensted                   | 890.000            | 890.000            | 0                              | 890.000                        | 0                              |
| Herning                     | 3.943.000          | 3.943.000          | 0                              | 3.943.000                      | 0                              |
| Holstebro                   | 2.139.000          | 2.139.000          | 0                              | 2.139.000                      | 0                              |
| Horsens                     | 5.091.000          | 5.091.000          | 0                              | 5.091.000                      | 0                              |
| Ikast-Brande                | 1.177.000          | 1.177.000          | 0                              | 1.177.000                      | 0                              |
| Lemvig                      | 434.000            | 434.000            | 0                              | 434.000                        | 0                              |
| Norrdjurs                   | 1.271.000          | 1.271.000          | 0                              | 1.271.000                      | 0                              |
| Odder                       | 1.039.000          | 1.039.000          | 0                              | 1.039.000                      | 0                              |
| Randers                     | 7.409.000          | 7.409.000          | 0                              | 7.409.000                      | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern           | 1.983.000          | 1.983.000          | 0                              | 1.983.000                      | 0                              |
| Samsø                       | 7.000              | 7.000              | 0                              | 7.000                          | 0                              |
| Silkeborg                   | 5.531.000          | 5.531.000          | 0                              | 5.531.000                      | 0                              |
| Skanderborg                 | 1.965.000          | 1.965.000          | 0                              | 1.965.000                      | 0                              |
| Skive                       | 2.657.000          | 2.657.000          | 0                              | 2.657.000                      | 0                              |
| Struer                      | 716.000            | 716.000            | 0                              | 716.000                        | 0                              |
| Syddjurs                    | 1.554.000          | 1.554.000          | 0                              | 1.554.000                      | 0                              |
| Viborg                      | 5.076.000          | 5.076.000          | 0                              | 5.076.000                      | 0                              |
| Aarhus                      | 39.082.000         | 39.082.000         | 0                              | 39.082.000                     | 0                              |
| Region Midtjylland          | 37.235.000         | 37.235.000         | 0                              | 37.235.000                     | 0                              |
| Midttrafik                  | 0                  | -2.346.560         | 0                              | -2.346.560                     | -2.346.560                     |
| <b>Total</b>                | <b>120.354.000</b> | <b>118.007.440</b> | <b>0</b>                       | <b>118.007.440</b>             | <b>-2.346.560</b>              |

## Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Billetkontrol samt tab på debitorer:

| Oversigt for Billetkontrol |                  |                   |                                |                                |                                |
|----------------------------|------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                            | Budget 2020      | Regnskab 2020     | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                   | 8.000            | 908               | 1.000                          | -92                            | -8.092                         |
| Hedensted                  | 8.000            | 2.118             | 1.000                          | 1.118                          | -6.882                         |
| Herning                    | 40.000           | 59.000            | -585                           | 59.584                         | 19.584                         |
| Holstebro                  | 15.000           | 44.584            | 1.427                          | 43.157                         | 28.157                         |
| Horsens                    | 46.000           | 112.904           | 415                            | 112.489                        | 66.489                         |
| Norrdjurs                  | 8.000            | 4.294             | 1.000                          | 3.294                          | -4.706                         |
| Odder                      | 8.000            | 8.199             | 427                            | 7.773                          | -227                           |
| Randers                    | 83.000           | 130.656           | 2.269                          | 128.387                        | 45.387                         |
| Ringkøbing-Skjern          | 18.000           | 5.121             | 281                            | 4.840                          | -13.160                        |
| Silkeborg                  | 259.000          | 262.149           | -2.070                         | 264.219                        | 5.219                          |
| Skanderborg                | 11.000           | 15.096            | -146                           | 15.243                         | 4.243                          |
| Skive                      | 30.000           | 51.514            | 1.854                          | 49.661                         | 19.661                         |
| Struer                     | 8.000            | 6.353             | 1.000                          | 5.353                          | -2.647                         |
| Syddjurs                   | 9.000            | 3.630             | 1.000                          | 2.630                          | -6.370                         |
| Viborg                     | 55.000           | 82.988            | 842                            | 82.146                         | 27.146                         |
| Aarhus                     | 2.621.000        | 6.408.794         | 1.915.486                      | 4.493.308                      | 1.872.308                      |
| Region Midtjylland         | 1.222.000        | 1.255.120         | -664.406                       | 1.919.526                      | 697.526                        |
| Staten                     | 0                | 6.673.025         | 6.673.025                      | 0                              | 0                              |
| <b>Total</b>               | <b>4.449.000</b> | <b>15.126.452</b> | <b>7.933.818</b>               | <b>7.192.634</b>               | <b>2.743.634</b>               |

## Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Tjenestemandspensioner. Regionens finansiering af Tjenestemandspensioner sker via indbetalt pensionspulje i 2010:

| Oversigt for Tjenestemandspension |                  |                  |                                |                                |                                |
|-----------------------------------|------------------|------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                   | Budget 2020      | Regnskab 2020    | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                          | 13.000           | 12.375           | 0                              | 12.375                         | -625                           |
| Hedensted                         | 9.000            | 8.720            | 0                              | 8.720                          | -280                           |
| Herning                           | 59.000           | 58.677           | 0                              | 58.677                         | -323                           |
| Holstebro                         | 39.000           | 38.653           | 0                              | 38.653                         | -347                           |
| Horsens                           | 61.000           | 60.262           | 0                              | 60.262                         | -738                           |
| Ikast-Brande                      | 15.000           | 14.716           | 0                              | 14.716                         | -284                           |
| Lemvig                            | 8.000            | 7.811            | 0                              | 7.811                          | -189                           |
| Norddjurs                         | 12.000           | 12.080           | 0                              | 12.080                         | 80                             |
| Odder                             | 5.000            | 5.423            | 0                              | 5.423                          | 423                            |
| Randers                           | 109.000          | 107.648          | 0                              | 107.648                        | -1.352                         |
| Ringkøbing-Skjern                 | 30.000           | 29.684           | 0                              | 29.684                         | -316                           |
| Silkeborg                         | 80.000           | 78.813           | 0                              | 78.813                         | -1.187                         |
| Skanderborg                       | 22.000           | 21.422           | 0                              | 21.422                         | -578                           |
| Skive                             | 41.000           | 40.510           | 0                              | 40.510                         | -490                           |
| Struer                            | 11.000           | 10.990           | 0                              | 10.990                         | -10                            |
| Syddjurs                          | 17.000           | 16.988           | 0                              | 16.988                         | -12                            |
| Viborg                            | 72.000           | 71.161           | 0                              | 71.161                         | -839                           |
| Aarhus                            | 521.000          | 514.336          | 0                              | 514.336                        | -6.664                         |
| Region Midtjylland                | 726.000          | 716.029          | 0                              | 716.029                        | -9.971                         |
| <b>Total</b>                      | <b>1.850.000</b> | <b>1.826.297</b> | <b>0</b>                       | <b>1.826.297</b>               | <b>-23.703</b>                 |

## Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Letbanesekretariatet:

| Oversigt for Letbanesekretariat |                  |                |                                |                                |                                |
|---------------------------------|------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                 | Budget 2020      | Regnskab 2020  | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                        | 42.000           | 42.000         | 0                              | 42.000                         | 0                              |
| Norddjurs                       | 42.000           | 42.000         | 0                              | 42.000                         | 0                              |
| Odder                           | 42.000           | 42.000         | 0                              | 42.000                         | 0                              |
| Randers                         | 42.000           | 42.000         | 0                              | 42.000                         | 0                              |
| Silkeborg                       | 42.000           | 42.000         | 0                              | 42.000                         | 0                              |
| Skanderborg                     | 42.000           | 42.000         | 0                              | 42.000                         | 0                              |
| Syddjurs                        | 42.000           | 42.000         | 0                              | 42.000                         | 0                              |
| Aarhus                          | 230.000          | 230.000        | 0                              | 230.000                        | 0                              |
| Region Midtjylland              | 416.000          | 416.000        | 0                              | 416.000                        | 0                              |
| Midttrafik                      | 159.620          | -8.367         | 0                              | -8.367                         | -167.987                       |
| <b>Total</b>                    | <b>1.099.620</b> | <b>931.633</b> | <b>0</b>                       | <b>931.633</b>                 | <b>-167.987</b>                |

## Finansielt afkast

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks finansielle afkast.

| Oversigt for Finansielt afkast |             |                 |                                |                                |                                |
|--------------------------------|-------------|-----------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                | Budget 2020 | Regnskab 2020   | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                       | 0           | -10.719         | 0                              | -10.719                        | -10.719                        |
| Hedensted                      | 0           | -2.781          | 0                              | -2.781                         | -2.781                         |
| Herning                        | 0           | -18.035         | 0                              | -18.035                        | -18.035                        |
| Holstebro                      | 0           | -7.359          | 0                              | -7.359                         | -7.359                         |
| Horsens                        | 0           | -18.550         | 0                              | -18.550                        | -18.550                        |
| Ikast-Brande                   | 0           | -6.470          | 0                              | -6.470                         | -6.470                         |
| Lemvig                         | 0           | -4.152          | 0                              | -4.152                         | -4.152                         |
| Norrdjurs                      | 0           | -10.741         | 0                              | -10.741                        | -10.741                        |
| Odder                          | 0           | -3.495          | 0                              | -3.495                         | -3.495                         |
| Randers                        | 0           | -31.430         | 0                              | -31.430                        | -31.430                        |
| Ringkøbing-Skjern              | 0           | -10.880         | 0                              | -10.880                        | -10.880                        |
| Silkeborg                      | 0           | -19.799         | 0                              | -19.799                        | -19.799                        |
| Skanderborg                    | 0           | -11.745         | 0                              | -11.745                        | -11.745                        |
| Skive                          | 0           | -14.241         | 0                              | -14.241                        | -14.241                        |
| Struer                         | 0           | -2.181          | 0                              | -2.181                         | -2.181                         |
| Syddjurs                       | 0           | -8.751          | 0                              | -8.751                         | -8.751                         |
| Viborg                         | 0           | -16.535         | 0                              | -16.535                        | -16.535                        |
| Aarhus                         | 0           | -199.757        | 0                              | -199.757                       | -199.757                       |
| Region Midtjylland             | 0           | -353.486        | 0                              | -353.486                       | -353.486                       |
| <b>Total</b>                   | <b>0</b>    | <b>-751.107</b> | <b>0</b>                       | <b>-751.107</b>                | <b>-751.107</b>                |

## Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2020

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

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

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

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

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

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

Budget 2020 blev godkendt af Bestyrelsen 13. december 2019. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter.

Byrdefordelingen for 2020 er godkendt af Repræsentantskabet på mail den 4. juli 2019.

### Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på tre overordnede driftsbudgetter, Buskørsel, Flextrafik samt Tog og Letbane. Resten af budgettet er fordelt under Administration og øvrige.

### Driftsbudgetter

- **Buskørsel** (budget 2020: 804,9 mio. kr. netto) kan underopdeles i kørselsudgifter, busindtægter, rejsekort samt bus-IT og øvrige busudgifter
  - **Kørselsudgifter** (budget 2020: 1.407,7 mio. kr.), hvor udgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten.
  - **Busindtægter** (budget 2020: 687,2 mio. kr.), hvor indtægten fra hver rute tildeles bestilleren af ruten. Midttrafiks bestyrelse har på sit møde den 19. maj 2017 besluttet at fastlåse indtægtsdelingen for alle bestillere, undtagen Aarhus Kommune og Region Midtjylland, på et niveau svarende til de budgetterede indtægter. Dette skyldes ønsket om at sikre, at konsekvenser af indførelse af letbane udelukkende påvirker indtægterne for Aarhus Kommune og Region Midtjylland.
  - **Flexbus** (budget 2020: 7,8 mio. kr. netto), hvor kommunerne og regionen betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
  - **Rejsekort** (budget 2020: 53,8 mio. kr.). Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2020 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne.
  - **Bus-IT og øvrige busudgifter** (budget 2020: 22,9 mio. kr.), hvor kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillernes andel af udgifterne:
    - Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til flytning af udstyr samt drift og investering i tælleudstyr fordeles ud fra andel af busser med udstyr for budgetåret 2020.
    - Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for budgetåret 2020.

- Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter m.v. fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebilstation.
- Særlige eller enkeltstående udgifter fordeles direkte til den aktuelle kommune eller til regionen.
- **Flextrafik** (budget 2020: 850,2 mio. kr. netto) kan underopdeles i Handicapkørsel, Flextur, kommunal kørsel, siddende patientbefordring, NOP og øvrige trafik-selskaber.
  - *Handicapkørsel* (budget 2020: 43,9 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.
  - *Flexture* (budget 2020: 15,0 mio. kr. netto) hvor kommunerne betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
  - *Kommunal kørsel, NOP samt siddende patientbefordring* (budget 2020: 188,0 mio. kr. netto), hvor kommunerne samt regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter, som beror på konkrete aftaler.
  - *Øvrige trafik-selskaber* (budget 2020: 303,4,0 mio. kr. netto), Hvor Midttrafik afregner med Sydtrafik og Fynbus
- **Tog og Letbanedrift** (budget 2020: 226,0 mio. kr. netto) kan underopdeles i Tog og Letbanedrift samt rejsekort
  - *Togdrift* (budget 2020: 30,8 mio. kr. netto), hvor Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
  - *Letbanedrift (budget 2020: 189,0 mio. kr. netto)*. Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedrift bidrager Aarhus Kommune og Region Midtjylland med et bestillerbidrag som fastlagt i en politisk aftale fra 2013. I finansieringen af letbanen til Grenaa indgår et statsligt bidrag, som staten tidligere har anvendt på Grenaabanen.
  - *Rejsekort* (budget 2020: 6,3 mio. kr.). Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2020 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne.
- **Administration og øvrige** (budget 2020: 127,7 mio. kr. netto) kan underopdeles i Trafikselskabet og Tjenestemandspension, billetkontrol og Tab på debitorer, samt Letbanesekretariat.
  - *Trafikselskabet og Tjenestemandspensioner* (budget 2020: 122,2 mio. kr.) kan underopdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for trafikselskabet udgør ca. 52 % af udgifterne lønninger. Af trafikselskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2020 efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministration eller antal ture for handicapadministration. Aarhus Rutebilstation finansieres af

Aarhus Kommune og Region Midtjylland ud fra en rutenøgle og letbaneadministration fordeles lige mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

- *Billetkontrol og Tab på debitorer* (budget 2020: 4,4 mio. kr. netto). Både udgifter til administration og indtægter fra kontrolafgifter er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Opkrævningen i Aarhus kommune, var etager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter. I forbindelse med inddrivelsen pålægges et rykkergebyr, som efterfølgende udelukkende tildeles Aarhus Kommune. Antal forventede kontroller fastholdes som fordelingsnøgle til fordeling af udgifter til billetkontrol. For Letbanen fordeles udgifter og indtægter efter aftale ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland (50 % til hver).
- *Letbanesekretariatet* (budget 2020: 1,0 mio. kr.), hvor udgiften finansieres af tilsluttede kommuner og regionen. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere.

### **Grundlag for byrdefordeling**

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

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

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

### **Byrdefordeling af resultat der følger af Midttrafiks finanspolitik**

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

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

Resultatet af depotet fordeles, således de bestillere i ejerkredsen der har placeret midler ved Midttrafik bærer en andel af resultatet svarende til deres puljes andel af det samlede depot. Den resterende andel af depotets resultat fordeles blandt alle bestillerne i

ejerkredsen i henhold til den enkeltes nettobudget ved Midttrafik. Dette princip vil gøre sig gældende ved positivt såvel som negativt resultat.

# **Bilagssamling til regnskab 2020**

## **Bestillerresume - regnskab 2020**

**Godkendt på bestyrelsesmødet 12. maj 2021**

**CVR nummer: 29943176**

## Regnskab 2020 – Bestilleroverblik

Nedenfor vises et overblik over regnskabet for 2020 for alle bestillere. Dernæst følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller. Generelt gælder for alle bestillere, at der er merudgifter til busdrift i forbindelse med en øget rengøringsindsats som følge af coronakrisen. Tilsvarende er indregnet en mindreindtægt som følge af faldende passagertal.

Trafikskaberne har indgået aftale med staten om kompensation for merudgifter og mindreindtægter som følge af corona. Den statslige kompensation for 2020 fremgår af tabellerne.

Af yderligere generelle ændringer kan nævnes justerede afregningspriser for buskørsel som følge af faldende indeks, der anvendes til regulering af betaling til busselskaber.

| Bestilleropsummering |                      |                      |                                |                                |                                |
|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                      | Budget 2020          | Regnskab 2020        | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov             | 27.332.000           | 25.537.128           | -884.476                       | 26.421.604                     | -910.396                       |
| Hedensted            | 7.085.000            | 7.456.513            | 286.365                        | 7.170.148                      | 85.148                         |
| Herning              | 45.950.000           | 49.641.470           | 3.343.977                      | 46.297.493                     | 347.493                        |
| Holstebro            | 18.751.000           | 19.566.044           | 1.117.427                      | 18.448.617                     | -302.383                       |
| Horsens              | 47.264.000           | 52.813.614           | 4.230.025                      | 48.583.589                     | 1.319.589                      |
| Ikast-Brande         | 16.484.000           | 15.718.789           | -242.351                       | 15.961.140                     | -522.860                       |
| Lemvig               | 10.579.000           | 9.794.344            | -656.657                       | 10.451.001                     | -127.999                       |
| Norddjurs            | 27.431.000           | 24.711.957           | -1.367.600                     | 26.079.557                     | -1.351.443                     |
| Odder                | 8.904.000            | 9.894.153            | 119.162                        | 9.774.990                      | 870.990                        |
| Randers              | 80.079.000           | 85.554.396           | 8.335.792                      | 77.218.604                     | -2.860.396                     |
| Ringkøbing-Skjern    | 27.722.000           | 26.152.686           | 87.994                         | 26.064.692                     | -1.657.308                     |
| Samsø                | 109.000              | 40.288               | 0                              | 40.288                         | -68.712                        |
| Silkeborg            | 46.644.000           | 49.888.320           | 5.073.205                      | 44.815.115                     | -1.828.885                     |
| Skanderborg          | 30.030.000           | 30.512.668           | 960.039                        | 29.552.629                     | -477.371                       |
| Skive                | 36.285.000           | 36.798.325           | 462.038                        | 36.336.286                     | 51.286                         |
| Struer               | 5.556.000            | 5.700.488            | 219.461                        | 5.481.027                      | -74.973                        |
| Syddjurs             | 22.478.000           | 22.424.780           | 281.232                        | 22.143.548                     | -334.452                       |
| Viborg               | 42.130.000           | 44.527.655           | 4.275.064                      | 40.252.591                     | -1.877.409                     |
| Aarhus               | 363.192.000          | 411.562.423          | 89.363.415                     | 322.199.008                    | -40.992.992                    |
| Region Midtjylland   | 541.347.000          | 610.412.772          | 78.814.549                     | 531.598.223                    | -9.748.777                     |
| Fynbus               | 47.028.000           | 32.869.525           | 0                              | 32.869.525                     | -14.158.475                    |
| Midttrafik           | 104.000              | 105.044              | 0                              | 105.044                        | 1.044                          |
| Movia                | 0                    | 125.980              | 0                              | 125.980                        | 125.980                        |
| NT                   | 300.000              | 116.026              | 0                              | 116.026                        | -183.974                       |
| Sydtrafik            | 256.087.000          | 223.497.153          | 0                              | 223.497.153                    | -32.589.847                    |
| Staten               | 0                    | 31.255.298           | 31.255.298                     | 0                              | 0                              |
| <b>Total</b>         | <b>1.708.871.000</b> | <b>1.826.677.839</b> | <b>225.073.961</b>             | <b>1.601.603.878</b>           | <b>-107.267.122</b>            |

## Regnskab 2020 – Favrskov Kommune

| Favrskov - Bestilleropsummering |               |                                |                                |                                |  |
|---------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Budget 2020                     | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 27.332.000                      | 25.537.128    | -884.476                       | 26.421.604                     | -910.396                       |  |

Regnskabet viser samlede udgifter på 25,5 mio. kr. Det er ca. 1,8 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Favrskov Kommune efter coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 0,9 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i lavere afregningssats med busselskaberne end budgetteret, samt færre udgifter til ekstrakørsel end forventet.

## Regnskab 2020 – Hedensted Kommune

| Hedensted - Bestilleropsummering |               |                                |                                |                                |  |
|----------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Budget 2020                      | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 7.085.000                        | 7.456.513     | 286.365                        | 7.170.148                      | 85.148                         |  |

Regnskabet viser samlede udgifter på 7,5 mio. kr. Det er ca. 0,4 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Hedensted Kommune efter Coronakompensation er et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i lidt flere køreplantimer end forventet.

## Regnskab 2020 – Herning Kommune

| Herning - Bestilleropsummering |               |                                |                                |                                |  |
|--------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Budget 2020                    | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 45.950.000                     | 49.641.470    | 3.343.977                      | 46.297.493                     | 347.493                        |  |

Regnskabet viser samlede udgifter på 49,6 mio. kr. Det er ca. 3,7 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Herning Kommune efter Coronakompensation er et merforbrug på ca. 0,4 mio. kr.

Dette skyldes opdaterede afregningssatser, som hovedsageligt er forårsaget af, at kørselssammensætningen i køreplanerne afviger fra budgetgrundlaget.

## Regnskab 2020 – Holstebro Kommune

| Holstebro - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|----------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                  | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                                  | 18.751.000  | 19.566.044    | 1.117.427                      | 18.448.617                     | -302.383                       |

Regnskabet viser samlede udgifter på 19,6 mio. kr. Det er ca. 0,8 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Holstebro Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr.

Dette skyldes primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet.

## Regnskab 2020 – Horsens Kommune

| Horsens - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|--------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                                | 47.264.000  | 52.813.614    | 4.230.025                      | 48.583.589                     | 1.319.589                      |

Regnskabet viser samlede udgifter på 52,8 mio. kr. Det er ca. 5,5 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Horsens Kommune efter Coronakompensation er et merforbrug på 1,3 mio. kr.

Dette skyldes primært øgede udgifter til bybuskørsel, med indregning af to nye ruter (13 og 14) fra køreplansskiftet 2020.

## Regnskab 2020 – Ikast-Brande Kommune

| Ikast-Brande - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|-------------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                     | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                                     | 16.484.000  | 15.718.789    | -242.351                       | 15.961.140                     | -522.860                       |

Regnskabet viser samlede udgifter på 15,7 mio. kr. Det er ca. 0,8 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Ikast-Brande Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 0,5 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i lavere afregningssats med busselskaberne end budgetteret.

## Regnskab 2020 – Lemvig Kommune

| Lemvig - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|-------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                               | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                               | 10.579.000  | 9.794.344     | -656.657                       | 10.451.001                     | -127.999                       |

Regnskabet viser samlede udgifter på 9,8 mio. kr. Det er ca. 0,8 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Lemvig Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr.

## Regnskab 2020 – Norddjurs Kommune

| Norddjurs - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|----------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                  | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                                  | 27.431.000  | 24.711.957    | -1.367.600                     | 26.079.557                     | -1.351.443                     |

Regnskabet viser samlede udgifter på 24,7 mio. kr. Det er 2,7 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Norddjurs Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 1,4 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i lavere afregningssats med busselskaberne end budgetteret, samt at de økonomiske konsekvenser af en række ændringer i 2020 har vist sig lavere end forventet.

## Regnskab 2020 – Odder Kommune

| Odder - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                              | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                              | 8.904.000   | 9.894.153     | 119.162                        | 9.774.990                      | 870.990                        |

Regnskabet viser samlede udgifter på 9,9 mio. kr. Det er ca. 1,0 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Odder Kommune efter Coronakompensation er et merforbrug på ca. 0,9 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i en konkurs hos det tidligere busselskab Malling Turistkørsel, og en overdragelse af kørslen til Arriva.

## Regnskab 2020 – Randers Kommune

| Randers - Bestilleropsummering |               |                                |                                |                                |  |
|--------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Budget 2020                    | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 80.079.000                     | 85.554.396    | 8.335.792                      | 77.218.604                     | -2.860.396                     |  |

Regnskabet viser samlede udgifter på 85,6 mio. kr. Det er ca. 5,5 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Randers Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 2,9 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i lavere afregningssats med busselskaberne end budgetteret, samt at et ønsket besparelseskrav på buskørslen er mere end indfriet.

## Regnskab 2020 – Ringkøbing-Skjern Kommune

| Ringkøbing-Skjern - Bestilleropsummering |               |                                |                                |                                |  |
|------------------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Budget 2020                              | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 27.722.000                               | 26.152.686    | 87.994                         | 26.064.692                     | -1.657.308                     |  |

Regnskabet viser samlede udgifter på 26,2 mio. kr. Det er ca. 1,6 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Ringkøbing-Skjern Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 1,7 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet, samt et let reduceret kørselsomfang i forhold til budgettet.

## Regnskab 2020 – Silkeborg Kommune

| Silkeborg - Bestilleropsummering |               |                                |                                |                                |  |
|----------------------------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Budget 2020                      | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 46.644.000                       | 49.888.320    | 5.073.205                      | 44.815.115                     | -1.828.885                     |  |

Regnskabet viser samlede udgifter på 49,9 mio. kr. Det er ca. 3,2 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Silkeborg Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 1,8 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet. Der har desuden været kørt færre timer end forventet og udgifterne til ekstrakørsel har været lavere end budgetteret.

## Regnskab 2020 – Skanderborg Kommune

| Skanderborg - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|------------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                    | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                                    | 30.030.000  | 30.512.668    | 960.039                        | 29.552.629                     | -477.371                       |

Regnskabet viser samlede udgifter på 30,5 mio. kr. Det er ca. 0,5 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Skanderborg Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 0,5 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet.

## Regnskab 2020 – Skive Kommune

| Skive - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                              | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                              | 36.285.000  | 36.798.325    | 462.038                        | 36.336.286                     | 51.286                         |

Regnskabet viser samlede udgifter på 36,8 mio. kr. Det er godt 0,5 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Skive Kommune efter Coronakompensation er et merforbrug på ca. 0,05 mio. kr.

Dette skyldes primært en opjustering af kørselsomfanget i forhold til det budgetterede, der dog modsvares af lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet.

## Regnskab 2020 – Struer Kommune

| Struer - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|-------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                               | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                               | 5.556.000   | 5.700.488     | 219.461                        | 5.481.027                      | -74.973                        |

Regnskabet viser samlede udgifter på 5,7 mio. kr. Det er ca. 0,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Struer Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet.

## Regnskab 2020 – Syddjurs Kommune

| Syddjurs - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|---------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                 | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                                 | 22.478.000  | 22.424.780    | 281.232                        | 22.143.548                     | -334.452                       |

Regnskabet viser samlede udgifter på 22,4 mio. kr. Det er ca. 0,1 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Syddjurs Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr.

Dette skyldes primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet, der dog til dels modregnes af lidt forøget kørsel på rute 312 og 351.

## Regnskab 2020 – Viborg Kommune

| Viborg - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|-------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                               | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                               | 42.130.000  | 44.527.655    | 4.275.064                      | 40.252.591                     | -1.877.409                     |

Regnskabet viser samlede udgifter på 44,5 mio. kr. Det er ca. 2,4 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Viborg Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 1,9 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet.

## Regnskab 2020 – Aarhus Kommune

| Aarhus - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|-------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                               | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                               | 363.192.000 | 411.562.423   | 89.363.415                     | 322.199.008                    | -40.992.992                    |

Regnskabet viser samlede udgifter på 411,6 mio. kr. Det er 48,4 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Aarhus Kommune efter Coronakompensation er et mindreforbrug på ca. 41 mio. kr.

Årsagen er primært lavere afregningssatserne i forhold til det budgetterede. Det medfører samlet en mindreudgift på 13,9 mio. kr. til busdrift, ligesom der i regnskabet er en tilbageførsel fra BAAS på 25,4 mio. kr. for kørsel der ikke har været i udbud. Dette var ikke indregnet i budgettet.

Dertil kommer også mindreudgifter til Bus-IT på 2 mio. kr., og til Rejsekort på 1,2 mio. kr.

Letbanedriften viser et samlet merforbrug på 0,5 mio. kr., hvoraf halvdelen henføres til Aarhus Kommune. Der er et mindreforbrug til drift af Rejsekortudstyr på Letbanen på 0,6 mio. kr.

Endelig er der merudgifter til billetkontrol i Aarhus Kommune på 1,9 mio. kr., som primært kan henføres til at det estimerede tab for ubetalte kontrolafgifter er forøget.

## Regnskab 2020 – Region Midtjylland

| Region Midtjylland - Bestilleropsummering |             |               |                                |                                |                                |
|-------------------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                           | Budget 2020 | Regnskab 2020 | Kompensation<br>vedr. COVID-19 | Regnskab inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
|                                           | 541.347.000 | 610.412.772   | 78.814.549                     | 531.598.223                    | -9.748.777                     |

Regnskabet viser samlede udgifter på 610,4 mio. kr. Det er ca. 69,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Den reelle budgetafvigelse for Region Midtjylland efter Coronakompensation er et mindreforbrug på 9,7 mio. kr.

Der er flere modsatrettede forklaringer på mindreudgiften. Som de væsentligste kan nævnes en mindreudgift på 9,1 mio. kr. til busdrift, primært på grund af andre afregningssatser end forudsat ved budgetlægningen.

På Bus-IT og øvrige udgifter er der mindreudgifter på 0,8 mio. kr., mens der er mindreudgifter til Rejsekort i busser på 0,4 mio. kr.

På Togdrift er der mindreudgifter på 0,1 mio. kr., som skyldes færre udgifter end forventet ved overtagelse af strækningen Holstebro – Skjern.

Letbanedriften viser et samlet merforbrug på 0,5 mio. kr., hvoraf halvdelen henføres til Region Midtjylland. Desuden er der et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. til drift af Rejsekortudstyr på Letbanen.

Endelig har der været medudgifter til billetkontrol i busser, Letbane og tog på 0,7 mio. kr., hvilket primært skyldes at det estimerede tab for ubetalte kontrolafgifter er forøget.

# Midttrafik

CVR-nr. 29 94 31 76

## Revisionsberetning nr. 19

af 12. maj 2021  
til årsregnskab for 2020



## Indhold

|     |                                                                               |     |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1   | Konklusion på revision af årsregnskabet for 2020                              | 260 |
| 1.1 | Indledning                                                                    | 260 |
| 1.2 | Konklusion på den udførte revision                                            | 260 |
| 1.3 | Centrale forhold ved revisionen                                               | 260 |
| 1.4 | Revisionsbemærkninger                                                         | 260 |
| 1.5 | Supplerende oplysninger i revisionsberetningen                                | 261 |
| 2   | Revision af årsregnskabet for 2020                                            | 261 |
| 2.1 | Risikovurdering                                                               | 261 |
| 2.2 | Revisionsstrategi og -plan                                                    | 261 |
| 3   | Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen                        | 262 |
| 3.1 | Busindtægter                                                                  | 262 |
| 3.2 | COVID-19 kompensation                                                         | 263 |
| 3.3 | Byrdefordeling 2020                                                           | 263 |
| 3.4 | Flextrafik                                                                    | 264 |
| 3.5 | Hensatte forpligtelser, pension                                               | 265 |
| 4   | Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2020                 | 265 |
| 4.1 | Resultatopgørelse                                                             | 265 |
| 4.2 | Balance                                                                       | 265 |
| 4.3 | Øvrige forhold                                                                | 267 |
| 5   | Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision                             | 269 |
| 5.1 | Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2020 | 269 |
| 5.2 | Generelle områder for forvaltningsrevision                                    | 270 |
| 6   | Ledelsesberetningen                                                           | 270 |
| 7   | Revision af internt årsregnskab for AarBus                                    | 271 |
| 7.1 | Konklusion på den udførte revision                                            | 271 |
| 7.2 | Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision                             | 271 |
| 8   | Øvrige forhold                                                                | 272 |
| 8.1 | Direktionens regnskabserklæring                                               | 272 |
| 8.2 | Ikke-korrigerede forhold                                                      | 272 |
| 8.3 | Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser                       | 272 |
| 8.4 | Overholdelse af lovgivningen                                                  | 272 |
| 8.5 | Begivenheder indtruffet efter balancedagen                                    | 273 |
| 9   | Afsluttende oplysninger m.v.                                                  | 273 |
| 9.1 | Andre ydelser end revision                                                    | 273 |
| 9.2 | Lovpligtige oplysninger                                                       | 274 |
|     | Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet                        | 275 |
|     | Bilag 2 – Møder med bestyrelse eller direktion                                | 276 |

## 1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2020

### 1.1 Indledning

Vi har revideret det af ledelsen udarbejdede årsregnskab for 2020 for Midttrafik, der udarbejdes efter bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for Kommuner. Vi har i tilknytning til revisionen afgivet en udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen af årsregnskabet for 2020 har omfattet omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2020 for AarBus.

Årsregnskabet udviser følgende hovedtal:

| t.kr.                                        | 2020    | 2019    |
|----------------------------------------------|---------|---------|
| Omkostningsbaseret resultat (- er underskud) | -9.673  | -15.163 |
| Samlede aktiver                              | 702.087 | 651.574 |
| Egenkapital                                  | 54.154  | 57.868  |

De i årsregnskabet anvendte principper for indregning og måling er uændrede i forhold til 2019.

Revisionsberetningen er alene udarbejdet til brug for bestyrelsen.

### 1.2 Konklusion på den udførte revision

Revisionens formål og omfang samt ansvaret for regnskabsaflæggelsen er omtalt i vores revisionsprotokollat af 7. september 2016, hvortil vi henviser.

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

Vores revisionspåtegning omfatter årsregnskabs side 18-39. Vi har ikke foretaget revision af budgettal.

### 1.3 Centrale forhold ved revisionen

Vi har i overensstemmelse med de internationale standarder om revision identificeret følgende centrale forhold, der efter vores vurdering er mest betydelige ved revision af årsregnskab 2020:

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

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

### 1.4 Revisionsbemærkninger

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

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

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

- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
  - at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller
  - at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.
- Bestyrelsen skal træffe afgørelse vedrørende eventuelle bemærkninger og indsende denne til tilsynsmyndigheden sammen med revisionsberetningen.
- Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger.

## 1.5 Supplerende oplysninger i revisionsberetningen

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

Nærværende beretning indeholder ikke supplerende oplysninger.

## 2 Revision af årsregnskabet for 2020

### 2.1 Risikovurdering

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

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

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

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

Vi har herudover ved revisionen fokuseret på følgende regnskabsposter:

| Regnskabspost                            | Revisionsmål    |
|------------------------------------------|-----------------|
| ► Flextrafik                             | Fuldstændighed  |
| ► Hensættelse til tjenestemandspensioner | Værdiansættelse |
| ► Byrdefordeling                         | Måling          |

Vores risikovurdering er uændret i forhold til sidste år.

### 2.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2020 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet. Vi henviser til bilag 1 i nærværende beretning, hvor vores revisionsstrategi og plan for 2020 er beskrevet.

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

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

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

### 3 Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere udgør et overskud på 2,9 mio. kr. Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenstemandspension og periodisering af indtægter på rejsekort, periodekort m.v. udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 9,7 mio. kr.

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

#### 3.1 Busindtægter

##### 3.1.1 Indregning af busindtægter

I 2020 er der indregnet busindtægter med 479,2 mio. kr. mod 685,9 mio. kr. i 2019. De indregnede indtægter kan overordnet opdeles i følgende kategorier: Indtægter fra rejsekort, periodekort, Midttrafik App, ungdomskort, kontantsalg, kompensationer fra Staten samt øvrige indtægter.

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

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

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

Midttrafik har fra serviceleverandøren, som udvikler og drifter Midttrafik App, modtaget en revisorerklæring vedrørende fuldstændigheden og nøjagtigheden af de udførte salgstransaktioner og registreringer i Midttrafik App-systemet. Revisorerklæringen er baseret på analyse af databasen bag Midttrafiks App. Gennemgangen af denne revisorerklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

##### 3.1.2 Restindestående på udstedte rejsekort og App

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

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

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

Overskudslikviditeten fra ovenstående er indregnet med 13,3 mio. kr. i posten busindtægter.

### 3.2 COVID-19 compensation

Årsregnskabet er væsentligt påvirket af COVID-19. Regeringen, KL og Danske regioner har i 2020 indgået aftale om statskompensation til trafikskaberne. Denne aftale sikrer, at Midttrafik kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2020 relateret til COVID-19 med samlet 225.074 t.kr.

Statskompensationen er indregnet på baggrund af ledelsens opgørelse af realiserede mindre indtægter, merudgifter og modgående mindre udgifter i 2020. Da der er tale om ny lovgivning på området, er opgørelsen og indregningen af statskompensation behæftet med en vis usikkerhed, 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. Endelig har vi vurderet tilstrækkeligheden af præsentation og omtale i årsregnskabet.

Midttrafik indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2020 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved COVID-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen.

### 3.3 Byrdefordeling 2020

Resultat til byrdefordeling sammensætter sig således:

| mio. kr.                                                              | 2020    |
|-----------------------------------------------------------------------|---------|
| Resultat af primær drift                                              | 1.818,9 |
| Årets forbrug i Trafikskabet til overførsel                           | 2,4     |
|                                                                       | 1.821,3 |
| Betalte afdrag på lån til KommuneKredit                               | 11,6    |
| Rejsekort ansvarligt lån                                              | -6,2    |
| Ikke byrdefordelte finansielle indtægter fra Rejsekort ansvarligt lån | 0,4     |
| Investering i tælleudstyr, FlexDanmark (NOP) og rejsekort             | -0,6    |
| Øvrige reguleringer                                                   | 0,2     |
| Resultat til byrdefordeling                                           | 1.826,7 |

Der er modtaget 1.628,6 mio. kr. i acotobetaling fra kommuner, øvrige trafikskaber og Region Midtjylland og indregnet netto 21,8 mio. kr. i efterregulering, der dog først afregnes i 2022 af hensyn til budgetsikkerhed.

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

### 3.3.1 Indtægtsdeling Busdrift - fordelingsnøgler

Indtægtsdelingen i 2020 er baseret på fordelingsnøgler, der er lagt til grund for budget 2020 og identisk med fordelingsnøglerne i årsregnskabet for 2013, dog med få konkrete undtagelser:

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

Grundet de særlige omstændigheder omkring Covid-19 fordeles indtægter fra busdrift i 2020 på baggrund af budget. Forskellen mellem de fordelte indtægter og de faktiske indtægter præsenteres som finansiering fra staten.

Baggrunden for, at indtægtsdelingen er fastholdt i henhold til de hidtidige principper, er store ændringer mellem salgskanalerne, herunder indførelse af rejsekortet og Midttrafik App. Der foreligger endnu ikke et grundlag for fordelingsnøglerne efter disse ændringer i salgskanalerne. Midttrafik arbejder på en ny model for indtægtsfordeling. Implementeringen forventes at ske i forbindelse med udarbejdelse af årsregnskab for 2022.

### 3.3.2 Byrdefordeling af tjenestemandspension

En del af den årlige forskydning i hensættelse til tjenestemandspension er fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende hos bestillerne og byrdefordelles med 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenestemandsansatte. Beløbet opkræves ikke løbende. Tilgodehavendet udgør pr. 31. december 2020 i alt 12,5 mio. kr. Den resterende del af årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension reguleres alene i det omkostningsbaserede resultat.

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

Midttrafik har i 2020 udbetalt 1,8 mio. kr. i tjenestemandspension.

I forbindelse med finansiering af rejsekortinvesteringen besluttede ledelsen i Midttrafik at egenfinansiere 25,9 mio. kr. af indskuddet af aktiekapital i Rejsekort & Rejseplan A/S ud fra en forudsætning om, at der ville ske tilbagebetaling af den indbetalte kapital. Egenfinansieringen er sket via midler fra den overførte pensionspulje, der blev overført i 2007 i forbindelse med Midttrafiks stiftelse. Det er af ledelsen besluttet, at bestillerne skal betale de 25,9 mio. kr., og dette skal ske i takt med de løbende udbetalinger af tjenestemandspensioner. Opkrævning heraf er påbegyndt fra 2017.

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

#### *Sammenfatning*

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

### 3.4 Flextrafik

Flextrafik-området sammensættes af Handicapkørsel, Kommunal Kørsel, Region Midtjyllands patienttransport samt Flextur og Flexbus. Der er i 2020 indregnet et negativt nettoresultat til byrdefordeling på 507,6 mio. kr., der fordeler sig med 221,8 mio. kr. til Midttrafiks ejere og 285,8 mio. kr., som viderefaktureres til andre trafikelskaber og Samsø Kommune. Nettoresultatet for 2019 udgjorde 519,7 mio. kr.

Midttrafik administrerer Flextrafik for Sydtrafik- og FynBus-området.

FlexDanmark er en betydelig serviceleverandør, og de leverer datagrundlaget for afregning af flextrafik til vognmænd. Under hensyntagen til, at Midttrafik tillige forestår afregningsprocessen af Flextrafik for Sydtrafik og FynBus, anbefaler vi forsat, at Midttrafik fra FlexDanmark A/S indhenter en revisorerklæring om FlexDanmarks processer og interne kontroller til sikring af, at registreringer af flextrafik er fuldstændige og nøjagtige.

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

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

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

### 3.5 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har en forpligtelse for ikke-forsikringsdækkede tjenestemandspensioner. Midttrafik har i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2020 anmodet Sampension om at opgøre den aktuarmæssige pensionsforpligtelse pr. 31. december 2020.

Sampension har opgjort tjenstemandsforpligtelsen pr. 31. december 2020 til 115,7 mio. kr., svarende til en stigning på 9,1 mio. kr. i forhold til indregningen i årsregnskabet for 2019.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi gennemgået Sampensions notat om beregning og forudsætninger for beregning af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenstemænd pr. 31. december 2020.

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

## 4 Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2020

### 4.1 Resultatopgørelse

#### 4.1.1 Busudgifter

Midttrafik har i 2020 indregnet busudgifter på 1.395,0 mio. kr. mod 1.421,5 mio. kr. sidste år.

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

Endvidere har vi påset, at der løbende foretages afstemning mellem afregningssystemerne og økonomisystem. Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker manuelt, hvilket principielt indebærer risiko for fejl.

Herudover har vi gennemgået de af ledelsen udarbejdede analyser af afregningerne til vognmænd.

Midttrafik har igangsat et projekt med etablering af integration mellem systemerne. Der arbejdes forsat på projektet. I mellemtiden har Midttrafik implementeret kompenserende kontroller til sikring af korrekt dataoverførsel mellem systemerne.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 4.2 Balance

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

##### *Aktier og ansvarligt lån i Rejsekort & Rejseplan A/S*

Det samlede ansvarlige lån til Rejsekort & Rejseplan A/S udgør 33,8 mio. kr. pr. 31. december 2020 efter reduktion af lånet med årets tilbagebetaling og rentetilskrivning på netto 8,9 mio. kr.

Aktierne i Rejsekort & Rejseplan A/S er i regnskabet indregnet på basis af det senest foreliggende godkendte regnskab til den regnskabsmæssige indre værdi på 24,4 mio. kr.

Finansieringsmodellen i Rejsekort & Rejseplan A/S, der blev vedtaget i 2015, medfører, at trafiksselskaberne afregner til Rejsekort & Rejseplan A/S på baggrund af en vægtet fordeling af de enkelte trafiksselskabers passagerantal og indtægter. Der er i 2020 afregnet 30,6 mio. kr. mod 30,9 mio. kr. sidste år. Inkl. vedligeholdelse udgør den samlede omkostning 48,2 mio. kr. mod 45,7 mio. kr. sidste år.

Vi har pr. 31. december 2020 afstemt værdien af aktier og ansvarligt lån til underliggende dokumentation.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.2.2 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender pr. 31. december 2020 udgør 102,3 mio. kr. mod 69,5 mio. kr. ultimo 2019. Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

| mio.kr.                                           | 31/12<br>2020 | 31/12<br>2019 |
|---------------------------------------------------|---------------|---------------|
| "Restance"-konto, acontobidrag kommuner og region | 5,8           | 0,2           |
| "Restance"-konto, kontrolafgifter                 | 3,0           | 3,3           |
| "Restance"-konto, billetprodukter                 | 5,8           | 4,0           |
| "Restance"-konto DSB/Arriva                       | 0             | 0,1           |
| Øvrige kortfristede tilgodehavender               | 87,6          | 48,0          |
| Periodeafgrænsning                                | 0,1           | 13,9          |
|                                                   | <u>102,3</u>  | <u>69,5</u>   |

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

Stigning i tilgodehavender kan primært henføres til øgede tilgodehavender hos Trafikstyrelsen, som samlet udgør 74,5 mio. kr., hvilket især kan relateres til fakturering af covid-19 kompensation.

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

I 2020 er der foretaget hensættelse til tab på tilgodehavende på kontrolafgifter på 4,4 mio. kr. Hensættelsen er beregnet på baggrund af historiske tal for inddrivelse af tilgodehavende vedrørende kontrolafgifter.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.2.3 Likvide aktiver og uanmeldt beholdningseftersyn

Vi har i henhold til revisionsregulativ for Midttrafik foretaget uanmeldt beholdningseftersyn. Beholdningseftersynet blev foretaget 17. december 2020 hos Midttrafik og omfattede likvide beholdninger.

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

Gennemgangen gav ikke anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

##### *Likviditetsstyring*

Der er indgået aftale med Jyske Bank om et likviditetsdepot med tilknyttet REPO-facilitet. Likviditetsdepotet bestående af værdipapirer udgør pr. 31. december 2020 359,8 mio. kr., og der er pr. 31. december 2020 indgået REPO-forretning på 100,0 mio. kr.

Den finansielle politik for Midttrafik er godkendt den 6. februar 2019.

Samlet set er der på likviditetsaftalen i 2020 realiseret et kurstab på 0,4 mio. kr. og nettorenteindtægter på 1,5 mio. kr. Resultatet af likviditetsaftalen byrdefordeles til Midttrafiks bestillere.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti, værdipapirer og REPO-forretninger pr. 31. december 2020. Vi har endvidere påset, at der er etableret en proces, der løbende foretager kontrol med overholdelse af kasse- og regnskabsregulativ.

Ledelsen har over for os oplyst, at Midttrafiks kapitalberedskab i form af blandt andet likvide aktiver og acontobetalinger fra bestillerne vurderes som forsvarligt i forhold til det forventede kapitalbehov for 2021.

#### 4.2.4 Langfristet gæld

Lånerestgælden til KommuneKredit udgør 88,6 mio. kr. pr. 31. december 2020. Årets afdrag udgør 11,6 mio. kr.

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

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

##### *Afledte finansielle instrumenter*

I tilknytning til optagelse af lånet i 2013 er der indgået renteswap med henblik på at konvertere den variable rente til en fast rente i låneperioden. Markedsværdien af renteswap pr. 31. december 2020 er negativ med 5,7 mio. kr. Beløbet er ikke indregnet i årsregnskabet, men oplyst under eventualforpligtelser, hvilket er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.2.5 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt pr. 31. december 2020 udgør 382,5 mio. kr. mod 318,7 mio. kr. sidste år.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

| t.kr.                                                | 31/12<br>2020 | 31/12<br>2019 |
|------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Kreditører                                           | 295,7         | 178,0         |
| Poster i supplementsperiode, netto                   | -202,7        | -106,7        |
| Hensættelse til Region Midtjylland og Aarhus Kommune | 47,1          | 64,7          |
| REPO – gældspleje                                    | 100,0         | 105,0         |
| Øvrig kortfristet gæld                               | 142,4         | 77,7          |
|                                                      | <u>382,5</u>  | <u>318,7</u>  |

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

Pr. 31. december 2020 er der via REPO-forretningen fremskaffet likviditet svarende til 100 mio. kr. Beløbet er i henhold til anvendt regnskabspraksis indregnet som kortfristet gæld.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 4.3 Øvrige forhold

#### 4.3.1 Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Der er pr. 31. december 2020 to sammenhængende igangværende sager vedrørende udbudsretlige forhold i relation til Flextrafik. Begge sager relaterer sig til en anke af de 2 kendelser fra Klagenævnet for Udbud, hvor Midttrafik sammen med to andre trafikselskaber blev idømt en bod på 7 mio. kr. samt erstatningskrav til modparterne. Trafikselskaberne har i 2020 betalt en andel af den idømte bod svarende til i alt 3 mio.kr., som således er indregnet i årsregnskabet for 2020.

Trafikselskaberne har anmodet om, at de to ankesager behandles under ét, idet sagens kerne i begge sager er overholdelse af udbudsreglerne i samme udbud. Sagen afventer for nuværende en afklaring af, hvorvidt behandlingen kan ske under ét.

Den beløbsmæssige opgørelse af en eventuel erstatning er forbundet med stor usikkerhed, da modparterne for nuværende ikke har opgjort et erstatningskrav. Der eksisterer desuden en latent risiko for, at

der modtages yderligere krav om erstatning. Grundet den væsentlige usikkerhed forbundet med sagens udfald er sagen oplyst som en eventualforpligtelse, og der er således ikke hensat til sagens udfald i balancen.

Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser fremgår af årsregnskabet's noter, hvortil der henvises.

#### *Advokatbreve*

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

Af advokatforbindelserne er vi blevet oplyst, at Midttrafik er involveret i personalesager samt enkelte klagesager vedrørende vognmænd. Der er ingen nye personalesager i forhold til sidste år. Det er advokatens vurdering, at klagesagerne vedrørende vognmænd ikke vil indebære nogen nævneværdig økonomisk risiko.

Som følge heraf er det ledelsens vurdering, at sagerne ikke får en økonomisk påvirkning på årsregnskabet.

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

#### 4.3.2 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

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

Vi har påset, at bevillingsniveauet for 2020 er godkendt af bestyrelsen.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

#### 4.3.3 It-anvendelse

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

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

Der er indhentet en generel revisorerklæring for 2020 fra serviceleverandøren vedrørende økonomisystemet. Denne generelle revisorerklæring har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik. I henhold til erklæringen skal Midttrafik forestå en række komplementerende kontroller. Midttrafik har etableret de nødvendige komplementerende kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet. Vi har valgt ikke at basere vores revision på de generelle it-kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet.

Der er indhentet revisorerklæring for perioden fra 1. december 2019 – 30. november 2020 fra Rejsekort & Rejseplan A/S. Revisorerklæringen omfatter processer og interne kontroller for salgstransaktioner og registreringer i rejsekortsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger i relation til Midttrafik.

Der er indhentet revisorerklæring for 2020 fra serviceleverandøren vedrørende behandling af løn. Revisorerklæringen omfatter generelle it-kontroller for drift af lønsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger eller supplerende oplysninger i relation til Midttrafik.

Midttrafik har endvidere fra serviceleverandøren, som udvikler og drifter Midttrafik App, modtaget en revisorerklæring, jf. pkt. 3.1.1. Gennemgangen af denne revisorerklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Der er etableret procedurer for brugeradministration (oprettelse, nedlæggelse) samt for regelmæssig gennemgang og kontrol af tildelte brugerrettigheder i væsentlige it-systemer, herunder at brugerrettigheder tildeles ud fra et arbejdsbetinget behov. Flere medarbejdere i økonomifunktionen har forsat administratoradgang til økonomisystemet, hvilket i vores revisionsberetning vedrørende regnskabsåret

2019 gav anledning til en supplerende oplysning. Der er i 2020 indført øget tilsyn med tildelte brugerroller samt brugen af administratoradgang ved bl.a. logning af ændringer til it-systemet udført af brugere med administratorrettigheder.

#### *Integration mellem systemer og dataudtræk*

Midttrafik anvender i et vist omfang Excel-regneark som understøttende redskab i en række processer, herunder løbende afstemninger og rapportering. Anvendelse af Excel giver mange manuelle og ressourcerekrævende processer og kontroller med deraf følgende øget risiko for fejl. I forbindelse med løbende opgradering af systemer bør der være fokus på at etablere automatisk integration mellem de enkelte systemer, og at rapportering i videst muligt omfang sker fra direkte dataudtræk og ikke via omfattende overførsler af data til Excel-ark.

Midttrafik er i lighed med tidligere år i proces med øget integration mellem afregningssystemerne og økonomisystemet.

## 5 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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

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

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

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

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

### 5.1 Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2020

I forbindelse med revisionen for 2020 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- ▶ Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner
- ▶ Aktivitets- og ressourcestyring.

#### 5.1.1 Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner

##### Opsætning af adgangsrettigheder i Silkeborg Data

Vi har gennemgået adgangsrettighederne i Silkeborg Data og desuden foretaget forespørgsler vedrørende alle medarbejdernes roller i forhold til lønsystemet.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

##### Kontrol af udbetalt løn til udvalgte medarbejdere

Vi har stikprøvevis kontrolleret, hvorvidt der sker udbetaling af løn til direktionen og udvalgte medarbejdere i overensstemmelse med underliggende ansættelsesbreve og gældende satser. Vi har herudover gennemgået de af ledelsen udarbejdede analyser vedrørende udvikling i lønninger pr. medarbejder.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

#### Afstemning mellem bogføring, lønsystem og indberetninger til SKAT

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen er der foretaget afstemning mellem lønsystem, bogføring og løn indberettet til SKAT pr. 31. december 2020 uden væsentlige differencer.

Vi har gennemgået lønafstemningen og afstemningerne af lønrelaterede balanceposter og kan tilslutte os de indregnede værdier, ligesom vi med udgangspunkt i et dataudtræk fra lønsystemet har foretaget analytiske handlinger på lønomkostninger.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

#### Procedure for ansættelse og fratrædelse af medarbejdere - og herunder for afregning af feriepenge til fratrådte medarbejdere

Vi har gennemgået de fastlagte procedurer og kontroller for ansættelse og fratrædelse af medarbejdere. Vi har desuden gennemgået de fastlagte procedurer for afregning af feriepenge til fratrådte medarbejdere.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

#### 5.1.2 Aktivitets- og ressourcestyring

Vurderingen af aktivitets- og ressourcestyringen som led i forvaltningsrevisionen kan sammenfattes til at være en undersøgelse af, om Midttrafiks aktivitets- og ressourcestyring er rettet mod at sikre en sparsommelig, produktiv og effektiv anvendelse af ressourcerne, og om det er muligt at følge op på dette.

Vurderingen af aktivitets- og ressourcestyringen omfatter bl.a. undersøgelser af, om Midttrafik løbende følger op på drifts- og likviditetsbudgetter med henblik på at kunne prioritere mellem aktiviteterne og sikre tilpasningsmuligheder ved ændringer i behovet, og om ledelsen løbende måler produktivitsudviklingen eller gennemfører analyser af, om ressourcerne står mål med produktionens omfang.

Det er på baggrund af revisionen vores vurdering, at Midttrafik i regnskabsåret har haft en tilfredsstillende aktivitets- og ressourcestyring, der understøtter en sparsommelig, produktiv og effektiv anvendelse af ressourcerne.

#### 5.2 Generelle områder for forvaltningsrevision

Vi har desuden udvalgt følgende områder i 2020 til gennemgang:

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

Vi har påset, at der er etableret hensigtsmæssige forretningsgange og interne kontroller for registrering af omkostninger samt den efterfølgende udbetaling heraf. Vi har endvidere stikprøvevis udvalgt poster til gennemgang.

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

#### *Sammenfatning juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision*

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

#### 6 Ledelsesberetningen

I tilknytning til revisionen af årsregnskabet har vi gennemlæst ledelsesberetningen og

- sammenholdt oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- sammenholdt oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision

- ud fra vores viden om regelgrundlaget taget stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

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

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

## 7 Revision af internt årsregnskab for AarBus

Som led i revisionen af Midttrafiks årsregnskab for 2020 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for AarBus.

Det interne regnskab udviser følgende hovedtal:

| t.kr           | 2020    | 2019    |
|----------------|---------|---------|
| Årets resultat | 8.080   | 7.482   |
| Aktiver        | 324.302 | 361.460 |
| Egenkapital    | 127.524 | 119.443 |

### 7.1 Konklusion på den udførte revision

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

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger eller supplerende oplysninger.

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

#### 7.1.1 Indregning af indtægter og rabatter

Årets indtægter fra busdrift udgør 421,1 mio. kr. og 427,3 mio. kr. sidste år.

De positive resultater fra restproduktionen neutraliseres ved udbetaling af rabat. Der er i 2020 indregnet 33,4 mio. kr. som rabat til udbetaling i 2021. Rabatten er beregnet under forudsætning af, at der i restproduktionen skal forblive et budgetværn på 24 mio. kr., som besluttet på driftsrådsmøde.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 7.2 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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

I forbindelse med revisionen for 2020 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner
- Aktivitets- og ressourcestyring.

#### 7.2.1 Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner

Vi har i forbindelse med revisionen gennemgået AarBus' processer for løn- og ansættelsesmæssige dispositioner. Dette har blandt andet omfattet gennemgang af adgangsrettigheder i lønsystemet, stikprøvevis kontrol af udbetalt løn til udvalgte medarbejdere, kontrol af selskabets afstemning mellem bogføring, lønsystem og indberetning til SKAT.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

#### 7.2.2 Aktivitets- og ressourcestyring

Vores gennemgang af processer for området har blandt andet omfattet en vurdering af, hvorvidt de etablerede procedurer understøtter en sparsommelig produktion og effektiv anvendelse af ressourcerne, og om det er muligt at følge op på dette.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

### 8 Øvrige forhold

#### 8.1 Direktionens regnskabserklæring

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

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

#### 8.2 Ikke-korrigerede forhold

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

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

#### 8.3 Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser

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

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

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

Direktionen har over for os bekræftet:

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

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

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

#### 8.4 Overholdelse af lovgivningen

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

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

## 8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

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

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

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder, som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2020, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

## 9 Afsluttende oplysninger m.v.

### 9.1 Andre ydelser end revision

Udover den lovpligtige revision har vi efter anmodning udført følgende opgaver siden vores beretning nr. 18 af 18. maj 2020:

- ▶ Rådgivning vedrørende regnskabsmæssige forhold
- ▶ Rådgivning vedrørende momsmæssige forhold
- ▶ Test af kontroller i it-system
- ▶ Afgivelse af erklæringer med sikkerhed.

#### *Sikkerhedsforanstaltninger*

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

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

## 9.2 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven og etiske regler for revisorer skal vi oplyse,  
at vi opfylder de i lovgivningen indeholdte uafhængighedsbestemmelser  
at vi har modtaget alle de oplysninger, der er anmodet om.

Aarhus, den 12. maj 2021  
EY Godkendt Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen  
statsaut. revisor

Simon M. Laursen  
statsaut. revisor

Siderne 259–276 er fremlagt på mødet den 12. maj 2021.

I bestyrelsen:

\_\_\_\_\_  
Claus Wistoft  
formand

\_\_\_\_\_  
Hans Okholm  
næstformand

\_\_\_\_\_  
Claus Kjeldsen  
2. næstformand

\_\_\_\_\_  
Ango Winther

\_\_\_\_\_  
Mads Nikolajsen

\_\_\_\_\_  
Niels Viggo Lynghøj

\_\_\_\_\_  
Johannes F. Vesterby

\_\_\_\_\_  
Arne Lægaard

\_\_\_\_\_  
Simon V. Nielsen

## Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet

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

| Regnskabspost                                                  | Væsentlig risiko | Revisionsstrategi                           | Tidsplan                           | Ændring i forhold til sidste år |
|----------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| <b>Resultatopgørelse og byrdefordeling</b>                     |                  |                                             |                                    |                                 |
| Busindtægter                                                   | Ja               | Substansrevision kombineret med dataanalyse | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen                           |
| Busudgifter                                                    | Nej              | Systemrevision                              | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen                           |
| Flextrafik indtægter og udgifter                               | Ja               | Substansrevision                            | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen                           |
| Indtægter og udgifter fra Letbanedrift og buserstatningskørsel | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Indtægter og udgifter fra togdrift samt investeringer          | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Indtægter og udgifter vedrørende kontrolafgifter               | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Renter og øvrige indtægter og udgifter                         | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Lønomkostninger i trafikelskabet                               | Nej              | Systemrevision                              | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen                           |
| Øvrige omkostninger i trafikelskabet                           | Nej              | Systemrevision                              | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen                           |
| Udgifter til investeringen i Rejsekortet                       | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Byrdefordelingen                                               | Ja               | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| <b>Balance</b>                                                 |                  |                                             |                                    |                                 |
| Immaterielle og materielle anlægsaktiver                       | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Finansielle anlægsaktiver                                      | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Langfristede tilgodehavender                                   | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Kortfristede tilgodehavender                                   | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Likvide aktiver                                                | Nej              | Substansrevision                            | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen                           |
| Egenkapital                                                    | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Hensættelse til tjenestemandspensioner                         | Ja               | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Langfristet gæld                                               | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |
| Kortfristet gæld og øvrige hensatte forpligtelser              | Nej              | Substansrevision                            | Ved årsafslutningen                | Ingen                           |

## Bilag 2 – Møder med bestyrelse eller direktion

I henhold til revisorlovgivningen skal vi oplyse, at vi siden afgivelsen af revisionsberetning nr. 18 har haft følgende møder og drøftelser med bestyrelsen og direktionen:

| Organ                    | Kommunikationsform         | Dato               | Emne                            |
|--------------------------|----------------------------|--------------------|---------------------------------|
| Bestyrelsen              | Møde og revisionsberetning | 12. maj 2021       | Resultat af revisionen          |
| Direktion og økonomichef | Møde og revisionsberetning | 16. April 2021     | Resultat af revisionen          |
| Økonomichef              | Møde                       | 13. Januar 2021    | Afrapportering løbende revision |
| Økonomichef              | Møde                       | 23. September 2020 | Opstart og revisionsplan        |

## Bilag 1

### Forventet regnskab efter 1. kvartal sammenfattet

Midttrafik har på grund af pandemien og nedlukningen af samfundet mistet store dele af passagerindtægterne, og har samtidigt øgede udgifter til bl.a. ekstra rengøring. Staten kompenserede Midttrafik fuldt ud i 2020, og der forventes også en fuld kompensation i 2021, hvorfor bestillerne ikke vil opleve væsentlige økonomiske konsekvenser som følge af manglende indtægter og ekstraudgifter ifm. corona. Det skal dog bemærkes, at den pt. afsatte kompensation til Trafikskaberne ikke dækker parternes samlede mindreindtægt og merudgifter, hvorfor der udestår en endelig afklaring af kompensationsbeløb for 2021.

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2021 efter 1. kvartal er det godkendte budget for 2021 rensat for corona - Budget 2021 (u. corona).

For kørselsudgifter er udgiftsforventningen øget med 5,9 mio. kr. i forhold til budget 2021. Dette fordeler sig mellem modsatrettede kommunespecifikke effekter på 4,3 mio. kr. og en indeksregulering på 1,6 mio. kr.

For Midttrafiks finansielle afkast er der en budgetafvigelse på 3 mio. kr. Det skyldes, at Midttrafiks likviditetsdepoter er faldet med 1% i 1. kvartal 2021. Det er primært den stigende renter der har presset de danske obligationer.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder er der samlet et forventet merforbrug på 8,0 mio. kr. i forhold til budget 2021.

| Midttrafik byrdefordeling - Forventet regnskab 1. kvartal 2021 |                      |                            |                      |                    |                             |                                |
|----------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                                | Regnskab 2020        | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021           | Corona Q1 2021     | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| <b>Busdrift</b>                                                | <b>965.292.762</b>   | <b>792.572.000</b>         | <b>995.487.000</b>   | <b>197.565.000</b> | <b>797.922.000</b>          | <b>5.350.000</b>               |
| Kørselsudgifter                                                | 1.390.111.286        | 1.399.023.000              | 1.421.342.000        | 16.458.000         | 1.404.884.000               | 5.861.000                      |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel                                 | -25.402.208          | -25.000.000                | -25.000.000          | 0                  | -25.000.000                 | 0                              |
| Flexbus                                                        | 5.325.049            | 8.029.000                  | 5.532.000            | -2.538.000         | 8.070.000                   | 41.000                         |
| Bus-IT og Øvrige                                               | 24.142.522           | 25.002.000                 | 28.917.000           | 4.475.000          | 24.442.000                  | -560.000                       |
| Rejsekort                                                      | 50.079.140           | 59.120.000                 | 57.796.000           | -1.332.000         | 59.128.000                  | 8.000                          |
| Busindtægter                                                   | -478.963.027         | -673.602.000               | -493.100.000         | 180.502.000        | -673.602.000                | 0                              |
| Regionalt tilskud                                              | 0                    | 0                          | 0                    | 0                  | 0                           | 0                              |
| <b>Flextrafik</b>                                              | <b>473.223.474</b>   | <b>521.959.000</b>         | <b>539.361.000</b>   | <b>17.104.000</b>  | <b>522.257.000</b>          | <b>298.000</b>                 |
| Handicapkørsel                                                 | 32.450.495           | 40.371.000                 | 40.239.000           | -72.000            | 40.311.000                  | -60.000                        |
| Flexkur                                                        | 11.357.075           | 13.997.000                 | 14.025.000           | -160.000           | 14.185.000                  | 188.000                        |
| Flexkur Ung                                                    | 0                    | 741.000                    | 590.000              | -157.000           | 747.000                     | 6.000                          |
| Plustur                                                        | 0                    | 575.000                    | 547.000              | -32.000            | 579.000                     | 4.000                          |
| Kommunal                                                       | 30.886.749           | 35.352.000                 | 39.898.000           | 4.386.000          | 35.512.000                  | 160.000                        |
| Siddende patientbefordring                                     | 137.716.769          | 144.913.000                | 155.052.000          | 10.139.000         | 144.913.000                 | 0                              |
| Ekstraudgifter corona                                          | 2.762.828            | 0                          | 3.000.000            | 3.000.000          | 0                           | 0                              |
| NOP                                                            | 1.499.522            | 3.955.000                  | 3.955.000            | 0                  | 3.955.000                   | 0                              |
| Øvrige Trafikskaber                                            | 256.550.037          | 282.055.000                | 282.055.000          | 0                  | 282.055.000                 | 0                              |
| <b>Tog og Letbanedrift</b>                                     | <b>250.561.282</b>   | <b>259.960.000</b>         | <b>290.201.000</b>   | <b>30.804.000</b>  | <b>259.397.000</b>          | <b>-563.000</b>                |
| Tog                                                            | 31.713.160           | 59.354.000                 | 63.653.000           | 4.830.000          | 58.823.000                  | -531.000                       |
| Letbane                                                        | 213.869.692          | 191.540.000                | 217.580.000          | 26.100.000         | 191.480.000                 | -60.000                        |
| Rejsekort                                                      | 4.978.430            | 9.066.000                  | 8.968.000            | -126.000           | 9.094.000                   | 28.000                         |
| <b>Administration og øvrige</b>                                | <b>137.599.642</b>   | <b>129.889.180</b>         | <b>148.825.180</b>   | <b>15.988.000</b>  | <b>132.837.180</b>          | <b>2.948.000</b>               |
| Trafikskab                                                     | 120.354.000          | 122.142.180                | 122.142.180          | 0                  | 122.142.180                 | 0                              |
| Billetkontrol                                                  | 9.726.452            | 2.501.000                  | 18.417.000           | 15.988.000         | 2.429.000                   | -72.000                        |
| Tab på debitorer                                               | 5.400.000            | 2.276.000                  | 2.276.000            | 0                  | 2.276.000                   | 0                              |
| Tjenestemandspension                                           | 1.826.297            | 1.900.000                  | 1.900.000            | 0                  | 1.900.000                   | 0                              |
| Letbanesekretariat                                             | 1.044.000            | 1.070.000                  | 1.070.000            | 0                  | 1.070.000                   | 0                              |
| Finansielt afkast                                              | -751.107             | 0                          | 3.020.000            | 0                  | 3.020.000                   | 3.020.000                      |
| <b>Midttrafik Byrdefordeling</b>                               | <b>1.826.677.160</b> | <b>1.704.380.180</b>       | <b>1.973.874.180</b> | <b>261.461.000</b> | <b>1.712.413.180</b>        | <b>8.033.000</b>               |

Midttrafiks ejerkreds havde samlet en gæld til Midttrafik på 21,8 mio. kr. i 2019. Dette udestående er blevet afregnet primo 2021 jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

Nedenfor er en kort gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder.

## **Busdrift**

### **Kørselsudgifter**

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet for 2021 på 5,9 mio. kr., svarende til 0,4 %. Dette fordeler sig mellem en anslået indekseffekt på 1,6 mio. kr. samt modsatrettede kommunespecifikke effekter på knap 4,3 mio. kr.

Det forventede regnskab efter 1. kvartal 2021 er for A-kontrakter baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for årets første to måneder samt en budgetberegning for resten af regnskabsåret, som er opdateret med forventede kørselsændringer for køreplansskiftet medio 2021. Dermed er der også indregnet effekter af nye udbud i Herning og Odder samt udbud af regional kørsel.

B-kontrakter er baseret på de faktiske udgifter fra januar til marts 2021 samt skøn baseret på de aktuelle køreplaner fra K20.

Sammenlignet med budgettet forventes antallet af køreplantimer samlet at være uændret.

For Norddjurs Kommune var der i budgettet afsat midler til at dække en eventuel indeksstigning på 0,2 mio. kr. Derudover var der afsat 1 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik. Ingen af midlerne har endnu fundet fuld anvendelse i 2021, da der forventes et mindreforbrug for Norddjurs Kommune på 1,1 mio. kr.

For Aarhus Kommune er der en underbudgettering på ca. 2.000 timer. Sammen med øget forventning til ekstrakørsel er der et merforbrug på 2,0 mio. kr.

For Region Midtjylland var der i budgettet indregnet et besparelseskraav på 10 mio. kr. I forbindelse med nye udbud og tilpasninger på den regionale kørsel forventes en besparelse på 5 mio. kr., og der er dermed en tilbageværende merudgift på 5 mio. kr. Besparelseskraavet er realiseret på helårsbasis.

For øvrige bestillere sker der samlet besparelser på 1,6 mio. kr.

Der er til kørselsudgifter anvendt fire typer indeksregulering, hvor de fleste kontrakter reguleres efter et månedligt omkostningsindeks indeholdende diesel. Enkelte kontrakter er udbudt med kørsel udført med gasbusser, og disse reguleres enten efter et gasindeks eller et omkostningsindeks uden diesel. I nyere udbud anvendes HVO-biodiesel og el som drivmiddel, der reguleres efter hver deres indeks.

Der observeres følgende udvikling for indeksene for 2021 i forhold til det anvendte i budget 2021 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for april er anvendt for forventet regnskab efter 1. kvartal):

| Indeks                     | Budget 2021 | FR1 2021 | Udvikling |
|----------------------------|-------------|----------|-----------|
| Omkostningsindeks          | 116,9       | 116,9    | -         |
| Omkostningsindeks u/diesel | 121,5       | 120,6    | -0,7%     |
| Gasindeks                  | 114,0       | 116,6    | +2,3%     |
| HVO-indeks                 | 131,9       | 133,6    | +1,3%     |
| El-indeks                  | 118,8       | 118,4    | -0,3%     |

I forhold til budgettet er de største udsving på gas- og HVO-indeks. For gasindekset skyldes udviklingen delvist højere gaspriser, men især at gasindekset var forkert beregnet ved budgetlægning grundet fejl i Naturgasprisstatistikken. Udviklingen i HVO-indekset skyldes især højere priser for biodiesel.

| Total for Kørselsudgifter                               |                      |                            |                      |                   |                             |                                |
|---------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                         | Regnskab 2020        | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021           | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Vognmandsafregning, A-kontrakt                          | 1.303.948.333        | 1.310.876.000              | 1.333.108.000        | 17.458.000        | 1.315.650.000               | 4.774.000                      |
| Vognmandsafregning, B-kontrakt (skolekørsel, dublering) | 94.989.412           | 96.303.000                 | 95.375.000           | -1.000.000        | 96.375.000                  | 72.000                         |
| Nord/Syd-samarbejde, Netto                              | -8.826.459           | -8.156.000                 | -7.141.000           | 0                 | -7.141.000                  | 1.015.000                      |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel                          | -25.402.208          | -25.000.000                | -25.000.000          | 0                 | -25.000.000                 | 0                              |
| <b>Total</b>                                            | <b>1.364.709.078</b> | <b>1.374.023.000</b>       | <b>1.396.342.000</b> | <b>16.458.000</b> | <b>1.379.884.000</b>        | <b>5.861.000</b>               |
| Køreplantimer                                           | 1.854.608            | 1.852.688                  | 1.852.751            | 0                 | 1.852.751                   | 63                             |
| Passagertal                                             | 23.196.474           | 0                          | 0                    | 0                 | 0                           | 0                              |

## Flexbus

Nedenstående skema viser forventningen til antallet af kørte ture i forhold til budgettet. Indtil marts måned er der tale om det faktiske forbrug, derefter er det prognosetal baseret på en forventning til kørselsniveauet.

| Jan. | Feb. | Mar. | Apr. | Maj | Jun. | Jul. | Aug. | Sep. | Okt. | Nov. | Dec. |
|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 32%  | 36%  | 45%  | 44%  | 51% | 58%  | 73%  | 73%  | 73%  | 73%  | 73%  | 73%  |

Bemærk: turudviklingen fra juli og frem afspejler en forventning om, at turantallet svarer til "normalen", dvs. 100%. Når der i stedet for 100% står 73%, indikerer det altså, at det budgetterede turantal er for højt i forhold til "en normal-situation", hvilket skyldes, at der oprindeligt var budgetteret med en kraftig vækst i kørslen på Flexbus.

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Total for Flexbus                                      |                  |                            |                  |                   |                             |                                |
|--------------------------------------------------------|------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                        | Regnskab 2020    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Vognmandsbetaling                                      | 4.492.947        | 7.369.000                  | 4.605.000        | -2.764.000        | 7.369.000                   | 0                              |
| Indtægter                                              | -242.898         | -429.000                   | -203.000         | 226.000           | -429.000                    | 0                              |
| <b>Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)</b> | <b>4.250.049</b> | <b>6.940.000</b>           | <b>4.402.000</b> | <b>-2.538.000</b> | <b>6.940.000</b>            | <b>0</b>                       |
| Administrationsomkostning                              | 1.075.000        | 1.089.000                  | 1.130.000        | 0                 | 1.130.000                   | 41.000                         |
| <b>Bestillerudgift i alt</b>                           | <b>5.325.049</b> | <b>8.029.000</b>           | <b>5.532.000</b> | <b>-2.538.000</b> | <b>8.070.000</b>            | <b>41.000</b>                  |
| Antal ture                                             | 25.589           | 40.840                     | 23.840           |                   |                             |                                |

Der er budgetteret med omkostninger på 8 mio. kr., hvoraf de 6,9 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 1,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2021 er efter 1. kvartal et mindreforbrug på 2,5 mio. kr., som udelukkende vedrører vognmandsbetaling. Administrationsbidraget øges med coroneffekten, og der kommer her en mindre merudgift. Mindreforbruget vil blive modregnet i den statslige Coronakompensation.

## Bus-IT og øvrige udgifter

I forhold til det vedtagne budget 2021 er budgettet opskrevet med 0,2 mio. kr. Dette skyldes Horsens kommunes beslutning om at tilbyde pensionister et gratis pensionistkort. Denne opskrivning i budgettet vedrører dermed kun Horsens Kommune.

I forhold til budget 2021 forventes på nuværende tidspunkt et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. Heraf vedrører 0,3 mio. kr. coronarelaterede udgifter.

Den corona relaterede merudgift fratrasket mindreudgift dækkes af staten. Nedgangen i Midttrafiks billetsalg pga. coronakrisen betyder færre omkostninger til Midttrafik app og gebyromkostninger.

Der forventes en nedgang i udgifter til billetautomaterne i Aarhus bybusser på 0,2 mio. kr.

Der forventes merudgifter på ca. 0,1 mio. kr. til drift af Wi-Fi, realtid, tælleudstyr og omflytning af IT-udstyr i busser. Det skyldes primært, at abonnementsaftaler er opgraderet for at sikre kommunikationen i realtidssystemet.

Udgifterne til anskaffelse af tælleudstyr forventes at følge budgettet. Ved fremlæggelse af forventet regnskab efter 2. kvartal vil udgifterne til køb af tælleudstyr blive korrigeret for forskudt finansiering, som Midttrafik har foretaget ifm. regnskabsaflæggelsen for 2020.

| Total for Bus-IT og Øvrige                              |                   |                            |                   |                  |                             |                                |
|---------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                         | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021   | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger | 8.112.361         | 11.222.000                 | 11.297.000        | 0                | 11.297.000                  | 75.000                         |
| Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer  | 7.806.603         | 10.055.000                 | 8.415.000         | -1.005.000       | 9.420.000                   | -635.000                       |
| Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse            | 8.056.474         | 3.033.000                  | 8.513.000         | 5.480.000        | 3.033.000                   | 0                              |
| Rejsegaranti                                            | 167.085           | 692.000                    | 692.000           | 0                | 692.000                     | 0                              |
| Tælleudstyr forskudt finansiering                       | 580.208           | 0                          | 0                 | 0                | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>                                            | <b>24.722.731</b> | <b>25.002.000</b>          | <b>28.917.000</b> | <b>4.475.000</b> | <b>24.442.000</b>           | <b>-560.000</b>                |

## Rejsekort

Der forventes ingen nævneværdig budgetafvigelse.

Der forventes lavere udgifter til udstyrsdrift, mens abonnementsbetalingen til Rejsekort bliver højere, idet Midttrafiks andel af fordelingsnøglen er højere end forventet ved budgetlægningen.

| Total Rejsekort - Busser                            |                   |                            |                   |                   |                             |                                |
|-----------------------------------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                     | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| <b>Investering</b>                                  | <b>6.876.023</b>  | <b>6.981.000</b>           | <b>6.981.000</b>  | <b>0</b>          | <b>6.981.000</b>            | <b>0</b>                       |
| Kontantbetaling af investering i alt                | -328.144          | 0                          | 0                 | 0                 | 0                           | 0                              |
| Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S | -460.557          | -460.000                   | -460.000          | 0                 | -460.000                    | 0                              |
| Ydelse på KK-lån i alt                              | 7.664.725         | 7.441.000                  | 7.441.000         | 0                 | 7.441.000                   | 0                              |
| <b>Drift</b>                                        | <b>43.203.117</b> | <b>52.139.000</b>          | <b>50.815.000</b> | <b>-1.332.000</b> | <b>52.147.000</b>           | <b>8.000</b>                   |
| Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S               | 29.600.965        | 33.295.000                 | 33.581.000        | 0                 | 33.581.000                  | 286.000                        |
| Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser         | 10.460.160        | 14.704.000                 | 14.426.000        | 0                 | 14.426.000                  | -278.000                       |
| Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt      | 3.141.991         | 4.140.000                  | 2.808.000         | -1.332.000        | 4.140.000                   | 0                              |
| <b>Total</b>                                        | <b>50.079.140</b> | <b>59.120.000</b>          | <b>57.796.000</b> | <b>-1.332.000</b> | <b>59.128.000</b>           | <b>8.000</b>                   |

## Indtægter

De forventede indtægter eksklusiv coronakompensation forventes efter 1. kvartal at udgøre 493,1 mio. kr. Inklusiv forventet coronakompensation fra staten forventes indtægter på 673,6 mio. kr., hvilket svarer til de budgetterede indtægter.

Indtægtsvurderingen efter 1. kvartal ser således ud:

| Total for Busindtægter                 |                     |                            |                     |                    |                             |                                |
|----------------------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                        | Regnskab 2020       | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021          | Corona Q1 2021     | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Passagerindtægter                      | -330.866.811        | -394.604.000               | -346.000.000        | 180.502.000        | -526.502.000                | -131.898.000                   |
| Befordring værnepligtige               | -1.996.702          | -1.319.000                 | -2.000.000          | 0                  | -2.000.000                  | -681.000                       |
| Bus & Tog-omstignere                   | -4.335.226          | -7.300.000                 | -6.600.000          | 0                  | -6.600.000                  | 700.000                        |
| Refusion off peak                      | -17.462.180         | -15.200.000                | -15.200.000         | 0                  | -15.200.000                 | 0                              |
| Skolekort                              | -19.671.173         | -20.000.000                | -18.800.000         | 0                  | -18.800.000                 | 1.200.000                      |
| Takstkompensation                      | -38.115.172         | -37.300.000                | -38.000.000         | 0                  | -38.000.000                 | -700.000                       |
| Ungdomskort                            | -60.306.493         | -66.400.000                | -60.300.000         | 0                  | -60.300.000                 | 6.100.000                      |
| Ungdomskort - fritidsrejser            | -6.209.270          | -7.100.000                 | -6.200.000          | 0                  | -6.200.000                  | 900.000                        |
| Kompensation til Region Midtjylland    | 909.000             | 909.000                    | 909.000             | 0                  | 909.000                     | 0                              |
| Mellemregn skolekort Ringkøbing-Skjern | -326.000            | -583.000                   | -326.000            | 0                  | -326.000                    | 257.000                        |
| Mellemregn pensionistkort Randers      | -583.000            | -607.000                   | -583.000            | 0                  | -583.000                    | 24.000                         |
| Coronaeffekt                           | 0                   | -124.098.000               | 0                   | 0                  | 0                           | 124.098.000                    |
| <b>Total</b>                           | <b>-478.963.027</b> | <b>-673.602.000</b>        | <b>-493.100.000</b> | <b>180.502.000</b> | <b>-673.602.000</b>         | <b>0</b>                       |

Passagerindtægterne er nedskrevet i forhold til de reelt indkørte indtægter i 1. kvartal, samt ændrede forventninger til udviklingen resten af året. Samlet er indtægterne nedskrevet med følgende procentsatser.

|        |         |       |       |      |      |      |        |           |         |          |          |
|--------|---------|-------|-------|------|------|------|--------|-----------|---------|----------|----------|
| Januar | Februar | Marts | April | Maj  | Juni | Juli | August | September | Oktober | November | December |
| -65%   | -58%    | -50%  | -40%  | -30% | -20% | -20% | -20%   | -20%      | -20%    | -15%     | -15%     |

Passagerindtægterne har således været mellem 50 og 65 % lavere end normalt i januar til marts. Situationen forventes forbedret i løbet af året, når vaccinen udbredes og mere normale transporttilstande forventes etableret. Mod slutningen af året forventes en mindreindtægt på 15-20 %. Disse forventninger er forbundet med stor usikkerhed.

Af andre afvigelser kan nævnes forventninger om fald i indtægter for Ungdomskort, også som følge af midlertidige nedlukninger af uddannelsessteder. Dette medfører også færre indtægter for statslig kompensation for fritidsrejser for uddannelsessøgende.

Desuden forventes mindreindtægter på bus-tog-området. Det skyldes dels, at den endelige afregning for 2019 gav et lidt dårligt resultat end forventet. Desuden forventes generelt færre indtægter fra bl.a. omstigningsrejser og kombinerede bus-tog-rejser.

Samlet medfører ovenstående justeringer i indtægtsforventningen, at behovet for coronakompensation stiger fra de budgetterede 124,1 mio. kr., til forventet 180,5 mio. kr.

For de enkelte bestillere vil det forventede regnskab samlet betyde, at de budgetterede indtægter overholdes.

## Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011 og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forbindelse med regionale besparelser er det besluttet at yde et treårigt uddannelsesstilskud med udløb i 2022. I forhold til budgettet er der ikke foretaget justering af de regionale tilskud.

## Flextrafik

Coronakrisen medførte i 2020 en markant nedgang i antallet af kørte ture. Budgettet for 2021 blev derfor lavet med udgangspunkt i 2019, som anses for at være et normalår. Det var forudsat, at kørslen fra primo 2021 ville være tilbage på normalt niveau, dog med det forbehold, at den gennemsnitlige turpris (betaling af vognmænd) ville være steget som følge af coronarestriktioner.

Det har vist sig, at kørslen primo 2021 endnu ikke er oppe på fuldt niveau, og trods en endnu dyrere gennemsnitlig turpris end forudsat, har det medført et mindreforbrug på langt de fleste områder.

I løbet af året forventes det dog, at alle områder vil vækste på kørslen og ved årets udgang være oppe på 100%, dvs. tilbage til normalen.

Administrationsomkostningerne er grundstenen for, at hele administrationen i Flextrafik kan fungere. Da budgettet for 2021 blev lagt var det med en forudsætning om, at staten ville dække merudgift som følge af corona. Derfor blev der i bestillerbudgettet på administrationen indregnet en coroneffekt, som staten ville dække. Det har dog vist sig, at staten ikke dækker merudgifter til administrationen, hvorfor denne udgift bliver pålagt bestillerne som en merudgift i 2021. Effekten hos den enkelte bestiller fremgår af bilagsmaterialet.

Trods nedgangen i antallet af kørte ture, er der stadig en række omkostninger, som skal dækkes. Omkostninger, der ikke umiddelbart kan skæres væk, og som derfor stadig skal finansieres. Omkostningerne i administrationen er stadig de samme, så derfor forventes de ikke tilbagebetalt.

## Handicapkørsel

Nedenstående skema viser forventningen til antallet af kørte ture i forhold til budgettet. Indtil marts måned er der tale om det faktiske forbrug, derefter er det prognosetal baseret på en forventning til kørselsniveauet.

| Jan. | Feb. | Mar. | Apr. | Maj | Jun. | Jul. | Aug. | Sep. | Okt. | Nov. | Dec. |
|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 54%  | 61%  | 76%  | 76%  | 80% | 90%  | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Total for Handicapkørsel                               |                   |                            |                   |                |                             |                                |
|--------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                        | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Vognmandsbetaling                                      | 39.791.608        | 51.004.000                 | 49.904.000        | -1.096.000     | 51.000.000                  | -4.000                         |
| Indtægter                                              | -7.341.114        | -10.633.000                | -9.665.000        | 1.024.000      | -10.689.000                 | -56.000                        |
| <b>Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)</b> | <b>32.450.495</b> | <b>40.371.000</b>          | <b>40.239.000</b> | <b>-72.000</b> | <b>40.311.000</b>           | <b>-60.000</b>                 |
| Antal ture                                             | 161.197           | 221.700                    | 198.600           |                |                             |                                |

Der forventes samlet set udgifter for 40,3 mio. kr., hvilket er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Trods en forventning om færre kørte ture end budgetteret er den gennemsnitlige turpris højere end budgetteret. Dette skyldes bl.a. coronatiltag som færre personer i samme vogn.

Samlet er der en afvigelse på 0,1 mio. kr. som skyldes at Samsø kommune ikke er med i coronakompensationsaftalen med staten og derfor afregnes selvstændigt.

Der er samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 15 mio. kr., som administreres under Trafikselskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb, som ikke korrigeres hen over året og dermed heller ikke bliver påvirket af Coronakrisen.

## Flexiture

Nedenstående skema viser forventningen til antallet af kørte ture i forhold til budgettet. Indtil marts måned er der tale om det faktiske forbrug, derefter er det prognosetal baseret på en forventning til kørselsniveauet.

| Jan. | Feb. | Mar. | Apr. | Maj | Jun. | Jul. | Aug. | Sep. | Okt. | Nov. | Dec. |
|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 49%  | 52%  | 64%  | 75%  | 80% | 90%  | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Total for Flexitur                                     |                   |                            |                   |                 |                             |                                |
|--------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                        | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021  | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Vognmandsbetaling                                      | 13.191.643        | 18.494.000                 | 17.288.000        | -1.206.000      | 18.494.000                  | 0                              |
| Indtægter                                              | -5.935.934        | -8.632.000                 | -7.586.000        | 1.046.000       | -8.632.000                  | 0                              |
| <b>Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)</b> | <b>7.255.709</b>  | <b>9.862.000</b>           | <b>9.702.000</b>  | <b>-160.000</b> | <b>9.862.000</b>            | <b>0</b>                       |
| Administrationsomkostning                              | 4.101.365         | 4.135.000                  | 4.323.000         |                 | 4.323.000                   | 188.000                        |
| <b>Bestillerudgift i alt</b>                           | <b>11.357.075</b> | <b>13.997.000</b>          | <b>14.025.000</b> | <b>-160.000</b> | <b>14.185.000</b>           | <b>188.000</b>                 |
| Antal ture                                             | 104.195           | 155.600                    | 133.800           |                 |                             |                                |

Der er budgetteret med omkostninger på 14 mio. kr., hvoraf de 9,9 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 4,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2021 er efter 1. kvartal et mindreforbrug på 0,2 mio. kr., som udelukkende vedrører vognmandsbetaling. Administrationsbidraget øges med coroneffekten, og der kommer her en merudgift på 0,2 mio. kr.

## Flexitur Ung

Nedenstående skema viser forventningen til antallet af kørte ture i forhold til budgettet. Indtil marts måned er der tale om det faktiske forbrug, derefter er det prognosetal baseret på en forventning til kørselsniveauet.

| Jan. | Feb. | Mar. | Apr. | Maj | Jun. | Jul. | Aug. | Sep. | Okt. | Nov. | Dec. |
|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 17%  | 12%  | 16%  | 20%  | 40% | 60%  | 80%  | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Total for Flexitur Ung                                 |               |                            |                |                 |                             |                                |
|--------------------------------------------------------|---------------|----------------------------|----------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                        | Regnskab 2020 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021     | Corona Q1 2021  | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Vognmandsbetaling                                      | 0             | 625.000                    | 469.000        | -156.000        | 625.000                     | 0                              |
| Indtægter                                              | 0             | 0                          | -1.000         | -1.000          | 0                           | 0                              |
| <b>Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)</b> | <b>0</b>      | <b>625.000</b>             | <b>468.000</b> | <b>-157.000</b> | <b>625.000</b>              | <b>0</b>                       |
| Administrationsudgifter                                | 0             | 116.000                    | 122.000        | 0               | 122.000                     | 6.000                          |
| <b>Bestillerudgift i alt</b>                           | <b>0</b>      | <b>741.000</b>             | <b>590.000</b> | <b>-157.000</b> | <b>747.000</b>              | <b>6.000</b>                   |
| Antal ture                                             | 0             | 4.480                      | 2.780          | 0               |                             |                                |

Økonomien er som noget nyt adskilt i sit eget skema. Hidtil har det ligget under Flexitur, hvilket vil sige at tallene for regnskab 2020 indgår i området Flexitur.

Der er budgetteret med omkostninger på 0,7 mio. kr., hvoraf de 0,6 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 0,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2021 er efter 1. kvartal et mindreforbrug på 0,2 mio. kr., som udelukkende vedrører vognmandsbetaling. Administrationsbidraget øges med coronaeffekten, og der kommer her en minimal merudgift på 6.000 kr.

## Plustur

Nedenstående skema viser forventningen til antallet af kørte ture i forhold til budgettet. Indtil marts måned er der tale om det faktiske forbrug, derefter er det prognosetal baseret på en forventning til kørselsniveauet.

| Jan. | Feb. | Mar. | Apr. | Maj | Jun. | Jul. | Aug. | Sep. | Okt. | Nov. | Dec. |
|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 50%  | 44%  | 71%  | 80%  | 90% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Total for Plustur                                      |               |                            |                |                |                             |                                |
|--------------------------------------------------------|---------------|----------------------------|----------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                        | Regnskab 2020 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021     | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Vognmandsbetaling                                      | 0             | 528.000                    | 521.000        | -7.000         | 528.000                     | 0                              |
| Indtægter                                              | 0             | -52.000                    | -77.000        | -25.000        | -52.000                     | 0                              |
| <b>Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)</b> | <b>0</b>      | <b>476.000</b>             | <b>444.000</b> | <b>-32.000</b> | <b>476.000</b>              | <b>0</b>                       |
| Administrationsomkostning                              | 0             | 99.000                     | 103.000        | 0              | 103.000                     | 4.000                          |
| <b>Bestillerudgift i alt</b>                           | <b>0</b>      | <b>575.000</b>             | <b>547.000</b> | <b>-32.000</b> | <b>579.000</b>              | <b>4.000</b>                   |
| Antal ture                                             | 0             | 3.750                      | 3.240          | 0              |                             |                                |

Økonomien er som noget nyt adskilt i sit eget skema. Hidtil har det ligget under Flextur, hvilket vil sige at tallene for regnskab 2020 indgår i området Flextur.

Der er budgetteret med omkostninger på 0,6 mio. kr., hvoraf de 0,5 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 0,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2021 er efter 1. kvartal et mindreforbrug på 0,03 mio. kr., som udelukkende vedrører vognmandsbetaling. Administrationsbidraget øges med coronaeffekten, og der kommer her en minimal merudgift.

## Kommunal kørsel

Nedenstående skema viser forventningen til antallet af kørte ture i forhold til budgettet (ekskl. Special kørsel med børn, da den allerede ved årsskiftet var oppe på 100%). Indtil marts måned er der tale om det faktiske forbrug, derefter er det prognosetal baseret på en forventning til kørselsniveauet.

| Jan. | Feb. | Mar. | Apr. | Maj  | Jun. | Jul. | Aug. | Sep. | Okt. | Nov. | Dec. |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 68%  | 69%  | 88%  | 90%  | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Total kommunalkørsel                                   |                   |                            |                   |                  |                             |                                |
|--------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                        | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021   | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Vognmandsbetaling                                      | 27.566.709        | 32.283.000                 | 36.659.000        | 4.376.000        | 32.283.000                  | 0                              |
| Indtægter                                              | -9.960            | -30.000                    | -20.000           | 10.000           | -30.000                     | 0                              |
| <b>Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)</b> | <b>27.556.749</b> | <b>32.253.000</b>          | <b>36.639.000</b> | <b>4.386.000</b> | <b>32.253.000</b>           | <b>0</b>                       |
| Administrationsomkostning                              | 3.330.000         | 3.099.000                  | 3.259.000         | 0                | 3.259.000                   | 160.000                        |
| <b>Bestillerudgift i alt</b>                           | <b>30.886.749</b> | <b>35.352.000</b>          | <b>39.898.000</b> | <b>4.386.000</b> | <b>35.512.000</b>           | <b>160.000</b>                 |
| Antal ture                                             | 151.161           | 203.500                    | 192.330           |                  |                             |                                |

Der er budgetteret med omkostninger på 35,4 mio. kr., hvoraf de 32,3 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 3,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2021 er efter 1. kvartal et merforbrug på 4,4 mio. kr., som udelukkende vedrører vognmandsbetaling. Merudgiften kan henføres til coronaeffekten og dækkes derfor af statens coronakompensation. Administrationsbidraget øges med coronaeffekten, og der kommer her en merudgift på 0,2 mio. kr.

## Siddende patientbefordring

Nedenstående skema viser forventningen til antallet af kørte ture i forhold til budgettet. Indtil marts måned er der tale om det faktiske forbrug, derefter er det prognosetal baseret på en forventning til kørselsniveauet.

| Jan. | Feb. | Mar. | Apr. | Maj  | Jun. | Jul. | Aug. | Sep. | Okt. | Nov. | Dec. |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 85%  | 86%  | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Total Siddende patientbefordring                       |                    |                            |                    |                   |                             |                                |
|--------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                        | Regnskab 2020      | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021         | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Vognmandsbetaling                                      | 127.105.769        | 134.624.000                | 144.763.000        | 10.139.000        | 134.624.000                 | 0                              |
| <b>Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)</b> | <b>127.105.769</b> | <b>134.624.000</b>         | <b>144.763.000</b> | <b>10.139.000</b> | <b>134.624.000</b>          | <b>0</b>                       |
| Administrationsomkostning                              | 10.611.000         | 10.289.000                 | 10.289.000         | 0                 | 10.289.000                  | 0                              |
| <b>Bestillerudgift i alt</b>                           | <b>137.716.769</b> | <b>144.913.000</b>         | <b>155.052.000</b> | <b>10.139.000</b> | <b>144.913.000</b>          | <b>0</b>                       |
| Antal ture                                             | 391.244            | 439.000                    | 439.000            |                   |                             |                                |

Der er budgetteret med omkostninger på 144,9 mio. kr., hvoraf de 134,6 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 10,3 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2021 er efter 1. kvartal et merforbrug på 10,1 mio. kr., som udelukkende vedrører vognmandsbetaling. Merudgiften kan henføres til coronaeffekten, og dækkes derfor af statens coronakompensation.

## Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter Midttrafiks udgifter til Midtjyske Jernbaner til drift af Lemvigbanen og drift af togtrafikken på strækningen Holstebro-Skjern.

Udgifterne til togdrift forventes at blive ca. 0,5 mio. kr. mindre end budgetteret. Det skyldes et forventet mindreforbrug på de budgetterede midler til imødegåelse af ekstraordinære udgifter ved togtrafikken mellem Holstebro-Skjern.

I budgettet er hensat en pulje til uforudsete udgifter på 4,9 mio. kr. Reservepuljen disponeres efter aftale mellem Region Midtjylland, Midttrafik og Midtjyske Jernbaner. Der er på nuværende tidspunkt endnu usikkerhed omkring den samlede driftsøkonomi for Midtjyske Jernbaners drift af Lemvigbanen og togstrækningen Holstebro-Skjern.

Midtjyske Jernbaners varetagelse af togtrafikken Holstebro-Skjern er sket uden opstartsproblemer og den daglige drift er stabil.

Investeringsstilskuddet til Midtjyske Jernbaner til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen og til afholdelse af omkostninger til et forventet lån, til finansiering af nye tog til Lemvigbanen, anvendes fuldt ud i 2021. Investeringsstilskuddet til låneomkostningerne vil i 2021 blive disponeret efter aftale med Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner.

| Total for Tog |                   |                            |                   |                  |                             |                                |
|---------------|-------------------|----------------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|               | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021   | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Udgifter      | 33.821.353        | 74.754.000                 | 74.273.000        | 50.000           | 74.223.000                  | -531.000                       |
| Indtægter     | -2.108.192        | -15.400.000                | -10.620.000       | 4.780.000        | -15.400.000                 | 0                              |
| <b>Total</b>  | <b>31.713.160</b> | <b>59.354.000</b>          | <b>63.653.000</b> | <b>4.830.000</b> | <b>58.823.000</b>           | <b>-531.000</b>                |

## Letbanedrift

Udgifterne til letbanedrift forventes på nuværende tidspunkt at blive ca. 0,1 mio. kr. mindre end budgettet. Det skyldes lavere øvrige letbanerelaterede omkostninger, mens betalingen til Aarhus Letbane I/S, for leveret letbanetrafik, forventes at følge budgettet.

I budgettet for øvrige letbanerelaterede omkostninger er indregnet udgifter til kundetilfredshedsmålinger og en eventuel bonus til Keolis for opnåelse af høj kundetilfredshed. På grund af corona forventes kundetilfredshedsmålinger og bonus ikke at blive gennemført i 2021. Der forventes derfor et mindreforbrug, men det modsvares af flere udgifter til buserstatningskørsel, rejsetidsgaranti til kunderne og drift af info-skærme på stationerne. Disse merudgifter skyldes, at Aarhus Letbane i årets første måneder haft mange aflysninger i trafikken, som har betydet flere udgifter end forventet til buserstatningskørsel og udbetalinger af rejsegaranti til kunderne.

Betalingen til Aarhus Letbane I/S forventes at følge budgettet. Udvidelsen af letbanetrafikken mellem Ryomgård og Grenaa forventes påbegyndt omkring årsskiftet 2021/22.

Indtægter ved letbanedrift svarer til budgettet. Det skyldes aftalen mellem KL, Danske Regioner og regeringen om kompensation til trafikskelskaberne for mistede indtægter i 2021. Letbanens indtægter i 2021 er på nuværende tidspunkt estimeret til 54,5 mio. kr., svarende til 69% af indtægtsbudgettet.

| Total for Letbane                                |                    |                            |                    |                   |                             |                                |
|--------------------------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                  | Regnskab 2020      | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021         | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Trafikkøb Aarhus Letbane                         | 261.361.000        | 267.500.000                | 267.500.000        | 0                 | 267.500.000                 | 0                              |
| Heraf henførbare omkostninger vedr. Grenaa-banen | 120.185.000        | 113.650.000                | 113.650.000        | 0                 | 113.650.000                 | 0                              |
| Passagerindtægter                                | -52.159.955        | -79.000.000                | -54.500.000        | 24.500.000        | -79.000.000                 | 0                              |
| Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter          | 4.668.648          | 3.040.000                  | 4.580.000          | 1.600.000         | 2.980.000                   | -60.000                        |
| <b>Total</b>                                     | <b>213.869.692</b> | <b>191.540.000</b>         | <b>217.580.000</b> | <b>26.100.000</b> | <b>191.480.000</b>          | <b>-60.000</b>                 |

## Rejsekort – Letbanen

Der forventes et meget begrænset merforbrug i forhold til budgettet. Abonnementsbetalingen til Rejsekort bliver marginalt højere, idet Midttrafiks andel af fordelingsnøglen er højere end forventet ved budgetlægningen.

| Total Rejsekort - Letbane                      |               |                            |            |                |                             |                                |
|------------------------------------------------|---------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                | Regnskab 2020 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Drift                                          | 4.978.430     | 9.066.000                  | 8.968.000  | -126.000       | 9.094.000                   | 28.000                         |
| Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S          | 3.230.394     | 3.154.000                  | 3.182.000  | 0              | 3.182.000                   | 28.000                         |
| Drift og vedligeholdelse af udstyr i Letbanen  | 1.405.146     | 5.522.000                  | 5.522.000  | 0              | 5.522.000                   | 0                              |
| Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt | 342.890       | 390.000                    | 264.000    | -126.000       | 390.000                     | 0                              |
| Total                                          | 4.978.430     | 9.066.000                  | 8.968.000  | -126.000       | 9.094.000                   | 28.000                         |

## Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2021 et samlet budget på 122,1 mio. kr. Det er en ændring på 0,3 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget. Dette påvirker kun regionen og skyldes regionens ønske om en undersøgelse af unges brug af kollektiv trafik. Det samlede budget kan inddeles i to dele, hvor 107,1 mio. kr. vedrører busadministration og 15,0 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Udgifter til Trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2021.

Som en del af Trafikselskabets aktiviteter i 2021 er der disponeret 17,3 mio. kr. til udviklingsprojekter, heraf er 8,1 mio. kr. overført til ikke afsluttede projekter fra 2020. Her kan bl.a. nævnes udvikling af Midttrafik app, rutekort for Midttrafik og busdatabase.

| Total for Trafikselskab |               |                            |             |                |                             |                                |
|-------------------------|---------------|----------------------------|-------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                         | Regnskab 2020 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021  | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Bus administration      | 101.839.000   | 103.164.180                | 103.164.180 | 0              | 103.164.180                 | 0                              |
| Handicap administration | 14.675.000    | 15.042.000                 | 15.042.000  | 0              | 15.042.000                  | 0                              |
| Letbane administration  | 3.840.000     | 3.936.000                  | 3.936.000   | 0              | 3.936.000                   | 0                              |
| Total                   | 120.354.000   | 122.142.180                | 122.142.180 | 0              | 122.142.180                 | 0                              |

## Billetkontrol

Budgettet for 2021 er samlet på 4,8 mio. kr., og består af administrationsudgifter på 13,8 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 11,2 mio. kr., ubetalte kontrolafgifter på netto 2,3 mio. kr. og gebyrer på 0,2 mio. kr. Sammenholdt med budget 2021 forventes der efter 1. kvartal en samlet mindreudgift til kommuner og region på ca. 0,1 mio. kr.

Corona påvirker i høj grad forventningen til billetkontrollen. Foruden dækning af manglende indtægter forventes der 14,7 mio. kr. til mundbindskontrol ifm. covid-19 i 2021. Størrelsen af denne er usikker og afhænger af, hvor længe kontrollen opretholdes. De øvrige udgifter til administration forventes at blive inden for budgettet i 2021.

Indtægter fra kontrolafgifter forventes på nuværende tidspunkt at lande på samme niveau som i 2020. Dette er knap 1,3 mio. kr. under budgettet, og denne afvigelse ventes dækket af den statslige kompensation.

På nuværende tidspunkt har der ikke været belæg for en justering af hverken omfanget af ubetalte kontrolafgifter eller gebyrer. Omfanget af ubetalte kontrolafgifter opdateres første gang ifm. forventet regnskab Q2. Det skal bemærkes, at der årligt vil ske et rul, hvor afregningen af ubetalte kontrolafgifter for tidligere år tilbageføres, hvorefter et nyt tab vil blive estimeret. I 2020 var beløbet for ubetalte kontrolafgifter på 5,4 mio. kr.

Der er faldet en afgørelse i den sidste personalesag vedr. billetkontrol, og de forventede udgifter til dækning af advokatomkostninger i forbindelse med disse sager forventes at holde sig inden for budgettet i 2021.

| Total for Billetkontrol |                   |                            |                   |                   |                             |                                |
|-------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                         | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Administration          | 19.893.039        | 13.829.000                 | 28.457.000        | 14.700.000        | 13.757.000                  | -72.000                        |
| Kontrolafgifter         | -9.895.207        | -11.160.000                | -9.872.000        | 1.288.000         | -11.160.000                 | 0                              |
| Gebyr                   | -271.380          | -168.000                   | -168.000          | 0                 | -168.000                    | 0                              |
| Tab på debitorer        | 5.400.000         | 2.276.000                  | 2.276.000         | 0                 | 2.276.000                   | 0                              |
| <b>Total</b>            | <b>15.126.452</b> | <b>4.777.000</b>           | <b>20.693.000</b> | <b>15.988.000</b> | <b>4.705.000</b>            | <b>-72.000</b>                 |

## Tjenestemandspensioner

I 2021 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,9 mio. kr. Udgifterne til tjenestemandspensioner forventes at overholde budgettet.

| Total for Tjenestemandspension |                  |                            |                  |                |                             |                                |
|--------------------------------|------------------|----------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                | Regnskab 2020    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Tjenestemandspension           | 1.826.297        | 1.900.000                  | 1.900.000        | 0              | 1.900.000                   | 0                              |
| <b>Total</b>                   | <b>1.826.297</b> | <b>1.900.000</b>           | <b>1.900.000</b> | <b>0</b>       | <b>1.900.000</b>            | <b>0</b>                       |

## Letbanesekretariatet

Udgifter til Letbanesekretariatet forventes at blive på niveau med budgettet.

| Total for Letbanesekretariat |                  |                            |                  |                |                             |                                |
|------------------------------|------------------|----------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                              | Regnskab 2020    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Letbanesekretariat           | 1.044.000        | 1.070.000                  | 1.070.000        | 0              | 1.070.000                   | 0                              |
| <b>Total</b>                 | <b>1.044.000</b> | <b>1.070.000</b>           | <b>1.070.000</b> | <b>0</b>       | <b>1.070.000</b>            | <b>0</b>                       |

## Finansielt afkast

Der budgetteres med et nulresultat for det finansielle afkast.

Året 2021 er begyndt med et fald på 1%, hvilket svarer til 3 mio. kr. Det er primært det stigende renteniveau, der presser de danske obligationer og dermed også det negative afkast for Midttrafiks depoter. Horisontafkastet for de kommende 6 måneder er ved uændret rente vurderet til 0,16 %.

| Total for Finansielt afkast |                 |                            |                  |                |                             |                                |
|-----------------------------|-----------------|----------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                             | Regnskab 2020   | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Finansielt afkast           | -751.107        | 0                          | 3.020.000        | 0              | 3.020.000                   | 3.020.000                      |
| <b>Total</b>                | <b>-751.107</b> | <b>0</b>                   | <b>3.020.000</b> | <b>0</b>       | <b>3.020.000</b>            | <b>3.020.000</b>               |

## Bilag 2

### Forventet regnskab 1. kvartal 2021 - Byrdefordeling

#### Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over Byrdefordelingen for forventet regnskab 1. kvartal 2021:

| Midttrafiks byrdefordeling bestillerfordelt |                      |                            |                      |                    |                             |                                |
|---------------------------------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                             | Regnskab 2020        | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021           | Corona Q1 2021     | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                                    | 25.537.128           | 26.129.000                 | 29.040.000           | 2.613.000          | 26.427.000                  | 298.000                        |
| Hedensted                                   | 7.456.513            | 7.540.000                  | 8.996.000            | 1.302.000          | 7.694.000                   | 154.000                        |
| Herning                                     | 49.641.470           | 48.044.000                 | 51.716.000           | 3.198.000          | 48.518.000                  | 474.000                        |
| Holstebro                                   | 19.566.044           | 19.299.000                 | 20.636.000           | 1.641.000          | 18.995.000                  | -304.000                       |
| Horsens                                     | 52.813.614           | 52.941.000                 | 58.265.000           | 5.251.000          | 53.014.000                  | 73.000                         |
| Ikast-Brande                                | 15.718.789           | 16.529.000                 | 16.649.000           | 125.000            | 16.524.000                  | -5.000                         |
| Lemvig                                      | 9.794.344            | 10.091.000                 | 10.264.000           | -16.000            | 10.280.000                  | 189.000                        |
| Norddjurs                                   | 24.711.957           | 29.982.000                 | 29.028.000           | 5.000              | 29.023.000                  | -959.000                       |
| Odder                                       | 9.894.153            | 10.927.000                 | 10.951.000           | 280.000            | 10.671.000                  | -256.000                       |
| Randers                                     | 85.554.396           | 80.312.000                 | 88.946.000           | 8.506.000          | 80.440.000                  | 128.000                        |
| Ringkøbing-Skjern                           | 26.152.686           | 25.820.000                 | 26.844.000           | 929.000            | 25.915.000                  | 95.000                         |
| Samsø                                       | 40.288               | 56.000                     | -4.000               | 0                  | -4.000                      | -60.000                        |
| Silkeborg                                   | 49.888.320           | 45.843.000                 | 52.194.000           | 5.878.000          | 46.316.000                  | 473.000                        |
| Skanderborg                                 | 30.512.668           | 29.496.000                 | 30.898.000           | 1.503.000          | 29.395.000                  | -101.000                       |
| Skive                                       | 36.798.325           | 36.540.000                 | 39.260.000           | 2.667.000          | 36.593.000                  | 53.000                         |
| Struer                                      | 5.700.488            | 5.883.000                  | 5.919.000            | 380.000            | 5.539.000                   | -344.000                       |
| Syddjurs                                    | 22.424.780           | 22.575.000                 | 24.197.000           | 1.562.000          | 22.635.000                  | 60.000                         |
| Viborg                                      | 44.527.655           | 41.122.000                 | 45.732.000           | 4.464.000          | 41.268.000                  | 146.000                        |
| Aarhus                                      | 411.562.423          | 342.739.000                | 429.872.000          | 85.140.000         | 344.732.000                 | 1.993.000                      |
| Region Midtjylland                          | 610.412.772          | 570.350.180                | 671.021.180          | 94.745.000         | 576.276.180                 | 5.926.000                      |
| Fynbus                                      | 32.869.525           | 37.517.000                 | 37.517.000           | 0                  | 37.517.000                  | 0                              |
| Midttrafik                                  | 104.365              | 107.000                    | 107.000              | 0                  | 107.000                     | 0                              |
| Movia                                       | 125.980              |                            |                      |                    | 0                           | 0                              |
| NT                                          | 116.026              | 150.000                    | 150.000              | 0                  | 150.000                     | 0                              |
| Sydtrafik                                   | 223.497.153          | 244.388.000                | 244.388.000          | 0                  | 244.388.000                 | 0                              |
| Staten                                      | 31.255.298           | 0                          | 41.288.000           | 41.288.000         | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>                                | <b>1.826.677.160</b> | <b>1.704.380.180</b>       | <b>1.973.874.180</b> | <b>261.461.000</b> | <b>1.712.413.180</b>        | <b>8.033.000</b>               |

## Busdrift

### Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Kørselsudgifter:

| Oversigt for Kørselsudgifter |                      |                            |                      |                   |                             |                                |
|------------------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                              | Regnskab 2020        | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021           | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                     | 15.039.018           | 15.721.000                 | 15.934.000           | 0                 | 15.934.000                  | 213.000                        |
| Hedensted                    | 7.005.765            | 7.179.000                  | 7.295.000            | 0                 | 7.295.000                   | 116.000                        |
| Herning                      | 52.181.668           | 53.064.000                 | 53.443.000           | 0                 | 53.443.000                  | 379.000                        |
| Holstebro                    | 18.548.696           | 19.242.000                 | 18.889.000           | 0                 | 18.889.000                  | -353.000                       |
| Horsens                      | 56.434.112           | 60.262.000                 | 60.197.000           | 0                 | 60.197.000                  | -65.000                        |
| Ikast-Brande                 | 14.050.652           | 14.440.000                 | 14.395.000           | 0                 | 14.395.000                  | -45.000                        |
| Lemvig                       | 8.035.648            | 8.108.000                  | 8.272.000            | 0                 | 8.272.000                   | 164.000                        |
| Norddjurs                    | 21.413.126           | 24.579.000                 | 23.521.000           | 0                 | 23.521.000                  | -1.058.000                     |
| Odder                        | 8.350.122            | 9.639.000                  | 9.357.000            | 0                 | 9.357.000                   | -282.000                       |
| Randers                      | 89.698.563           | 92.125.000                 | 92.074.000           | 0                 | 92.074.000                  | -51.000                        |
| Ringkøbing-Skjern            | 25.895.568           | 25.042.000                 | 25.079.000           | 0                 | 25.079.000                  | 37.000                         |
| Silkeborg                    | 53.813.762           | 53.728.000                 | 54.090.000           | 0                 | 54.090.000                  | 362.000                        |
| Skanderborg                  | 28.337.413           | 28.352.000                 | 28.151.000           | 0                 | 28.151.000                  | -201.000                       |
| Skive                        | 28.769.716           | 29.326.000                 | 29.273.000           | 0                 | 29.273.000                  | -53.000                        |
| Struer                       | 5.370.273            | 5.527.000                  | 5.167.000            | 0                 | 5.167.000                   | -360.000                       |
| Syddjurs                     | 21.030.393           | 21.516.000                 | 21.483.000           | 0                 | 21.483.000                  | -33.000                        |
| Viborg                       | 50.477.908           | 51.432.000                 | 51.481.000           | 0                 | 51.481.000                  | 49.000                         |
| Aarhus                       | 426.996.954          | 436.478.000                | 438.508.000          | 0                 | 438.508.000                 | 2.030.000                      |
| Region Midtjylland           | 418.059.025          | 418.263.000                | 423.275.000          | 0                 | 423.275.000                 | 5.012.000                      |
| Staten                       | 15.200.696           | 0                          | 16.458.000           | 16.458.000        | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>                 | <b>1.364.709.078</b> | <b>1.374.023.000</b>       | <b>1.396.342.000</b> | <b>16.458.000</b> | <b>1.379.884.000</b>        | <b>5.861.000</b>               |

### Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus:

| Oversigt for Flexbus |                  |                            |                  |                   |                             |                                |
|----------------------|------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                      | Regnskab 2020    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov             | 53.830           | 68.000                     | 48.000           | -21.000           | 69.000                      | 1.000                          |
| Hedensted            | 397.914          | 555.000                    | 375.000          | -184.000          | 559.000                     | 4.000                          |
| Herning              | 49.877           | 56.000                     | 36.000           | -20.000           | 56.000                      | 0                              |
| Holstebro            | 142.685          | 304.000                    | 199.000          | -106.000          | 305.000                     | 1.000                          |
| Horsens              | 777.391          | 662.000                    | 482.000          | -185.000          | 667.000                     | 5.000                          |
| Ikast-Brande         | 0                | 0                          | 0                | 0                 | 0                           | 0                              |
| Lemvig               | 107.698          | 41.000                     | 30.000           | -11.000           | 41.000                      | 0                              |
| Norddjurs            | 359.885          | 1.346.000                  | 871.000          | -479.000          | 1.350.000                   | 4.000                          |
| Odder                | 441.747          | 492.000                    | 389.000          | -106.000          | 495.000                     | 3.000                          |
| Randers              | 575.474          | 1.063.000                  | 710.000          | -358.000          | 1.068.000                   | 5.000                          |
| Ringkøbing-Skjern    | 66.971           | 36.000                     | 33.000           | -3.000            | 36.000                      | 0                              |
| Silkeborg            | 185.159          | 415.000                    | 276.000          | -141.000          | 417.000                     | 2.000                          |
| Skanderborg          | 1.140.152        | 1.276.000                  | 907.000          | -376.000          | 1.283.000                   | 7.000                          |
| Skive                | 173.000          | 210.000                    | 166.000          | -45.000           | 211.000                     | 1.000                          |
| Struer               | 0                | 0                          | 0                | 0                 | 0                           | 0                              |
| Syddjurs             | 146.616          | 341.000                    | 239.000          | -104.000          | 343.000                     | 2.000                          |
| Viborg               | 219.397          | 591.000                    | 365.000          | -229.000          | 594.000                     | 3.000                          |
| Aarhus               | 181.925          | 174.000                    | 130.000          | -45.000           | 175.000                     | 1.000                          |
| Region Midtjylland   | 305.328          | 399.000                    | 276.000          | -125.000          | 401.000                     | 2.000                          |
| <b>Total</b>         | <b>5.325.049</b> | <b>8.029.000</b>           | <b>5.532.000</b> | <b>-2.538.000</b> | <b>8.070.000</b>            | <b>41.000</b>                  |

## Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Bus-IT og øvrige udgifter:

| Oversigt for Bus-IT og øvrige |                   |                            |                   |                  |                             |                                |
|-------------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                               | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021   | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                      | 91.574            | 50.000                     | 47.000            | -8.000           | 55.000                      | 5.000                          |
| Hedensted                     | 52.945            | 220.000                    | 217.000           | -6.000           | 223.000                     | 3.000                          |
| Herning                       | 592.095           | 494.000                    | 471.000           | -33.000          | 504.000                     | 10.000                         |
| Holstebro                     | 84.805            | 157.000                    | 145.000           | -16.000          | 161.000                     | 4.000                          |
| Horsens                       | 660.965           | 983.000                    | 951.000           | -44.000          | 995.000                     | 12.000                         |
| Ikast-Brande                  | 35.953            | 197.000                    | 198.000           | -9.000           | 207.000                     | 10.000                         |
| Lemvig                        | 93                | 0                          | 0                 | -3.000           | 3.000                       | 3.000                          |
| Norddjurs                     | 78.201            | 84.000                     | 80.000            | -12.000          | 92.000                      | 8.000                          |
| Odder                         | 17.758            | 33.000                     | 30.000            | -6.000           | 36.000                      | 3.000                          |
| Randers                       | 1.953.578         | 1.739.000                  | 1.685.000         | -65.000          | 1.750.000                   | 11.000                         |
| Ringkøbing-Skjern             | 202.883           | 583.000                    | 575.000           | -15.000          | 590.000                     | 7.000                          |
| Samsø                         | 0                 | 0                          | 0                 | 0                | 0                           | 0                              |
| Silkeborg                     | 801.634           | 710.000                    | 669.000           | -45.000          | 714.000                     | 4.000                          |
| Skanderborg                   | 157.054           | 258.000                    | 248.000           | -14.000          | 262.000                     | 4.000                          |
| Skive                         | 108.773           | 526.000                    | 509.000           | -22.000          | 531.000                     | 5.000                          |
| Struer                        | 37.785            | 129.000                    | 127.000           | -6.000           | 133.000                     | 4.000                          |
| Syddjurs                      | 72.242            | 210.000                    | 202.000           | -13.000          | 215.000                     | 5.000                          |
| Viborg                        | 1.387.284         | 1.333.000                  | 1.305.000         | -42.000          | 1.347.000                   | 14.000                         |
| Aarhus                        | 7.511.673         | 10.851.000                 | 10.092.000        | -293.000         | 10.385.000                  | -466.000                       |
| Region Midtjylland            | 5.336.071         | 6.445.000                  | 5.886.000         | -353.000         | 6.239.000                   | -206.000                       |
| Staten                        | 4.959.156         | 0                          | 5.480.000         | 5.480.000        | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>                  | <b>24.142.522</b> | <b>25.002.000</b>          | <b>28.917.000</b> | <b>4.475.000</b> | <b>24.442.000</b>           | <b>-560.000</b>                |

## Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til rejsekort i busser og Letbanen:

| Oversigt for Rejsekort |                   |                            |                   |                   |                             |                                |
|------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                        | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov               | 164.351           | 191.000                    | 191.000           | -1.000            | 192.000                     | 1.000                          |
| Hedensted              | 312.842           | 337.000                    | 333.000           | -5.000            | 338.000                     | 1.000                          |
| Herning                | 1.230.474         | 1.406.000                  | 1.385.000         | -27.000           | 1.412.000                   | 6.000                          |
| Holstebro              | 566.860           | 685.000                    | 674.000           | -14.000           | 688.000                     | 3.000                          |
| Horsens                | 1.517.287         | 1.419.000                  | 1.390.000         | -37.000           | 1.427.000                   | 8.000                          |
| Ikast-Brande           | 22.950            | 21.000                     | 21.000            | 0                 | 21.000                      | 0                              |
| Lemvig                 | 10.041            | 10.000                     | 10.000            | 0                 | 10.000                      | 0                              |
| Norddjurs              | 187.653           | 195.000                    | 190.000           | -6.000            | 196.000                     | 1.000                          |
| Odder                  | 207.702           | 253.000                    | 252.000           | -1.000            | 253.000                     | 0                              |
| Randers                | 2.680.312         | 3.084.000                  | 3.040.000         | -57.000           | 3.097.000                   | 13.000                         |
| Ringkøbing-Skjern      | 583.207           | 728.000                    | 721.000           | -9.000            | 730.000                     | 2.000                          |
| Silkeborg              | 1.414.204         | 1.831.000                  | 1.796.000         | -44.000           | 1.840.000                   | 9.000                          |
| Skanderborg            | 526.242           | 592.000                    | 582.000           | -12.000           | 594.000                     | 2.000                          |
| Skive                  | 894.334           | 1.092.000                  | 1.081.000         | -15.000           | 1.096.000                   | 4.000                          |
| Struer                 | 150.912           | 191.000                    | 189.000           | -2.000            | 191.000                     | 0                              |
| Syddjurs               | 434.440           | 443.000                    | 437.000           | -8.000            | 445.000                     | 2.000                          |
| Viborg                 | 1.769.738         | 2.049.000                  | 2.022.000         | -34.000           | 2.056.000                   | 7.000                          |
| Aarhus                 | 19.362.251        | 24.125.000                 | 23.663.000        | -588.000          | 24.251.000                  | 126.000                        |
| Region Midtjylland     | 23.021.770        | 29.534.000                 | 28.787.000        | -598.000          | 29.385.000                  | -149.000                       |
| <b>Total</b>           | <b>55.057.570</b> | <b>68.186.000</b>          | <b>66.764.000</b> | <b>-1.458.000</b> | <b>68.222.000</b>           | <b>36.000</b>                  |

## Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Busindtægter:

| Oversigt for Busindtægter |                     |                            |                     |                    |                             |                                |
|---------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                           | Regnskab 2020       | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021          | Corona Q1 2021     | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                  | -1.000.795          | -1.442.000                 | -1.056.000          | 386.000            | -1.442.000                  | 0                              |
| Hedensted                 | -2.258.060          | -3.267.000                 | -2.392.000          | 875.000            | -3.267.000                  | 0                              |
| Herning                   | -9.969.613          | -13.146.000                | -9.623.000          | 3.523.000          | -13.146.000                 | 0                              |
| Holstebro                 | -4.013.631          | -5.732.000                 | -4.196.000          | 1.536.000          | -5.732.000                  | 0                              |
| Horsens                   | -15.414.046         | -20.883.000                | -15.287.000         | 5.596.000          | -20.883.000                 | 0                              |
| Ikast-Brande              | -41.816             | -58.000                    | -42.000             | 16.000             | -58.000                     | 0                              |
| Norddjurs                 | -1.679.607          | -2.360.000                 | -1.728.000          | 632.000            | -2.360.000                  | 0                              |
| Odder                     | -1.062.822          | -1.605.000                 | -1.175.000          | 430.000            | -1.605.000                  | 0                              |
| Randers                   | -21.756.824         | -30.789.000                | -22.539.000         | 8.250.000          | -30.789.000                 | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern         | -3.049.773          | -4.290.000                 | -3.140.000          | 1.150.000          | -4.290.000                  | 0                              |
| Silkeborg                 | -16.293.572         | -22.313.000                | -16.334.000         | 5.979.000          | -22.313.000                 | 0                              |
| Skanderborg               | -4.223.409          | -6.093.000                 | -4.460.000          | 1.633.000          | -6.093.000                  | 0                              |
| Skive                     | -5.515.520          | -8.046.000                 | -5.890.000          | 2.156.000          | -8.046.000                  | 0                              |
| Struer                    | -733.172            | -1.035.000                 | -758.000            | 277.000            | -1.035.000                  | 0                              |
| Syddjurs                  | -4.067.295          | -5.883.000                 | -4.307.000          | 1.576.000          | -5.883.000                  | 0                              |
| Viborg                    | -12.489.021         | -17.836.000                | -13.057.000         | 4.779.000          | -17.836.000                 | 0                              |
| Aarhus                    | -193.839.786        | -272.870.000               | -199.750.000        | 73.120.000         | -272.870.000                | 0                              |
| Region Midtjylland        | -181.554.265        | -255.954.000               | -187.366.000        | 68.588.000         | -255.954.000                | 0                              |
| <b>Total</b>              | <b>-478.963.027</b> | <b>-673.602.000</b>        | <b>-493.100.000</b> | <b>180.502.000</b> | <b>-673.602.000</b>         | <b>0</b>                       |

## Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

| Oversigt for Regionalt tilskud |               |                            |            |                |                             |                                |
|--------------------------------|---------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                | Regnskab 2020 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                       | 0             | 0                          | 0          | 0              | 0                           | 0                              |
| Hedensted                      | -1.386.000    | -1.421.000                 | -1.421.000 | 0              | -1.421.000                  | 0                              |
| Herning                        | -5.000        | -5.000                     | -5.000     | 0              | -5.000                      | 0                              |
| Holstebro                      | -396.000      | -406.000                   | -406.000   | 0              | -406.000                    | 0                              |
| Horsens                        | -988.000      | -1.013.000                 | -1.013.000 | 0              | -1.013.000                  | 0                              |
| Ikast-Brande                   | -474.000      | -486.000                   | -486.000   | 0              | -486.000                    | 0                              |
| Lemvig                         | 0             | 0                          | 0          | 0              | 0                           | 0                              |
| Norddjurs                      | -1.051.000    | -1.077.000                 | -1.077.000 | 0              | -1.077.000                  | 0                              |
| Odder                          | 0             | 0                          | 0          | 0              | 0                           | 0                              |
| Randers                        | -786.000      | -806.000                   | -806.000   | 0              | -806.000                    | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern              | -1.803.000    | -1.848.000                 | -1.848.000 | 0              | -1.848.000                  | 0                              |
| Silkeborg                      | 0             | 0                          | 0          | 0              | 0                           | 0                              |
| Skanderborg                    | -400.000      | -410.000                   | -410.000   | 0              | -410.000                    | 0                              |
| Skive                          | -727.000      | -745.000                   | -745.000   | 0              | -745.000                    | 0                              |
| Struer                         | -525.000      | -538.000                   | -538.000   | 0              | -538.000                    | 0                              |
| Syddjurs                       | -808.000      | -828.000                   | -828.000   | 0              | -828.000                    | 0                              |
| Viborg                         | -4.692.000    | -4.809.000                 | -4.809.000 | 0              | -4.809.000                  | 0                              |
| Aarhus                         | 0             | 0                          | 0          | 0              | 0                           | 0                              |
| Region Midtjylland             | 14.041.000    | 14.392.000                 | 14.392.000 | 0              | 14.392.000                  | 0                              |
| <b>Total</b>                   | <b>0</b>      | <b>0</b>                   | <b>0</b>   | <b>0</b>       | <b>0</b>                    | <b>0</b>                       |

## **Flextrafik**

### **Handicapkørsel**

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapkørsel:

| Oversigt for Handicapkørsel |                   |                            |                   |                |                             |                                |
|-----------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                             | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                    | 964.837           | 1.207.000                  | 1.142.000         | -65.000        | 1.207.000                   | 0                              |
| Hedensted                   | 1.091.144         | 1.233.000                  | 1.873.000         | 640.000        | 1.233.000                   | 0                              |
| Herning                     | 1.504.465         | 2.110.000                  | 1.865.000         | -245.000       | 2.110.000                   | 0                              |
| Holstebro                   | 1.278.373         | 1.343.000                  | 1.382.000         | 39.000         | 1.343.000                   | 0                              |
| Horsens                     | 1.888.957         | 2.560.000                  | 2.470.000         | -90.000        | 2.560.000                   | 0                              |
| Ikast-Brande                | 731.282           | 970.000                    | 943.000           | -27.000        | 970.000                     | 0                              |
| Lemvig                      | 461.007           | 565.000                    | 611.000           | 46.000         | 565.000                     | 0                              |
| Norddjurs                   | 725.196           | 761.000                    | 825.000           | 64.000         | 761.000                     | 0                              |
| Odder                       | 667.927           | 828.000                    | 823.000           | -5.000         | 828.000                     | 0                              |
| Randers                     | 2.926.710         | 3.395.000                  | 3.638.000         | 243.000        | 3.395.000                   | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern           | 1.295.258         | 1.588.000                  | 1.738.000         | 150.000        | 1.588.000                   | 0                              |
| Samsø                       | 11.799            | 16.000                     | -44.000           | 0              | -44.000                     | -60.000                        |
| Silkeborg                   | 1.949.901         | 2.615.000                  | 2.548.000         | -67.000        | 2.615.000                   | 0                              |
| Skanderborg                 | 1.231.557         | 1.312.000                  | 1.579.000         | 267.000        | 1.312.000                   | 0                              |
| Skive                       | 1.169.290         | 1.441.000                  | 1.396.000         | -45.000        | 1.441.000                   | 0                              |
| Struer                      | 482.722           | 660.000                    | 675.000           | 15.000         | 660.000                     | 0                              |
| Syddjurs                    | 721.148           | 909.000                    | 904.000           | -5.000         | 909.000                     | 0                              |
| Viborg                      | 2.477.017         | 2.807.000                  | 2.896.000         | 89.000         | 2.807.000                   | 0                              |
| Aarhus                      | 10.813.257        | 14.051.000                 | 12.975.000        | -1.076.000     | 14.051.000                  | 0                              |
| Movia                       | 58.646            | 0                          | 0                 | 0              | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>                | <b>32.450.495</b> | <b>40.371.000</b>          | <b>40.239.000</b> | <b>-72.000</b> | <b>40.311.000</b>           | <b>-60.000</b>                 |

### **Flextur**

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flextur:

| Oversigt for Flextur |                   |                            |                   |                 |                             |                                |
|----------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                      | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021  | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov             | 740.113           | 1.009.000                  | 920.000           | -102.000        | 1.022.000                   | 13.000                         |
| Hedensted            | 1.306.401         | 1.634.000                  | 1.626.000         | -25.000         | 1.651.000                   | 17.000                         |
| Holstebro            | 255.082           | 278.000                    | 272.000           | -8.000          | 280.000                     | 2.000                          |
| Horsens              | 569.817           | 645.000                    | 678.000           | 26.000          | 652.000                     | 7.000                          |
| Ikast-Brande         | 196.961           | 210.000                    | 359.000           | 145.000         | 214.000                     | 4.000                          |
| Lemvig               | 625.954           | 676.000                    | 631.000           | -51.000         | 682.000                     | 6.000                          |
| Norddjurs            | 1.108.180         | 1.154.000                  | 1.056.000         | -114.000        | 1.170.000                   | 16.000                         |
| Odder                | 163.250           | 152.000                    | 122.000           | -32.000         | 154.000                     | 2.000                          |
| Randers              | 455.873           | 532.000                    | 824.000           | 287.000         | 537.000                     | 5.000                          |
| Ringkøbing-Skjern    | 924.096           | 1.980.000                  | 1.653.000         | -344.000        | 1.997.000                   | 17.000                         |
| Silkeborg            | 585.966           | 730.000                    | 818.000           | 78.000          | 740.000                     | 10.000                         |
| Skanderborg          | 1.643.950         | 1.753.000                  | 1.797.000         | 7.000           | 1.790.000                   | 37.000                         |
| Skive                | 57.659            | 106.000                    | 110.000           | 3.000           | 107.000                     | 1.000                          |
| Struer               | 180.026           | 171.000                    | 269.000           | 96.000          | 173.000                     | 2.000                          |
| Syddjurs             | 1.785.360         | 1.876.000                  | 1.941.000         | 30.000          | 1.911.000                   | 35.000                         |
| Viborg               | 135.645           | 207.000                    | 112.000           | -99.000         | 211.000                     | 4.000                          |
| Aarhus               | 622.376           | 884.000                    | 837.000           | -57.000         | 894.000                     | 10.000                         |
| Midttrafik           | 365               | 0                          | 0                 | 0               | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>         | <b>11.357.075</b> | <b>13.997.000</b>          | <b>14.025.000</b> | <b>-160.000</b> | <b>14.185.000</b>           | <b>188.000</b>                 |

## Flextur Ung

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flextur Ung:

| Oversigt for Flextur Ung |               |                            |                |                 |                             |                                |
|--------------------------|---------------|----------------------------|----------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                          | Regnskab 2020 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021     | Corona Q1 2021  | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                 | 0             | 253.000                    | 191.000        | -64.000         | 255.000                     | 2.000                          |
| Norddjurs                | 0             | 284.000                    | 215.000        | -71.000         | 286.000                     | 2.000                          |
| Skanderborg              | 0             | 93.000                     | 88.000         | -6.000          | 94.000                      | 1.000                          |
| Syddjurs                 | 0             | 111.000                    | 96.000         | -16.000         | 112.000                     | 1.000                          |
| <b>Total</b>             | <b>0</b>      | <b>741.000</b>             | <b>590.000</b> | <b>-157.000</b> | <b>747.000</b>              | <b>6.000</b>                   |

## Plustur

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Plustur:

| Oversigt for Plustur |               |                            |                |                |                             |                                |
|----------------------|---------------|----------------------------|----------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                      | Regnskab 2020 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021     | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov             | 0             | 97.000                     | 95.000         | -3.000         | 98.000                      | 1.000                          |
| Lemvig               | 0             | 67.000                     | 71.000         | 4.000          | 67.000                      | 0                              |
| Norddjurs            | 0             | 172.000                    | 144.000        | -29.000        | 173.000                     | 1.000                          |
| Silkeborg            | 0             | 70.000                     | 60.000         | -11.000        | 71.000                      | 1.000                          |
| Skanderborg          | 0             | 169.000                    | 177.000        | 7.000          | 170.000                     | 1.000                          |
| <b>Total</b>         | <b>0</b>      | <b>575.000</b>             | <b>547.000</b> | <b>-32.000</b> | <b>579.000</b>              | <b>4.000</b>                   |

## Kommunalkørsel og siddende patientbefordring

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunalkørsel og siddende patientbefordring:

| Oversigt for Kommunal og Siddende patientbefordring |                    |                            |                    |                   |                             |                                |
|-----------------------------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                                     | Regnskab 2020      | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021         | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                                            | 8.246.653          | 7.659.000                  | 10.170.000         | 2.491.000         | 7.679.000                   | 20.000                         |
| Hedensted                                           | 0                  | 0                          | 7.000              | 7.000             | 0                           | 0                              |
| Holstebro                                           | 856.221            | 1.100.000                  | 1.317.000          | 210.000           | 1.107.000                   | 7.000                          |
| Horsens                                             | 2.053.806          | 2.550.000                  | 2.552.000          | -15.000           | 2.567.000                   | 17.000                         |
| Lemvig                                              | 104.683            | 159.000                    | 158.000            | -1.000            | 159.000                     | 0                              |
| Norddjurs                                           | 2.183.981          | 3.194.000                  | 3.232.000          | 20.000            | 3.212.000                   | 18.000                         |
| Randers                                             | 2.098.467          | 2.090.000                  | 2.307.000          | 206.000           | 2.101.000                   | 11.000                         |
| Samsø                                               | 21.489             | 32.000                     | 32.000             | 0                 | 32.000                      | 0                              |
| Silkeborg                                           | 1.478.475          | 2.242.000                  | 2.386.000          | 129.000           | 2.257.000                   | 15.000                         |
| Skanderborg                                         | 28.301             | 26.000                     | 23.000             | -3.000            | 26.000                      | 0                              |
| Skive                                               | 9.089.527          | 9.730.000                  | 10.401.000         | 635.000           | 9.766.000                   | 36.000                         |
| Syddjurs                                            | 1.452.465          | 2.095.000                  | 2.206.000          | 102.000           | 2.104.000                   | 9.000                          |
| Aarhus                                              | 3.272.681          | 4.475.000                  | 5.107.000          | 605.000           | 4.502.000                   | 27.000                         |
| Region Midtjylland                                  | 137.716.769        | 144.913.000                | 155.052.000        | 10.139.000        | 144.913.000                 | 0                              |
| Fynbus                                              | 32.869.525         | 37.517.000                 | 37.517.000         | 0                 | 37.517.000                  | 0                              |
| Movia                                               | 67.334             | 0                          | 0                  | 0                 | 0                           | 0                              |
| NT                                                  | 116.026            | 150.000                    | 150.000            | 0                 | 150.000                     | 0                              |
| Sydtrafik                                           | 223.497.153        | 244.388.000                | 244.388.000        | 0                 | 244.388.000                 | 0                              |
| <b>Total</b>                                        | <b>425.153.555</b> | <b>462.320.000</b>         | <b>477.005.000</b> | <b>14.525.000</b> | <b>462.480.000</b>          | <b>160.000</b>                 |

## Ekstraudgifter corona

Nedenstående tabel angiver fordelingen af ekstraudgifter ifm. corona for Flextrafik:

| Oversigt for Ekstraudgifter corona |                  |                            |                  |                  |                             |                                |
|------------------------------------|------------------|----------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                    | Regnskab 2020    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021   | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Staten                             | 2.762.828        | 0                          | 3.000.000        | 3.000.000        | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>                       | <b>2.762.828</b> | <b>0</b>                   | <b>3.000.000</b> | <b>3.000.000</b> | <b>0</b>                    | <b>0</b>                       |

## Ny optimeringsplatform (NOP)

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til NOP:

| Oversigt for NOP   |                  |                            |                  |                |                             |                                |
|--------------------|------------------|----------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                    | Regnskab 2020    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov           | 37.983           | 100.000                    | 100.000          | 0              | 100.000                     | 0                              |
| Hedensted          | 35.506           | 93.000                     | 93.000           | 0              | 93.000                      | 0                              |
| Herning            | 14.863           | 38.000                     | 38.000           | 0              | 38.000                      | 0                              |
| Holstebro          | 28.075           | 74.000                     | 74.000           | 0              | 74.000                      | 0                              |
| Horsens            | 67.710           | 177.000                    | 177.000          | 0              | 177.000                     | 0                              |
| Ikast-Brande       | 11.560           | 29.000                     | 29.000           | 0              | 29.000                      | 0                              |
| Lemvig             | 11.560           | 31.000                     | 31.000           | 0              | 31.000                      | 0                              |
| Norddjurs          | 67.710           | 180.000                    | 180.000          | 0              | 180.000                     | 0                              |
| Odder              | 17.340           | 45.000                     | 45.000           | 0              | 45.000                      | 0                              |
| Randers            | 50.369           | 133.000                    | 133.000          | 0              | 133.000                     | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern  | 30.552           | 80.000                     | 80.000           | 0              | 80.000                      | 0                              |
| Samsø              | 0                | 1.000                      | 1.000            | 0              | 1.000                       | 0                              |
| Silkeborg          | 58.627           | 155.000                    | 155.000          | 0              | 155.000                     | 0                              |
| Skanderborg        | 39.635           | 103.000                    | 103.000          | 0              | 103.000                     | 0                              |
| Skive              | 43.764           | 116.000                    | 116.000          | 0              | 116.000                     | 0                              |
| Struer             | 5.780            | 17.000                     | 17.000           | 0              | 17.000                      | 0                              |
| Syddjurs           | 49.544           | 130.000                    | 130.000          | 0              | 130.000                     | 0                              |
| Viborg             | 28.075           | 73.000                     | 73.000           | 0              | 73.000                      | 0                              |
| Aarhus             | 182.486          | 482.000                    | 482.000          | 0              | 482.000                     | 0                              |
| Region Midtjylland | 718.383          | 1.898.000                  | 1.898.000        | 0              | 1.898.000                   | 0                              |
| <b>Total</b>       | <b>1.499.522</b> | <b>3.955.000</b>           | <b>3.955.000</b> | <b>0</b>       | <b>3.955.000</b>            | <b>0</b>                       |

## **Tog- og Letbanedrift**

### **Togdrift**

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

| Oversigt for Tog   |                   |                            |                   |                  |                             |                                |
|--------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                    | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021   | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Region Midtjylland | 31.666.795        | 59.354.000                 | 63.603.000        | 4.780.000        | 58.823.000                  | -531.000                       |
| Staten             | 46.366            | 0                          | 50.000            | 50.000           | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>       | <b>31.713.160</b> | <b>59.354.000</b>          | <b>63.653.000</b> | <b>4.830.000</b> | <b>58.823.000</b>           | <b>-531.000</b>                |

### **Letbanedrift**

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

| Oversigt for Letbane |                    |                            |                    |                   |                             |                                |
|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                      | Regnskab 2020      | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021         | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Aarhus               | 90.423.233         | 80.035.000                 | 92.229.000         | 12.250.000        | 79.979.000                  | -56.000                        |
| Region Midtjylland   | 121.833.233        | 111.505.000                | 123.751.000        | 12.250.000        | 111.501.000                 | -4.000                         |
| Staten               | 1.613.227          | 0                          | 1.600.000          | 1.600.000         | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>         | <b>213.869.692</b> | <b>191.540.000</b>         | <b>217.580.000</b> | <b>26.100.000</b> | <b>191.480.000</b>          | <b>-60.000</b>                 |

## Administration og øvrige

### Trafikskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafikskabet:

| Oversigt for Trafikskabet |                    |                            |                    |                |                             |                                |
|---------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                           | Regnskab 2020      | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021         | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                  | 1.155.000          | 1.152.000                  | 1.152.000          | 0              | 1.152.000                   | 0                              |
| Hedensted                 | 890.000            | 960.000                    | 960.000            | 0              | 960.000                     | 0                              |
| Herning                   | 3.943.000          | 3.928.000                  | 3.928.000          | 0              | 3.928.000                   | 0                              |
| Holstebro                 | 2.139.000          | 2.198.000                  | 2.198.000          | 0              | 2.198.000                   | 0                              |
| Horsens                   | 5.091.000          | 5.473.000                  | 5.473.000          | 0              | 5.473.000                   | 0                              |
| Ikast-Brande              | 1.177.000          | 1.191.000                  | 1.191.000          | 0              | 1.191.000                   | 0                              |
| Lemvig                    | 434.000            | 426.000                    | 426.000            | 0              | 426.000                     | 0                              |
| Norddjurs                 | 1.271.000          | 1.406.000                  | 1.406.000          | 0              | 1.406.000                   | 0                              |
| Odder                     | 1.039.000          | 1.033.000                  | 1.033.000          | 0              | 1.033.000                   | 0                              |
| Randers                   | 7.409.000          | 7.515.000                  | 7.515.000          | 0              | 7.515.000                   | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern         | 1.983.000          | 1.874.000                  | 1.874.000          | 0              | 1.874.000                   | 0                              |
| Samsø                     | 7.000              | 7.000                      | 7.000              | 0              | 7.000                       | 0                              |
| Silkeborg                 | 5.531.000          | 5.328.000                  | 5.328.000          | 0              | 5.328.000                   | 0                              |
| Skanderborg               | 1.965.000          | 1.990.000                  | 1.990.000          | 0              | 1.990.000                   | 0                              |
| Skive                     | 2.657.000          | 2.714.000                  | 2.714.000          | 0              | 2.714.000                   | 0                              |
| Struer                    | 716.000            | 742.000                    | 742.000            | 0              | 742.000                     | 0                              |
| Syddjurs                  | 1.554.000          | 1.586.000                  | 1.586.000          | 0              | 1.586.000                   | 0                              |
| Viborg                    | 5.076.000          | 5.150.000                  | 5.150.000          | 0              | 5.150.000                   | 0                              |
| Aarhus                    | 39.082.000         | 39.110.000                 | 39.110.000         | 0              | 39.110.000                  | 0                              |
| Region Midtjylland        | 37.235.000         | 38.359.180                 | 38.359.180         | 0              | 38.359.180                  | 0                              |
| <b>Total</b>              | <b>120.354.000</b> | <b>122.142.180</b>         | <b>122.142.180</b> | <b>0</b>       | <b>122.142.180</b>          | <b>0</b>                       |

### Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol og tab på debitorer:

| Oversigt for Billetkontrol |                   |                            |                   |                   |                             |                                |
|----------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                            | Regnskab 2020     | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021        | Corona Q1 2021    | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                   | 908               | 8.000                      | 8.000             | 0                 | 8.000                       | 0                              |
| Hedensted                  | 2.118             | 8.000                      | 8.000             | 0                 | 8.000                       | 0                              |
| Herning                    | 59.000            | 38.000                     | 36.000            | 0                 | 36.000                      | -2.000                         |
| Holstebro                  | 44.584            | 16.000                     | 15.000            | 0                 | 15.000                      | -1.000                         |
| Horsens                    | 112.904           | 43.000                     | 41.000            | 0                 | 41.000                      | -2.000                         |
| Norddjurs                  | 4.294             | 8.000                      | 8.000             | 0                 | 8.000                       | 0                              |
| Odder                      | 8.199             | 8.000                      | 8.000             | 0                 | 8.000                       | 0                              |
| Randers                    | 130.656           | 76.000                     | 72.000            | 0                 | 72.000                      | -4.000                         |
| Ringkøbing-Skjern          | 5.121             | 16.000                     | 5.000             | 0                 | 5.000                       | -11.000                        |
| Silkeborg                  | 262.149           | 207.000                    | 196.000           | 0                 | 196.000                     | -11.000                        |
| Skanderborg                | 15.096            | 10.000                     | 9.000             | 0                 | 9.000                       | -1.000                         |
| Skive                      | 51.514            | 28.000                     | 26.000            | 0                 | 26.000                      | -2.000                         |
| Struer                     | 6.353             | 8.000                      | 8.000             | 0                 | 8.000                       | 0                              |
| Syddjurs                   | 3.630             | 8.000                      | 9.000             | 0                 | 9.000                       | 1.000                          |
| Viborg                     | 82.988            | 51.000                     | 49.000            | 0                 | 49.000                      | -2.000                         |
| Aarhus                     | 6.408.794         | 4.173.000                  | 4.906.000         | 1.224.000         | 3.682.000                   | -491.000                       |
| Region Midtjylland         | 1.255.120         | 71.000                     | 589.000           | 64.000            | 525.000                     | 454.000                        |
| Staten                     | 6.673.025         | 0                          | 14.700.000        | 14.700.000        | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>               | <b>15.126.452</b> | <b>4.777.000</b>           | <b>20.693.000</b> | <b>15.988.000</b> | <b>4.705.000</b>            | <b>-72.000</b>                 |

## Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

| Oversigt for Tjenestemandspension |                  |                            |                  |                |                             |                                |
|-----------------------------------|------------------|----------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                   | Regnskab 2020    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                          | 12.375           | 13.000                     | 13.000           | 0              | 13.000                      | 0                              |
| Hedensted                         | 8.720            | 9.000                      | 9.000            | 0              | 9.000                       | 0                              |
| Herning                           | 58.677           | 61.000                     | 61.000           | 0              | 61.000                      | 0                              |
| Holstebro                         | 38.653           | 40.000                     | 40.000           | 0              | 40.000                      | 0                              |
| Horsens                           | 60.262           | 63.000                     | 63.000           | 0              | 63.000                      | 0                              |
| Ikast-Brande                      | 14.716           | 15.000                     | 15.000           | 0              | 15.000                      | 0                              |
| Lemvig                            | 7.811            | 8.000                      | 8.000            | 0              | 8.000                       | 0                              |
| Norddjurs                         | 12.080           | 13.000                     | 13.000           | 0              | 13.000                      | 0                              |
| Odder                             | 5.423            | 6.000                      | 6.000            | 0              | 6.000                       | 0                              |
| Randers                           | 107.648          | 112.000                    | 112.000          | 0              | 112.000                     | 0                              |
| Ringkøbing-Skjern                 | 29.684           | 31.000                     | 31.000           | 0              | 31.000                      | 0                              |
| Silkeborg                         | 78.813           | 82.000                     | 82.000           | 0              | 82.000                      | 0                              |
| Skanderborg                       | 21.422           | 22.000                     | 22.000           | 0              | 22.000                      | 0                              |
| Skive                             | 40.510           | 42.000                     | 42.000           | 0              | 42.000                      | 0                              |
| Struer                            | 10.990           | 11.000                     | 11.000           | 0              | 11.000                      | 0                              |
| Syddjurs                          | 16.988           | 18.000                     | 18.000           | 0              | 18.000                      | 0                              |
| Viborg                            | 71.161           | 74.000                     | 74.000           | 0              | 74.000                      | 0                              |
| Aarhus                            | 514.336          | 535.000                    | 535.000          | 0              | 535.000                     | 0                              |
| Region Midtjylland                | 716.029          | 745.000                    | 745.000          | 0              | 745.000                     | 0                              |
| <b>Total</b>                      | <b>1.826.297</b> | <b>1.900.000</b>           | <b>1.900.000</b> | <b>0</b>       | <b>1.900.000</b>            | <b>0</b>                       |

## Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

| Oversigt for Letbanesekretariat |                  |                            |                  |                |                             |                                |
|---------------------------------|------------------|----------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                 | Regnskab 2020    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                        | 42.000           | 43.000                     | 43.000           | 0              | 43.000                      | 0                              |
| Norddjurs                       | 42.000           | 43.000                     | 43.000           | 0              | 43.000                      | 0                              |
| Odder                           | 42.000           | 43.000                     | 43.000           | 0              | 43.000                      | 0                              |
| Randers                         | 42.000           | 43.000                     | 43.000           | 0              | 43.000                      | 0                              |
| Silkeborg                       | 42.000           | 43.000                     | 43.000           | 0              | 43.000                      | 0                              |
| Skanderborg                     | 42.000           | 43.000                     | 43.000           | 0              | 43.000                      | 0                              |
| Syddjurs                        | 42.000           | 43.000                     | 43.000           | 0              | 43.000                      | 0                              |
| Aarhus                          | 230.000          | 236.000                    | 236.000          | 0              | 236.000                     | 0                              |
| Region Midtjylland              | 416.000          | 426.000                    | 426.000          | 0              | 426.000                     | 0                              |
| Midttrafik                      | 104.000          | 107.000                    | 107.000          | 0              | 107.000                     | 0                              |
| <b>Total</b>                    | <b>1.044.000</b> | <b>1.070.000</b>           | <b>1.070.000</b> | <b>0</b>       | <b>1.070.000</b>            | <b>0</b>                       |

## Finanspolitik

Nedenstående tabel angiver fordelingen af afkast fra Midttrafiks likviditetsdepoter:

| Oversigt for Finansielt afkast |                 |                            |                  |                |                             |                                |
|--------------------------------|-----------------|----------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                                | Regnskab 2020   | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021       | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov                       | -10.719         | 0                          | 42.000           | 0              | 42.000                      | 42.000                         |
| Hedensted                      | -2.781          | 0                          | 13.000           | 0              | 13.000                      | 13.000                         |
| Herning                        | -18.035         | 0                          | 81.000           | 0              | 81.000                      | 81.000                         |
| Holstebro                      | -7.359          | 0                          | 33.000           | 0              | 33.000                      | 33.000                         |
| Horsens                        | -18.550         | 0                          | 91.000           | 0              | 91.000                      | 91.000                         |
| Ikast-Brande                   | -6.470          | 0                          | 26.000           | 0              | 26.000                      | 26.000                         |
| Lemvig                         | -4.152          | 0                          | 16.000           | 0              | 16.000                      | 16.000                         |
| Norddjurs                      | -10.741         | 0                          | 49.000           | 0              | 49.000                      | 49.000                         |
| Odder                          | -3.495          | 0                          | 18.000           | 0              | 18.000                      | 18.000                         |
| Randers                        | -31.430         | 0                          | 138.000          | 0              | 138.000                     | 138.000                        |
| Ringkøbing-Skjern              | -10.880         | 0                          | 43.000           | 0              | 43.000                      | 43.000                         |
| Silkeborg                      | -19.799         | 0                          | 81.000           | 0              | 81.000                      | 81.000                         |
| Skanderborg                    | -11.745         | 0                          | 49.000           | 0              | 49.000                      | 49.000                         |
| Skive                          | -14.241         | 0                          | 61.000           | 0              | 61.000                      | 61.000                         |
| Struer                         | -2.181          | 0                          | 10.000           | 0              | 10.000                      | 10.000                         |
| Syddjurs                       | -8.751          | 0                          | 38.000           | 0              | 38.000                      | 38.000                         |
| Viborg                         | -16.535         | 0                          | 71.000           | 0              | 71.000                      | 71.000                         |
| Aarhus                         | -199.757        | 0                          | 812.000          | 0              | 812.000                     | 812.000                        |
| Region Midtjylland             | -353.486        | 0                          | 1.348.000        | 0              | 1.348.000                   | 1.348.000                      |
| <b>Total</b>                   | <b>-751.107</b> | <b>0</b>                   | <b>3.020.000</b> | <b>0</b>       | <b>3.020.000</b>            | <b>3.020.000</b>               |

## Bilag 3

### Forventet regnskab, 1. kvartal – Bestilleroverblik

Nedenfor vises et overblik over forventet regnskab for 2021 for alle bestillere. I de tilfælde hvor der er væsentlige afvigelser følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller.

Trafikselskaberne har indgået aftale med staten om kompensation for merudgifter og mindreindtægter som følge af Corona i 2021. Den forventede statslige kompensation for 2021 fremgår af tabellerne.

I det forventede regnskabs bilag 4, er der mere uddybende forklaringer på evt. afvigelser i forhold til budgettet for de enkelte bestillere.

| Bestilleropsummering |                      |                            |                      |                    |                             |                                |
|----------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|                      | Regnskab 2020        | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021           | Corona Q1 2021     | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |
| Favrskov             | 25.537.128           | 26.129.000                 | 29.040.000           | 2.613.000          | 26.427.000                  | 298.000                        |
| Hedensted            | 7.456.513            | 7.540.000                  | 8.996.000            | 1.302.000          | 7.694.000                   | 154.000                        |
| Herning              | 49.641.470           | 48.044.000                 | 51.716.000           | 3.198.000          | 48.518.000                  | 474.000                        |
| Holstebro            | 19.566.044           | 19.299.000                 | 20.636.000           | 1.641.000          | 18.995.000                  | -304.000                       |
| Horsens              | 52.813.614           | 52.941.000                 | 58.265.000           | 5.251.000          | 53.014.000                  | 73.000                         |
| Ikast-Brande         | 15.718.789           | 16.529.000                 | 16.649.000           | 125.000            | 16.524.000                  | -5.000                         |
| Lemvig               | 9.794.344            | 10.091.000                 | 10.264.000           | -16.000            | 10.280.000                  | 189.000                        |
| Norddjurs            | 24.711.957           | 29.982.000                 | 29.028.000           | 5.000              | 29.023.000                  | -959.000                       |
| Odder                | 9.894.153            | 10.927.000                 | 10.951.000           | 280.000            | 10.671.000                  | -256.000                       |
| Randers              | 85.554.396           | 80.312.000                 | 88.946.000           | 8.506.000          | 80.440.000                  | 128.000                        |
| Ringkøbing-Skjern    | 26.152.686           | 25.820.000                 | 26.844.000           | 929.000            | 25.915.000                  | 95.000                         |
| Samsø                | 40.288               | 56.000                     | -4.000               | 0                  | -4.000                      | -60.000                        |
| Silkeborg            | 49.888.320           | 45.843.000                 | 52.194.000           | 5.878.000          | 46.316.000                  | 473.000                        |
| Skanderborg          | 30.512.668           | 29.496.000                 | 30.898.000           | 1.503.000          | 29.395.000                  | -101.000                       |
| Skive                | 36.798.325           | 36.540.000                 | 39.260.000           | 2.667.000          | 36.593.000                  | 53.000                         |
| Struer               | 5.700.488            | 5.883.000                  | 5.919.000            | 380.000            | 5.539.000                   | -344.000                       |
| Syddjurs             | 22.424.780           | 22.575.000                 | 24.197.000           | 1.562.000          | 22.635.000                  | 60.000                         |
| Viborg               | 44.527.655           | 41.122.000                 | 45.732.000           | 4.464.000          | 41.268.000                  | 146.000                        |
| Aarhus               | 411.562.423          | 342.739.000                | 429.872.000          | 85.140.000         | 344.732.000                 | 1.993.000                      |
| Region Midtjylland   | 610.412.772          | 570.350.180                | 671.021.180          | 94.745.000         | 576.276.180                 | 5.926.000                      |
| Fynbus               | 32.869.525           | 37.517.000                 | 37.517.000           | 0                  | 37.517.000                  | 0                              |
| Midttrafik           | -2.354.562           | 107.000                    | 107.000              | 0                  | 107.000                     | 0                              |
| Movia                | 125.980              | 0                          | 0                    | 0                  | 0                           | 0                              |
| NT                   | 116.026              | 150.000                    | 150.000              | 0                  | 150.000                     | 0                              |
| Sydtrafik            | 223.497.153          | 244.388.000                | 244.388.000          | 0                  | 244.388.000                 | 0                              |
| Staten               | 31.255.298           | 0                          | 41.288.000           | 41.288.000         | 0                           | 0                              |
| <b>Total</b>         | <b>1.824.218.233</b> | <b>1.704.380.180</b>       | <b>1.973.874.180</b> | <b>261.461.000</b> | <b>1.712.413.180</b>        | <b>8.033.000</b>               |

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Favrskov Kommune

| Favrskov - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|---------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                   | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 25.537.128                      | 26.129.000                 | 29.040.000 | 2.613.000      | 26.427.000                  | 298.000                        |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 26,4 mio. kr. Det er ca. 0,3 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen hertil skal primært findes i lidt højere køreplantimetotal, som en konsekvens af nedlæggelse af rute 117, fra køreplansskiftet.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Hedensted Kommune

| Hedensted - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|----------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 7.456.513                        | 7.540.000                  | 8.996.000  | 1.302.000      | 7.694.000                   | 154.000                        |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 7,7 mio. kr. Det er ca. 0,2 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen hertil skal primært findes i lidt flere køreplantimer end forventet.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Herning Kommune

| Herning - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|--------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                  | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 49.641.470                     | 48.044.000                 | 51.716.000 | 3.198.000      | 48.518.000                  | 474.000                        |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 48,5 mio. kr. Det er ca. 0,5 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Dette skyldes primært merudgifter til kommunens rabatruter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Holstebro Kommune

| Holstebro - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|----------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 19.566.044                       | 19.299.000                 | 20.636.000 | 1.641.000      | 18.995.000                  | -304.000                       |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 19,0 mio. kr. Det er ca. 0,3 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Dette skyldes primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet, samt et mindre fald i antallet af køreplantimer.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Horsens Kommune

| Horsens - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|--------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                  | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 52.813.614                     | 52.941.000                 | 58.265.000 | 5.251.000      | 53.014.000                  | 73.000                         |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 53,0 mio. kr. Det er ca. 0,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Ikast-Brande Kommune

| Ikast-Brande - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|-------------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                       | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 15.718.789                          | 16.529.000                 | 16.649.000 | 125.000        | 16.524.000                  | -5.000                         |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 16,5 mio. kr. Det er meget tæt på de budgetterede udgifter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Lemvig Kommune

| Lemvig - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|-------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 9.794.344                     | 10.091.000                 | 10.264.000 | -16.000        | 10.280.000                  | 189.000                        |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 10,3 mio. kr. Det er ca. 0,2 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Dette skyldes større kørselsudgifter end forventet.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Norddjurs Kommune

| Norddjurs - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|----------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 24.711.957                       | 29.982.000                 | 29.028.000 | 5.000          | 29.023.000                  | -959.000                       |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 29,0 mio. kr. Det er 1,0 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Årsagen hertil er, at der i budgettet var afsat 1 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik, som ikke har fundet fuld anvendelse i 2021.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Odder Kommune

| Odder - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 9.894.153                    | 10.927.000                 | 10.951.000 | 280.000        | 10.671.000                  | -256.000                       |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 10,7 mio. kr. Det er ca. 0,3 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Årsagen hertil er primært færre køreplantimer end forventet.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Randers Kommune

| Randers - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|--------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                  | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 85.554.396                     | 80.312.000                 | 88.946.000 | 8.506.000      | 80.440.000                  | 128.000                        |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 80,4 mio. kr. Det er ca. 0,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Ringkøbing-Skjern Kommune

| Ringkøbing-Skjern - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|------------------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                            | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 26.152.686                               | 25.820.000                 | 26.844.000 | 929.000        | 25.915.000                  | 95.000                         |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 25,9 mio. kr. Det er ca. 0,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Silkeborg Kommune

| Silkeborg - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|----------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                    | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 49.888.320                       | 45.843.000                 | 52.194.000 | 5.878.000      | 46.316.000                  | 473.000                        |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 46,3 mio. kr. Det er ca. 0,5 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen er primært lidt større kørselsudgifter end forventet.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Skanderborg Kommune

| Skanderborg - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                      | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 30.512.668                         | 29.496.000                 | 30.898.000 | 1.503.000      | 29.395.000                  | -101.000                       |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 29,4 mio. kr. Det er ca. 0,1 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Skive Kommune

| Skive - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 36.798.325                   | 36.540.000                 | 39.260.000 | 2.667.000      | 36.593.000                  | 53.000                         |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 36,6 mio. kr. Det er knap 0,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Struer Kommune

| Struer - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|-------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 5.700.488                     | 5.883.000                  | 5.919.000  | 380.000        | 5.539.000                   | -344.000                       |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 5,5 mio. kr. Det er ca. 0,3 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Årsagen til dette er primært et fald i køreplantimer i forhold til det forventede.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Syddjurs Kommune

| Syddjurs - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|---------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                   | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 22.424.780                      | 22.575.000                 | 24.197.000 | 1.562.000      | 22.635.000                  | 60.000                         |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 22,6 mio. kr. Det er ca. 0,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Viborg Kommune

| Viborg - Bestilleropsummering |                            |            |                |                             |                                |  |
|-------------------------------|----------------------------|------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021 | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 44.527.655                    | 41.122.000                 | 45.732.000 | 4.464.000      | 41.268.000                  | 146.000                        |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 41,3 mio. kr. Det er ca. 0,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Aarhus Kommune

| Aarhus - Bestilleropsummering |                            |             |                |                             |                                |  |
|-------------------------------|----------------------------|-------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                 | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021  | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 411.562.423                   | 342.739.000                | 429.872.000 | 85.140.000     | 344.732.000                 | 1.993.000                      |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 344,7 mio. kr. Det er 2,0 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen er primært en underbudgettering af køreplantimer på 2.000 timer, samt forventede merudgifter til ekstrakørsel (samlet ca. 2,0 mio. kr.), samt udgifter til finansielt afkast (0,8 mio. kr.). I modsat retning er der bl.a. besparelser på Bus-IT m.m. på knap 0,5 mio. kr., og på billetkontrol ligeledes på knap 0,5 mio. kr.

## Forventet regnskab, 1. kvartal 2021 – Region Midtjylland

| Region Midtjylland - Bestilleropsummering |                            |             |                |                             |                                |  |
|-------------------------------------------|----------------------------|-------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| Regnskab 2020                             | Budget 2021<br>(u. corona) | FR Q1 2021  | Corona Q1 2021 | FR Q1 inkl.<br>kompensation | Budgetafvigelse<br>inkl. komp. |  |
| 610.412.772                               | 570.350.180                | 671.021.180 | 94.745.000     | 576.276.180                 | 5.926.000                      |  |

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 576,3 mio. kr. Det er ca. 5,9 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen hertil er primært større kørselsudgifter end forventet (5 mio. kr.) samt udgifter til finansielt afkast (1,3 mio. kr.). I modsat retning er der en besparelse på togdrift (0,4 mio. kr.) som følge af færre udgifter fra en hensat reservepulje i forbindelse med Regionens overtagelse af strækningen Holstebro-Skjern.



# Rejsekort & Rejseplan A/S

## Årsrapport 2020



# INDHOLD

## Indhold

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| Ledelsesberetning                          | 3  |
| Rejsekort & Rejseplan A/S i tal 2020       | 4  |
| Kritisk leverandør til kollektiv transport | 5  |
| Forretningsplan 2020                       | 6  |
| Drift i Rejsekort & Rejseplan A/S          | 6  |
| Produkter                                  | 7  |
| Forventninger 2021                         | 10 |
| Finansiel ledelsesberetning                | 12 |
| Hoved- og nøgletal                         | 13 |
| Økonomiske forhold                         | 14 |
| Årsregnskab                                | 15 |
| Resultatopgørelse                          | 16 |
| Balance                                    | 17 |
| Egenkapitalopgørelse                       | 19 |
| Pengestrømsopgørelse                       | 20 |
| Noter                                      | 21 |
| Påtegninger                                | 33 |
| Ledespåtegning                             | 33 |
| Den uafhængige revisors revisionspåtegning | 34 |
| Samfundsansvar                             | 37 |
| Om Rejsekort & Rejseplan A/S               | 46 |
| Ejerforhold                                | 47 |
| Organisation                               | 48 |
| Forretningsmodel                           | 49 |
| Risikoprofil & risikostyring               | 51 |
| Selskabsoplysninger                        | 53 |
| Ordliste                                   | 54 |



LEDELSESBERETNING

# Rejsekort & Rejseplan A/S i tal 2020



I gennemsnit:

Rejsekorts opetid i 2020: > **99,9%**

Rejseplanens opetid 2020: > **99,9%**

Rejsekorts NPS-score er steget fra **12 til 15 point** fra 2019 til 2020.

Rejseplanens NPS-score er steget fra **32 til 42 point** fra 2019 til 2020.

**NPS**



Der blev registreret omkring **120 mio. rejser** på rejsekortudstyr. Disse rejser genererede en omsætning på omkring **2,8 mia. kr.**

Der blev dagligt slået knap **958.000** rejser op på Rejseplanen i 2020.



**8 mobilitetsformer** findes på Rejseplanen (bus, tog, metro, letbane, indenrigsfly, bycykler, bybiler og samkørsel).

**19.289** blå check ind og check ud-standere findes på landsplan.



**+87%** af opslagene på Rejseplanen foretages via smartphones.

Rejsekort Kundecenter modtager omkring **1.717** telefoniske henvendelser dagligt.



**92** ansatte pr. 31. december 2020.  
(svarende til 78 fuldtidsstillinger).

# LEDELSESBERETNING

## KRITISK LEVERANDØR TIL KOLLEKTIV TRANSPORT

Rejsekort & Rejseplan A/S er en kritisk systemleverandør til dansk kollektiv transport. Ud over de to kundevendte løsninger, det fysiske Rejsekort og søgemaskinen Rejseplanen, leverer selskabet en lang række tilhørende ydelser, som understøtter trafikvirksomhederne og gør rejsen lettere for de mange rejsende, som bruger kollektiv transport hver eneste dag.

Selskabets løsninger er dermed medvirkende til, at trafikvirksomhederne kan levere deres transportløsninger så effektivt som muligt til glæde for alle rejsende. Det er et ansvar, som Rejsekort & Rejseplan A/S tager meget alvorligt, og som selskabet strækker sig langt for at leve op til hver eneste dag hele året rundt.

Rejsekort & Rejseplan A/S sikrer også, at brugerne altid betaler den rette pris for deres rejse med standardbilletter, uanset om de køber en billet i en automat, i en af de mange apps eller på nettet.

Epinions *Brugerundersøgelse 2020* for Rejsekort viser, at 77% af den danske befolkning over 15 år, der har rejst med kollektiv transport inden for det seneste år, har brugt deres Rejsekort i 2020, mens hele 82% af dem brugte Rejseplanen *jævnligt* eller *oftere*, når de rejste.

Med en så høj andel af befolkningen, som bruger kollektiv transport, er det en væsentlig samfundsopgave for selskabet at have ansvaret for driften og udviklingen af to vigtige dele af infrastrukturen for den kollektive transport.

### Data til brugere i hele landet

Usikkerhed omkring rejsen kan være en af de barrierer, man kan opleve ved brugen af kollektiv transport. Derfor er korrekt trafikinformation såsom køreplaner og realtidsinformation meget vigtig for brugerne af kollektiv transport og dermed af Rejsekort og Rejseplanen – både den fælles trafikinformation på skærme i det offentlige rum og den individuelle trafikinformation på mobilen. Korrekt trafikinformation hjælper brugerne både før og under rejsen og skaber overblik, når der engang imellem er ændringer til ruter, køreplaner med videre.

Af denne grund er det for Rejsekort & Rejseplan A/S en vigtig opgave at sikre korrekt kollektiv trafikinformation til flere tusinde skærme opsat over hele landet på stationer, stoppesteder, indkøbscentre samt i virksomheder, udover apps og hjemmesider, så brugerne ved, hvornår den næste bus eller det næste tog afgår. Det giver tryghed og overblik over rejsen for hundrede tusinder af brugere hver dag.

Selskabet er derudover også dataleverandør til eksempelvis Apple og Googles rejseplanlæggere. Det betyder, at brugere fra hele verden kan få data om, hvordan de let rejser med kollektiv transport i Danmark, Sydsverige og Slesvig.

### Landsdækkende kundecenter

Det kan for nogle brugere opleves som vanskeligt at finde den rigtige information om Rejsekort, og ikke alle brugere finder den information, de har brug for, ved at slå op på Rejsekorts hjemmeside. Derfor driver Rejsekort & Rejseplan A/S sammen med trafikvirksomhederne et kundecenter, hvor over 1.700 brugere gennemsnitligt får hjælp hver dag. Selskabet arbejder målrettet sammen med trafikvirksomhederne for at

# LEDELSESBERETNING

sikre, at de digitale kanaler og Rejsekort Kundecenter er så opdaterede som muligt med al rejsekortinformation, som brugerne af kollektiv transport måtte have brug for.

## FORRETNINGSPLAN 2020

Den 28. februar 2019 vedtog Folketinget L206 - Lov om ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven (Fremme af digitale mobilitetstjenester m.v.). Formålet med loven er at sikre udviklingen af én fælles digital mobilitetstjeneste. I maj 2020 vedtog Rejsekort & Rejseplan A/S en forretningsplan, som beskrev hvordan selskabet vil leve op til loven, og selskabet er i gang med at kortlægge tiltag og muligheder.

## DRIFT I REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

Generelt har selskabets løsninger været særdeles driftsstabile med høj opetid på systemerne i 2020. Driften af rejsekort- og rejseplanssystemerne var upåvirket af pandemien på trods af, at hovedparten af medarbejderne arbejdede hjemmefra fra medio marts til og med juni – og igen fra september og ind i 2021.

Rejseplanens driftsplatform er i 2020 blevet omstruktureret og opgraderet. Mængden af data, søgninger og brugere på Rejseplanen har været kraftigt stigende de sidste mange år. Med den nye platform er selskabet klar til endnu mere avancerede løsninger i fremtiden, både brugervendte og professionelle, som kan skaleres, når datamængder og belastning stiger.

Udover at sikre driftsstabiliteten har der i driften også været fokus på brugeroplevelsen på rejsekort-hjemmesiden. Der er præsenteret første trin til en helt ny hjemmeside, som hjælper brugerne til at være mere selvhjulpne. I 2021 vil hjemmesidens opdatering af selvbetjeningsuniverset blive afsluttet, og blandt andet lettes kortbestillingen og brugernes administration af deres rejsekortkonti. Der vil tillige blive indført kontaktløs betaling ved optankning på de store rejsekortautomater, som også vil højne brugeroplevelsen af Rejsekort. Yderligere gøres hjemmesiden lettere at bruge for blinde og svagsynede, samt mere intuitiv for alle brugere.

### Oppetid

Selskabets løsninger har haft meget høje opetider i det forgangne år.

Måltallene for opetider er henholdsvis 99,90 pct. for de centrale services og 97,50 pct. for de decentrale services på Rejsekort. I 2020 var opetiden på centrale services 99,88 pct. Den marginale afvigelse skyldtes mindre nedbrud, som ikke påvirkede slutbrugerne. I februar 2021 blev serverne opgraderet, og det forventes, at risikoen for nedbrud dermed formindskes. Opetiden for decentrale services var 99,98 pct. Gennemsnitligt lå opetiderne dermed samlet på 99,93 pct, hvilket anses som værende meget højt og tilfredsstillende for året.

Måltallet for opetiden på Rejseplanen er 99,50 pct. for både webservices og centrale services. For 2020 var gennemsnittet af opetiden for webservices 99,87 pct. Gennemsnittet for opetiden for centrale services var 99,91 pct. Dermed blev målene for opetid for Rejseplanen overholdt i 2020. Opetiden anses som værende meget høj og tilfredsstillende for året.

# LEDELSESBERETNING

## Covid-19: Samarbejde med myndighederne

Selskabet har siden den 9. marts 2020 dagligt sendt en opgørelse over rejseaktivitet på Rejsekort til NOST-beredskabet i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. NOST er den nationale operative stab, som træder til og sikrer tværgående samarbejde og koordinering mellem myndighederne i tilfælde af større kriser og hændelser.

Data bliver anvendt af Statens Seruminstitut (SSI) til deres modeller af smittespredning af Covid-19 ved ændringer i borgernes adfærd på baggrund af diverse tiltag. Opgørelsen af rejseaktivitet på Rejsekort er foregået, og foregår stadig, på et overordnet niveau og er derfor fuldstændigt anonymiseret.

Således har data fra Rejsekort & Rejseplan A/S været med til at understøtte myndighedernes håndtering af Covid-19 i 2020 og fortsætter med det ind i 2021.

## Bestyrelsesevaluering i 2020

Bestyrelsen gennemførte i efteråret 2020 en selvevaluering og arbejder løbende videre med resultaterne fra evalueringen.

## PRODUKTER

### Brugertilfredshed

Rejsekortbrugernes tilfredshed med Rejsekort er stigende. Mange danskere ejer et Rejsekort og vil anbefale Rejsekort til andre. 7 ud af 10 er meget tilfredse eller tilfredse med Rejsekort, hvilket er på samme niveau som 2019.

Ifølge Epinions kundeundersøgelse for Rejsekort & Rejseplan A/S i 2020 fortæller 77 pct. af befolkningen (over 15 år), at de har et Rejsekort, som de bruger, når de rejser med kollektiv trafik. I 2019 var tallet 73 pct. 80 pct. af rejsekortbrugerne mener, at Rejsekort gør det nemmere at rejse med kollektiv transport. I 2019 var tallet 78 pct.

Brugernes tilfredshed med Rejseplanen har historisk ligget højt, og i 2020 ligger Rejseplanens NPS på 42. NPS står for Net Promoter Score og er et internationalt anerkendt pejlemærke for kundeloyalitet. Det er et udtryk for, at en stor del af brugerne er meget tilfredse med Rejseplanen og de services, som leveres. Rejsekort har historisk ikke været lige så populær, men er nu i 2020 nået op på en score på 15, hvilket er tilfredsstillende.

### Omsætning & antal rejser

Hovedparten af den omsætning, som kommer igennem Rejsekort & Rejseplan A/S, er omsætning på diverse rejsekort- og pendlerkorttyper samt salg af enkeltbilletter – denne omsætning håndteres på vegne af trafikvirksomhederne, og den er dermed ikke en del af selskabets omsætning.

Efter uafbrudt fremgang de seneste 5 år gik omsætningen på Rejsekort og Pendlerkort tilbage i 2020 og endte på omkring 2,75 mia. kr. (eksklusive salg af enkeltbilletter). Med både forårets og efterårets/vinterens nedlukning på grund af Covid-19, og de dertilhørende opfordringer fra myndighederne om at forsøge at undgå kollektiv transport, var antallet af rejsekortrejser i 2020 på sit laveste de sidste 5 år. Antallet af aktive Rejsekort var dog ved årets udgang på niveau med 2019 på omkring 3 mio.

# LEDELSESBERETNING

Omsætningen på Rejsekort var 2,8 mia. kr. i 2020 og var dermed 1,4 mia. kr. lavere end i 2019 (4,2 mia. kr.).

Nedlukningen på grund af Covid-19 resulterede i blot 97,8 mio. rejsekortrejser, altså hele 42,7 mio. færre rejser i forhold til 2019. Dermed blev den gennemsnitlige årlige vækst på 10,5 pct. i perioden 2016-19 brudt som et resultat af Covid-19.

## Søgninger

I 2020 var det gennemsnitlige antal søgninger på Rejseplanens app og hjemmeside pr. måned lidt over 18,5 mio. (2019: 37,5 mio.), hvilket svarer til knapt 600.000 søgninger om dagen. Det er en halvering i forhold til 2019, hvor der var 1,2 mio. daglige søgninger. Rejseplanen har løst et vigtigt behov for ekstra information for de rejsende, som på grund af nedlukningen af samfundet har haft behov for korrekt information om kollektiv transport. Brugere af smartphones (Apple iOS og Google Android) står for 87,7 pct. af søgningerne på Rejseplanen. 12,3 pct. af søgningerne foretages på Rejseplanens hjemmeside. Selskabet anser – efter omstændighederne – brugen af Rejseplanen som værende på tilfredsstillende niveau for 2020.

Rejseplanen tilbyder, primært henvendt til pendlerne i kollektiv trafik, funktionen 'Følg rejse', hvor det er muligt for brugerne at abonnere på aktuel driftsinformation som for eksempel eventuelle forsinkelser, sporændringer eller aflysninger via pushnotifikationer på telefonen. Omkring 22.729 brugere abonnerede dagligt på servicen, hvilket er et fald på cirka 40 pct. sammenlignet med 2019.

## Adgang til flere mobilitetsformer

Som supplement til rejsemulighederne inden for kollektiv transport har brugerne af Rejseplanen også mulighed for at få vist rejseforslag med delebiler, delecykler, samkørsel og indenrigsfly kombineret med mulighederne inden for den kollektive transport. Det er derfor muligt at få vist rejseforslag, hvor den kollektive transport kombineres med mulighederne inden for indenrigsfly, delebiler og delecykler. Det er der cirka 1 pct. af brugerne, der gør.

## Aktive Rejsekort og aktive rejseplanenabonnenter

Antal aktive Rejsekort er steget støt gennem årene. Denne udvikling stoppede dog i 2020, sandsynligvis på grund af Covid-19, hvor antallet af aktive Rejsekort dog har holdt sig stabilt omkring 3 mio. aktive kort ligesom i 2019.

Der blev i 2020 afsendt omkring 60 pct. færre pushnotifikationer på Rejseplanen end i 2019. Det er i al væsentlighed en afspejling af den lavere rejseaktivitet i 2020 grundet Covid-19. Der har været et stort ønske fra trafikvirksomhederne om endnu mere præcis og opdateret trafikinformation i forhold til blandt andet rejseplanlægning og afgangstider. Derfor er realtidsmotoren, som driver den brugernære trafikinformation, blevet opgraderet i 2020. Det vil give brugerne endnu bedre trafikinformation i 2021.

## Rejsekortbrugere, som bruger Rejseplanen

Brugerne af kollektiv transport gør aktivt brug af begge selskabets produkter. Faktisk bruger mere end 65 pct. af rejsekortbrugerne Rejseplanen ofte, når de rejser med kollektiv transport. Rejseplanen bruges oftest til at tjekke ankomst- og afgangstider, samt hvor længe rejsen vil tage.

# LEDELSESBERETNING

Hvad rejsekortbrugere bruger Rejseplanen til i forbindelse med rejser med kollektiv transport



## Aktivitet på Rejsekort i 2019 vs. 2020

Antal rejser på Rejsekort faldt markant i 2020 sammenlignet med 2019 på grund af nedlukningerne i forbindelse med Covid-19. Denne udvikling sås også i lande med sammenlignelige systemer såsom England og Holland.

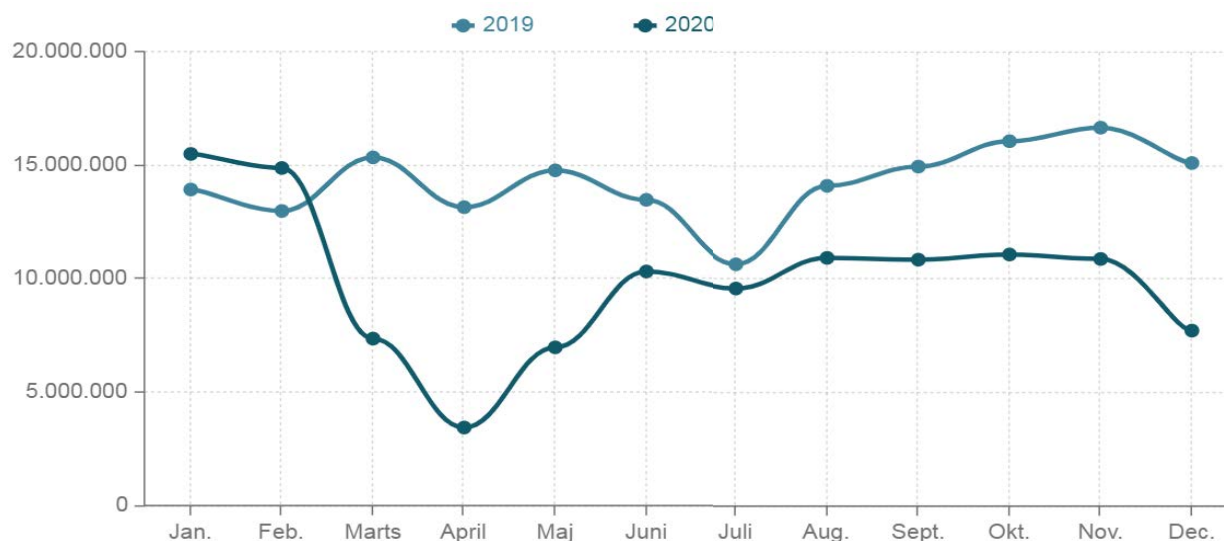
I 2020 lå det højeste antal rejser på Rejsekort og indtjekkede Pendlerkort på månedsbasis i vintermåneden januar med omkring 15,5 mio. rejser. Det laveste antal rejser i 2020 sås i april under den første nedlukning, hvor trenden allerede kunne ses på tallene fra marts – dog var tallet i april endnu lavere med cirka 3,5 mio. rejser i løbet af måneden. Cirka 74 pct. faldt antallet af rejser med i april 2020 sammenlignet med april 2019.

Til sammenligning lå det højeste antal rejser i 2019 i vintermåneden november med i omegnen af 16,7 mio. rejser, mens det laveste antal rejser i 2019 var i sommerferiemåneden juli med cirka 10,7 mio. rejser.

Som det fremgår af grafen, har antallet af rejser ligget lavere i 2020 end niveauet i 2019, lige fra Covid-19 gjorde sit indtog i landet i marts og frem. Grafen afspejler, at restriktionerne i juni 2020 blev lempet, hvormed antal rejser på Rejsekort steg til næsten normalt niveau i juli. Da der i slutningen af august igen blev indført flere restriktioner, faldt aktiviteten på Rejsekort som følge deraf.

# LEDELSESBERETNING

Rejser på Rejekort og indtjekkede Pendlerkort på månedsbasis i 2020 sammenlignet med 2019



## FORVENTNINGER 2021

Rejekort & Rejseplan A/S forventer, at Covid-19 fortsat vil have betydning for antallet af rejsende i kollektiv transport langt ind i 2021, hvilket vil påvirke både antallet af rejsekortrejser og antallet af søgninger på Rejseplanen.

På grund af Covid-19 faldt omsætningen på Rejekort og Pendlerkort fra 4,2 mia. kr. i 2019 til knap 2,8 mia. kr. i 2020 inklusive salg af enkeltbilletter. Med udmeldingerne omkring udrulning af vacciner bredt i befolkningen og fortsat hele eller delvise nedlukninger i samfundet må omsætningen forventes at blive markant lavere i 2021 end i 2019. Dog forventes omsætningen på Rejekort at blive lidt højere end i 2020 under forudsætning af, at brugernes rejsemønstre normaliseres i løbet af 2021. Faldet i omsætningen på Rejekort påvirker de tilsluttede trafikvirksomheder direkte, men kun indirekte Rejekort & Rejseplan A/S.

Antallet af søgninger på Rejseplanen forventes i 2021 ligeledes fortsat at ligge på et lavere niveau end 2020, da Covid-19 stadig påvirker samfundet. Mængden af data forventes derimod fortsat at stige, mens brugernes ønske om pushnotifikationer om deres egne rejser forventes at stige, hvilket vil øge datamængderne fra Rejseplanen.

På de indre linjer vil der i 2021 fortsat være stort fokus på at sikre stabile og effektive kerneleverancer fra rejsekort- og rejseplanssystemerne.

# LEDELSESBERETNING

Selskabets to primære fokusområder er:

1. Fokus på selskabets kernerdrift, som ud over sikring af den daglige leverance involverer overholdelse af compliance, fortsat trinvis udvikling af brugervendte løsninger samt styrkelse af selskabets processer.
2. Et strategi- og programspor, som fokuserer på den strategiske retning for Rejsekort & Rejseplan A/S på længere sigt, herunder udviklingen af én samlet mobilitetstjeneste. Strategien forventes færdiggjort i 2021.

Projekterne i investeringsrammen for 2021 har fokus på brugervendt vedligehold og opdateringer af rejsekort- og rejseplanssystemerne. Det betyder, at der i 2021, og forventeligt også i 2022, vil være fortsat fokus på investeringer, som understøtter og forbedrer særligt brugeroplevelsen af de eksisterende systemer.

Som det fremgår under Samfundsansvar på side 27 modtog Rejsekort & Rejseplan A/S alvorlig kritik fra Datatilsynet i efteråret 2020. Derfor igangsatte selskabet et større arbejde med at tilvejebringe et retvisende behandlingsgrundlag og dertilhørende processer, når brugerne trækker deres samtykke tilbage. Selskabet sendte en redegørelse til Datatilsynet den 29. januar 2021. På baggrund af redegørelsen konkluderede Datatilsynet den 15. februar 2021, at der ikke var anledning til at foretage sig yderligere, og tilsynet anser sagen for afsluttet.

Der er globalt i 2020 konstateret en stigende aktivitet fra cyberkriminelle. Der vil derfor også være stort fokus på IT- og informationssikkerhed i 2021.

Den kollektive trafik påvirkes væsentligt af Covid-19, men på grund af selskabets finansieringsforhold forventes selskabets økonomi i sig selv ikke påvirket i større omfang af Covid-19. Nettoomsætningen for 2021 forventes at blive 585 mio. kr., og det økonomiske resultat er budgetteret til at blive omkring 8 mio. kr. før skat.



FINANSIEL LEDELSESBERETNING

# FINANSIEL LEDELSESBERETNING

## HOVED- OG NØGLETAL

| MIO. KR.                                         | REJSEKORT &<br>REJSEPLAN A/S |              | REJSEKORT A/S |              |              |
|--------------------------------------------------|------------------------------|--------------|---------------|--------------|--------------|
|                                                  | 2020                         | 2019         | 2018*         | 2017*        | 2016*        |
| <b>Hovedtal</b>                                  |                              |              |               |              |              |
| Nettoomsætning                                   | 556,2                        | 554,2        | 472,9         | 469,7        | 468,6        |
| Bruttoresultat                                   | 172,1                        | 149,0        | 113,6         | 144,4        | 138,0        |
| Resultat af primær drift                         | 33,9                         | 20,1         | 1,5           | 33,7         | 37,5         |
| Resultat af finansielle poster                   | -4,5                         | -5,0         | -5,2          | -6,9         | -8,2         |
| <b>Årets resultat</b>                            | <b>32,7</b>                  | <b>20,6</b>  | <b>-5,4</b>   | <b>25,0</b>  | <b>27,6</b>  |
| Immaterielle aktiver                             | 560,8                        | 613,9        | 658,1         | 691,9        | 712,6        |
| Balancesum                                       | 746,8                        | 826,1        | 847,4         | 858,8        | 897,5        |
| Ansvarlig lånekapital                            | 298,5                        | 377,0        | 457,0         | 498,2        | 576,0        |
| <b>Egenkapital</b>                               | <b>311,5</b>                 | <b>278,9</b> | <b>243,4</b>  | <b>248,9</b> | <b>223,9</b> |
| Pengestrøm fra driftsaktiviteten                 | 140,5                        | 57,2         | 130,0         | 99,1         | 101,4        |
| Pengestrøm til investeringsaktiviteten           | -24,4                        | -18,4        | -40,4         | -50,6        | -48,0        |
| Heraf udgør investeringer i materielle aktiver   | 0,0                          | -0,1         | -0,9          | -0,2         | -0,2         |
| Pengestrøm fra finansieringsaktiviteten          | -87,9                        | -70,6        | -41,3         | -77,7        | -12,3        |
| <b>Pengestrøm i alt</b>                          | <b>28,2</b>                  | <b>-31,7</b> | <b>48,3</b>   | <b>-29,2</b> | <b>41,1</b>  |
| <b>Nøgletal</b>                                  |                              |              |               |              |              |
| <b>Overskudsgrad</b>                             | <b>6,1%</b>                  | <b>3,6%</b>  | <b>0,3%</b>   | <b>7,2%</b>  | <b>8,0%</b>  |
| <b>Egenkapitalforrentning</b>                    | <b>11,1%</b>                 | <b>7,9%</b>  | <b>-2,2%</b>  | <b>10,6%</b> | <b>13,1%</b> |
| <b>Soliditetsgrad</b>                            | <b>41,7%</b>                 | <b>33,8%</b> | <b>28,7%</b>  | <b>29,0%</b> | <b>24,9%</b> |
| <b>Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede</b> | <b>78</b>                    | <b>73</b>    | <b>53</b>     | <b>54</b>    | <b>50</b>    |

\*De oplyste hoved- og nøgletal for perioden 2016-2018 indeholder kun aktiviteten for det tidligere Rejsekort A/S og er således ikke sammenlignelige med tallene for 2019-2020.

# FINANSIEL LEDELSESBERETNING

## ØKONOMISKE FORHOLD

Rejsekort & Rejseplan A/S har i 2020 realiseret et overskud efter skat på 32,7 mio.kr., hvilket er 22,8 mio. kr. højere end forventet. Det bedre resultat skyldes blandt andet effektiv ressourceudnyttelse og forsinkelse i projektleverancer.

Årets resultat er tilfredsstillende.

Der er i 2020 tilbagebetalt 84 mio.kr. på virksomhedens ansvarlige lån. Der udbetales ikke udbytte, så længe der udestår tilbagebetaling af ansvarlige lån til aktionærerne.

## Finansielle risici

Selskabets aktivitet og finansiering er ikke underlagt særlige risici. Der anvendes ikke afledte finansielle instrumenter. Alle væsentlige mellemværender er i DKK, hvorfor selskabet ikke er eksponeret for udvikling i valutakurser.

L2 Mårslet  
L2 Mårslet

ÅRSREGNSKAB

# ÅRSREGNSKAB

## RESULTATOPGØRELSE

| T.KR.                                                   | NOTE | 2020                 | 2019                 |
|---------------------------------------------------------|------|----------------------|----------------------|
| <b>Nettoomsætning</b>                                   | 3    | 556.234              | 554.195              |
| Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver | 5    | 6.357                | 1.684                |
| Eksterne omkostninger                                   | 4    | <u>-390.516</u>      | <u>-406.879</u>      |
| <b>Bruttoresultat</b>                                   |      | 172.075              | 149.000              |
| Personaleomkostninger                                   | 5    | -60.322              | -56.046              |
| Afskrivninger                                           | 8, 9 | <u>-77.845</u>       | <u>-72.895</u>       |
| <b>Resultat af primær drift</b>                         |      | 33.908               | 20.059               |
| Finansielle indtægter                                   | 6    | 7                    | 20                   |
| Finansielle omkostninger                                | 6    | <u>-4.508</u>        | <u>-5.022</u>        |
| <b>Resultat før skat</b>                                |      | 29.407               | 15.057               |
| Skat af årets resultat                                  | 7    | <u>3.252</u>         | <u>5.499</u>         |
| <b>ÅRETS RESULTAT</b>                                   | 19   | <u><b>32.659</b></u> | <u><b>20.556</b></u> |

# ÅRSREGNSKAB

## BALANCE – AKTIVER

| T.KR.                             | NOTE | 2020           | 2019           |
|-----------------------------------|------|----------------|----------------|
| <b>Langfristede aktiver</b>       |      |                |                |
| Immaterielle aktiver              | 8    | 560.791        | 613.913        |
| Materielle aktiver                | 9    | 398            | 691            |
| Udskudt skatteaktiv               | 10   | 22.225         | 22.225         |
| <b>Langfristede aktiver i alt</b> |      | <b>583.414</b> | <b>636.829</b> |
| <b>Kortfristede aktiver</b>       |      |                |                |
| Varebeholdninger                  |      | 23.929         | 23.724         |
| Tilgodehavender                   |      | 14.280         | 69.182         |
| Forudbetalte omkostninger         | 11   | 3.304          | 2.730          |
| Likvide beholdninger              |      | 121.850        | 93.639         |
| <b>Kortfristede aktiver i alt</b> |      | <b>163.363</b> | <b>189.275</b> |
| <b>AKTIVER I ALT</b>              |      | <b>746.777</b> | <b>826.104</b> |

# ÅRSREGNSKAB

## BALANCE – PASSIVER

| T.KR.                              | NOTE | 2020           | 2019           |
|------------------------------------|------|----------------|----------------|
| <b>Egenkapital</b>                 |      |                |                |
| Aktiekapital                       | 12   | 121.960        | 121.960        |
| Reserve for udviklingsomkostninger |      | 98.934         | 96.050         |
| Overført resultat                  |      | 90.653         | 60.881         |
| <b>Egenkapital i alt</b>           |      | <b>311.547</b> | <b>278.891</b> |
| <b>Gældsforpligtelser</b>          |      |                |                |
| <b>Langfristet gæld</b>            |      |                |                |
| Ansvarlig lånekapital              | 13   | 296.569        | 377.001        |
| Anden gæld                         | 14   | 4.863          | 1.733          |
| <b>Langfristet gæld i alt</b>      |      | <b>301.432</b> | <b>378.734</b> |
| <b>Kortfristet gæld</b>            |      |                |                |
| Leverandørgæld                     |      | 56.760         | 84.148         |
| Gæld til tilknyttede selskaber     |      | 64.181         | 68.499         |
| Ansvarlig lånekapital              | 13   | 1.953          | 9.400          |
| Anden gæld                         | 14   | 10.903         | 6.432          |
| <b>Kortfristet gæld i alt</b>      |      | <b>133.797</b> | <b>168.479</b> |
| <b>PASSIVER I ALT</b>              |      | <b>746.777</b> | <b>826.104</b> |

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| Anvendt regnskabspraksis                     | 1  |
| Usædvanlige forhold                          | 2  |
| Eventualposter m.v.                          | 15 |
| Pantsætninger og sikkerhedsstillelser        | 16 |
| Kontraktforpligtelser                        | 17 |
| Transaktioner med nærtstående parter         | 18 |
| Begivenheder efter regnskabsårets afslutning | 22 |

# ÅRSREGNSKAB

## EGENKAPITALOPGØRELSE

T.KR.

|                                      | NOTE | AKTIE-<br>KAPITAL | RESERVE FOR<br>UDVIKLINGS-<br>OMKOSTNING-<br>ER | OVERFØRT<br>RESULTAT | I ALT          |
|--------------------------------------|------|-------------------|-------------------------------------------------|----------------------|----------------|
| Egenkapital 1. januar 2019           |      | 114.219           | 94.148                                          | 35.075               | 243.442        |
| Kapitalforhøjelse ved fusion         |      | 7.741             | 0                                               | 7.149                | 14.890         |
| Overført jf. resultatdisponering     | 19   | 0                 | 1.902                                           | 18.654               | 20.556         |
| <b>Egenkapital 1. januar 2020</b>    |      | <b>121.960</b>    | <b>96.050</b>                                   | <b>60.878</b>        | <b>278.888</b> |
| Overført jf. resultatdisponering     | 19   | 0                 | 2.884                                           | 29.775               | 32.659         |
| <b>Egenkapital 31. december 2020</b> |      | <b>121.960</b>    | <b>98.934</b>                                   | <b>90.653</b>        | <b>311.547</b> |

# ÅRSREGNSKAB

## PENGESTRØMSOPGØRELSE

| T.KR.                                                     | NOTE | 2020           | 2019           |
|-----------------------------------------------------------|------|----------------|----------------|
| Årets resultat                                            |      | 32.659         | 20.556         |
| Reguleringer                                              | 20   | 79.094         | 72.398         |
| Ændring i driftskapital                                   | 21   | 30.015         | -34.605        |
| <b>Pengestrøm fra primær drift før finansielle poster</b> |      | <b>141.768</b> | <b>58.349</b>  |
| Renteindtægter                                            | 20   | 7              | 20             |
| Renteomkostninger                                         | 20   | -4.508         | -5.022         |
| <b>Pengestrøm fra ordinær drift</b>                       |      | <b>137.268</b> | <b>53.347</b>  |
| Betalt skat fra fusion                                    |      | 0              | -1.607         |
| Modtaget refusion under skatte kreditordning              |      | 3.252          | 5.499          |
| <b>Pengestrøm fra driftsaktivitet</b>                     |      | <b>140.520</b> | <b>57.239</b>  |
| Investering i materielle aktiver                          |      | 0              | -67            |
| Investering i immaterielle aktiver                        |      | -24.429        | -18.363        |
| <b>Pengestrøm fra investeringsaktivitet</b>               |      | <b>-24.429</b> | <b>-18.430</b> |
| Afdrag på ansvarlig lånekapital, netto påløbne renter     |      | -87.879        | -70.558        |
| <b>Pengestrøm fra finansieringsaktivitet</b>              |      | <b>-87.879</b> | <b>-70.558</b> |
| <b>Årets pengestrøm</b>                                   |      | <b>28.212</b>  | <b>-31.749</b> |
| Likvider, primo                                           |      | 93.639         | 111.829        |
| Tilgang ved fusion                                        |      | 0              | 13.559         |
| <b>Likvider, ultimo</b>                                   |      | <b>121.850</b> | <b>93.639</b>  |

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabet's øvrige bestanddele.

# ÅRSREGNSKAB

## NOTER

### NOTE 1 – ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Årsrapporten for Rejsekort & Rejseplan A/S for 2020 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for store virksomheder i regnskabsklasse C.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til tidligere år.

#### Generelt om indregning og måling

Indtægter indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at de indtjenes, herunder indregnes værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser, der måles til dagsværdi eller amortiseret kostpris. Desuden indregnes omkostninger, der er afholdt for at opnå årets indtjening, herunder afskrivninger, nedskrivninger og hensatte forpligtelser samt tilbageførsler som følge af ændrede regnskabsmæssige skøn af beløb, der tidligere har været indregnet i resultatopgørelsen.

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde selskabet, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske ressourcer vil fragå selskabet, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til gevinster, tab og risici, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

#### Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs.

Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen som en finansiell post.

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens opståen eller indregning i seneste årsregnskab indregnes i resultatopgørelsen under finansielle indtægter og omkostninger.

## RESULTATOPGØRELSEN

#### Nettoomsætning

Nettoomsætningen omfatter salg af udstyr, Rejsekort, data, drift og vedligehold til trafikvirksomheder samt abonnementsafgifter og tilslutningsbidrag. Nettoomsætning indregnes i resultatopgørelsen, når levering og risikoovergang til køber har fundet sted. Alle former for afgivne rabatter modregnes i nettoomsætningen.

# ÅRSREGNSKAB

Selskabets salgsaktiviteter er ensartet og geografisk begrænset til omsætning i Danmark. Som følge heraf er nettoomsætning ikke opdelt i segmenter.

## Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver omfatter selskabets personaleomkostninger anvendt til udvikling og implementering af rejsekort- og rejseplanssystemerne.

## Eksterne omkostninger

Eksterne omkostninger omfatter dels vareforbrug i form af udstyr og Rejsekort, dels omkostninger til drift og vedligeholdelse af rejsekort- og rejseplanssystemerne samt andre eksterne omkostninger til reklame, administration, lokaler, kontingenter m.v.

## Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter løn og gager inkl. feriepenge og andre øvrige omkostninger til social sikring.

## Finansielle poster

Finansielle indtægter og omkostninger omfatter renter vedrørende bankindeståender og ansvarlige lån.

## Skat af årets resultat

Årets skat, som består af årets aktuelle skat og forskydning i udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte i egenkapitalen med den del, der kan henføres til bevægelser direkte i egenkapitalen.

## BALANCEN

### Immaterielle aktiver

#### Udvikling af rejsekortsystemet og tilknyttede faciliteter

Udviklingsprojekter, der er klart definerede og identificerbare, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og et potentielt fremtidigt marked eller udviklingsmulighed i selskabet kan påvises, og hvor det er hensigten at fremstille, markedsføre eller anvende projektet, indregnes som immaterielle aktiver, såfremt kostprisen kan opgøres pålideligt, og der er tilstrækkelig sikkerhed for, at den fremtidige indtjening kan dække produktions-, salgs- og administrationsomkostninger samt udviklingsomkostningerne. Øvrige udviklingsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen, efterhånden som omkostningerne afholdes. Udviklingen af rejsekortsystemet indregnes som immaterielle aktiver.

Udviklingsomkostninger omfatter omkostninger og gager, der direkte og indirekte kan henføres til selskabets udvikling af rejsekortsystemet.

Udviklingsomkostninger afskrives lineært frem til ultimo 2028. Efterfølgende tilgange til og forbedringer af rejsekortsystemet afskrives sammen med hovedaktivet. Tilgange og forbedringer, som forventes at have en kortere levetid end levetiden for selve rejsekortsystemet, afskrives over den forventede brugstid.

Udviklingsprojekter under udførelse afskrives ikke, før de er klar til brug.

# ÅRSREGNSKAB

Der foretages en årlig revurdering af afskrivningsmetode, brugstid og restværdi for immaterielle aktiver.

## Software

Software omfatter investeringer i ERP- og rejseplanssystemerne samt hjemmeside og øvrige it-programmer. Investeringer måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger. Den forventede brugstid udgør 5 år.

## Materielle aktiver

Inventar og IT-udstyr samt indretning af lejede lokaler måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af forventet restværdi efter afsluttet brugstid.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

|                              |        |
|------------------------------|--------|
| Inventar og IT-udstyr        | 3-5 år |
| Indretning af lejede lokaler | 5 år   |

Fortjeneste eller tab ved afhændelse af materielle aktiver opgøres som forskellen mellem salgspris med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen under afskrivninger på aktiver.

Der foretages en årlig revurdering af afskrivningsmetode, brugstid og restværdi for materielle aktiver.

## Værdiforringelse af langfristede aktiver

Den regnskabsmæssige værdi af immaterielle og materielle aktiver vurderes årligt for indikationer på værdiforringelse, ud over det som udtrykkes ved afskrivning. Foreligger der indikationer på værdiforringelse, foretages nedskrivningstest. Der foretages nedskrivning til genindvindingsværdien, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi. Som genindvindingsværdi anvendes den højeste værdi af nettosalgpris og kapitalværdi. Kapitalværdien opgøres som nutidsværdien af de forventede nettoindtægter fra anvendelsen af aktivet eller aktivgruppen.

## Varebeholdninger

Varebeholdninger måles til kostpris efter FIFO-metoden. Er nettorealiseringsværdien lavere end kostprisen, nedskrives til denne lavere værdi.

## Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris. Der nedskrives til imødegåelse af forventede tab efter en individuel vurdering af tilgodehavender.

# ÅRSREGNSKAB

## Forudbetalte omkostninger

Forudbetalte omkostninger, indregnet under aktiver, omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

## Udbytte

Foreslået udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på den ordinære generalforsamling (deklareringstidspunktet). Udbytte, som forventes udbetalt for året, vises som en særskilt post under egenkapitalen.

## Reserve for udviklingsomkostninger

Reserve for udviklingsomkostninger omfatter indregnede udviklingsomkostninger fratrasket udskudt skat. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven reduceres eller opløses, hvis de indregnede udviklingsomkostninger afskrives eller udgår af selskabets drift. Dette sker ved overførsel direkte til egenkapitalens frie reserver.

## Selskabsskat og udskudt skat

Aktuelle skatteforpligtelser og tilgodehavende aktuel skat indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster samt for betalte acontoskatter. Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gældsметode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser.

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførselsberettiget skattemæssigt underskud, måles til den værdi, hvortil de forventes at kunne realiseres, enten ved udligning i skat af fremtidig indtjening eller ved modregning i udskudte skatteforpligtelser inden for samme juridiske skatteenhed.

Udskudt skat måles på grundlag af de skatteregler og skattesatser, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat. Ændring i udskudt skat som følge af ændringer i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen.

## Gældsforpligtelser

Finansielle forpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til amortiseret kostpris.

Øvrige gældsforpligtelser måles til nettorealiseringsværdi.

Anden gæld omfatter feriepengeforpligtelser. Den indefrosne del indgår under langfristet gæld.

## Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter, indregnet under passiver, omfatter skyldige omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

# ÅRSREGNSKAB

## Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser selskabets pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året, årets forskydning i likvider og selskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

## Pengestrøm fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som årets resultat reguleret for ikke-kontante driftsposter, ændring i driftskapital og betalt selskabsskat.

## Pengestrøm fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter betaling i forbindelse med køb og salg af immaterielle og materielle aktiver.

## Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af selskabets aktiekapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse af lån, afdrag på rentebærende gæld og betaling af udbytte til selskabsdeltagere.

## Likvider

Likvider omfatter bankindeståender.

## NOTE 2 – USÆDVANLIGE FORHOLD

Covid-19 har ikke haft væsentlig indflydelse på selskabets økonomiske situation grundet selskabets finansieringsform. Til gengæld er selskabets ejere kraftigt påvirket af det lavere passagertal. Situationen vil i 2021 blive fulgt tæt, herunder effekten for selskabets interessenter i form af leverandører, kunder, medarbejdere m.v.

Da selskabets økonomiske situation ikke er forringet som følge af Covid-19, har selskabet ikke modtaget hjælpepakker.

## NOTE 3 – NETTOOMSÆTNING<sup>3</sup>

| T.KR.                                            | 2020           | 2019           |
|--------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Omsætning fra abonnementsafgifter                | 386.634        | 346.600        |
| Omsætning fra fakturering af udstyr m.m.         | 90.885         | 93.449         |
| Øvrig omsætning herunder tilslutningsbidrag m.m. | 78.715         | 114.146        |
|                                                  | <u>556.234</u> | <u>554.195</u> |

# ÅRSREGNSKAB

## NOTE 4 – EKSTERNE OMKOSTNINGER

| T.KR.                                                          | 2020           | 2019           |
|----------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Omkostninger til gennemfakturering af vedligehold, udstyr m.m. | 90.635         | 94.260         |
| Andre eksterne omkostninger                                    | 299.881        | 312.619        |
| <i>Drift og vedligeholdelse af systemer</i>                    | 237.307        | 240.413        |
| <i>Vareforbrug og personaliseringsudgifter</i>                 | 37.339         | 36.580         |
| <i>Administration, herunder fusionsomkostninger</i>            | 25.235         | 35.626         |
|                                                                | <u>390.516</u> | <u>406.879</u> |
| <b>Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor*</b>            |                |                |
| Honorar vedrørende lovpligtig revision                         | 309            | 211            |
| Erklæringsopgaver med sikkerhed                                | 19             | 1.085          |
| Skatterådgivning                                               | 151            | 232            |
| Andre ydelser                                                  | 338            | 3.269          |
| Samlet honorar til EY                                          | <u>817</u>     | <u>4.797</u>   |

\*Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor er en del af posten "Administration, herunder fusionsomkostninger"

## NOTE 5 – PERSONALEOMKOSTNINGER

| T.KR.                                                           | 2020          | 2019          |
|-----------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Gager                                                           | 49.750        | 46.718        |
| Pensioner                                                       | 7.665         | 6.478         |
| Andre personaleomkostninger                                     | 1.954         | 2.350         |
| Andre omkostninger til social sikring                           | 953           | 500           |
|                                                                 | <u>60.322</u> | <u>56.046</u> |
| Interne udviklingsomkostninger (andel af personaleomkostninger) | <u>6.357</u>  | <u>1.684</u>  |
| Direktion og bestyrelse                                         | 1.910         | 2.815         |
| Revisionsudvalg                                                 | 100           | 100           |
|                                                                 | <u>2.010</u>  | <u>2.915</u>  |
| Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede                       | <u>78</u>     | <u>73</u>     |

I personaleomkostninger indgår gager og pension til direktionen med 1.610 t.kr. (2019: 2.515 t.kr.) samt honorar til bestyrelsesformand med 300 t.kr. og revisionsudvalgsformand med 100 t.kr. Øvrige bestyrelsesmedlemmer modtager ikke honorar.

# ÅRSREGNSKAB

## NOTE 6 – FINANSIELLE POSTER

| T.KR.                                                        | 2020          | 2019          |
|--------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Renteindtægter og valutakursgevinster, bankindeståender m.v. | 7             | 20            |
| Renteomkostninger og valutakurstab, bankindeståender m.v.    | -940          | -636          |
| Renteomkostninger, ansvarlige lån m.v.                       | -3.568        | -4.386        |
|                                                              | <u>-4.501</u> | <u>-5.022</u> |

## NOTE 7 – SKAT AF ÅRETS RESULTAT

| T.KR.                                   | 2020         | 2019         |
|-----------------------------------------|--------------|--------------|
| Årets regulering af udskudt skatteaktiv | 3.252        | 5.499        |
|                                         | <u>3.252</u> | <u>5.499</u> |

## NOTE 8 – IMMATERIELLE AKTIVER

| T.KR.                                          | REJSEKORTSYSTEM       | IGANGVÆRENDE<br>UDVIKLING | SOFTWARE            | I ALT                 |
|------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|---------------------|-----------------------|
| Kostpris 1. januar 2020                        | 972.745               | 1.683                     | 11.110              | 985.538               |
| Tilgang arbejde udført for egen regning        | 279                   | 6.056                     | 22                  | 6.329                 |
| Tilgang køb hos eksterne leverandører          | 1.612                 | 14.969                    | 1.514               | 18.123                |
| Afgang                                         | -23                   | 0                         | 0                   | -23                   |
| Overført                                       | 255                   | -255                      | 0                   | 0                     |
| Kostpris 31. december 2020                     | <u>974.868</u>        | <u>22.453</u>             | <u>12.646</u>       | <u>1.009.967</u>      |
| Ned- og afskrivninger 1. januar 2020           | -369.460              | 0                         | -2.165              | -371.625              |
| Afskrivninger                                  | -75.318               | 0                         | -2.233              | -77.551               |
| Ned- og afskrivninger 31. december 2020        | <u>-444.778</u>       | <u>0</u>                  | <u>-4.398</u>       | <u>-449.176</u>       |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020</b> | <b><u>530.090</u></b> | <b><u>22.453</u></b>      | <b><u>8.248</u></b> | <b><u>560.791</u></b> |

Immaterielle aktiver består af igangværende og færdigudvikling af rejsekortsystemet og tilknyttede faciliteter. Omkostningerne omfatter i al væsentlighed ydelser udført af eksterne konsulenter herunder hovedleverandøren Thales RCS Denmark ApS samt interne omkostninger i form af direkte lønninger.

Den regnskabsmæssige værdi udgør pr. 31. december 2020 i alt 561 mio. kr. Rejsekortsystemet forventes fortsat videreudviklet i de kommende år med tilføjelse af nye faciliteter. Afskrivningsperiode, brugstid og restværdi er revurderet pr. 31. december 2020. Revurderingen har ikke medført ændringer på afskrivningsperiode, brugstid eller restværdi.

# ÅRSREGNSKAB

Det vurderes, at genindvindingsværdien i form af nytteværdien overstiger den regnskabsmæssige værdi. Nyttéværdien er opgjort på baggrund af forventede nettopengestrømme på basis af budgetter for årene 2021-2028, som er godkendt af ledelsen.

## NOTE 9 – MATERIELLE AKTIVER

| T.KR.                                          | INVENTAR &<br>IT-UDSTYR | INDRETNING<br>AF LEJEDE<br>LOKALER | I ALT      |
|------------------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|------------|
| Kostpris 1. januar 2020                        | 1.879                   | 1.403                              | 3.282      |
| Tilgang                                        | 0                       | 0                                  | 0          |
| Afgang                                         | -636                    | 0                                  | -636       |
| Kostpris 31. december 2020                     | 1.243                   | 1.403                              | 2.646      |
| Ned- og afskrivninger 1. januar 2020           | -1.646                  | -945                               | -2.591     |
| Afskrivninger                                  | -131                    | -162                               | -293       |
| Afskrivninger, afhændede aktiver               | 636                     | 0                                  | 636        |
| Ned- og afskrivninger 31. december 2020        | -1.141                  | -1.107                             | -2.248     |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020</b> | <b>102</b>              | <b>296</b>                         | <b>398</b> |

Afskrivningsperiode, brugstid og restværdi er revurderet pr. 31. december 2020. Revurderingen har ikke medført ændringer på afskrivningsperiode, brugstid eller restværdi.

## NOTE 10 – UDSKUDT SKATTEAKTIV

Udskudt skat omfatter fremførbare skattemæssige underskud fra tidligere år samt forskelsværdier for langfristede immaterielle og materielle aktiver.

Pr. 31. december 2020 udgør det samlede udskudte skatteaktiv netto 143.541 t.kr., hvoraf 121.316 t.kr. ikke er indregnet.

Det forventes, at 0 mio. kr. af den udskudte skat indregnet pr. 31. december 2020 realiseres som aktuel skat i 2021.

# ÅRSREGNSKAB

| T.KR.                                                              | 2020          | 2019          |
|--------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Udskudt skat 1. januar 2020                                        | 22.225        | 22.225        |
| Modtaget refusion fra skatte kreditordning vedrørende tidligere år | -3.252        | -5.499        |
| Årets regulering af udskudt skat                                   | 3.252         | 5.499         |
| <b>Udskudt skat 31. december 2020</b>                              | <b>22.225</b> | <b>22.225</b> |
| Udskudt skat vedrører                                              |               |               |
| Fremførbare underskud og immaterielle aktiver                      | 22.225        | 22.225        |
| <b>Udskudt skat 31. december 2020</b>                              | <b>22.225</b> | <b>22.225</b> |

## NOTE 11 – FORUDBETALTE OMKOSTNINGER

Forudbetalte omkostninger udgør 3.304 t.kr. (2019: 2.730 t.kr.) og består af forudbetalte omkostninger primært for kort- og vareleverancer samt licenser.

## NOTE 12 – AKTIEKAPITAL

Aktiekapitalen består af 1.219.604 aktier a nominelt 100 kr. Ingen aktier er tillagt særlige rettigheder. De seneste 5 års ændringer af aktiekapitalen specificeres således:

| T.KR.             | 2020           | 2019           | 2018           | 2017           | 2016           |
|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Saldo 1. januar   | 121.960        | 114.219        | 114.219        | 114.219        | 114.219        |
| Kapitalforhøjelse | 0              | 7.741          | 0              | 0              | 0              |
|                   | <u>121.960</u> | <u>121.960</u> | <u>114.219</u> | <u>114.219</u> | <u>114.219</u> |

## NOTE 13 – ANSVARLIG LÅNEKAPITAL

Selskabets ejere har tilført selskabet ansvarlig lånekapital (580 mio.kr. inkl. renter pr. 1. april 2015). I henhold til udarbejdelse af langtidsprognose forventes den ansvarlige lånekapital at være tilbagebetalt ved udgangen af 2025. Bestyrelsen træffer beslutning om tilbagebetaling af lån under hensyntagen til, at selskabet altid skal have nødvendig likviditet til den daglige drift. Betaling af renter og afdrag for 2020 udgør samlet 88 mio. kr. (2019: 75 mio. kr.). Ansvarlig lånekapital udgør 299 mio. kr. pr. 31. december 2020.

## NOTE 14 – ANDEN GÆLD

Anden gæld, der udgør 15.766 t.kr. i 2020 (2019: 8.165 t.kr.), omfatter skyldig feriepengeforpligtelse, indefrosne feriepenge som følge af ny ferielov og gæld til offentlige myndigheder. Den del af anden gæld, som

# ÅRSREGNSKAB

forfalder efter mere end 1 år, er præsenteret som en langfristet gældsforpligtelse. 640 t.kr. af den langfristede gældsforpligtelse forventes at forfalde inden for 1-5 år og den resterende del efter 5 år.

## NOTE 15 – EVENTUALPOSTER M.V.

Rejsekort & Rejseplan A/S har som en del af en normal forhandlingsaktivitet løbende forhandlinger med hovedleverandøren om leverancer og forpligtelser. Udfaldet af disse forhandlinger forventes ikke at påvirke Rejsekort & Rejseplan A/S væsentligt og er dermed ikke indarbejdet i årsrapporten.

### Skyldig rejseforpligtelse over for kunder (modtagne forudbetalinger)

Skyldig rejseforpligtelse over for kunder består af indbetalte og endnu ikke anvendte beløb på Rejsekort. Betalinger fra kunder sker direkte til de tilsluttede trafikvirksomheder, der ligeledes foretager tilbagebetaling til kunder efter disses eventuelle anmodning herom. I henhold til kortbestemmelserne for Rejsekort, er det Rejsekort & Rejseplan A/S, som hæfter over for kunderne for sådanne forudbetalinger. Rejsekort & Rejseplan A/S har i 2012 indgået en indløsningsaftale med de til Rejsekort tilsluttede trafikvirksomheder. Aftalen indebærer, at trafikvirksomhederne indestår for eventuelle tilbagebetalinger til kunder af sådanne forudbetalinger. Den skyldige rejseforpligtelse (forudbetalinger) andrager 450 mio. kr. pr. 31. december 2020 (31. december 2019: 463 mio. kr. pr.).

## NOTE 16 – PANTSÆTNINGER OG SIKKERHEDSSTILLELSER

Selskabet har ikke stillet pant til sikkerhed for gæld eller foretaget kaution og sikkerhedsstillelse over for tredjemand.

## NOTE 17 – KONTRAKTFORPLIGTELSE

Selskabet indgik den 30. juni 2005 endelig kontrakt med leverandørkonsortiet East-West Denmark ApS (nu Thales RCS Denmark ApS) vedrørende udvikling/levering og drift af rejsekortsystemet. Rejsekort & Rejseplan A/S' kontraktlige forpligtelse udgør 549 mio. kr. 31. december 2020. Den samlede omkostning til drift, vedligeholdelse og anlægsinvesteringer udgør 220 mio. kr. for 2020.

Selskabet har indgået lejeaftaler vedrørende leje af lokaler med længere og kortere varighed. Domicil kan tidligst opsiges til fraflytning 31. december 2025, og øvrigt lejemål kan opsiges med 2-6 måneders varsel. Den samlede forpligtelse vedrørende leje af lokaler udgør 14 mio. kr.

Øvrige kontraktforpligtelser udgør samlet 10 mio. kr.

# ÅRSREGNSKAB

## NOTE 18 – TRANSAKTIONER MED NÆRTSTÅENDE PARTER

Rejsekort & Rejseplan A/S har haft transaktioner med følgende nærtstående parter:

DSB

Trafikskabet Movia

Metroselskabet I/S

Midttrafik

Sydtrafik

Nordjyllands Trafikskab

FynBus

Rejsekort & Rejseplan A/S har i 2019 indkøbt udstyr, kort samt drift og vedligeholdelse af rejsekortsystemet og Rejseplanen, som er videresolgt til ovennævnte parter.

| T.KR.                                        | 2020    | 2019    |
|----------------------------------------------|---------|---------|
| Abonnement og tilslutningsbidrag fra ejere   | 404.152 | 363.889 |
| Salg af ydelser til ejere                    | 87.153  | 85.429  |
| Salg af varer til ejere                      | 35.425  | 59.423  |
| Salg af administrationsydelser til Bus & Tog | 0       | 31.320  |
| Salg af varer til Banedanmark                | 0       | 28      |
| Renteomkostninger til ejere                  | 3.567   | 4.386   |
| Tilgodehavender hos ejere                    | 12.479  | 68.017  |
| Gæld til ejere                               | 64.181  | 68.499  |
| Ansvarligt lån til ejere                     | 298.522 | 386.401 |

### Ejerforhold

Følgende kapitalejere er noteret i selskabets ejerbog som ejende minimum 5% af stemmerne eller minimum 5% af aktiekapitalen:

DSB, Taastrup

Trafikskabet Movia, København

Trafikskabet Midttrafik, Højbjerg

Metroselskabet I/S, København

## NOTE 19 – RESULTATDISPONERING

| T.KR.                           | 2020          | 2019          |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| Forslag til resultatdisponering |               |               |
| Overført til egenkapitalreserve | 2.884         | 1.902         |
| Overført resultat               | 29.775        | 18.654        |
|                                 | <u>32.659</u> | <u>20.556</u> |

# ÅRSREGNSKAB

## NOTE 20 – PENGESTRØMSOPGØRELSE, REGULERINGER

| T.KR.                                               | 2020          | 2019          |
|-----------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Finansielle indtægter                               | -7            | -20           |
| Finansielle omkostninger                            | 4.508         | 5.022         |
| Afskrivninger på immaterielle og materielle aktiver | 77.845        | 72.895        |
| Ændring i udskudt skat                              | -3.252        | -5.499        |
|                                                     | <u>79.094</u> | <u>72.398</u> |

## NOTE 21 – PENGESTRØMSOPGØRELSE, ÆNDRING I DRIFTSKAPITAL

| T.KR.                               | 2020          | 2019           |
|-------------------------------------|---------------|----------------|
| Ændring i tilgodehavende            | 54.328        | -49.554        |
| Ændring i varebeholdninger          | -205          | 10.182         |
| Ændring i kortfristet gæld i øvrigt | -24.108       | 4.767          |
|                                     | <u>30.015</u> | <u>-34.605</u> |

## NOTE 22 – BEGIVENHEDER EFTER REGNSKABSÅRETS AFSLUTNING

Der er efter regnskabsperiodens afslutning ikke indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2020.

# PÅTEGNINGER

## LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020 for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2020 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020.

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

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 20. april 2021

### Direktion:

\_\_\_\_\_  
Claus Rehfeld Moshøj  
Administrerende direktør

### Bestyrelse:

\_\_\_\_\_  
Lilian Mogensen  
Formand

\_\_\_\_\_  
Jan Sigurdur Christensen  
Næstformand

\_\_\_\_\_  
Camilla Struckmann

\_\_\_\_\_  
Carsten Hyldborg Jensen

\_\_\_\_\_  
Dorthe Nøhr Pedersen

\_\_\_\_\_  
Eskil Toft Thuesen

\_\_\_\_\_  
Henrik Plougmann Olsen

\_\_\_\_\_  
Jens Erik Sørensen

\_\_\_\_\_  
Jörg van den Berk

\_\_\_\_\_  
Jürgen Müller

\_\_\_\_\_  
Lars Berg

\_\_\_\_\_  
Mette Rosholm

\_\_\_\_\_  
Thomas Rune Jørgensen

\_\_\_\_\_  
Thomas Eybye Øster

# PÅTEGNINGER

## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

### Til kapitalejerne i Rejsekort & Rejseplan A/S

#### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Rejsekort & Rejseplan A/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2020 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

#### Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. 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 selskabet i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

#### Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. 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 selskabets 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 selskabet, 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 og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan

# PÅTEGNINGER

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 og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, 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 selskabets 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 selskabets 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 konklusion er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at selskabet ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

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 ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter 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.

# PÅTEGNINGER

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

København, den 20. april 2021

EY Godkendt Revisionspartnerselskab  
CVR-nr. 30 70 02 28

---

Mogens Andreasen  
Statsaut. revisor  
mne28603

---

Morten Weinreich Larsen  
Statsaut. revisor  
mne42791



# SAMFUNDSANSVAR

Rejsekort & Rejseplan A/S har en samfundsgavnlig forretningsmodel: At binde alle landsdele og trafikvirksomheder sammen med både rejseplanlægning, booking, billettering og betaling på tværs af private og offentlige aktører. Dermed er det nemmere for brugerne at tilvælge kollektiv transport til gavn for klima og miljø og dermed for samfundet. Rejsekort & Rejseplan A/S' væsentligste samfundsmæssige påvirkning sker gennem rejsekort- og rejseplanssystemerne, der leveres, udvikles, driftes og vedligeholdes for hele landet.

I takt med den samfundsmæssige og den teknologiske udvikling ændres både muligheder og udfordringer for Rejsekort & Rejseplan A/S. Der er i 2020 identificeret følgende samfundsansvarsrelaterede risici:

- Rejsekort & Rejseplan A/S er en kritisk infrastruktur for den kollektive trafik. Nedbrud eller lav driftsstabilitet i rejsekort- eller rejseplanregi, som følge af for eksempel systemnedbrud, databrud eller lignende, medfører en risiko for hele den kollektive trafik til gene for brugere og trafikvirksomheder.
- Rejsekortsystemet rummer personhenførbare data på alle personligt registrerede brugere. Det medfører en risiko for forkert håndtering af data, hvilket vil kunne påvirke brugernes tillid til rejsekortsystemet negativt. Der påhviler dermed selskabet et væsentligt samfundsansvar i at sikre ordentlig datasikkerhed, hvorfor selskabet følger de løbende opdateringer af reglerne inden for GDPR, myndighedernes fortolkning deraf samt retspraksis for at sikre, at Rejsekort & Rejseplans A/S' services er tilfredsstillende.
- Rejsekort & Rejseplan A/S er en vidensinstitution, og selskabets højt specialiserede medarbejdere er i høj grad fundamentet for den succes, som Rejsekort & Rejseplan A/S har opnået. Det er derfor en samfundsansvarsrelateret risiko, hvis selskabet ikke kan rekruttere og fastholde medarbejdere med de rette kompetencer.
- Som indkøber og leverandør af både rejsekort- og rejseplanssystemerne kan der være en risiko for korruption, hvorfor leverandørstyring skal håndteres med stor gennemsigtighed.

Håndteringen af disse risici er blandt andet beskrevet i selskabets samfundsansvarspolitik og andre politikker.

På baggrund af risiciene og politik for samfundsansvar har Rejsekort & Rejseplan A/S i 2020 arbejdet med følgende samfundsansvarsrelaterede områder:

- Medarbejderforhold: *Tiltrækning og fastholdelse af kvalificerede medarbejdere og ledere*
- Sociale forhold: *Brugervenlighed og tilgængelighed for hele samfundet*
- Menneskerettigheder: *Cyber- og IT-sikkerhed og Databeskyttelse og privacy*
- Antikorruption: *Rejsekort & Rejseplan A/S som Professionel og ansvarlig leverandør til trafikvirksomhederne*

På nuværende tidspunkt arbejder selskabet ikke formaliseret med KPI'er relateret til samfundsansvar, hvorfor KPI'er ikke behandles i denne årsrapport.

# SAMFUNDSANSVAR

## Medarbejderforhold

### Politik på området

Det er Rejsekort & Rejseplan A/S' ambition at være en attraktiv arbejdsplads med engagerede medarbejdere, der er stolte af det bidrag, som Rejsekort & Rejseplan A/S yder til samfundet. Rejsekort & Rejseplan A/S' politik for samfundsansvar beskriver selskabets mål om at være en attraktiv arbejdsplads, der kan tiltrække og fastholde kvalificerede medarbejdere og ledere.

Rejsekort & Rejseplan A/S drifter og udvikler komplekse IT-systemer, der understøtter brugen af den kollektive trafik i Danmark. Selskabets medarbejdere forvalter et meget stort ansvar ved i deres daglige arbejde at understøtte disse vigtige samfundsmæssige opgaver. Medarbejderne er dygtige, specialiserede og ambitiøse, og der lægges en solid arbejdsindsats for at sikre, at systemerne fungerer døgnet rundt alle årets 365 dage. Det er derfor selskabets ønske at sikre en fornuftig work-life balance for medarbejderne, som er tilpasset den enkeltes behov, herunder også i prioriteringen af medarbejdernes opgaver i forhold til deres arbejdstid. Nogle medarbejdere har i den forbindelse indgået aftale om nedsat arbejdstid.

### Tiltrækning og fastholdelse af kvalificerede medarbejdere og ledere - Konkrete indsatser og resultater i 2020

I 2019 blev der igangsat en lederuddannelse for alle top- og mellemledere i selskabet. Uddannelsen sikrer fokus på personaleledelse som en faglig disciplin og understøtter, at lederne er retningsgivende for medarbejderne i den løbende forandringsproces. Alle ledere i selskabet har gennemført uddannelsen i 2020, og dermed er uddannelsesforløbet afsluttet.

I sommeren 2019 gennemførte Rejsekort & Rejseplan A/S en arbejdspladsvurdering (APV). I 2020 er der arbejdet videre med input fra APV'en. Arbejdsmiljøorganisationen har affødt af APV'en fra 2019 identificeret 5 initiativer i 2020. Blandt andet har selskabet igangsat et arbejde for at forbedre udpegede fysiske arbejdsforhold.

Som opfølgning på APV'en fra 2019 og sidste års fusion gennemførte selskabet i efteråret 2020 en mini-APV som optakt til den interne MUS-proces med fokus på trivsel og ledelse. Mini-APV'en adskilte sig også fra APV'en i 2019 ved at have særskilt fokus på at afdække, om medarbejderne oplever seksuel chikane. Der er ikke rapporteret tilfælde af seksuel chikane i mini-APV'en for 2020.

Der er i 2020 desuden udarbejdet en politik for, hvordan selskabet forventer, at medarbejderne omgås hinanden på arbejdspladsen.

Rejsekort & Rejseplan A/S er meget bevidst om, at der kan være ubevidste strukturer, som medvirker til, at der foregår en forskelsbehandling mellem kønnene. Derfor ønsker selskabet for 2021 at igangsætte en intern undersøgelse af, om dette finder sted bevidst eller ubevidst i selskabet. Samtidig vil selskabet bestræbe sig på, at ledelse og medarbejdere i den forbindelse kan deltage i træning for at blive mere bevidst om, om ubevidste strukturer foregår samt blive udstyret med værktøjer, som hjælper til at forebygge disse.

# SAMFUNDSANSVAR

## Sociale forhold

### Politik på området

Selskabet tager socialt ansvar på to fronter;

1. Det primære ansvar tager selskabet ved at understøtte den kollektive trafik i at sikre alle brugeres adgang til den kollektive trafik i form af nogle systemer, som er så brugervenlige og tilgængelige som muligt for så mange mennesker som muligt.
2. På de indre linjer tager selskabet socialt ansvar ved at prioritere at have ansat medarbejdere, som kan være særligt udsatte.

### Brugervenlighed og tilgængelighed for hele samfundet - Konkrete indsatser og resultater i 2020

Rejsekort & Rejseplan A/S varetager en offentlig interesse ved at understøtte og sikre alle danskeres adgang til den kollektive trafik. Det er derfor afgørende, at selskabet tilser, at både betalingssystemet og rejseplanlæggeren er brugervenlige og tilgængelige for så mange mennesker som muligt. Dette sker blandt andet ved at sikre:

- Information og vejledning før rejsen
- Enkelthed ved køb af billet, herunder tilgængelighed
- Tryghed for brugeren ved at have den rette billet
- Understøttelse af skift af transporttype eller rute på rejsen

Selskabet sikrer igennem rejseplanssystemet, at brugerne modtager så præcis realtidsinformation som muligt. En af barriererne for brugen af kollektiv transport er usikkerhed om, hvorvidt køreplanen overholdes. Her leverer Rejsekort & Rejseplan A/S trafikinformation til både Rejseplanen og til trafikvirksomhedernes afgangs- og informationstavler, så den barriere kan reduceres ved at skabe tryghed hos brugerne af den kollektive trafik.

Pr. 23. september 2020 steg EU-kravene om øget tilgængelighed for brugere med funktionsnedsættelse i forhold til offentlige hjemmesider. Derfor igangsatte Rejsekort & Rejseplan A/S i starten af 2020 et projekt for at sikre øget tilgængelighed på tværs af selskabets hjemmesider i samarbejde med Dansk Blindesamfund og Penta. Hjemmesiderne tæller blandt andet rejsekort.dk, rejseplanen.dk samt siderne for ungdomskort og skolekort. Alle hjemmesider levede ved lovgivningens ikrafttræden op til minimumskravene for tilgængelighed. Selskabet har udarbejdet en tilgængelighedserklæring for hver af selskabets produkt-hjemmesider. Erklæringerne beskriver blandt andet, hvordan selskabet vil arbejde for at sikre yderligere tilgængelighed, hvor det er muligt.

Der er yderligere igangsat et arbejde på den selvbetjente del af rejsekort.dk for at opgradere den visuelt med en ny brugerflade, som afspejler brugerfladen på rejsekort.dk og gør navigationen lettere for blinde og svagsynede.

Rejsekort & Rejseplan A/S er også ansvarlig for Rejsekort Kundecenter. Kundecenteret yder support til de rejsekortbrugere, som har behov for hjælp eller har spørgsmål til eksempelvis optankningsaftaler, rejsehistorik, valg af rejsekorttype eller for eksempel spørgsmål til selvbetjeningshjemmesiden.

# SAMFUNDSANSVAR

## Socialt ansvar - Konkrete indsatser og resultater i 2020

Rejsekort & Rejseplan A/S tager socialt ansvar ved at arbejde for at være en rummelig arbejdsplads. Det udmønter sig i, at selskabet arbejder for at fastholde udsatte personer i arbejdslivet. For eksempel har selskabet i 2020 4 personer i fleksjobs, mens 9 personer er seniorer (over 60 år), og der er desuden 5 studentermedhjælpere.

Yderligere har selskabet taget samfundsmæssigt ansvar i forbindelse med Covid-19. I midten af marts blev alle medarbejdere sendt hjem for at arbejde hjemmefra. Da samfundet senere begyndte at åbne op, gav selskabet medarbejderne mulighed for fortsat at arbejde hjemme, hvis enten de selv eller nære familiemedlemmer er særligt udsatte for eventuel smitte med Covid-19. Også i slutningen af året lukkede selskabet kraftigt ned for tilstedeværelsen på kontoret for at følge myndighedernes anbefalinger om hjemmearbejde. I både hele og delvise hjemsendelsesperioder har selskabet fortsat løftet sine samfundsmæssige opgaver i forhold til at holde de samfundskritiske systemer kørende uden afbrydelser.

Selskabet har siden udbruddet af Covid-19 i marts måned opdateret Den Nationale Operative Stab (NOST) med information om aktiviteten i den kollektive trafik ved at levere daglige rejsetal baseret på Rejsekort. I samarbejdet med NOST bidrager Rejsekort & Rejseplan A/S med data, som er medvirkende til at vurdere effekten af de tiltag, som myndighederne sætter i værk i forbindelse med Covid-19.

## Menneskerettigheder

### Politik på området

Rejsekort & Rejseplan A/S' væsentligste bidrag til beskyttelse af menneskerettigheder er at beskytte og håndtere rejsekortbrugernes persondata korrekt.

Med afsæt i Rejsekort & Rejseplan A/S' politik for behandling af persondata arbejder selskabet løbende på at sikre og styrke overholdelsen af gældende lovgivning om beskyttelse af persondata samt sikre, at brugernes og medarbejdernes personoplysninger behandles under legitime, saglige og proportionale forhold.

I overensstemmelse med Rejsekort & Rejseplan A/S' politik for IT-sikkerhed arbejder selskabet løbende på dels at fastholde det ønskede IT-sikkerhedsniveau og dels vurdere og justere sikkerhedsforholdene, så de er optimale.

Yderligere arbejder selskabet kontinuerligt for at sikre grundlæggende principper om lige arbejdsforhold, ikke-diskrimination uden seksuel chikane og sikring af løn- og arbejdstagerrettigheder. Selskabet lægger vægt på, at der i forbindelse med rekruttering sikres ligeværdige arbejdsvilkår, samt at lønvilkår fastsættes uafhængigt af køn, religion, alder, seksuel orientering, politisk observans og etnisk oprindelse. Dette fremgår derfor også af selskabets personalehåndbog.

### Cyber- og IT-sikkerhed - Konkrete indsatser og resultater i 2020

I 2020 har selskabet særligt arbejdet med følgende områder inden for cyber- og IT-sikkerhed:

- risikovurderinger af nye tekniske projekter
- en samlet informationssikkerhedspolitik for Rejsekort & Rejseplan A/S

# SAMFUNDSANSVAR

- tilsyn af trafikvirksomhederne med fokus på behandlingssikkerhed af persondata i rejsekortsystemet i foråret 2020
- tilsyn af udvalgte databehandlere på baggrund af en intern risikoevaluering af alle selskabets databehandlere
- styrkelse af politikkerne inden for IT-sikkerhed og persondatasikkerhed som en del af det løbende arbejde

Selskabet opfordrer trafikvirksomhederne til at indlevere systemmæssige revisorerklæringer til Rejsekort & Rejseplan A/S for at selskabet kan foretage en risikovurdering af selskabets behandlingssikkerhed.

## Databeskyttelse og privacy - Konkrete indsatser og resultater i 2020

I 2020 har selskabet særligt arbejdet med følgende områder inden for databeskyttelse og privacy:

- konsekvensanalyser målrettet GDPR for nye tekniske projekter
- tilretning af løsninger til indhentelse af samtykke på selskabets hjemmesider i forbindelse med anvendelse af cookies
- ajourføring af instrukser og vejledninger
- opdatering af privatlivs- og cookiepolitik
- opdatering og tilretning af compliancemanualer

Qua selskabets rolle som databehandler for rejsekortbrugernes persondata påhviler der selskabet et væsentligt samfundsansvar for at håndtere disse data korrekt og sikkert. Derfor arbejder selskabet kontinuerligt og dermed også i 2020 for at optimere databeskyttelsen i selskabet.

Rejsekort & Rejseplan A/S lukkede i 2020 en sag om et påbud fra Datatilsynet modtaget i foråret 2019 omkring berigtigelse af rejsedata i de tilfælde, hvor brugernes rejsedata ikke registreredes korrekt på grund af fejl på udstyret. Selskabet rapporterede medio 2020 til Datatilsynet, at den udviklede løsning var ibrugtaget.

Selskabet modtog i efteråret 2020 alvorlig kritik fra Datatilsynet for, at behandlingsgrundlaget for persondata i rejsekortsystemet alene har været baseret på samtykke. Datatilsynet har lukket sagen (se side 11). Selskabet er enig med Datatilsynet i, at samtykke ikke er det mest retvisende behandlingsgrundlag for Rejsekort & Rejseplan A/S' indsamling og behandling af alle oplysninger om rejsekortbrugere. Rejsekort & Rejseplan A/S vil således fremadrettet overgå fra primært at basere sig på samtykke til øvrige behandlingsgrundlag i forhold til behandling af personoplysninger om eksisterende og nye kunder. Hermed tydeliggøres det, hvilke data der slettes, når brugerne trækker deres samtykke tilbage. Der vil i 2021 være fortsat stor fokus på informationssikkerhed, da trygheden for brugere og trafikvirksomheder omkring selskabets ydelser er helt centralt for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Selskabet tager kritikken fra Datatilsynet alvorligt, da selskabet ønsker at sikre fuld tillid fra både brugere og trafikvirksomhederne, og selskabet gør derfor en aktiv indsats for at sikre læring i organisationen på baggrund af den alvorlige kritik. Selskabet vil derfor sikre, at påbuddene efterleves, og eventuelle fejl rettes op – samtidig sikrer selskabet også den nødvendige læring i organisationen i forhold til påbuddene.

Rejsekort & Rejseplan A/S udfører i tæt samarbejde med trafikvirksomhederne opfølgning på deres efterlevelse af persondataforordningen og foretagne opfølgninger hos underdatabehandlere.

# SAMFUNDSANSVAR

Rejsekort & Rejseplan A/S har herudover ikke haft nogle hændelser om brud på persondatasikkerheden, hvorfor selskabet ikke har indberettet sådanne til Datatilsynet for 2020.

Alle medarbejdere har gennemgået et årligt e-læringskursus om databeskyttelsesreglerne i sommeren 2020. Det er målet, at nye medarbejdere gennemfører kurset i løbet af den første måned af ansættelsen.

## Antikorrupition

### Politik på området

Ifølge selskabets samfundsansvarspolitik ønsker Rejsekort & Rejseplan A/S at agere som en ansvarlig og professionel leverandør og samarbejdspartner.

### Professionel og ansvarlig leverandør til trafikvirksomhederne - Konkrete indsatser og resultater i 2020

Rejsekortsystemet håndterer indtægterne fra brug af Rejsekort på vegne af trafikvirksomhederne. Håndteringen af indtægterne fra rejsekortsystemet er opbygget med en klar funktionsadskillelse. Indtægterne tilgår trafikvirksomhederne direkte (tank op-aftaler, automatsalg eller betjent salg). Rejsekort & Rejseplan A/S' rolle er at beregne og opgøre den endelige fordeling af indtægterne. En gruppe medarbejdere sikrer, at afregningen af de fordelte indtægter sker direkte mellem trafikvirksomhederne, mens andre medarbejderne håndterer selskabets optankninger foretaget på selvbetjeningssiden, så der er en klar funktionsadskillelse mellem brugernes indbetalinger og indtægtsdelingen. Indtægtsdelingen, afregningen og procedurerne revideres årligt af ekstern revision i form af en ISAE 3000-erklæring med stor grad af sikkerhed.

De aktuelle retningslinjer for modtagelse af gaver og deltagelse i leverandørrangementer er præciseret i personalehåndbogen. Det er vigtigt for selskabet at sikre, at der ikke kan opstå tvivl om medarbejdernes saglighed og upartiskhed i forbindelse med løsningen af arbejdsopgaverne.

Selskabets uafhængige whistleblowerordning er senest opdateret i 2018 og dækker alle alvorlige forhold, der vedrører Rejsekort & Rejseplan A/S, som for eksempel økonomisk kriminalitet (bestikkelse, afpresning, underslæb, tyveri, mv.), fysisk vold, hærværk og andre overtrædelser af love og regler. Herudover kan der indberettes forhold, som har resulteret i væsentlig person-, ting- eller miljøskade. Der har ikke været indberetninger i 2020. Whistleblowerordningen vil i 2021 blive gennemgået og evt. justeret med fokus på, om muligheden for at lave indberetninger på baggrund af eventuelle oplevelser med seksuel chikane er beskrevet tydeligt nok.

## Miljø og klima

### Politik på området

Rejsekort & Rejseplan A/S omfattede med udgangen af 2020 92 medarbejdere, der hovedsageligt arbejder på kontor, og har derfor som arbejdsplads ikke en væsentlig miljøpåvirkning. Ledelsen har stor fokus på miljøpåvirkning og har vurderet, at selskabets påvirkning af klima og miljø ikke indebærer større risici, der i samfundsansvarsregi bør have særlig opmærksomhed. Derfor har selskabet valgt ikke at have en politik for eller rapportere på området.

# SAMFUNDSANSVAR

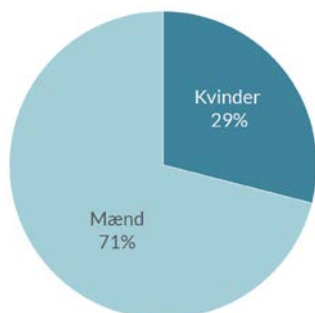
## Det underrepræsenterede køn

Ifølge Årsregnskabslovens §99b er store selskaber forpligtede til at opstille måltal for det underrepræsenterede køn i det øverste ledelsesorgan.

## Det underrepræsenterede køn i den øverste ledelse

Ved udgangen af 2020 bestod bestyrelsen i Rejsekort & Rejseplan A/S af 14 bestyrelsesmedlemmer. Der var ved udgangen af 2020 fire bestyrelsesmedlemmer af det underrepræsenterede køn. I oktober 2020 blev et bestyrelsesmedlem udskiftet. Udskiftningen af bestyrelsesmedlemmet ændrede ikke ved andelen af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen, hvorfor det konstateres, at sammensætningen ved udgangen af 2020 ikke levede op til målsætningen om 40 pct. af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen.

Kønsmæssig sammensætning i bestyrelsen i  
Rejsekort & Rejseplan A/S pr. 31. dec. 2020



I 2018 besluttede bestyrelsen at arbejde for en målsætning for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen på 40 pct. i 2020. Målsætningen skulle søges opfyldt via dialog om kompetencer og via sammensætningen af bestyrelsen, og det er henstillet til trafikvirksomhederne at sikre en afbalanceret repræsentation i bestyrelsen.

Medlemmerne i bestyrelsen er valgt ind i bestyrelsen qua deres stillinger i selskabets ejervirksomheder samt i Transportministeriet. Kønsfordelingen i bestyrelsen er derfor afhængig af, og afspejler, kønsfordelingen på de pågældende stillinger i ejerselskaberne.

Der er fortsat enighed i bestyrelsen om at have fokus på, hvordan den kønsmæssige sammensætning kan ændres i forbindelse med indstilling af medlemmer til bestyrelsen.

## Det underrepræsenterede køn på selskabets ledelsesniveauer

Ifølge selskabets politik for kønsfordeling ønsker Rejsekort & Rejseplan A/S at øge andelen af det underrepræsenterede køn på alle ledelsesniveauer.

Den øverste daglige ledelse bestod ved udgangen af året af 1 vakant stilling og 4 mænd. Ved besættelse af den vakante stilling eller eventuel kommende udskiftning i direktionen vil selskabet holde sig for øje at arbejde for at sikre en ligelig kønsfordeling under hensyntagen til kandidaternes kompetencer.

Den øvrige ledelse i selskabet bestod af 3 kvinder og 5 mænd og overholder dermed den ligelige kønsfordeling, som beskrevet i Erhvervsstyrelsens vejledning om den kønsmæssige sammensætning af ledelsen.

Det er et vedvarende fokuspunkt, at selskabet arbejder for at sikre ligelig kønsfordeling, hvor det er muligt.

# SAMFUNDSANSVAR

## *Konkrete indsatser og resultater*

For at sikre, at udviklingen med det underrepræsenterede køn fortsat går i den rigtige retning i ledelsen, er der i 2020 fortsat stillet krav om, at de rekrutteringsvirksomheder, der anvendes af Rejsekort & Rejseplan A/S, skal identificere og præsentere egnede kandidater af begge køn. Herudover bestræber ledelsen sig vedvarende på, at ansættelsesudvalg altid er bredt sammensat ved rekruttering.

Blandt medarbejderne samlet var der ansat 32 kvinder ud af 92 medarbejdere ved udgangen af 2020. Også hvad angår medarbejderne, bestræber ledelsen sig på, at ansættelsesudvalget altid er bredt sammensat ved rekruttering.

Ifølge brancheforeningen IT-Branchen lå landsgennemsnittet på 25,8 pct. for det underrepræsenterede køn i IT-branchen i 2019. Dermed ligger Rejsekort & Rejseplan A/S med 34,4 pct. af det underrepræsenterede køn højere end branchens landsgennemsnit.

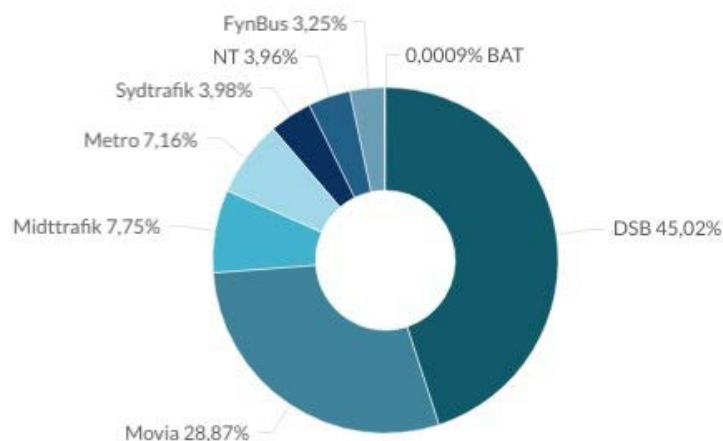


## OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

# OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

## EJERFORHOLD

Ejerforhold



Selskabet ejes af trafikvirksomhederne i Danmark i fællesskab.

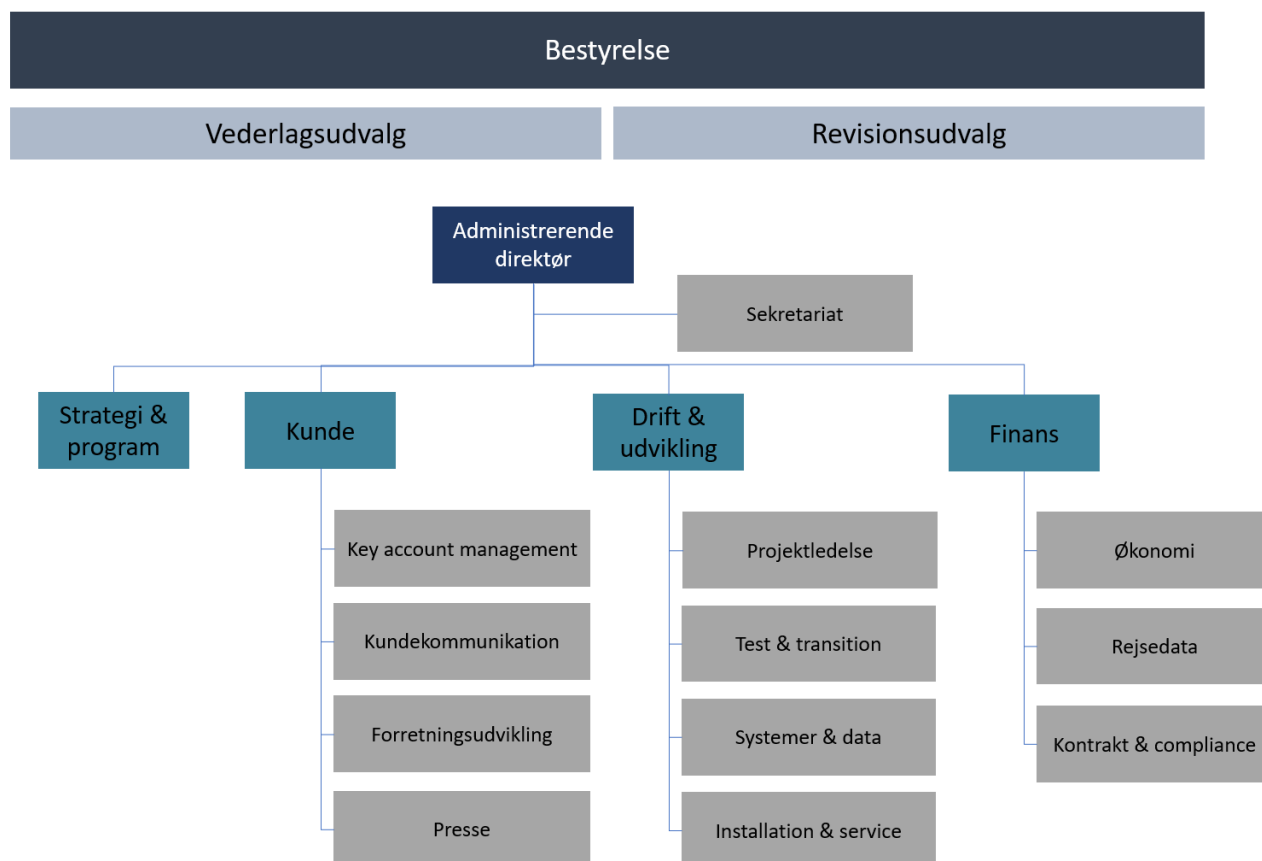
Rejsekort & Rejseplan A/S er en driftsleverandør af kritiske IT-systemer til dansk kollektiv transport. Ud over to kundevendte løsninger, betalingsløsningen Rejsekort og servicen Rejseplanen, leverer selskabet en lang række tilhørende ydelser som trafik- og prisinformation, som understøtter trafikvirksomhederne og gør rejsen lettere for de mange rejsende med den kollektive trafik hver eneste dag.

Rejsekort & Rejseplan A/S skal årligt udarbejde en forretningsplan til Transportministeriet. Forretningsplanen godkendes af generalforsamlingen og fremsendes herefter til ministeriet.

Bestyrelsen er Rejsekort & Rejseplan A/S' øverste ledelse. Bestyrelsen udpeges af ejerne, foruden et bestyrelsesmedlem, der udpeges af transportministeren. Bestyrelsesformanden er udpeget af ejerne og transportministeren i fællesskab.

# OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

## ORGANISATION



# OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

## FORRETNINGSMODEL

Som beskrevet tidligere har Rejsekort & Rejseplan A/S til formål at drive og udvikle rejsekort- og rejseplanssystemerne. Selskabets leverancer er én af mange vigtige komponenter for, at brugerne af kollektiv transport har en god rejseoplevelse – hver dag.

Rejsekort & Rejseplan A/S' forretning består af to dele;

1. de kundevendte produkter Rejsekort og Rejseplanen
2. den digitale infrastruktur, som understøtter trafikvirksomhederne i deres daglige drift.

Selskabet modtager faste abonnementsbetalinger i henhold til aftaler mellem selskabet og trafikvirksomhederne. I tillæg hertil kommer indtægter vedrørende kortsalg, øvrig mobilitet samt salg af udstyr.

Som nævnt tidligere på side 8 sker hovedparten af omsætningen gennem diverse rejsekort- og pendlerkorttyper samt salg af enkeltbilletter og er dermed ikke en del af selskabets omsætning.

### Rejsekort

Rejsekortsystemet er et elektronisk billetsystem til bus, tog, letbane og metro. Rejsekort giver brugerne af den kollektive trafik mulighed for frit at rejse i stort set hele landet på nær på Bornholm og mindre økommuner. Rejsekortsystemet fungerer både som billetmedie og betalingsmiddel og er et fælles system for trafikvirksomhederne.

Selskabet er i fortsat dialog med trafikvirksomhederne for at sikre, at Rejsekort lever op til de behov, som brugerne og trafikvirksomhederne har til Rejsekort. Den fortsatte dialog sigter mod at sikre fleksibilitet for trafikvirksomhederne, i nogle tilfælde med regionale løsninger, og fleksibilitet for brugerne, da de har mulighed for at vælge imellem forskellige produkter, som passer til netop deres behov.

Brugerne tilbydes et valg imellem forskellige typer af Rejsekort for at imødekomme deres behov;

- |                               |                     |
|-------------------------------|---------------------|
| ▪ Rejsekort personligt        | ▪ Rejsekort anonymt |
| ▪ Rejsekort med pendler kombi | ▪ Rejsekort erhverv |
| ▪ Pendlerkort                 | ▪ Skolekort         |
| ▪ Rejsekort flex              | ▪ Ungdomskort       |

Uanset hvilket rejsebehov brugerne har, kan de altid rejse med kollektiv transport til den korrekte pris, hvis de har deres Rejsekort med sig.

### Rejseplanen

Rejseplanen tilbyder landsdækkende rejseplanlægning med kollektiv transport. Rejseplanen er foruden at være tilgængelig på hjemmesiden rejseplanen.dk også tilgængelig som iOS og Android apps og er en af de mest benyttede apps i Danmark.

# OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

Rejseplanen viser køreplaner og aktuelle realtidsdata fra trafikvirksomhederne. Baseret på disse data finder Rejseplanen mulige rejseforslag til brugerne, der medtager aktuel information om eventuelle forsinkelser, sporændringer og aflysninger.

Rejseplanen viser priser for rejser med både Rejsekort, enkeltbilletter, pendlerkort og i et begrænset omfang kommercielle produkter såsom DSB Orange-billetter. Den linker også videre til muligheden for at købe billetter hos trafikvirksomhederne.

Rejseplanen tilbyder ud over rejsesøgninger også en lang række muligheder, der er designet til at lette brugernes rejser med kollektiv transport, blandt andet:

- Følg rejse med pushnotifikationer ved ændringer
- Tilpasning af søgeresultater med transport- og mobilitetsformer
- Deling af rejseforslag på mail

Selskabet er derudover i løbende dialog med mobilitetsudbydere, der ønsker at blive tilsluttet rejseplanssystemet, da Rejseplanen er åben for alle udbydere, både offentlige såvel som private, der udbyder forskellige transportformer i Danmark. Derfor er delecykler, delebiler, samkørsel og indenrigsfly inden for de sidste par år blevet en del af de landsdækkende rejseforslag. Visning af indenrigsfly i Rejseplanen er en udmøntning af den tidligere regerings ønske om at binde landsdelene tættere sammen.

Målet er, at det skal være nemmere for brugerne at komme fra A til B ved at tilbyde private transportformer i kombination med den kollektive transport. Det styrker mobiliteten i samfundet og mindsker afhængigheden af personbilen.

## Understøttende infrastruktur

Rejsekort & Rejseplan A/S understøtter den daglige drift hos trafikvirksomhederne via en infrastruktur, som består af en række komponenter:

- **Prisberegner**  
Prisberegneren er grundlaget for, at alle enkeltbilletter, ungdomskort og periodekort, undtagen trafikvirksomhedernes egne kommercielle produkter, tilbydes til den rigtige pris i trafikvirksomhedernes automater, apps og webshops.
- **Køreplandata**  
På baggrund af køreplandata fra trafikvirksomhederne kan der foretages rutesøgninger. De cirka 500 afgangstavler rundt i hele landet opdateres løbende, ligesom hjemmesider og apps også kan vise trafikinformation ud fra disse data.
- **Realtidsdata**  
Langt de fleste trafikvirksomheder leverer løbende positionsdata for deres busser og tog. Det gør det muligt at informere brugerne om forsinkelser, sporændringer, ændret standsningsmønster og aflysninger både før og under rejsen. Realtidsdata bruges til at gøre visningerne på afgangstavlerne og i apps, standere og informationstavler så korrekte som mulig. Rejseplanen præsenterer

# OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

alternative rejseforslag, når der er aflysninger og kan sende pushnotifikationer til brugerne.

- **Rejsedata**

De registrerede rejsedata bruges blandt andet til indtægtsdeling mellem trafikvirksomhederne og til sikring mod misbrug af Rejsekort. Trafikvirksomhederne bruger rejsedata til løbende at forbedre deres tilbud til brugerne.

## Covid-19's påvirkning af selskabets forretningsmodel

Selskabets forretningsmodel er kun i mindre grad blevet påvirket af Covid-19, da Rejsekort & Rejseplan A/S' indtægter for langt hovedpartens vedkommende består af abonnementsbetalinger fra trafikvirksomhederne. De variable indtægter fra blandt andet kortsalg og tilslutning af øvrige mobilitetsformer på Rejseplanen er blevet påvirket, men ikke i en grad, at det påvirker selskabets daglige drift. Der er ikke på nuværende tidspunkt planer om at ændre på selskabets forretningsmodel.

## RISIKOPROFIL & RISIKOSTYRING

Rejsekort & Rejseplan A/S' primære indtægtskilde er abonnementsafgifter indbetalt af trafikvirksomhederne ud fra en model, der sikrer selskabet et årligt overskud. Der udarbejdes kvartalsregnskaber til bestyrelsen, som sammenholder den aktuelle økonomi med budget og prognose for året.

Rejsekort & Rejseplan A/S arbejder med risikostyring med udgangspunkt i blandt andet organisation, systemleverancer, vedligehold og drift, IT- og datasikkerhed, svindel og misbrug samt efterlevelse af EU-databeskyttelsesregler. Risikostyringsprocessen bruges til løbende identifikation og kvantificering samt til systematisk håndtering og afrapportering af de risici, som selskabet er eksponeret for.

Selskabet har ansvaret for en kompleks infrastruktur, som trafikvirksomhederne er afhængige af for i stigende grad at sikre deres indtægter og levere trafikinformation på mange kanaler. Selskabet leverer derfor kritisk infrastruktur, som skal sikres et løbende vedligehold og fornyelse, så den meget høje driftsstabilitet kan fastholdes. Der foregår en kontinuerlig overvågning af infrastrukturen og backofficesystemerne. Fejl i overvågning og manglende investeringer kan øge fejlraten på systemet.

Rejsekort & Rejseplan A/S er ansvarlig for at sikre en korrekt afregning og administration af brugernes indestående på Rejsekort. Selskabet er ansvarligt for at sikre, at det til enhver tid gældende takstsæt er gjort tilgængeligt over for de brugervendte enheder, så den pris, som brugerne betaler, er korrekt. Det er trafikvirksomhederne, som er takstmyndigheder. På baggrund af brugernes rejser, fordeler Rejsekort & Rejseplan A/S hver måned trafikindtægterne mellem de tilsluttede selskaber. Det sker på baggrund af en fordelingsmodel, der medtager hver delrejse, som er foretaget.

En del af selskabets virke er lovbundet af *L206 Lov om ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven*, og selskabet skal derfor sikre en efterlevelse af de rammer, som loven udstikker. Selskabet leverer årligt en forretningsplan til Transportministeriet. Forretningsplanen indeholder en status på de gennemførte aktiviteter inden for de seneste 12 måneder, en implementeringsplan for realisering af en samlet mobilitetstjeneste og selskabets efterlevelse af loven inden for tredjeparts adgang til selskabets tjenester, salg af billetter og status på tilsluttede virksomheder.

## OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

Yderligere er der etableret en procedure for løbende risikovurdering af databehandling i forbindelse med nye kontrakter og udviklingsprojekter. Denne type risikovurderinger tager udgangspunkt i konsekvenserne for de personer, hvis persondata selskabet behandler ved for eksempel databas, uberettiget adgang med videre.

Selskabet arbejder løbende med compliance i forhold til relevante retsområder såsom selskabsret, databeskyttelsesret, finansiell lovgivning med videre. Overvågning af kontroller og risikostyring sker i regi af revisionsudvalget. Indsatsen følger Rejsekort & Rejseplan A/S' compliancemanual, som indeholder relevante retningslinjer og instrukser til trafikvirksomhederne. Compliance er omfattet af Rejsekort & Rejseplan A/S' risikostyringsproces.

Da Rejsekort & Rejseplan A/S indsamler og behandler en betydelig mængde data og desuden har en omfattende IT-infrastruktur, er selskabet bevidst om sit ansvar i forhold til at sikre, at brugernes data behandles sikkert og ordentligt. Det er et komplekst område, som selskabet ser med stor alvor på.

Rejsekort & Rejseplan A/S foretager periodisk tilsyn med sine databehandlere, enten i form af en skriftlig høring eller som fysiske kontrolbesøg. Det sker hos udvalgte trafikvirksomheder, leverandører, underdatabehandlere og for eksempel rejsekortproduktionssteder samt i form af kontrol af fremsendte revisionserklæringer.

Såfremt Rejsekort & Rejseplan A/S fremadrettet skulle modtage påbud eller kritik fra Datatilsynet, er det selskabets politik, at dette efterkommes så hurtigt, som det er praktisk muligt, samt at sikre sig læring i organisationen for at undgå lignende problematikker efterfølgende.

Rejsekort & Rejseplan A/S arbejder fortsat på at styrke kvaliteten af risikostyringsprocessen i selskabet.

# OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

## SELSKABSOPLYSNINGER

### Rejsekort & Rejseplan A/S

Automatikvej 1

2860 Søborg

Telefon: 70 20 40 08

Hjemmeside: [www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk)  
[www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk)

E-mail: [rkas@rejsekort.dk](mailto:rkas@rejsekort.dk)

CVR-nr.: 27 33 20 72

Stiftet: 18. august 2003

Hjemsted: Gladsaxe

Regnskabsår: 1. januar – 31. december

### Bestyrelse

Lilian Mogensen (formand)

Jan Sigurdur Christensen (næstformand)

Camilla Struckmann

Carsten Hyldborg Jensen

Dorthe Nøhr Pedersen

Eskil Toft Thuesen

Henrik Plougmann Olsen

Jens Erik Sørensen

Jörg van den Berk

Jürgen Müller

Lars Berg

Mette Rosholm

Thomas Rune Jørgensen

Thomas Eybye Øster

### Revisionsudvalg

Mikael Heibrock Sørensen (formand)

Dorthe Nøhr Pedersen

Jan Sigurdur Christensen

Revisionsudvalget har som formål at forberede og effektivisere bestyrelsens arbejde og beslutninger i forhold til regnskabsaflæggelse og compliance. Revisionsudvalget har blandt andet til opgave at føre tilsyn med selskabets interne kontrol- og risikostyringssystem.

### Vederlagsudvalg

Lilian Mogensen (formand)

Camilla Struckmann

Mette Rosholm

Vederlagsudvalget forbereder bestyrelsens arbejde med vederlag til Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse, bestyrelsesudvalg og direktion samt bonusordning.

### Direktion

Administrerende direktør Claus Rehfeld Moshøj

### Revision

EY

Godkendt Revisionspartnerselskab

Dirch Passers Allé 36

2000 Frederiksberg

# ORDLISTE

## API

Et API er en applikation, som sikrer, at andre systemer kan kommunikere sammen og udveksle data.

## Brugere

Begrebet brugere relaterer her i årsrapporten til brugerne af produkterne Rejsekort og Rejseplanen.

## Kommercielle produkter

Kommercielle produkter omfatter blandt andet DSB Orange-billetter.

## L206 – Lov om ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven

Loven indebærer blandt andet, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal udvikle et tilbud om rejseplanlægning, billettering og betaling via én samlet tjeneste på tværs af offentlige og private transportformer. Yderligere skal selskabet give tredjepart adgang til, mod betaling, at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet, så oplysninger om disse transporttilbud kan nå ud til flest mulige potentielle kunder.

Endelig åbnes der med L206 op for, at rejsekortsystemet vil kunne anvendes til betaling, rejsehjemmel og øvrige funktioner i forlængelse heraf, f.eks. via mobiltelefoner. Rejsekort & Rejseplan A/S får desuden mulighed for en kommerciel udnyttelse af en tilknytning til rejseplan- og rejsekortsystemet og dets funktioner.

## NPS

NPS står for Net Promoter Score og er et internationalt anerkendt pejlemærke for kundeloyalitet. I Rejsekort & Rejseplan A/S' tilfælde måler man, hvor sandsynligt det er, at brugerne af begge produkter vil anbefale disse til venner, bekendte og i deres netværk.

Generelt er en NPS-score mellem 0-50 god, mens en score over 50 er fremragende.

## NOST

NOST står for Den Nationale Operative Stab. Hvis Danmark rammes af en større krise eller hændelse – som i tilfældet med Covid-19 – træder NOST sammen for at styre og koordinere indsatserne på tværs af diverse myndigheder.

## Pushnotifikationer

Notifikationer, som brugerne af Rejseplanen kan abonnere på til rejser, som de selv definerer på deres profil. Hvis der opstår forsinkelser, sporændringer eller andet, der påvirker brugernes sædvanlige rejser, får brugerne automatisk en besked på deres telefon om ændringen.

## Realtidsdata

Realtidsdata er data, som opdateres løbende flere tusinde gange dagligt. Realtidsdata tæller forsinkelser, sporændringer, vejarbejde mv.

**FLEXDANMARK**  
**TANKEDRAGET 7, 9000 AALBORG**  
**ÅRSRAPPORT**  
**1. JANUAR - 31. DECEMBER 2020**

Årsrapporten er fremlagt og godkendt på  
virksomhedens ordinære generalforsamling,  
den

---

Dirigent

**INDHOLDSFORTEGNELSE**

|                                                 | <b>Side</b> |
|-------------------------------------------------|-------------|
| <b>Virksomhedsoplysninger</b>                   |             |
| Virksomhedsoplysninger.....                     | 3           |
| <b>Erklæringer</b>                              |             |
| Ledelsespåtegning.....                          | 4           |
| Den uafhængige revisors revisionspåtegning..... | 5-7         |
| <b>Ledelsesberetning</b>                        |             |
| Ledelsesberetning.....                          | 8-11        |
| <b>Årsregnskab 1. januar - 31. december</b>     |             |
| Resultatopgørelse.....                          | 12          |
| Balance.....                                    | 13-14       |
| Noter.....                                      | 15-18       |
| Anvendt regnskabspraksis.....                   | 19-20       |

**VIRKSOMHEDSOPLYSNINGER**

|                      |                                                                             |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Virksomheden</b>  | FlexDanmark<br>Tankedraget 7<br>9000 Aalborg                                |
|                      | CVR-nr.: 34 41 14 25                                                        |
|                      | Stiftet: 1. maj 2012                                                        |
|                      | Hjemsted: Aalborg                                                           |
|                      | Regnskabsår: 1. januar - 31. december                                       |
| <b>Bestyrelse</b>    | Dorthe Nøhr Pedersen, formand                                               |
|                      | Thomas Øster                                                                |
|                      | Jens Erik Sørensen                                                          |
|                      | Lars Berg                                                                   |
|                      | Carsten Hyldborg Jensen                                                     |
| <b>Direktion</b>     | Per Bo Christensen                                                          |
| <b>Revision</b>      | BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab<br>Visionsvej 51<br>9000 Aalborg |
| <b>Pengeinstitut</b> | Danske Bank<br>Finanscenter Nordjylland, Prinsensgade 11<br>9000 Aalborg    |

## LEDELSESPÅTEGNING

Ledelsen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020 for FlexDanmark.

Årsrapporten aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2020 samt af resultatet af virksomhedens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Aalborg, den 17. marts 2021

Direktion:

---

Per Bo Christensen

Bestyrelse:

---

Dorthe Nøhr Pedersen  
Formand

---

Thomas Øster

---

Jens Erik Sørensen

---

Lars Berg

---

Carsten Hyldborg Jensen

## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

*Til ledelsen for FlexDanmark*

### REVISIONSPÅTEGNING PÅ ÅRSREGNSKABET

#### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for FlexDanmark for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020, der omfatter resultatopgørelse, balance, noter og anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2020 samt af resultatet af virksomhedens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

#### Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af virksomheden i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

#### Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser 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 virksomhedens 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 virksomheden, 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 og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, 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 virksomhedens interne kontrol.

## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

- 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 virksomhedens 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 virksomheden ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med ledelsen om blandt andet 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 ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter 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.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

## ERKLÆRING I HENHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING OG ØVRIG REGULERING

### Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

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 ansvaret for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

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

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

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

Aalborg, den 17. marts 2021

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab  
CVR-nr. 20 22 26 70

Peter Damsted Rasmussen  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nr. mne40021

## LEDELSESBERETNING

### Væsentligste aktiviteter

FlexDanmark oplevede i 2020 en mærkbar nedgang i driften efter år med ubrudt vækst. Den kollektive transport, som FlexDanmark er en del af, blev omfattende påvirket af Covid-19. Driften blev i perioder med nedlukning mere end halveret. Den markante driftsnedgang på grund af Covid-19 i trafikskaberne blev dækket centralt efter aftale mellem regeringen samt KL og Danske Regioner. På grund af løbende tilpasning efter omfanget af Covid-19 i løbet af 2020 har understøttelsen af flextrafikken ikke kunnet leve op til de budgetterede effektivitetsmål.

I 2020 håndterede FlexDanmark kørsel for i alt 1.098.108.740 DKK, hvilket er et fald på 10,4% i forhold til 2019.

Antallet af enkeltture, som blev håndteret i FlexDanmarks systemer i 2020 er faldet med 21,7% til 4.727.742 enkeltture sammenlignet med sidste år. Det betyder, at den gennemsnitlige kørselsomkostning pr. enkelttur er steget med 14,4% i 2020 sammenlignet med 2019. Antallet i 2018 var 5.963.949 enkeltture og i 2019 6.040.425 enkeltture.

Antallet af indgående opkald til FlexDanmarks Contact Center er faldet med 26,1 % til 573.106 opkald, i alt ca. 200.000 opkald færre.

FlexDanmarks medarbejderstab bestod ved årets udgang af 65 fastansatte og 55 afløsere i contact centeret.

FlexDanmarks har gennem 2020 fulgt målene i FlexDanmarks strategi fra 2019 med sikker drift, udvikling af og fastholdelse af fokus på at realisere Ny Optimeringsplatform (NOP) gennem 2 udbud af planlægningssystem og algoritmer (NOP Kerne) og støttesystemerne (NOP Støtte). Driften har været udfordret gennem flere helt eller delvise nedlukninger, som har medført løbende justeringer og tilpasninger af, hvordan flextrafikken har skullet tilrettelægges i driftssystemerne.

FlexDanmark i alt væsentligt lykkes med at sikre driften, afslutte vigtige opgaver for vores ejere foruden at bane vejen for at indgå kontrakt på NOP Kerne i januar 2021. For at sikre fuld compliance af såvel NOP som andre systemer har FlexDanmark besluttet at intensivere organisationens arbejde med GDPR og informationssikkerhed, så nye løsninger og driften af kerneforretningen ikke udfordres unødigt af manglende foranstaltninger.

Realiseringen af de strategiske mål har tillige medført at strategien er blevet revideret og har 2024 som sigt punkt - året hvor NOP er i fuld drift. Revisionen af strategien har tillige medført, at FlexDanmark har implementeret nye værdier samlet i akronymet PARAT - problemløsende, ansvarlig, resultatskabende, aktiv og tillidsfuld.

Ledelsen betegner 2020 som et vanskeligt, men generelt et tilfredsstillende år. Beslutningerne i 2020 om overholdelse af GDPR-compliance vil blive fulgt tæt i ledelsen.

### Økonomi og administration

FlexDanmark har i 2020 styrket ledelsen af it- og digitalisering og tiltrukket kompetencer med ønsket kapabilitet, bl.a. til at gennemføre NOP. NOP er FlexDanmarks primære strategiske indsats, og organisationen er udviklet i en retning så FlexDanmark styrker kompetencerne til at gennemføre de leverancer, som kontrakterne med leverandørerne af NOP bygger på. NOP skal som bekendt erstatte Planet-systemerne. Indtil Planet-systemerne er udfaset vil FlexDanmarks fokus på sikker drift af Planet være uforandret, så ejerkredsens krav om stabil drift, udvikling og overgang til NOP kan gennemføres. Året er afsluttet med et resultat på 0 DKK, som bogføres på over-/underdækningskontoen. Denne konto udgør ultimo 2020 0 DKK.

### Udvikling

Planlægningen af NOP Kerne påbegyndes i februar 2021. Ansøgningsrunden om prækvalifikation til NOP Støtte afsluttes ligeledes i februar. NOP har krævet en omfattende indsats, der langt overgår alle øvrige udviklingsaktiviteter til sammen. FlexDanmark har i 2020 afsluttet væsentlige projekter i relation til området for vognmandskommunikation, selvbetjening og rejseplanen. Projekterne og opgaver er leveret i afstemt kvalitet og i afstemt tid med ejerne. FlexDanmark har brugt godt 16.000 timer. Godt 60% er brugt til NOP.

## LEDELSESBERETNING

### Væsentligste aktiviteter (fortsat)

Alle udviklingsaktiviteter mellem FlexDanmark og ejerkredsen fastlægges i fælles handlingsplaner, der evalueres månedligt og tilpasses kvartalsvist. De væsentligste projekter i 2020 har været NOP, FlexKom, Ny Selvbetjening, samt de tilpasninger, som har været nødvendige for bedre at håndtere Covid-påvirkning af driftssituationen. Fx behovet for at fjerne muligheden for kontantbetaling i bilerne i perioder, ændre parametre til solokørsel osv.

FlexKom er udviklet for at sikre en stabil drift af vognkommunikation til vognene og sikre uafhængighed af de private vognmænds kommunikationsløsninger, hvis disse løsninger ikke lever op til de vilkår, som FlexDanmark har indgået aftale med systemleverandørerne om. Ny Selvbetjening er en midlertidig løsning inden overgang til NOP Støtte i 2024. Ny Selvbetjening skal med en ny og venlig kundetilpasset brugerflade udstille en sikker selvbestilling til mere end 25.000 af trafiksselskabernes kunder.

FlexDanmark har i 2020 leveret nedenstående.

| OPGAVER OG PROJEKTER I 2020            |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| #                                      | Navn på projekt eller opgave                                                     | Kommentar                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Handlingsplan 2020                     |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 300                                    | NOP                                                                              | NOP Kerne tildelt 2020. Bekendtgørelse om udbud af NOP Støtte, frist for prækvalifikation primo februar 2021.                                                                                                                                                                     |
| 405                                    | FlexKom (dækker 3 udviklingsprojekter)                                           | Udbud gennemført og løsning udviklet. Afsluttende test gennemføres i nyt testmiljø inden udgangen af uge 11 2021. FlexFinder (overvågning til trafikstyring) udviklet og implementeret Q1 2020. FlexCorrect (kontrol af betaling for rejserne) udviklet og implementeret Q1 2020. |
| 407                                    | FlexNext, fase 6                                                                 | Sidste fase udskudt til 2021.                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 411                                    | Ny Selvbetjening                                                                 | Udvikling afsluttes i primo Q2 2021. Leverance delvis udskudt med henblik på sikring forbruger oplysninger ("vis pris inden bestilling").                                                                                                                                         |
| 414                                    | Forbedringer af Rejsekort API                                                    | Afsluttes i Q1 2021.                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 415                                    | Afregningsportal Myndighed                                                       | Afsluttes i Q1 2021.                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 416                                    | Bedre Grundlag for korrektionshåndtering                                         | Afsluttet Q4 2020.                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 631                                    | Adgangsadresse som koordinater fra rejseplanen                                   | Afsluttet Q4 2020. Leverancen skal håndtere trafiksselskabernes ønske om at Rejseplan A/S leverer adgangsadresse i stedet for vejpunkt, for at sikre præcis fysisk adresse.                                                                                                       |
| 651                                    | Faktureringsløsning (kontanter ud af bilerne) til flexkursrejsen.                | Løsning bestilt Q3 og leveret Q4 for Movia. Leverance til FynBus, Sydtrafik og Midttrafik i 2021.                                                                                                                                                                                 |
| Gennemførte selskabsspecifikke opgaver |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 627                                    | Ændring af telekørsel til flexkur                                                | FynBus                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 633                                    | Justering af max antal rejser                                                    | NT                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 634                                    | Justering af max antal rejser                                                    | FynBus                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 639                                    | Robot til sletning af inaktive rejsende i HD-skole                               | NT                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 641                                    | HD-skoledata til rådata                                                          | Midttrafik, NT, Sydtrafik                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 642                                    | Kundedata til rådataløsningen                                                    | Movia, FynBus, NT                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 644                                    | Opdatering af tidligere kunder i websolen                                        | Movia                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 645                                    | Udvikling til sammenligning af rejser dør-til-dør med rejser område til køreplan | Movia, Sydtrafik og FynBus                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 647                                    | Fakturering af egenbetaling                                                      | Midttrafik                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 648                                    | Beregning af vindere af variabelt genudbud august 2020                           | Midttrafik                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 652                                    | Juleplanlægning                                                                  | NT                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 656                                    | Find Planetzoner fra adresser                                                    | NT                                                                                                                                                                                                                                                                                |

## LEDELSESBERETNING

### Væsentligste aktiviteter (fortsat)

| Påbegyndte, ikke afsluttede, opgaver i 2020 |                                                     |            |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------|
| 629                                         | Betalingskortbetaling for lukkede kørselsordninger  | Sydtrafik  |
| 650                                         | Månedlig fakturering som tilvalg for handicapkunder | Midttrafik |
| 653                                         | Log over vognmænd på afregningsportalen             | Midttrafik |
| 654                                         | Ubegrænset antal ture på Sønderborg Handicap        | Sydtrafik  |

Leverancer afstemmes løbende i governance mellem FlexDanmark og trafikselskaberne, gennem bestillinger godkendt i Handlingsplan eller gennem selskabsspecifikke opgaver. Handlingsplan for 2021 blev besluttet af bestyrelsen d. 16. december 2020 og har NOP som altoverskyggende indsats.

NOP udgør 80 % af FlexDanmarks indsats i 2021, mens forberedelse af NOP med emnerne datastyring, GDPR-sikring og arkitektursikring udgør 17 % af indsatsen. Derudover vil FlexNext fase 6 blive afsluttet og Ny Selvbetjening blive leveret.

#### Drift

IT-driften har i 2020 været stabil med en høj kvalitet hos FlexDanmark. Den daglige drift af systemerne varetages professionelt med overvågning og i døgnvagt. Gennem partnersamarbejde med systemleverandørerne af vognkommunikation, er det lykket at nedbringe systemkritiske hændelser på dette område. Samtidig har FlexDanmark gennem udvikling af løsninger til overvågning af flexbiler og afregningskontrol af kørsler stabiliseret områder.

På supportområdet har FlexDanmark sammen med sine ejere implementeret en Kundeportal til supporthenvendelser og få overblik over opetid og hændelser på de systemer, som FlexDanmark har ansvaret for at drive.

Nedgangen i drift pga. corona har medført, at FlexDanmarks cc-personale i en periode skulle udføre andre opgaver bestilling af kørsler og trafikstyring. FlexDanmark har hjemsendt medarbejdere efter myndighedernes anvisninger, da FlexDanmark som en del af den offentlige sektor har været garanteret underskudsdekning pga. aftalen mellem regeringen samt KL og Danske Regioner.

I 2020 har FlexDanmark rettet et markant øget fokus på GDPR-compliance og informationssikkerhed. Gennem compliance, awareness, instrukser og vejledninger er det FlexDanmarks mål at sikre overholdelse af datasikkerhed i udvikling, systemer og drift og dermed minimere risikoen for hændelser i udvikling og drift, som skaber risici for at registreredes personoplysninger kompromitteres. FlexDanmark havde i 2020 flere hændelser, hvilket medførte at registreredes personoplysninger blev kompromitteret. FlexDanmark eller FlexDanmarks ejere har i alt indberettet 7 hændelser til Datatilsynet. Ingen af hændelserne har eventualforpligtelser for FlexDanmark. FlexDanmark har løbende rapporteret datasikkerhed til bestyrelsen, herunder at FlexDanmark skal forbedre complianceniveauet, så det i 2021 er tilfredsstillende.

For FlexDanmark er det helt afgørende, at trafikselskabernes passagerer kan være trygge ved at aflevere personoplysninger, når de kører flextrafik. FlexDanmark arbejder målrettet på at sikre overholdelse af compliance, og der er således også afsat midler i Handlingsplan 2021 til at dette arbejde kan blive prioriteret yderligere.

Denne prioritering betyder stærkere indsats. FlexDanmark arbejder desuden målrettet med at opfylde databehandlertaftale med trafikselskaberne.

FlexDanmark har oprettet en særlig taskforce med topledelsens forankring, som skal sikre den nødvendige beslutningskraft i organisationen, så FlexDanmark har de rette foranstaltninger ift. risikovurderinger, konsekvensanalyser, kontroller og compliance generelt. FlexDanmark har derfor også besluttet at prioritere den tekniske informationssikkerhed.

## LEDELSESBERETNING

### Væsentligste aktiviteter (fortsat)

Som en styrkelse af complianceindsatsen på tværs af FlexDanmark og trafikelskaberne har bestyrelsen besluttet, at der etableres et fast mødeforum, der skal være med til at rådgive bestyrelsen i de complianceforhold, der vedrører samarbejdet mellem FlexDanmark og trafikelskaberne. Første møde er planlagt til marts 2021.

### Betydningsfulde begivenheder, indtruffet efter regnskabsårets afslutning

Der er ikke efter regnskabsårets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for virksomhedens finansielle stilling.

**RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER**

|                                           | Note     | 2020<br>kr.       | 2019<br>kr.       |
|-------------------------------------------|----------|-------------------|-------------------|
| <b>NETTOOMSÆTNING .....</b>               | <b>1</b> | <b>78.082.903</b> | <b>79.144.926</b> |
| Vareforbrug .....                         | 2        | -20.269.169       | -20.317.809       |
| Salgs- og distributionsomkostninger ..... | 3        | -761.034          | -1.060.511        |
| Ejendomsomkostninger .....                | 4        | -4.303.477        | -4.099.214        |
| Udviklingsomkostninger .....              | 5        | -17.574.341       | -14.653.546       |
| Administrationsomkostninger .....         | 6        | -4.166.359        | -4.590.915        |
| <b>BRUTTOFORTJENESTE .....</b>            |          | <b>31.008.523</b> | <b>34.422.931</b> |
| Personaleomkostninger .....               | 7        | -29.610.952       | -32.648.469       |
| Af- og nedskrivninger .....               | 8        | -1.316.194        | -1.730.363        |
| <b>DRIFTSRESULTAT .....</b>               |          | <b>81.377</b>     | <b>44.099</b>     |
| Andre finansielle omkostninger .....      | 9        | -81.377           | -44.099           |
| <b>ÅRETS RESULTAT .....</b>               |          | <b>0</b>          | <b>0</b>          |

# BALANCE 31. DECEMBER

| <b>AKTIVER</b>                                         | <b>Note</b> | <b>2020<br/>kr.</b> | <b>2019<br/>kr.</b> |
|--------------------------------------------------------|-------------|---------------------|---------------------|
| Erhvervede immaterielle anlægsaktiver .....            |             | 222.750             | 0                   |
| Forudbetalinger vedr. immaterielle anlægsaktiver ..... |             | 0                   | 148.500             |
| <b>Immaterielle anlægsaktiver .....</b>                | <b>10</b>   | <b>222.750</b>      | <b>148.500</b>      |
| Andre anlæg, driftsmateriel og inventar .....          |             | 324.062             | 1.566.007           |
| <b>Materielle anlægsaktiver .....</b>                  | <b>11</b>   | <b>324.062</b>      | <b>1.566.007</b>    |
| Lejededpositum og andre tilgodehavender .....          |             | 1.461.688           | 1.461.688           |
| <b>Finansielle anlægsaktiver .....</b>                 | <b>12</b>   | <b>1.461.688</b>    | <b>1.461.688</b>    |
| <b>ANLÆGSAKTIVER .....</b>                             |             | <b>2.008.500</b>    | <b>3.176.195</b>    |
| Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser .....      |             | 381.463             | 6.164.986           |
| Andre tilgodehavender .....                            | 13          | 9.922.180           | 6.025.456           |
| Periodeafgrænsningsposter .....                        |             | 3.757.483           | 4.254.039           |
| <b>Tilgodehavender .....</b>                           |             | <b>14.061.126</b>   | <b>16.444.481</b>   |
| <b>Likvider .....</b>                                  | <b>14</b>   | <b>13.867.916</b>   | <b>4.880.257</b>    |
| <b>OMSÆTNINGSAKTIVER .....</b>                         |             | <b>27.929.042</b>   | <b>21.324.738</b>   |
| <b>AKTIVER .....</b>                                   |             | <b>29.937.542</b>   | <b>24.500.933</b>   |

## BALANCE 31. DECEMBER

| PASSIVER                                      | Note | 2020<br>kr. | 2019<br>kr. |
|-----------------------------------------------|------|-------------|-------------|
| EGENKAPITAL.....                              |      | 0           | 0           |
| Anden gæld.....                               |      | 3.941.115   | 1.403.184   |
| Langfristede gældsforpligtelser.....          | 15   | 3.941.115   | 1.403.184   |
| Gæld til pengeinstitutter.....                | 16   | 23.055      | 75.743      |
| Modtagne forudbetalinger fra kunder.....      |      | 11.588.433  | 11.483.197  |
| Leverandører af varer og tjenesteydelser..... |      | 4.333.625   | 3.026.199   |
| Anden gæld.....                               | 17   | 10.051.314  | 8.512.610   |
| Kortfristede gældsforpligtelser.....          |      | 25.996.427  | 23.097.749  |
| GÆLDSFORPLIGTELSE.....                        |      | 29.937.542  | 24.500.933  |
| PASSIVER.....                                 |      | 29.937.542  | 24.500.933  |
| Eventualposter mv.                            | 18   |             |             |
| Pantsætninger og sikkerhedsstillelser         | 19   |             |             |
| Nærtstående parter                            | 20   |             |             |

## NOTER

|                                                   | 2020<br>kr.       | 2019<br>kr.       | Note     |
|---------------------------------------------------|-------------------|-------------------|----------|
| <b>Nettoomsætning</b>                             |                   |                   | <b>1</b> |
| Omsætning drift.....                              | 25.622.874        | 22.977.173        |          |
| Omsætning udvikling.....                          | 13.294.473        | 15.051.833        |          |
| Omsætning CC.....                                 | 25.315.776        | 24.678.760        |          |
| Licensesleje.....                                 | 12.093.040        | 13.501.128        |          |
| It ydelser.....                                   | 1.080.905         | 1.051.464         |          |
| Anden omsætning udover budget.....                | 233.601           | 1.574.008         |          |
| Callcenter timer udenfor budget.....              | 442.234           | 310.560           |          |
|                                                   | <b>78.082.903</b> | <b>79.144.926</b> |          |
| <b>Vareforbrug</b>                                |                   |                   | <b>2</b> |
| Abonnementer, serviceaftaler og licensesleje..... | 17.692.696        | 18.005.538        |          |
| Serverrumstelefoni og -internet.....              | 1.053.370         | 1.065.072         |          |
| Øvrige IT-anskaffelser.....                       | 604.254           | 332.413           |          |
| Konsulentbistand.....                             | 918.849           | 914.786           |          |
|                                                   | <b>20.269.169</b> | <b>20.317.809</b> |          |
| <b>Salgs- og distributionsomkostninger</b>        |                   |                   | <b>3</b> |
| Forplejning - møder.....                          | 16.423            | 16.321            |          |
| Kurser, uddannelse og konferencer.....            | 433.647           | 806.817           |          |
| Rejseomkostninger.....                            | 27.733            | 122.958           |          |
| Rekruttering og stillingsopslag.....              | 276.115           | 110.253           |          |
| Repræsentation, gaver og blomster.....            | 7.116             | 4.162             |          |
|                                                   | <b>761.034</b>    | <b>1.060.511</b>  |          |
| <b>Ejendomsomkostninger</b>                       |                   |                   | <b>4</b> |
| Husleje.....                                      | 2.932.429         | 2.860.742         |          |
| Tyverialarm og nødstrøm.....                      | 62.399            | 30.478            |          |
| Varme, el, vand og fællesudgifter.....            | 942.520           | 857.463           |          |
| Rengøring.....                                    | 366.129           | 350.531           |          |
|                                                   | <b>4.303.477</b>  | <b>4.099.214</b>  |          |
| <b>Udviklingsomkostninger</b>                     |                   |                   | <b>5</b> |
| Udviklingsomk. - øvrige.....                      | 44.667            | 204.694           |          |
| Udviklingsomk. - konsulentbistand.....            | 6.965.380         | 5.403.090         |          |
| Udviklingsomk. - egenudvikling.....               | 10.564.294        | 9.045.762         |          |
|                                                   | <b>17.574.341</b> | <b>14.653.546</b> |          |

## NOTER

|                                                   | 2020<br>kr.        | 2019<br>kr.       | Note     |
|---------------------------------------------------|--------------------|-------------------|----------|
| <b>Administrationsomkostninger</b>                |                    |                   | <b>6</b> |
| Service kopimaskine, printere m.v.....            | 5.598              | 10.230            |          |
| Telefon og internet.....                          | 164.269            | 204.899           |          |
| Revision og regnskabsmæssig assistance.....       | 77.501             | 72.375            |          |
| Konsulentbistand.....                             | 531.159            | 849.869           |          |
| Forsikringer.....                                 | 97.057             | 116.788           |          |
| Kontingenter.....                                 | 50.786             | 38.648            |          |
| Bankgebyrer.....                                  | 9.293              | 8.965             |          |
| Øvrige sekr.-anskaffelser.....                    | 88.936             | 76.002            |          |
| Inventar.....                                     | 159.128            | 40.046            |          |
| Personaleomkostninger.....                        | 294.594            | 425.017           |          |
| Lønsumsafgift.....                                | 2.630.879          | 2.647.939         |          |
| Skattefrie godtgørelser.....                      | 57.159             | 100.137           |          |
|                                                   | <b>4.166.359</b>   | <b>4.590.915</b>  |          |
| <b>Personaleomkostninger</b>                      |                    |                   | <b>7</b> |
| Antal personer beskæftiget i gennemsnit:          | 78                 | 82                |          |
| Løn og gager.....                                 | 42.164.643         | 42.357.173        |          |
| Løn og gager, i øvrigt.....                       | -1.379.090         | -152.270          |          |
| Lønrefusioner.....                                | -837.992           | -772.276          |          |
| <b>Løn og gager.....</b>                          | <b>39.947.561</b>  | <b>41.432.627</b> |          |
| ATP.....                                          | 177.719            | 187.391           |          |
| <b>Pensioner.....</b>                             | <b>177.719</b>     | <b>187.391</b>    |          |
| AER, FIB, barsel mv.....                          | 49.966             | 74.213            |          |
| <b>Andre omkostninger til social sikring.....</b> | <b>49.966</b>      | <b>74.213</b>     |          |
| Forbrug projekter.....                            | -10.564.294        | -9.045.762        |          |
| <b>Andre personaleomkostninger.....</b>           | <b>-10.564.294</b> | <b>-9.045.762</b> |          |
|                                                   | <b>29.610.952</b>  | <b>32.648.469</b> |          |
| <b>Af- og nedskrivninger</b>                      |                    |                   | <b>8</b> |
| Erhvervede immaterielle anlægsaktiver.....        | 74.250             | 0                 |          |
| Andre anlæg, driftsmateriel og inventar.....      | 1.241.944          | 1.730.363         |          |
|                                                   | <b>1.316.194</b>   | <b>1.730.363</b>  |          |
| <b>Andre finansielle omkostninger</b>             |                    |                   | <b>9</b> |
| Pengeinstitut.....                                | 81.377             | 44.099            |          |
|                                                   | <b>81.377</b>      | <b>44.099</b>     |          |

## NOTER

|                                                     |                                       |                                                  | Note      |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------|
| <b>Immaterielle anlægsaktiver</b>                   |                                       |                                                  | <b>10</b> |
|                                                     | Erhvervede immaterielle anlægsaktiver | Forudbetalinger vedr. immaterielle anlægsaktiver |           |
| Kostpris 1. januar 2020.....                        | 553.890                               | 148.500                                          |           |
| Overførsler til/fra andre poster.....               | 148.500                               | -148.500                                         |           |
| <b>Kostpris 31. december 2020.....</b>              | <b>702.390</b>                        | <b>0</b>                                         |           |
| Afskrivninger 1. januar 2020.....                   | 405.390                               | 0                                                |           |
| Årets afskrivninger .....                           | 74.250                                | 0                                                |           |
| <b>Afskrivninger 31. december 2020.....</b>         | <b>479.640</b>                        | <b>0</b>                                         |           |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020.....</b> | <b>222.750</b>                        | <b>0</b>                                         |           |
| <b>Materielle anlægsaktiver</b>                     |                                       |                                                  | <b>11</b> |
|                                                     |                                       | Andre anlæg, driftsmateriel og inventar          |           |
| Kostpris 1. januar 2020.....                        |                                       | 9.316.182                                        |           |
| <b>Kostpris 31. december 2020.....</b>              |                                       | <b>9.316.182</b>                                 |           |
| Af- og nedskrivninger 1. januar 2020.....           |                                       | 7.750.176                                        |           |
| Årets afskrivninger .....                           |                                       | 1.241.944                                        |           |
| <b>Af- og nedskrivninger 31. december 2020.....</b> |                                       | <b>8.992.120</b>                                 |           |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020.....</b> |                                       | <b>324.062</b>                                   |           |
| <b>Finansielle anlægsaktiver</b>                    |                                       |                                                  | <b>12</b> |
|                                                     |                                       | Lejededpositum og andre tilgodehavender          |           |
| Kostpris 1. januar 2020.....                        |                                       | 1.461.688                                        |           |
| <b>Kostpris 31. december 2020.....</b>              |                                       | <b>1.461.688</b>                                 |           |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020.....</b> |                                       | <b>1.461.688</b>                                 |           |
| <b>Andre tilgodehavender</b>                        |                                       |                                                  | <b>13</b> |
| Tilgodehavende feriepengeforpligtelse.....          | 6.664.565                             | 5.798.619                                        |           |
| Øvrige tilgodehavender .....                        | 3.257.615                             | 4.891.623                                        |           |
|                                                     | <b>9.922.180</b>                      | <b>10.690.242</b>                                |           |

## NOTER

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          |                    |                        |                          | Note      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------|------------------------|--------------------------|-----------|
| <b>Likvider</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          |                    |                        |                          | <b>14</b> |
| Indestående i pengeinstitutter.....                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                          | 13.867.916         |                        | 4.880.257                |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          | <b>13.867.916</b>  |                        | <b>4.880.257</b>         |           |
| <b>Langfristede gældsforpligtelser</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                          |                    |                        |                          | <b>15</b> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 31/12 2020<br>gæld i alt | Afdrag<br>næste år | Restgæld<br>efter 5 år | 31/12 2019<br>gæld i alt |           |
| Anden gæld.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 3.941.115                | 0                  | 0                      | 1.403.184                |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>3.941.115</b>         | <b>0</b>           | <b>0</b>               | <b>1.403.184</b>         |           |
| Anden langfristet gæld vedrører indefrysning af feriepenge.                                                                                                                                                                                                                                                                      |                          |                    |                        |                          |           |
| <b>Gæld til pengeinstitutter</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                          |                    |                        |                          | <b>16</b> |
| Kreditkort.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          |                    | 23.055                 | 75.743                   |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          |                    | <b>23.055</b>          | <b>75.743</b>            |           |
| <b>Anden gæld</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                          |                    |                        |                          | <b>17</b> |
| Diverse omkostningskreditorer.....                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                          |                    | 669.244                | 1.620.084                |           |
| A-skat og AM-bidrag.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                          |                    | 3.150.284              | 0                        |           |
| ATP og sociale omkostninger.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                          |                    | 272.317                | 334.249                  |           |
| Feriepengeforpligtelse.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                          |                    | 2.723.450              | 4.395.436                |           |
| Skyldig lønsumsafgift.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                          |                    | 655.229                | 648.620                  |           |
| Moms.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                          |                    | 2.580.790              | 1.514.221                |           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          |                    | <b>10.051.314</b>      | <b>8.512.610</b>         |           |
| <b>Eventualposter mv.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                          |                    |                        |                          | <b>18</b> |
| <b>Eventualforpligtelser</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |                    |                        |                          |           |
| Lejemålet er uopsigeligt i de første 8 år., svarende til en eventualforpligtelse i faste priser på 13,8 mio. kr. og kan herefter opsiges med 12 måneders varsel. Herudover kan øvrigt lejemål opsiges med 24 måneders varsel. Huslejeforpligtelsen i opsigelsesperioden på 12 og 24 måneders varsel kan opgøres til 4,2 mio. kr. |                          |                    |                        |                          |           |
| <b>Pantsætninger og sikkerhedsstillelser</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |                    |                        |                          | <b>19</b> |
| Der er ingen pantsætninger og sikkerhedsstillelser.                                                                                                                                                                                                                                                                              |                          |                    |                        |                          |           |
| <b>Nærtstående parter</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                          |                    |                        |                          | <b>20</b> |
| FlexDanmark organiseres som en forening mellem offentlige parter. Pr. 31.12.2020 har FlexDanmark følgende medlemmer:                                                                                                                                                                                                             |                          |                    |                        |                          |           |
| - Midttrafik                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |                    |                        |                          |           |
| - Nordjyllands Trafikselskab                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |                    |                        |                          |           |
| - Sydtrafik                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                          |                    |                        |                          |           |
| - Trafikselskabet Movia                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                          |                    |                        |                          |           |
| - FynBus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                          |                    |                        |                          |           |

## ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Årsrapporten for FlexDanmark for 2020 er aflagt i overensstemmelse med den danske årsregnskabslovs bestemmelser for virksomheder i regnskabsklasse B med de tilretninger, der følger af foreningens vedtægter og organiseringsform.

Årsrapporten er udarbejdet efter samme regnskabspraksis som sidste år.

## RESULTATOPGØRELSEN

### Nettoomsætning

Nettoomsætning ved salg af ydelser til medlemmer indregnes i resultatopgørelsen, såfremt levering og risikoovergang til køber har fundet sted inden årets udgang, og såfremt indtægten kan opgøres pålideligt og forventes modtaget.

Hvor der leveres produkter med høj grad af individuel tilpasning, foretages indregning i nettoomsætningen i takt med, at produktionen udføres, hvorved omsætningen svarer til salgsværdien af årets udførte arbejder (produktionsmetoden). Denne metode anvendes, når de samlede indtægter og omkostninger på kontrakten og færdiggørelsesgraden på balancedagen kan skønnes pålideligt, og det er sandsynligt, at de økonomiske fordele vil tilgå virksomheden.

Nettoomsætningen indregnes ekskl. moms og med fradrag af de afgifter og rabatter, der kan henføres til salget.

### Vareforbrug

Vareforbrug omfatter omkostninger, der afholdes for at opnå årets nettoomsætning, hvilket primært omfatter it-relaterede udgifter.

### Andre eksterne omkostninger

Omkostninger dækker eksterne omkostninger samt udviklingsomkostninger som indeholder primært it og konsulentudgifter til udviklingsprojekter inden for trafikstyring. Øvrige omkostninger vil også være omkostninger til salg, reklame, distribution, administration, lokaler mv.

### Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter løn og gager, inklusive feriepenge og pensioner samt andre omkostninger til social sikring mv. til virksomhedens medarbejdere. I personaleomkostninger er fratrullet modtagne godtgørelser fra offentlige myndigheder. I personaleomkostninger er ligeledes fratrullet de lønomkostninger der er forbundet med udviklingsaktivitet.

### Finansielle indtægter og omkostninger

Finansielle indtægter og omkostninger omfatter renteindtægter- og omkostninger og indregnes i resultatopgørelsen med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

### Skat

FlexDanmark F.M.B.A. er ikke skattepligtig.

## BALANCEN

### Immaterielle anlægsaktiver

Licenser måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger eller til genindvindingsværdien, hvor denne er lavere. Licenser afskrives over aftaleperioden, dog maksimalt 8 år.

Forudbetalinger for immaterielle aktiver optages til kostpris.

### Materielle anlægsaktiver

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Der afskrives ikke på grunde.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af den skønnede restværdi efter afsluttet brugstid.

## ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug.

Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider og restværdi:

|                                             | Brugstid | Restværdi |
|---------------------------------------------|----------|-----------|
| It-udstyr, servere mv.....                  | 4 år     | 0 %       |
| Inventar.....                               | 5 år     | 0 %       |
| Andre anlæg og driftsmateriel i øvrigt..... | 3-10 år  | 0-30 %    |

Fortjeneste eller tab ved salg af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgspris med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen under andre driftsindtægter eller andre driftsomkostninger.

### Finansielle anlægsaktiver

Deposita omfatter huslejedeposita, som indregnes og måles til kostpris. Der afskrives ikke på deposita.

### Værdiforringelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af immaterielle og materielle anlægsaktiver samt finansielle anlægsaktiver, der ikke måles til dagsværdi, vurderes årligt for indikationer på værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved afskrivning.

Foreligger der indikationer på værdiforringelse, foretages nedskrivningstest af hvert enkelt aktiv henholdsvis gruppe af aktiver. Der foretages nedskrivning til genindvindingsværdien, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Genindvindingsværdi er den højeste værdi af kapitalværdi og salgsværdien fratrasket forventede omkostninger ved et salg. Kapitalværdien opgøres som nutidsværdien af de forventede nettopengestrømme fra fortsat anvendelse af aktivet eller aktivgruppen og det forventede provenu ved salg af aktivet eller aktivgruppen efter endt brugstid. Der anvendes en diskonteringsrente, som afspejler den risikofri markedrente og ejernes afkastkrav for tilsvarende aktiver. Vækstraten i terminalperioden fastsættes i overensstemmelse med branchenormen.

### Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, hvilket sædvanligvis svarer til nominel værdi. Værdien reduceres med nedskrivning til imødegåelse af forventede tab.

### Periodeafgrænsningsposter, aktiver

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

### Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kontante bankindeståender.

### Egenkapital

Foreningens aktivitet skal hvile i sig selv, idet medlemmerne indbetaler medlemsbidrag i forhold til aftale. Et over- eller underskud skal overføres til næste års budget. Årets over- eller underdækning indregnes via resultatdisponeringen og betragtes som henholdsvis et tilgodehavende til eller gæld til medlemmerne. Derfor har foreningen ingen egenkapital.

### Gældsforpligtelser

Amortiseret kostpris for kortfristede og langfristede forpligtelser svarer normalt til nominel værdi.

# PENNEO

Underskrifterne i dette dokument er juridisk bindende. Dokumentet er underskrevet via Penneo™ sikker digital underskrift. Underskrivernes identiteter er blevet registreret, og informationerne er listet herunder.

“Med min underskrift bekræfter jeg indholdet og alle datoer i dette dokument.”

## Dorthe Nøhr Pedersen

Bestyrelsesformand

Serienummer: PID:9208-2002-2-410897801058

IP: 129.142.xxx.xxx

2021-03-19 12:45:54Z

NEM ID 

## Per Bo Christensen

Direktør

Serienummer: PID:9802-2002-2-258820404369

IP: 85.191.xxx.xxx

2021-03-19 12:47:05Z

NEM ID 

## Jens Erik Sørensen

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-236075183039

IP: 87.57.xxx.xxx

2021-03-19 18:55:02Z

NEM ID 

## Lars Berg

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-333883846862

IP: 176.23.xxx.xxx

2021-03-21 12:05:46Z

NEM ID 

## Thomas Eybye Øster

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-807759554072

IP: 79.171.xxx.xxx

2021-03-22 08:41:13Z

NEM ID 

## Carsten Hyldborg Jensen

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-783815655087

IP: 176.22.xxx.xxx

2021-03-23 14:47:55Z

NEM ID 

## Peter Damsted Rasmussen

Statsautoriseret revisor

Serienummer: CVR:20222670-RID:61470611

IP: 77.243.xxx.xxx

2021-03-23 15:18:55Z

NEM ID 

Penneo dokumentnøgle: 4XIYD-KVXFC-1P1YS-YMBYD-NCESQ-1CCLQ

Dette dokument er underskrevet digitalt via **Penneo.com**. Signeringsbeviserne i dokumentet er sikret og valideret ved anvendelse af den matematiske hashværdi af det originale dokument. Dokumentet er låst for ændringer og tidsstempelt med et certifikat fra en betroet tredjepart. Alle kryptografiske signeringsbeviser er indlejret i denne PDF, i tilfælde af de skal anvendes til validering i fremtiden.

### Sådan kan du sikre, at dokumentet er originalt

Dette dokument er beskyttet med et Adobe CDS certifikat. Når du åbner dokumentet

i Adobe Reader, kan du se, at dokumentet er certificeret af **Penneo e-signature service** <penneo@penneo.com>. Dette er din garanti for, at indholdet af dokumentet er uændret.

Du har mulighed for at efterprøve de kryptografiske signeringsbeviser indlejret i dokumentet ved at anvende Penneos validator på følgende websted: <https://penneo.com/validate>

| Dato            | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail           | Telefon     |
|-----------------|-----------|---------------|------------------|-------------|
| 18. januar 2021 | 1-7-3-15  | Ole Sørensen  | os@midttrafik.dk | 20 51 70 46 |

## **Kommissorium for udarbejdelse af Trafikplan Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland 2022**

### **Baggrund**

I forbindelse med høringen af Trafikplanen for Midttrafik 2019 – 2022 har Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland, der består af; Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Holstebro, Herning, Ringkøbing-Skjern og Ikast -Brande kommuner, fremsendt et fælles høringssvar. I høringssvaret fremstilles en række spørgsmål til udmøntningen af Trafikplanen, der kan opdeles i 4 hovedtemaer:

1. Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
2. Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
3. Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
4. Implementering og proces

Under de enkelte punkter har kommunesamarbejdet oplistet konkrete spørgsmål, der danner grundlag for det overordnede arbejdsprogram.

I forlængelse af høringssvaret er der afholdt møde mellem de deltagende kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik den 4. september 2019 i Herning.

De 8 kommuner ser, den kollektive trafik som et middel til at skabe mobilitet i yderområderne og har ikke fokus på fx trængselsproblemer i samme grad som de østjyske kommuner. Med baggrund i fx befolkningstætheden, den demografiske udvikling og udviklingen af private biler, accepterer kommunerne, at det ikke er muligt at tilbyde alle borgere kollektiv trafik med store busser og høj frekvens, men at der skal tilbydes en anden form for mobilitet og at der er en høj grad af bil afhængighed i området.

Den kollektive trafik består af 2 tilbud, dels en basis med faste bus- og togkøreplaner, der tilpasses de borgere, der ikke har adgang til bil, unge til uddannelse, borgere uden kørekort og ældre og et fleksibelt tilbud, der sikrer mobilitet i området.

### **Formål**

Formålet med arbejdet i arbejdsgruppen og styregruppen er udmøntning af punkt 1 og 2 i det fremsendte høringsbrev jf. ovenfor.

Arbejdet skal understøtte og udvikle Midttrafiks Trafikplan og Mobilitetspolitikks tanker om etablering af et hovednet, anvendelse af Midttrafiks produktportefølje og oprettelse- og betjening af knudepunkter for den overordnede kollektive trafik og kombinationsrejser.

De samlede ressourcer skal bruges bedst muligt ved en mere integreret tilgang på tværs af; statslige og regionale togforbindelser, regionale busser, lokale busser, skolebusser og flextrafik produkter (Flextur, Flexbus og Plustur). Dermed skal skabes ét sammenhængende tilbud for borgerne.

Mobilitet handler om borgerens muligheder for at komme fra A til B og omfatter derfor også andre transportmuligheder end de Midttrafik tilbyder i dag. Trafikplanen skal give retningen for de tilbud borgerne kan forvente de kommende år og vil derfor også angive hvilke andre mobilitetstilbud borgerne kan forvente.

Udgangspunktet er lighed i tilbud i hele området, fx baseret på serviceniveauer vurderet efter indbyggertal, hvor der kan skabes forskellige løsninger baseret på forskelligheder i demografi og geografi.

Kommunikation og formidling til borgerne er en central opgave i arbejdet med både den rutebundne trafik og de bredere mobilitetsløsninger. Det bør således indgå som et vigtigt delelement på tværs af temaerne i planen, og bl.a. belyses mulighederne for bestilling og betaling, samt hvordan markedsføring og formidling kan være med til at udvikle efterspørgslen.

Grøn omstilling er ligeledes et tema der skal være centralt for planen. Her skal arbejdet af-dække mulighederne for fælles koordinering, der kan sikre, at regionen og kommunerne trækker samme vej og udnytter evt. synergier, der kan opstå f.eks. vedudbud eller i den løbende udvikling af forskellige mobilitetstilbud.

Der indgår ikke en samlet analyse af bybusbetjeningen eller nye bybusplaner i projektet. Dog vil det indgå i projektet, om der er muligheder for at opnå mere effektiv ressourceanvendelse ved at ændre på arbejdsdeling mellem bybus, lokalruter og regionale ruter og herved frigive midler til styrkelse af anden betjening.

Midttrafik forventer at der sideløbende med dette arbejde igangsættes et arbejde med trafikplan for Viborg Kommune. Midttrafik sørger for koordinationen med dette arbejde.

## **Overordnet arbejdsprogram**

Høringssvaret fra kommunesamarbejdet indeholder generelle forhold, der tænkes behandlet på et mere overordnet niveau, men også mere konkrete forslag, der kan indgå i arbejdsprogrammet:

### Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen:

1. Harmonisering af regler og takster for Flextrafik produkterne. Med ønsket om at lette tilgængeligheden for kunderne, analyserer arbejdsgruppen de nuværende takster og regler for de tilbudte Flextrafik produkter mhp. at harmonisere regler og takster, samt vurdere hvorledes/hvornår produkterne kan/skal tilbydes.
2. Mobilitet i yderområderne optager kommunerne og der pågår forskellige forsøg. De nuværende forsøg analyseres, og der søges fælles resultater og anbefalinger med baggrund i forsøgene. Temaet skal dække en bred innovativ forståelse af mobilitetsløsninger, og nyeste viden om andre forsøg omkring mobilitet i yderområder, inddrages i arbejdet.

I arbejdet vil der være fokus på bæredygtige og mindre klimabelastende mobilitetsløsninger, både når det gælder Midttrafiks produkter og tilbud, og andre tiltag til forbedring af mobiliteten.

### Udvikling af hovednettet og den øvrige mellemkommunale kollektive trafik.

Midttrafiks Trafikplan indeholder et oplæg til et hovednet bestående af statslinje og regionale togforbindelser samt hovedbusruter fastsat med udgangspunkt i objektive kriterier. Dette hovednet er udgangspunkt for arbejdet, men formålet med områdeplanen er, at se på den samlede ressourceanvendelse og optimere og afstemme denne i forhold den prioritering deltagerne har, i relation til den mellemkommunale kollektive trafik. Synergier og rolledeling mellem tog, regionalbus og lokalbus er her essentielt. Hovednettet vurderes, dels for; strækninger, linjeføring, skift/togskift, og dels for frekvens og anvendelse af Flexbus til sikring af betjeningsniveau. Hovednettet samt andre

strækninger analyseres endvidere mhp. at vurdere potentialet for flere kunder i den kollektive trafik.

Arbejdet sker som udgangspunkt med anvendelse af de nuværende ressourcer og baserer sig derfor på en omfordeling af de disse.

Udover hovednettet er der et mellemkommunal kollektiv trafiknet. I forsøg på at skabe lighed i tilbud, opstilles forslag til objektive kriterier for den mellemkommunale kollektive trafik baseret på flere analyser fx af pendlerstrømme, nuværende kundetal, lokale ruter og økonomi. De nuværende ressourcer, herunder lokalruter og skoleruter anvendes mest fordelagtigt i forhold til bestillernes prioritering, både mht. strækning og frekvens og kollektive trafikmidler (bus, flexbus, flextur...). Som nævnt vil bybuskørslen blive inddraget, hvor det kan være relevant.

Resultatet af arbejdet er en samlet plan for hovednettet, det mellemkommunale net og lokale ruter, der samlet leverer det serviceniveau, som Regionerne og kommunerne ønsker tilbudt borgerne i området. For at sikre mobiliteten skal der tilbydes transport til knudepunkterne, dels i hovednettet og i den øvrige mellemkommunale kollektive trafik. Her tænkes at udviklingen af mobilitetsløsninger kan bidrage.

Overvejelser om nye tilbud i form af Flextrafik produkter og andre innovative former for kollektiv trafik skal indgå i løsningerne.

## **Analyser**

### **Nuværende brug af tilbuddene**

1. Der indsamles data om nuværende brug af alle tilbud. Brugen af de nuværende ruter præsenteres på grafer. Alle ruter inkl. skoleruter optegnes på kort m.h.p. at få det fulde overblik over det samlede tilbud. Passagertal, indsamlet via Midttrafiks passagertællingssystem, fremlægges på kort

Rutenettet tegnes på kort sammen med byer kategoriseret efter størrelse og væsentlige rejsemål (skole, store virksomheder, institutioner m.m.)

Serviceniveauet i den kollektive trafik i byer uden for byområderne (Viborg, Herning, Holstebro, Ringkøbing, Skjern, Skive, Lemvig, Struer og Ikast) i form af forbindelse til en af disse byer opgøres fordelt på forskellige bystørrelser

2. Anvendelsen af nuværende Flextrafik produkter analyseres. Analysen tager udgangspunkt i en udtegnings på kort, til udpegning af strækninger med mange flexture og Flexbusture

### **Samlet rejsemønster**

1. I Trafikplanen er de nuværende pendlerstrømme analyseret. Analyserne detaljeres med fokus på strømme, internt i de enkelte kommuner og mellemkommunalt med baggrund i materiale fra Danmarks statistik. Pendlerstrømme analyseres dels for arbejds- og uddannelsespendling, hvorved der kan arbejdes særskilt med en sikring af et kollektivt tilbud til de uddannelsessøgende
2. Data fra Transportvaneundersøgelsen anvendes til at beskrive det samlede transportmiddelvalg i området
3. Rejsemønsteret analyseres tillige med data fra Rejsekortet, herunder omstigningsmønster mellem tog og bus

### **Særlige undersøgelser:**

Der er stor fokus på tilbud til uddannelsessøgende, hvorfor der gennemføres en nærmere undersøgelse af uddannelsessøgende, for at afklare unges barrierer for at benytte den kollektive

trafik.

## **Økonomi**

Midttrafik er hovedansvarlig for løsning af opgaven, men i forbindelse med dele af analyserne og opgaven med udvikling af mobilitetsløsninger vil det fagligt og ressourcemæssigt være hensigtsmæssigt at anvende ekstern assistance.

Der anslås en ramme for ekstern assistance til planlægningsopgaven på 500.000 kr. Region Midtjylland har afsat midler til Midttrafiks arbejde med områdeplaner, og afsat en ramme på 500.000 til rådighed for ekstern assistance til gennemførelse af projektet.

Det er muligt at der i analyseperioden etableres statslige puljer til den kollektive trafik. Såfremt der opstår løsningsmuligheder, der kan omfattes af statslige puljemidler, indarbejdes disse i finansiering af løsningsforslag. Region Midtjylland har etableret en pulje til udvikling af mobilitetsløsninger, som eventuelt kan indgå i finansieringen af nye tiltag, ligesom det forventes at kommunerne også vil medfinansiere nye initiativer.

## **Organisering**

Der etableres en styregruppe, der forankres i Direktørnetværket for kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland, suppleret med en repræsentant fra Region Midt samt en repræsentant fra Midttrafik.

Herudover etableres en arbejdsgruppe. Arbejdsgruppen sikrer bidrag til Trafikplanens opfyldelse af kommunernes strategiske mål og en forankring i de enkelte kommuner. Arbejdsgruppens medlemmer består af: et medlem fra hver kommune, samt to medlemmer i alt fra ledelsesniveau, der udpeges af Direktørnetværket, et medlem fra Region Midt samt deltagere fra Midttrafik, afhængig af dagsordenen for møderne. Arbejdet med trafikplanen forankres hos Midttrafik, som er ansvarlig for projektledelsen, herunder aftaler omkring ekstern bistand. Der kan etableres mindre arbejdsgrupper/ad hoc arbejdsgrupper afhængig af de enkelte opgaver fx i forbindelse med mobilitet eller geografisk områdeplanlægning.

Arbejdsgruppen refererer til Styregruppen gennem korte temavise statusrapporteringer.

Der etableres endvidere en politisk følgegruppe med en politisk udpegede repræsentant fra hver kommune samt regionen.

## **Overordnet tidsplan**

Trafikplanen forventes først at være iværksat fuldt ud ved køreplansskiftet i 2022 eller i forbindelse med udbud af buskørslen i området. Der arbejdes i områder og projekterne iværksættes i den rækkefølge de færdiggøres i, hvor rækkefølgen vil tage udgangspunkt i de udbudsplaner der er for buskørslen. Her vil der være mulighed for justeringer, men følges de nuværende aftalte udløb af buskontrakter for de lokale ruter, vil de første områder være; Herning og Struer til 2021, Ikast-Brande, Holstebro og Lemvig til 2022 osv. Med baggrund i projektmålet om en samlet plan vil udbud af de regionale ruter kunne ændre rækkefølgen. Dog kan fx harmonisering af Flextrafikken iværksættes uafhængigt af det øvrige arbejde, muligvis vil planerne ændre Midttrafiks udbudsplaner, der kan udsætte iværksættelsen eller såfremt der fx indarbejdes forsøg med baggrund i statslige puljemidler kan enkelte elementer muligvis først iværksættes senere.

I processen lægges vægt på input fra borgere, brugere, institutioner m.v.- jvf. mobilitetspolitikken.

Arbejdet med dataindsamling og analyser starter i februar 2020 og afsluttes i 2. halvår 2020. Med udgangspunkt i analyserne optegnes et hovednet og et mellem kommunalt net, der danner baggrund for de mere lokale analyser og forslag. Disse net planlægges til at være tegnet ved udgangen af 2020 og køreplanlægges i 1. kvartal 2021. Herefter udarbejdes de mere lokale analyser, som implementeres områdevist med hensyntagen til udbuds planer og muligheder.

| Sum af Passagertal 2020                 |                                                                                         | Rutetype  |                  |                    |                  |                |                   |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------|------------------|----------------|-------------------|
| Bestillerkombination                    |  Bybus | Letbane                                                                                    | Lokal            | Mellemkom<br>munal | Regional         | X-Bus          | Total             |
| Favrskov Kommune                        |                                                                                         |                                                                                            | 65.180           |                    |                  |                | 65.180            |
| Favrskov, Viborg                        |                                                                                         |                                                                                            |                  | 8.092              |                  |                | 8.092             |
| Hedensted Kommune                       |                                                                                         |                                                                                            | 68.427           |                    |                  |                | 68.427            |
| Herning Kommune                         | 693.319                                                                                 |                                                                                            | 83.001           |                    |                  |                | 776.319           |
| Holstebro Kommune                       | 255.475                                                                                 |                                                                                            | 68.459           |                    |                  |                | 323.934           |
| Horsens Kommune                         | 998.622                                                                                 |                                                                                            | 97.051           |                    |                  |                | 1.095.673         |
| Horsens, Hedensted                      |                                                                                         |                                                                                            |                  | 146.191            |                  |                | 146.191           |
| Horsens, Skanderborg                    |                                                                                         |                                                                                            |                  | 61.291             |                  |                | 61.291            |
| Ikast-Brande Kommune                    | 26.298                                                                                  |                                                                                            | 138.022          |                    |                  |                | 164.320           |
| Norddjurs Kommune                       | 12.198                                                                                  |                                                                                            | 9.944            |                    |                  |                | 22.142            |
| Norddjurs, Syddjurs                     |                                                                                         |                                                                                            |                  | 41.441             |                  |                | 41.441            |
| Odder Kommune                           | 14.549                                                                                  |                                                                                            | 83.938           |                    |                  |                | 98.487            |
| Randers Kommune                         | 2.099.533                                                                               |                                                                                            | 191.304          |                    |                  |                | 2.290.836         |
| Randers, Region Nordjylland             |                                                                                         |                                                                                            |                  | 90.685             |                  |                | 90.685            |
| Region Midtjylland                      |                                                                                         |                                                                                            | 3.210            |                    | 6.059.956        | 422.885        | 6.486.050         |
| Region Midtjylland, Favrskov            |                                                                                         |                                                                                            |                  | 191.596            |                  |                | 191.596           |
| Region Midtjylland, Hedensted, Horsens  |                                                                                         |                                                                                            |                  | 756                |                  |                | 756               |
| Region Midtjylland, Horsens             |                                                                                         |                                                                                            |                  |                    | 156.293          |                | 156.293           |
| Region Midtjylland, Norddjurs           |                                                                                         |                                                                                            |                  | 19.633             |                  |                | 19.633            |
| Region Midtjylland, Norddjurs, Syddjurs |                                                                                         |                                                                                            |                  | 78.686             |                  |                | 78.686            |
| Region Midtjylland, Nordjylland         |                                                                                         |                                                                                            |                  |                    | 194.650          | 353.158        | 547.808           |
| Region Midtjylland, Nordjylland, Viborg |                                                                                         |                                                                                            |                  | 60.392             |                  |                | 60.392            |
| Region Midtjylland, Syddanmark          |                                                                                         |                                                                                            |                  |                    | 667.163          | 43.907         | 711.070           |
| Region Midtjylland, Syddjurs            |                                                                                         |                                                                                            |                  | 68.603             |                  |                | 68.603            |
| Ringkøbing-Skjern Kommune               |                                                                                         |                                                                                            | 315.495          |                    |                  |                | 315.495           |
| Ringkøbing-Skjern, Region Syd           |                                                                                         |                                                                                            |                  | 48.380             |                  |                | 48.380            |
| Silkeborg Kommune                       | 1.019.652                                                                               |                                                                                            | 267.065          |                    |                  |                | 1.286.718         |
| Silkeborg, Skanderborg, Aarhus          |                                                                                         |                                                                                            |                  | 27.562             |                  |                | 27.562            |
| Skanderborg Kommune                     | 122.004                                                                                 |                                                                                            | 126.928          |                    |                  |                | 248.932           |
| Skive Kommune                           | 131.340                                                                                 |                                                                                            | 231.412          |                    |                  |                | 362.752           |
| Skive, Region Nordjylland               |                                                                                         |                                                                                            |                  | 89.162             |                  |                | 89.162            |
| Skive, Viborg                           |                                                                                         |                                                                                            |                  | 43.088             |                  |                | 43.088            |
| Struer Kommune                          | 37.099                                                                                  |                                                                                            | 58.509           |                    |                  |                | 95.608            |
| Struer, Holstebro                       |                                                                                         |                                                                                            |                  | 12.924             |                  |                | 12.924            |
| Syddjurs Kommune                        | 77.844                                                                                  |                                                                                            | 76.181           |                    |                  |                | 154.026           |
| Viborg Kommune                          | 504.547                                                                                 |                                                                                            | 307.660          |                    |                  |                | 812.207           |
| Viborg, Region Nordjylland              |                                                                                         |                                                                                            |                  | 8.559              |                  |                | 8.559             |
| Aarhus Kommune                          | 19.990.545                                                                              | 3.571.915                                                                                  |                  |                    |                  |                | 23.562.460        |
| Aarhus, Odder                           |                                                                                         |                                                                                            |                  | 48.199             |                  |                | 48.199            |
| <b>Total</b>                            | <b>25.983.023</b>                                                                       | <b>3.571.915</b>                                                                           | <b>2.191.786</b> | <b>1.045.241</b>   | <b>7.078.062</b> | <b>819.950</b> | <b>40.689.977</b> |

Nedenstående sammenligning af passagertal og udvikling fra 2019 til 2020 skal læses med forbehold.

Tabellen tager udgangspunkt i 2020 tallene og ruterne. Pga. Corona har mange natbusser, julenatbusser og arrangementsruter ikke kørt i 2020. De samme ruter mangler i 2019 opgørelsen. I 2019 tællingen havde vi i alt 60.770.000 passagerer, så ovenstående betyder der mangler 74.000 passagerer i 2019 tallet.

I sommeren 2020 har en række ruter ændret bestiller, og her er ruterne placeret under den gældende bestillerkombination i 2020.

| Bestillerkombination                    | Årstotal 2020     | Årstotal 2019     | Udvikling   |
|-----------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------|
| Favrskov Kommune                        | 65.180            | 92.583            | -30%        |
| Favrskov, Viborg                        | 8.092             | 46.542            | -83%        |
| Hedensted Kommune                       | 68.427            | 105.806           | -35%        |
| Herning Kommune                         | 776.319           | 1.142.801         | -32%        |
| Holstebro Kommune                       | 323.934           | 481.576           | -33%        |
| Horsens Kommune                         | 1.095.673         | 1.581.612         | -31%        |
| Horsens, Hedensted                      | 146.191           | 192.188           | -24%        |
| Horsens, Skanderborg                    | 61.291            | 89.471            | -31%        |
| Ikast-Brande Kommune                    | 164.320           | 260.840           | -37%        |
| Norddjurs Kommune                       | 22.142            | 17.120            | 29%         |
| Norddjurs, Syddjurs                     | 41.441            | 44.352            | -7%         |
| Odder Kommune                           | 98.487            | 170.425           | -42%        |
| Randers Kommune                         | 2.290.836         | 3.584.022         | -36%        |
| Randers, Region Nordjylland             | 90.685            | 113.090           | -20%        |
| Region Midtjylland                      | 6.486.050         | 9.151.620         | -29%        |
| Region Midtjylland, Favrskov            | 191.596           | 330.824           | -42%        |
| Region Midtjylland, Hedensted, Horsens  | 756               | 984               | -23%        |
| Region Midtjylland, Horsens             | 156.293           | 198.544           | -21%        |
| Region Midtjylland, Norddjurs           | 19.633            | 52.694            | -63%        |
| Region Midtjylland, Norddjurs, Syddjurs | 78.686            | 222.661           | -65%        |
| Region Midtjylland, Nordjylland         | 547.808           | 793.116           | -31%        |
| Region Midtjylland, Nordjylland, Viborg | 60.392            | 72.418            | -17%        |
| Region Midtjylland, Syddanmark          | 711.070           | 1.082.461         | -34%        |
| Region Midtjylland, Syddjurs            | 68.603            | 204.106           | -66%        |
| Ringkøbing-Skjern Kommune               | 315.495           | 448.369           | -30%        |
| Ringkøbing-Skjern, Region Syd           | 48.380            | 58.154            | -17%        |
| Silkeborg Kommune                       | 1.286.718         | 1.785.291         | -28%        |
| Silkeborg, Skanderborg, Aarhus          | 27.562            | 42.127            | -35%        |
| Skanderborg Kommune                     | 248.932           | 449.666           | -45%        |
| Skive Kommune                           | 362.752           | 559.183           | -35%        |
| Skive, Region Nordjylland               | 89.162            | 116.375           | -23%        |
| Skive, Viborg                           | 43.088            | 70.920            | -39%        |
| Struer Kommune                          | 95.608            | 164.113           | -42%        |
| Struer, Holstebro                       | 12.924            | 18.520            | -30%        |
| Syddjurs Kommune                        | 154.026           | 160.489           | -4%         |
| Viborg Kommune                          | 812.207           | 1.322.906         | -39%        |
| Viborg, Region Nordjylland              | 8.559             |                   |             |
| Aarhus Kommune                          | 23.562.460        | 35.397.103        | -33%        |
| Aarhus, Odder                           | 48.199            | 71.506            | -33%        |
| <b>Hovedtotal</b>                       | <b>40.689.977</b> | <b>60.696.579</b> | <b>-33%</b> |



**Til finansminister Nicolai Wammen og transportminister Benny Engelbrecht**

**Forhandlinger om de økonomiske konsekvenser for kollektiv transport pga. Corona**

Dato: 23. april 2021

Kære Nicolai og Benny

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 1 af 2

Corona-krisen medfører en ekstraordinær situation for alle sektorer i samfundet, herunder for den kollektive transport og trafikselskaberne. I en periode, hvor store dele af samfundet har været lukket ned, er den kollektive transport fortsat nødvendig for at holde kritiske samfunksfunktioner i gang.

Passagertallet i den kollektive transport er faldet markant som følge af den generelle nedlukning af samfundet. Herudover har Transportministeriet frarådet borgerne at rejse i myldretiden og har opfordret til at cykle eller benytte bil frem for bus og tog. Samtidig er trafikselskaberne pålagt højst at fylde busser og tog halvt op samt foretage ekstraordinær daglig rengøring for at gøre det sundhedsmæssigt forsvarligt at benytte den kollektive transport.

Regeringen ydede fuld kompensation for konsekvenserne af Corona i 2020. Regeringen, KL og Danske regioner indgik i oktober 2020 en aftale om at fortsætte den økonomiske støtte i 2021. Aftalen hviler på en forudsætning om, at der ikke må ske serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til niveauet før COVID-19. Regeringen afsatte i første omgang en ramme på 362 mio. kr. På grund af den store usikkerhed omkring udviklingen i smitten aftalte parterne samtidigt, at overstiger udgifterne den afsatte ramme, skal en justering af rammen og håndteringen af udviklingen drøftes senest i forbindelse med forhandlingerne om kommunernes og regionernes økonomi for 2022.

Aktuelt estimerer trafikselskaberne, at ekstraregningen for bus- og lokal- samt letbanetrafik beløber sig til 1,3 mia. kr. i 2021. Alene i 1. kvartal 2021 forventes ekstraregningen at være 600 mio. kr. hvilket er langt over rammen på 362 mio. kr.

Trafikselskaberne begynder derfor også at have likviditetsudfordringer. Et trafikselskab har allerede likviditetsmæssige udfordringer. Den aktuelle likviditetsmæssige situation i trafikselskaberne indebærer behov for en hurtig løsning.



Derfor opfordrer KL og Danske Regioner regeringen til hurtigst muligt at give trafikselskaberne vished for, at de kan forvente fortsat kompensation for merudgifter i 2021.

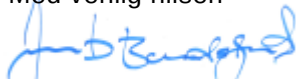
Det er vigtigt, at trafikselskaberne understøttes økonomisk for at sikre en stabil, sikker og sundhedsmæssigt forsvarlig drift i denne kritiske tid, men også fremadrettet, hvor den kollektive transport spiller en central rolle i den grønne omstilling.

Dato: 23. april 2021

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 2 af 2

Med venlig hilsen

  
Jacob Bundsgaard  
Stephanie Løse

## Bilag 1 – Henvendelse fra TiD til KL og DR

**Fra:** Morten Brønnum Andersen

**Sendt:** 23. april 2021 15:47

**Emne:** Anmodning om møde fra trafikselskabernes formandskab til KL og Danske Regioners formænd

Kære Bente Jønsson og Christina Vester

På vegne af formandskabet i Trafikselskaberne i Danmark fremsender jeg nedenstående anmodning om møde, som jeg skal bede jer videredistribuerer til Stephanie Lose og Jacob Bundsgaard

Der anmodes om et virtuelt møde mhp. at drøfte trafikselskabernes økonomi – med fokus på 2022 og frem

Det foreslås, at jeg – forudsat mødeanmodningen efterkommes – griber fat i jer mhp. at få det virtuelle møde i kalenderen

Kære Stephanie Lose og Jacob Bundsgaard

Corona-pandemien giver, som I ved, også trafikselskaberne økonomiske udfordringer, fordi vi taber indtægter som følge af de manglende passagerer i den kommunale og regionale kollektive transport.

Vi sætter stor pris på jeres kontinuerlige arbejde for at sikre trafikselskaberne sikker økonomisk grund – som det senest kommer til udtryk i jeres brev til finansministeren og transportministeren om de igangværende forhandlinger om Corona-kompensation.

Alle trafikselskaber forventer, at indtægtstabet vil række ind i 2022 og også de kommende år. Metroselskabet har ligeledes en forventning om at det vil vare 7 år før metroens passagertal er tilbage på det spor, der blev forladt i marts 2020 pga. Covid-epidemien og nedlukninger. Derfor er der også fremadrettet behov for en hjælpende statslig hånd mhp. at kommuner og regioner kan holde fast i serviceniveau og mobilitet i byerne og på tværs af land og by i hele landet.

Vi efterspørger derfor et møde snarest, så vi kan drøfte forventningerne til økonomien i den kollektive transport i 2022 og frem med jer. Den underskudsdekkningsmodel, som KL og Danske Regioner har aftalt med regeringen for 2020 og 2021, har været fornuftig for kommuner og regioner og trafikselskaber. Trafikselskaberne vil gerne ved mødet drøfte, hvilke modeller der passer bedst for 2022 og frem. Umiddelbart mener vi ikke, at en DUT model er bedst egnet, da indtægtskrisen i den kollektive transport har meget forskellig økonomisk effekt på tværs af land og by og på tværs af regional- og storbykommunetransport. En fortsat underskudsdekkningsmodel i 2022 er en mulighed, men indebærer den ulempe, at regioner og kommuner får begrænsninger i mulighederne for at beslutte nødvendige regionale eller kommunale serviceeftersyn og tilpasse service. Så der skal muligvis udtænkes en helt ny model, der passer til en flerårig genopretning af passagertallene i den kollektive transport, og som kan understøtte en kommende politisk aftale mellem regeringen og Folketingets partier om trafikinfrastrukturinvesteringer i hele landet, som også har fokus på den kommunale og regionale kollektive transport.

Vi håber I har mulighed for et snarligt virtuelt møde, og vil foreslå, at trafikselskabernes sekretariat tager kontakt til jeres respektive PA i KL og Danske Regioner mhp. at få mødet i kalenderen.

Med venlig hilsen – og på vegne af bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark

*Formand for Trafikselskaberne i Danmark, Claus Wistoft (Formand for Midttrafik) & næstformand Per Hovmand (næstformand i Movia)*

Med venlig hilsen

**Morten Brønnum Andersen**

Chefkonsulent

Trafikselskaberne i Danmark

Mobil: 2320 6131

Mail: [mba@moviatrafik.dk](mailto:mba@moviatrafik.dk)



TRAFIKSELSKABERNE



Dansk Industri

# Sådan styrker vi den kollektive transport

DI's anbefalinger til grønnere, billigere  
og mere effektiv kollektiv transport

Marts 2021



## **Sådan styrker vi den kollektive transport**

Dette udspil stiller skarpt på den kollektive transport og sammenhængen til de øvrige transportformer. DI mener, at attraktiv og sammenhængende kollektiv transport er en vigtig brik til at sikre effektiv og bæredygtig mobilitet i Danmark.

Udspillet giver 6 anbefalinger og 18 konkrete forslag til, hvordan mobiliteten kan øges ved at gøre kollektiv transport mere attraktiv for flere – til gavn for erhvervslivet, pendlerne og samfundet.

Forslagene er altså DI's bud på, hvordan mobiliteten kan øges ved at styrke den kollektive transport og forbedre samspillet med de øvrige transportformer.

Udspillet skal ses i sammenhæng med DI's investeringsplan for mobilitet og trafikale infrastruktur i Danmark 2021 – 2030.

## Vi har brug for attraktiv kollektiv transport

Danske virksomheder og det danske samfund har brug for høj mobilitet. Det er en forudsætning for et velfungerende og effektivt arbejdsmarked. Varer og medarbejdere skal kunne komme frem og helst med den transportform, som passer til formålet og til den enkeltes formåen og behov. Det er imidlertid ikke altid lige til.

En analyse fra COWI viser, at 14 procent af befolkningen og 10 procent af arbejdspladserne ikke har adgang til kollektiv trafik inden for én kilometer. Samtidig viser nye data fra den nationale transportvaneundersøgelse, at omkring 38 procent af familierne i Danmark ikke har rådighed over en bil. Deres mobilitet er derfor afhængig af et kollektivt trafiksystem, som hænger effektivt sammen med de øvrige transportformer.

Eldrup-kommissionen forventer, at der vil være cirka 3,2 millioner biler på de danske veje i 2030, hvilket er 600.000 flere biler end i dag. Trængslen på vejene vil derfor stige betydeligt. Selvom flere biler umiddelbart kan give mobilitet til den enkelte dansker, så har det enorme konsekvenser for det samlede mobilitetssystem, når trængslen på vejene stiger endnu mere. Det skal vi undgå.

I dag spilder danskerne millioner af timer og milliarder af kroner på at vente i kø på vejene. Alene i 2018 kostede trængslen 26 milliarder kroner for samfundet ifølge beregninger fra Vejdirektoratet. Der skal selvfølgelig investeres i veje, men det er ikke nok til at løse trængselsproblemerne. Der er brug for, at flere vælger andre løsninger som eksempelvis toget, bus-

sen eller cyklen, så der bliver mere plads på vejene til effektiv transport af gods og varer og til dem, der ikke har gode alternativer til bilen. Det er både nødvendigt at styrke de kollektive transportløsninger inden for Danmark og de grænseoverskridende kollektive transportløsninger, der sikrer den internationale tilgængelighed.

Endelig er den kollektive transport en vigtig brik i den grønne omstilling. Danmarks udledning af CO<sub>2</sub> skal nedbringes med 70 procent inden 2030, og transportsektoren skal også finde reduktioner. Kollektiv transport har gode forudsætninger for at levere CO<sub>2</sub>-neutral transport og er et mere energieffektivt alternativt til for eksempel privatbilen, da en grøn omstilling alene af bilparken frem mod 2030 langt fra kan indfri klimamålene.

## Udfordringer i den kollektive transport

Den kollektive transport er imidlertid alvorligt udfordret af faldende passagertal og som følge deraf mindre markedssandele. Når passagererne falder fra, er det dyrt for samfundet. En analyse udarbejdet af COWI for DI har vist, at hvis 10 procent af passagererne vælger at tage bilen fremfor den kollektive transport, medfører det et samfundsøkonomisk tab på godt 2 milliarder kroner årligt. Også børn og unge fravælger i stigende grad den kollektive transport og cyklen, når de skal i skole eller til uddannelse. Det belaster både trafikken på vejene i myldretiden og p-pladserne omkring skolerne, men det giver også et indblik i, hvad vi kan vente os i fremtiden.

**I DETTE UDSPIL** har vi fokus på bus, tog, letbaner og metro som fundamentet i det kollektive transportsystem. Dertil kommer tilknyttede og relaterede mobilitetsløsninger, som er en del af det sammenhængende system og skal sikre mobilitet fra dør til dør. Derfor er samspillet med for eksempel luftfart, fjernbus, færger, taxa, flextrafik, privatbil, samkørsel, dele- og bybilsløsninger og cykler også vigtigt. Det bør understreges, at DI i andre udspil har selvstændige forslag til, hvorledes flere af de øvrige mobilitetsformer kan styrkes.

Udviklingen skal ses i sammenhæng med den øgede velstand, og at flere har fået mulighed for at købe en bil, men den er også et udtryk for, at det nuværende kollektive transportsystem ikke formår at opfylde mobilitetsbehovet hos rigtig mange danskere. Samfundet udvikler sig, og det gør mobilitetsbehovene også. Det kræver fleksibilitet, agilitet og konstant nytænkning hos de aktører og myndigheder, som arbejder med mobilitet og kollektiv transport.

Udbruddet af COVID-19 har ført til, at endnu flere har valgt den kollektive transport fra. Danskerne er blevet opfordret til at undgå rejser med kollektiv transport, og en del er hjemsendt fra arbejdet. Derfor er der ikke mange passagerer tilbage i busser og tog. Siden marts 2020 har der været et fald i passagererne på mellem 60 og 90 procent i de offentlige rutebusser, tog og metro. Fjernbusser, taxier og indenrigsluftfarten har i perioden også haft meget få passagerer og er voldsomt udfordret af situationen.

Selvom mange rejsende vil vende tilbage til den kollektive transport, når COVID-19 har sluppet sit livtag om samfundet, peger flere analyser på, at 11 til 13 procent af danskerne vil rejse mindre med kollektiv transport i fremtiden, mens 6 procent af kunderne hos DSB siger, at de slet ikke kommer tilbage. En sådan udvikling vil skabe yderligere problemer med forringet mobilitet og markant mere trængsel til skade for både privatbiler og godstransport.

Når flere fravælger den kollektive transport, falder passagerindtægterne, hvilket gør det dyrere at fastholde samme serviceniveau i den kollektive trafik. I sidste ende kan det betyde besparelser og serviceforringelser. Dette kan føre til en ond spiral med endnu færre passagerer.

Danmark står derfor overfor et strategisk valg om mobiliteten i fremtidens Danmark. Skal man lade stå til, eller skal man styrke den kollektive transport, sammenhængen mellem transportformerne og gøre den mere attraktiv for flere?

For DI er valget enkelt. Danmark har brug for et sammenhængende transportsystem, hvor det er attraktivt at rejse med kollektiv trafik.

### **DI vil vende udviklingen med 22 milliarder kroner**

I DI tror vi på, at det er muligt at vende udviklingen. Vi ønsker, at så mange rejsende som muligt vælger den kollektive transport til. Derfor anbefaler vi, at staten investerer 22 milliarder kroner over 10 år i at styrke den kollektive transport, så den bliver et attraktivt valg for flere og en del af et sammenhængende mobilitets-

system. Der er tale om nye statslige midler, som skal supplere de midler, der allerede er politisk vedtaget. Investeringerne bør koordineres med regioner og kommuner for at sikre, at de samlede investeringer i kollektiv transport understøtter hinanden og bidrager til fælles mål.

Vores visioner for den kollektive transport i Danmark er:

- Den skal være et attraktivt valg for flest mulige rejsende i hverdagen.
- Den skal forbedre mobiliteten i Danmark uden at skabe mere trængsel.
- Den skal bidrage til Danmarks klimamål på 70 procent mindre CO<sub>2</sub> i 2030.

DI har 6 anbefalinger, som kan bidrage til at virkeliggøre visionerne. Hver anbefaling er understøttet af tre konkrete forslag. Forslagene rummer både infrastrukturinvesteringer, men også til policy initiativer og bud på organisatoriske forandringer. Forslagene skal ses i sammenhæng, da flere af forslagene kan være afgørende for graden af succes med andre forslag. Derfor foreslår DI også, at der afsættes midler til implementeringen af dem alle. Nogle af forslagene indgår i DI's investeringsplan for mobilitet og trafikal infrastruktur i Danmark 2021 – 2030, mens andre er nye forslag.

Listen af forslag er ikke udtømmende, men det er vores bedste bud på forslag, der tilsammen kan gøre den kollektive transport mere attraktiv for flere. Rækkefølgen, hvormed anbefalingerne præsenteres, er derfor ikke udtryk for en prioritering.

### **Anbefalingerne er:**

- ➔ **Anbefaling A: Invester i bedre pålidelighed, øget frekvens og kortere rejsetid**
- ➔ **Anbefaling B: Styrk den samlede rejse**
- ➔ **Anbefaling C: Tilbyd lavere priser og bedre produkter**
- ➔ **Anbefaling D: Skab lettere adgang til flere mobilitetsløsninger**
- ➔ **Anbefaling E: Gør den kollektive trafik CO<sub>2</sub>-neutral**
- ➔ **Anbefaling F: Udarbejd langsigtede planer for kollektiv transport.**

Fælles for anbefalingerne er, at de tager udgangspunkt i kundernes ønsker og behov samt forholder sig til de forskellige trafikale forhold, der er i Danmark. Der er afgørende forskel på de trafikale forudsætninger og udfordringer i København, i Kolding og i Klitmøller, og derfor skal løsningerne naturligvis også være tilpasset efter dette.

### **Forskellige trafikale udfordringer kalder på forskellige løsninger**

I 2018 afleverede den regeringsnedsatte ekspertgruppe "Mobilitet for fremtiden" sin rapport om udfordringer og perspektiver på mobiliteten i Danmark frem mod 2030. Rapporten er udarbejdet før COVID-19 ramte verden, og indvirkningen herfra er derfor ikke en del af konklusionerne. Datagrundlaget og fremskrivningerne er imidlertid det bedste, vi har, og skønt vi forudser ændringer i transportvaner som følge af CO-

VID-19, så forventer vi, at de overordnede tendenser i fremskrivningerne stadig holder. Med inspiration fra ekspertgruppens arbejde forholder DI sig til fire trafikale områder.

### Centrum i de største byer

I centrum af de fire største byer er pladsen trang, og trængslen på vejene kan være massiv. Den kollektive trafik, gang og cyklisme udgør væsentlige dele af transportarbejdet. Ekspertgruppen forventer frem mod 2030 en væsentlig stigning i biltrafikken, hvilket medfører en endnu større vækst i trængslen på 149 procent i forhold til 2015. Samtidig forventes på sigt stor stigende efterspørgsel efter kollektiv transport og øget pres på cykelinfrastrukturen, og netop de transportformer bliver derfor afgørende for at sikre mobiliteten i fremtiden.

DI anbefaler her, at mobiliteten og den kollektive transport styrkes gennem følgende prioriteringer:

- Cykel og gang – eventuelt i kombination med kollektiv transport – skal være oplagte valg i hverdagen både til arbejde, uddannelse og i fritiden.
- Den kollektive trafik skal have høj frekvens og et veludbygget, effektivt og tilgængeligt rutenet.
- Der skal frigøres plads på vejene, så erhvervstransporten kan komme effektivt frem.

### Ringbyerne omkring de største byer

I ringbyerne omkring de fire største byer er der mere plads. I ringbyerne, som omfatter trafikken i forstæderne

samt trafikken mellem centrum og forstæderne, pendles der primært til og fra centrum af de større byer, og trængslen volder store problemer i spidsbelastningsperioder. Ekspertgruppen forventer frem mod 2030 en væsentlig stigning i både trængslen på vejene og i den kollektive transport til og fra byen. Derfor bliver det afgørende for mobiliteten, at man kan komme effektivt til og fra de kollektive trafikknudepunkter.

DI anbefaler her, at mobiliteten og den kollektive transport styrkes gennem følgende prioriteringer:

- Den kollektive transport skal være mere attraktiv for flere i hverdagen både på tværs af ringkommunerne i hovedstaden og ind mod de store byer.
- Det skal være trygt og nemt at pendle til arbejde og uddannelse på cykel, og det skal være oplagt at kombinere cykel og kollektiv transport.
- Der skal frigøres plads på vejene, så erhvervstransporten kan komme effektivt frem.

### Øvrige byer og landområder

Øvrige byer og landområder er pladsen kun moderat udfordret, og trængslen på vejene er kun et kortvarigt problem. Biltrafikken er dominerende, og cykling spiller ofte kun en begrænset rolle. Ekspertgruppen forventer frem mod 2030 kun en lille stigning i biltrafikken, og trængsel forventes ikke at blive et problem. Den kollektive transport forventes at tabe yderligere markedsandele, ligesom cykling forventes at falde. Virksomheder rekrutterer dog med-

**ANBEFALINGERNE** og forslagene i dette udspil peger ind i flere af sigtelinjerne fra DI's investeringsplan for mobilitet og trafikale infrastruktur i Danmark 2021–2030:

#### Sigtelinje 1:

Trængsel og flaskehalse på statsvejnettet skal reduceres.

#### Sigtelinje 3:

Der skal være højklassede togforbindelser mellem de største byer.

#### Sigtelinje 4:

Der skal være bedre dækning med kollektiv transport.

#### Sigtelinje 5:

Der skal være flere ture med kollektiv trafik.

#### Sigtelinje 10:

Transporten og infrastrukturen skal bidrage til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner.

arbejdere fra et stort opland, og ikke alle har adgang til bil. For at fastholde stor mobilitet på arbejdsmarkedet er det vigtigt, at der er løsninger til de borgere, som ikke har mulighed for at køre i bil.

DI anbefaler her, at mobiliteten og den kollektive transport styrkes gennem følgende prioriteringer:

- Der skal være stor fleksibilitet i udvalget af transportløsninger, som er koblet op til et hovednet.
- I de større byer, som for eksempel Esbjerg, Vejle, Randers og Hillerød, skal kollektiv transport være attraktiv for flere i hverdagen.
- I byerne skal der være trygge cykelforbindelser til pendlere, børn og unge, så cyklen bliver

det naturlige valg på de korte hverdagsture.

- Erhvervsområder og større arbejdspladser i og udenfor byerne skal betjenes med kollektiv trafik, så det er muligt for medarbejdere uden adgang til bil at komme frem.
- I landområderne skal der være let adgang til samkørsel- og delebils løsninger samt fleksible kollektive transportløsninger som for eksempel flextrafik.

### Mellem byerne

Mellem byerne udgøres trafikken af lange ture på motorvejsnettet, større statsveje og hovedbanenettet, og trængslen er omfattende i spidsbelastningsperioder. Ekspertgruppen forventer frem mod 2030 en stor vækst i både den kollektive transport og ikke mindst i biltrafikken, og det koster samfundet mange penge i form af øget trængsel. Mange steder er det ikke muligt at udbygge vejnettet yderligere, og derfor skal øget brug af kollektiv transport aflaste vejnettet.

Toget har en fordel på grund af den høje hastighed, dens kapacitet til at flytte mange mennesker på en gang og komforten, men er udfordret af, at sammenhængen til den øvrige kollektive trafik ofte ikke er optimal, og at trafikknudepunkterne mange steder gør det besværligt at komme videre derfra.

Et net af fjernbusruter og indenrigsflyruter, som supplerer jernbanen på lange rejser på tværs af kommune-



og regionsgrænser, bidrager også til øget mobilitet.

DI anbefaler her, at mobiliteten og den kollektive transport styrkes gennem følgende prioriteringer:

- Der skal være høj frekvens og kort rejsetid med kollektiv trafik mellem de større danske byer i form af tog eller fjernbusser.
- Attraktive og tilgængelige knudepunkter langs med jernbanens hovednet, som både sikrer muligheder for samkørsel, skift til andre kollektive transportformer og sikre parkeringsforhold for bil og cykel.
- Der skal frigøres plads på vejene til, at erhvervstransporten kan komme effektivt frem.

I det følgende præsenteres 6 anbefalinger med konkrete forslag til, hvordan den kollektive transport bliver attraktiv for flere og sikrer høj mobilitet. Under gennemgangen af de enkelte forslag forholder vi os til, hvor i landet løsningen er mest relevant.

# Visioner for den kollektive transport i 2030

- Den kollektive transport skal forbedre mobiliteten i Danmark uden at skabe mere trængsel.
- Den kollektive transport skal være et attraktivt valg for flest mulige rejsende i hverdagen.
- Den kollektive transport skal bidrage til Danmarks klimamål på 70 procent mindre CO<sub>2</sub>.

## **ANBEFALING A:** Investér i bedre pålidelighed, øget frekvens og kortere rejsetid

### Konkrete forslag:

- Ban vejen for flere og hurtigere tog
- Investér i højklasset kollektiv trafikbetjening
- Etabler busprioritering i byerne

## **ANBEFALING B:** Styrk den samlede rejse

### Konkrete forslag:

- Tænk by- og trafikplanlægning bedre sammen
- Etabler et tæt og formaliseret sektorsamarbejde om kollektiv transport
- Skab en mere enkel struktur og incitamenter for passagerfremgang

## **ANBEFALING C:** Tilbyd lavere priser og bedre produkter

### Konkrete forslag:

- Gennemfør en takstreform, som gør det attraktivt for flere at benytte kollektiv transport
- Skab attraktive priser og produkter for unge
- Afprøv nye produkter og nye løsninger for pendlere

## **ANBEFALING D:** Skab lettere adgang til flere mobilitetsløsninger

### Konkrete forslag:

- Styrk fleksible mobilitetsløsninger
- Forbedr adgangen til erhvervsområder
- Skab attraktive stations- og knudepunktsmiljøer

## **ANBEFALING E:** Gør den kollektive trafik CO<sub>2</sub>-neutral

### Konkrete forslag:

- Fremtidens togmateriel og drivmidler skal være grønne
- Prioriter CO<sub>2</sub>-neutrale busser i alle nye kontrakter
- Investér i bedre sammenhæng mellem cykel og kollektiv transport

## **ANBEFALING F:** Udarbejd langsigtede planer for kollektiv transport

### Konkrete forslag:

- Vedtag en ambitiøs national plan med konkrete mål for fremtidens mobilitet
- Udarbejd konkrete perspektivplaner for kollektiv transport
- Styrk den kollektive transport på tværs af landet med en Kattegatforbindelse

# Anbefaling A:

## Invester i bedre pålidelighed, øget frekvens og kortere rejsetid

**UDFORDRING:** Pålidelighed og rejsetid er noget af det vigtigste, når danskerne skal vælge transportform. Vi skal simpelthen kunne stole på at komme frem til tiden og hurtigst muligt. Derfor er det en stor udfordring, at mange danskere igennem undersøgelser giver udtryk for, at den kollektive transport er dårligere til at opfylde disse behov end bilen. Samtidig peger danskerne på, at hyppigere afgange er et af de forhold, der vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport. At den kollektive transport ikke leverer tilstrækkeligt på parametre som pålidelighed, frekvens og rejsetid skyldes blandt andet, at der først i det seneste årti er blevet investeret i udvikling og vedligehold af jernbanenettet. Det har givet et stort efterslæb både på det statslige banenet og på lokalbanerne.

**LØSNING:** DI vil investere massivt i at styrke kvaliteten i den kollektive transport, så den bliver attraktiv og fremover kan løfte en væsentlig del af mobilitetsbehovet – ikke mindst i de større danske byområder. Her skal der investeres i at forbedre pålideligheden, sikre flere afgange og afkorte rejsetiden. Der skal også investeres i den internationale tilgængelighed ved at opgradere den kollektive trafikbetjening i væsentlige trafikknudepunkter. Investeringerne bør følges op af kommunikative udspil, der gør danskerne klogere på, hvilket løsningsmuligheder den kollektive transport tilbyder.

**OMRÅDE:** Investeringer i kollektiv transport er relevant i hele landet, men det er primært mellem og i de større byer og ringbyer, at den kollektive transport kan og skal løfte en større del af rejserne. I de mindre byer og i landområder, hvor beboel-

### Konkrete investeringsforslag i kollektiv transport fra DI's investeringsplan for mobilitet og trafik infrastruktur i Danmark 2021–2030

Samlet Ring Syd

Baneopgraderinger Ringsted – Odense

Dobbeltspor Tinglev – Padborg

S-tog til Roskilde og evt. Helsingør

Kapacitetsudvidelse Ringsted

Vendespor ved Carlsberg St.

BRT Ring 4, København (del af samlet opgradering)

Dele af Togfondens fase 2:

Hastighedsopgraderinger på banen

Øvrige mindre projekter og puljer

Elektrificering Aalborg – Frederikshavn

Elektrificering Vejle – Struer og ny bane til Billund

Pulje til bedre kollektiv trafikbetjening af erhvervsområder

Anm.: Konkrete investeringsforslag i kollektiv transport fra DI's investeringsplan for mobilitet og trafik infrastruktur i Danmark 2021–2030

sen er mere spredt, skal mobilitetsbehovet i højere grad dækkes af mere fleksible løsninger som for eksempel flextrafik.

### DI foreslår konkret:

#### ➔ Ban vejen for flere og hurtigere tog

Den igangværende opgradering af signalsystemer og elektrificering af strækninger på jernbanen er nødvendige projekter, men ikke tilstrækkeligt til at få det fulde udbytte af jernbanen. DI foreslår derfor, at der investeres i jernbaneinfrastrukturen, hvor der i dag er problemer med flaskehalse eller for lange

rejsetider. Det er for eksempel oplagt at investere i hastighedsopgraderinger, dobbeltspor, nye stationer eller opgraderinger af eksisterende stationer, nye S-togsforbindelser og niveaufrie krydsninger. Samtidig er det vigtigt at se endnu længere ud i fremtiden og påbegynde forberedelserne til for eksempel automatisering og nye jernbanelinjer, der giver mulighed for højhastighedstog. Se boks 2 for en liste over investeringsforslag. Nogle af investeringerne, herunder for eksempel øget kapacitet på Øresundsbanen, vil forbedre adgangen til lufthavnene fra flere dele af landet

og styrke intermodalitet og ikke mindst den samfundsvigtige internationale og grænseoverskridende mobilitet.

### ➔ **Invester i højklasset kollektiv trafikbetjening**

Det kræver langsigtet planlægning og investeringer at sikre høj mobilitet i fremtiden. DI foreslår, der investeres i højklassede kollektive trafikløsninger med høj rejsehastighed, regularitet og frekvens. Den største effekt kommer ved at sikre et sammenhængende net, som gør det nemt og hurtigt at skifte mellem forskellige linjer, og hvor der opnås forbindelse til mange områder. Vi foreslår, at der både investeres i metro, letbane, Bus Rapid Transit (BRT), S-tog med videre, der hvor det giver bedst mening. I København kan de største rejsetidsgevinster opnås ved at udbygge og udvikle metroen og S-togsnettet, da linjerne er adskilt fra den øvrige trafik. Letbaner og BRT har hver deres styrker og kan være oplagte som en del af et sammenhængende net både i Hovedstadsområdet og i de øvrige større byer.

### ➔ **Etabler busprioritering i byerne**

Busser, der er forsinkede på grund af trafikken, forringer både rejsen for passagererne og hæmmer mobiliteten for de øvrige køretøjer på vejene. DI foreslår, at der udarbejdes

sammenhængende planer og investeres i at skabe meget bedre fremkommelighed for busserne i byen, og at der afsættes statslige midler til medfinansiering af gode løsninger. Det kan for eksempel være ved at etablere

flere separate busbaner på kritiske strækninger, ved at indføre busprioritering i lyssignaler og ved at ændre på stoppesteder og parkeringsforhold.



# Anbefaling B:

## Styrk den samlede rejse

**UDFORDRING:** Køreplaner som ikke er afstemt, forskellige rejseregler og mangel på koordinering i forbindelse med for eksempel vedligeholdelsesarbejde og ved uforudsete hændelser. Det er nogle af de udfordringer, som passagererne i den kollektive transport støder på i det daglige. Problemerne skyldes blandt andet, at den kollektive transport er organiseret og finansieret på en måde, som ikke giver incitamenter til at styrke det sammenhængende system.

**LØSNING:** Hvis vi i Danmark for alvor skal flytte folk fra biler til tog, bus eller metro, er der behov for at skabe et mere attraktivt produkt. Det er ikke nok, at du kan tage et hurtigt tog, hvis ikke du kan parkere bilen ved stationen, medbringe cyklen eller komme videre med en lokal bus. Det er den samlede rejse – fra dør til dør – der skal fungere, når man skal vælge transportform. Derfor skal der investeres i at binde den kollektive transport sammen – såvel organisatorisk som i den fysiske planlægning – så det bliver nemt for passagererne at kombinere forskellige transportformer.

**OMRÅDE:** Det er relevant at styrke den samlede rejse i hele landet.

### DI foreslår konkret:

➞ **Tænk by- og trafikplanlægning bedre sammen**

Kollektiv transport skal tænkes ind fra start, når byområder udvikles. Desværre er den nødvendige planlægning på tværs af kommuner stort set fraværende,



ligesom de nationale kompetencer på området gradvist er blevet nedprioriteret. Derfor opnås ikke det fulde udbytte af stationsnær lokalisering, såsom forbedret mobilitet, mindsket trængsel og bedre vækstmuligheder. DI foreslår derfor, at by- og trafikplanlægningen fremover tænkes meget bedre sammen og som en fælles kommunal opgaveløsning. Byudvikling skal prioriteres der, hvor der i forvejen er god dækning med kollektiv transport, og når der bygges bolig og erhverv i helt nye områder, skal kollektiv transport, cykelforbindelser og eventuelt delebils løsninger tænkes ind og etableres helt fra start.

➞ **Etabler et tæt og formaliseret sektorsamarbejde om kollektiv transport**

Ansaret for den kollektive transport er i dag placeret hos

**STATIONSNÆR** lokalisering af større kontorarbejdspladser indebærer ifølge en analyse fra Aalborg Universitet i 2017, at dobbelt så mange af de ansatte benytter kollektiv transport i det daglige, og at de i gennemsnit kører 10 til 15 kilometer kortere i bil.

Ser man på Hovedstadsområdet som helhed, er blot 37 procent af nybyggede virksomheder i perioden 2000 til 2015 placeret tæt på eksisterende stationer. Medtages planlagte stationer, eksempelvis langs letbanen i Ring 3, er andelen 48 procent. Det viser analyse fra Aalborg Universitet fra 2018.

mange forskellige aktører. Det kalder på et tæt samarbejde om fælles og koordinerede løsninger for at sikre en styrkelse af den kollektive transport. Derfor foreslår DI, at der etableres et sektorsamarbejde med Trans-

portministeriet for bordenden, som samler både statslige myndigheder, de regionale trafikskelskaber, KL, Danske Regioner, de største operatører, brugersiden og repræsentanter for branchens parter. Et sådan samarbejdsforum skal drøfte sektorens udfordringer, politiske mål og arbejde på at finde fælles løsninger. Det er ikke mindst relevant i forhold til at få genskabt tilliden til den kollektive trafik i kølvandet på COVID-19.

➔ **Skab en mere enkel struktur og incitamenter for passagerfremgang**

I Danmark er der 6 regionale trafikskelskaber, som på forskellig

vis driver og udbyder kollektiv trafik i samarbejde med kommuner og regioner. I nogle områder af landet har der været passagervækst, mens der i andre har været fald i passagerer. Siden COVID-19 ramte landet, har trafikskelskaberne valgt forskellige strategier angående kommunikation til passagererne, kontantbetaling, håndtering af værnemidler m.m. DI foreslår, at organiseringen forenkles, således at nogle af trafikskelskaberne lægges sammen med henblik på blandt andet, at sikre enkle rejserregler, genkendelige produkter for passagererne og en ensartet tilgang til samarbejdet med operatørerne. DOT-samarbejdet

har skabt flere muligheder for et øget samarbejde i Hovedstadsområdet, men indsatserne har hidtil været begrænset til blandt andet aktiviteter som billetsalg, trafikinformation og kommunikation. Der er behov for at undersøge, om DOT har den rette konstellation, de rette incitamenter til at skabe et reelt strategisk samarbejde og de rette kompetencer til at drive en udvikling mod et attraktivt kollektiv trafiksystem i Østdanmark. Den kollektive trafik skal være mere effektiv, innovativ og understøtte den sammenhængende rejse. Konkurrenceudsættelse er blandt midlerne til at realisere dette.



# Anbefaling C:

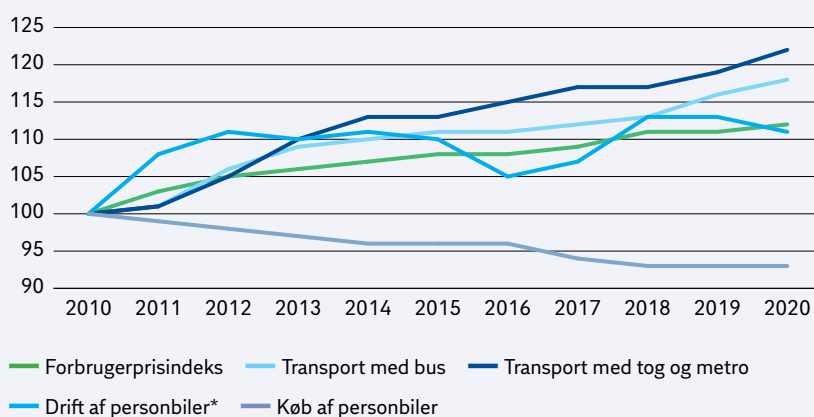
## Tilbyd lavere priser og bedre produkter

**UDFORDRING:** Prisen spiller en afgørende rolle for danskerne, når de skal vælge transportform. Derfor er det problematisk, at det gennem de senere år er blevet dyrere at bruge den kollektive transport, mens det er blevet billigere at bruge bilen. Samtidig har COVID-19 ændret mange danskeres transportvaner, så flere for nuværende arbejder mere hjemmefra, og trafikskelskaberne har kun i begrænset omfang tilpasset deres produkter til den nye situation. Mange kunder oplever derfor ikke, at de kan finde et prisprodukt, som matcher deres behov og økonomiske formåen.

**LØSNING:** DI mener, at priserne i den kollektive transport skal være mere konkurrencedygtige, og at produkterne løbende skal moderniseres, så de i højere grad passer til kundernes behov og inviterer nye kunder ind. Det vil gøre det mere attraktivt for flere at vælge den kollektive transport frem for bilen til arbejdet eller uddannelsen. Det er vigtigt for alle segmenter, men en gruppe, som kræver særlig opmærksomhed, når det handler om priserne og produkterne, er de unge. Transportvaner i barndoms- og ungdomsårene tages ofte med videre i livet, og derfor er det væsentligt, at den kollektive transport er attraktiv for denne gruppe. Situationen under COVID-19 er helt særlig, men også før pandemien ramte landet, kørte mange busser og tog med tomme sæder. Ud fra et hensyn til energieffektivitet vil det være hensigtsmæssigt at fylde busser og tog, hvis det erstatter ture i bil, og mere attraktive prisprodukter kan i kombination med andre forslag være en vej dertil.

**OMRÅDE:** Anbefalingen er relevant i hele landet. Det er dog især rele-

**Kollektiv transport er relativ set blevet væsentlig dyrere**  
Forbrugerprisindeks for juli måned (2010 = 100)



\*Drivmidler, reservedele, værkstedsudgifter mm

Anm.: Prisen for transport med bus og tog/metro er steget med henholdsvis 18 og 22 procent siden 2010. I samme periode er køb af personbiler blevet 7 procent billigere, mens udgifter til brændstof og andre driftsomkostninger har fulgt den generelle udvikling i priser. Det fremgår af data fra Danmarks Statistik og DI. Kilde: Danmarks Statistik og DI

vant at få flere over i den kollektive transport, der hvor trængslen på vejene er størst, og hvor den kollektive transport er et oplagt alternativ til bilen – det vil sige, for pendlere fra ringbyerne, mellem byerne og på de længere rejser mellem landsdelene. I de større byer, hvor cyklen er et godt alternativ, er der mindre brug for rabat.

### DI foreslår konkret:

#### ➔ Gennemfør en takstreform, som gør det attraktivt for flere at benytte kollektiv transport

Prisen betyder noget for valget af transportmiddel. Nogle passagergrupper er mere prisfølsomme end andre, og på

nogle strækninger er der ikke kapacitet til flere passagerer. For at prisreduktioner kan bruges som effektivt virkemiddel til at få flere passagerer, skal det gøres klogt og gerne kombineres med andre initiativer, herunder kampanjer. DI foreslår, at der gennemføres en takstreform, som har til formål at gøre det mere attraktivt for flere at benytte den kollektive transport. En takstreform skal desuden reducere kompleksiteten af zonstrukturen.

#### ➔ Skab attraktive produkter for unge

I 2019 kørte 24 procent af de unge i bil til deres ungdomsuddannelser. Det er en stigning på 50 procent på 9 år, og det giver trængsel på parkerings-

pladserne. Hvis udviklingen skal vendes, skal der sættes ind på flere fronter, herunder skal priserne på rejser med bus og tog være mere attraktive. I 2016 blev egenbetalingen på Ungdomskortet sat voldsomt op for nogle rejser, og selvom priserne blev sænket en smule igen i 2020, er vurderingen, at priserne skal sænkes mere for at få flere unge passagerer. De unge er mere prisfølsomme end andre grupper og vil gerne rejse mere med den kollektive transport, hvis priserne er attraktive. Derfor foreslår DI, at priser og produkter tilpasses, så det bliver mere attraktivt for unge at benytte den kollektive transport. Der kan eksempelvis indføres en generel takstnedsættelse på Rejsekortet for unge mellem 16 og 24 år, så der er penge at spare, uanset om der er brug for at tage bussen en enkelt dag, eller om man har en lang rejse til uddannelsen hver dag.

### ➞ **Afprøv nye produkter og nye løsninger for pendlere**

Rejsemønstre og behov er vidt forskellige, og for den enkelte pendler kan de ændre sig hurtigt. Det har vi senest set under COVID-19, hvor flere arbejder hjemmefra, og myndighederne har frarådet rejser med kollektiv transport. Det har fået flere passagerer til at fravælge den kollektive transport til fordel for bilen. En af udfordringerne er, at det ikke kan svare sig at købe et pendlerkort, hvis du kun rejser få dage om ugen. DI mener, at der behov for mere nytænkning, flere fleksible produkter og hurtigere tilpasning, så pendlere løbende tilbydes attraktive prisprodukter, der passer til deres rejsebehov. Det kan for eksempel være et pendlerkort, hvor du kun betaler for de dage, du bruger den kollektive trafik, og hvor du ikke nødvendigvis er bundet til en bestemt strækning. Det kan også være rabatter på Rejsekortet som i Vestdanmark, hvor rabatten bliver større, jo mere du bruger den kollektive transport. I Tyskland har man med succes indført et Bahn-Card, hvor du – mod et fast årligt beløb – får større rabatter, jo mere du rejser.

**I 2016 BLEV** egenbetalingen på Ungdomskort sat kraftigt op i nogle tilfælde. Eksempelvis skulle en studerende, der pendlede mellem København og Odense, betale 1.740 kroner i stedet for 615 kroner om måneden. Siden da er salget af Ungdomskort faldet.

**DER ER FLERE** gode erfaringer med at sænke priserne på udvalgte rejser. Frem mod nedlukningen i marts 2020 oplevede DSB en markant vækst i landsdelstrafikken efter at have indført dynamisk prissætning, hvor priserne varierer. Også indførelsen af rejsepas i sommeren 2020 skabte mange nye passagerer, som ikke tidligere ville have valgt den kollektive transport.

# Anbefaling D:

## Skab lettere adgang til flere mobilitetsløsninger

**UDFORDRING:** Når danskerne bliver spurgt, peger de på, at lettere adgang til kollektiv transport er det vigtigste forhold – efter billigere billetter – i forhold til at bruge den kollektive transport mere. Hvis toget, bussen eller letbanen ikke er tilgængelig, der hvor virksomhederne, uddannelsesinstitutioner og boligerne er, begrænser det mobilitetsmulighederne. Derfor er det en svækkelse af mobiliteten, at 14 procent af befolkningen og 10 procent af arbejdspladserne i Danmark ikke har en kollektiv trafikbetjening inden for 1 kilometers afstand, og at endnu flere har en meget svag dækning, der svarer til, at der kommer under en bus i hver retning hver time. Niveauet af kollektiv transport og sammenhængen til andre transportformer kan have betydning for, hvem der søger hvilke jobs, hvor man bosætter sig, og om det er nødvendigt at købe en eller flere biler for at få dækket mobilitetsbehovet.

**LØSNING:** DI mener, at der skal skabes lettere adgang til den kollektive transport. Det skal være muligt at rekruttere arbejdskraft fra mindre byer og have adgang til bæredygtig mobilitet i landområder. Løsningen er dog ikke at sætte flere busser på landevejene og opføre stationer i tyndtbefolkede områder, men at udbrede fleksible mobilitetsløsninger. Vi kender ikke alle de gode løsninger endnu, og derfor skal vi sikre innovation på området. Førerløse busser er et eksempel på en teknologi, som i fremtiden kan bidrage til øget mobilitet, men den kommer ikke uden udvikling og erfaringsopbygning. Resultater fra blandt andet Moving People partnerskabet i Hovedstadsområdet har vist, at det er muligt at påvirke transportvanerne gennem forskellige

### Familiernes bilrådighed i Danmark

|                    | Familier uden bil i alt | Familier med 1 bil | Familier med 2 eller flere biler |
|--------------------|-------------------------|--------------------|----------------------------------|
| Hele landet        | 38,5%                   | 44,4%              | 17,1%                            |
| Region Hovedstaden | 51,5%                   | 37,8%              | 10,7%                            |
| Region Sjælland    | 31,1%                   | 48,1%              | 20,8%                            |
| Region Syddanmark  | 31,0%                   | 48,4%              | 20,6%                            |
| Region Midtjylland | 33,7%                   | 46,4%              | 19,9%                            |
| Region Nordjylland | 32,4%                   | 48,0%              | 19,6%                            |

Anm.: Danmarks Statistik definerer en familie som en eller flere personer, der bor på den samme adresse og har visse indbyrdes relationer. En familie har bilrådighed, når et eller flere familiemedlemmer er ejer af en eller flere personbiler eller varebiler, uden at ejeren har tilknytning til en erhvervsvirksomhed eller firmabil til rådighed. Kilde: Danmarks Statistik 2020.

initiativer og målrettet mobilitetsplanlægning.

**OMRÅDE:** Det er relevant at sikre lettere adgang til den kollektive transport i hele landet, men i særdeleshed i mindre byer og landområder, hvor dækningen er lav.

### DI foreslår konkret:

#### ➔ Styrk fleksible mobilitetsløsninger

De færreste kan klare deres mobilitetsbehov alene ved hjælp af kollektiv transport. Der er behov for fleksible mobilitetsløsninger som samkørsel, delebiler, (by og dele) cykler og anden mikromobilitet, taxi og flextrafik, der på forskellig vis understøtter muligheden for, at danskerne har høj mobilitet. Indenrigsluftfarten, færgetrafikken og fjernbustrafikken er også vigtige elementer i at skabe effektive forbindelser på tværs af landet. DI foreslår

derfor, at integrationen mellem de forskellige transportformer styrkes. Rejseplanen er et godt udgangspunkt, og gennem samarbejde og åbne data er der også mulighed for at understøtte flere initiativer indenfor Mobility-as-a-Service (MaaS). Det bør undersøges, hvordan den nuværende lovgivning bedre kan understøtte udvikling af de mest optimale løsninger. Det kan for eksempel være økonomiske incitamenter for øget samkørsel og billigere muligheder for, at private transportservices kan blive en del af Rejseplanen og Rejsekortet. I områder, hvor den offentlige rutetrafik er begrænset, kan mobiliteten styrkes ved flextrafikordninger, samkørselstjenester og et tættere samarbejde med taxiselskaberne, der gør det muligt at bestille en bil eller bus til specifikke kørselsformål. DI foreslår, at kendskabet til disse ordninger udbredes yderligere, så adgangen til den

øvrige kollektive trafik forbedres i landområderne.

### ➞ **Forbedr adgangen til erhvervsområder**

Det er en stor udfordring for virksomhederne, at erhvervsområder rundt om i hele landet ikke har tilstrækkelig dækning med kollektiv trafikløsninger. DI foreslår derfor, at kommuner og regioner i samarbejde med trafikelskaberne skal sikre bedre dækning af erhvervsområder, så det bliver en reel mulighed for flere at tage kollektiv transport på arbejde. Arbejdspladserne spiller også en stor rolle i forhold til medarbejdernes valg af transportmiddel i hverdagen. Forhold som tilgængelighed til kollektiv trafik, parkering, økonomiske incitamenter og sikre cykelveje har betydning for, om medarbejdere tager bilen, cyklen eller bussen. DI foreslår derfor, at staten styrker kendskabet, værktøjskassen og udbredelsen af mobilitetsplanlægning på arbejdspladser med inspiration

i projektet Moving People, hvor virksomheder kan søge hjælp til mobilitetsplanlægning. Initiativerne bør endvidere understøttes af økonomiske incitamenter til at sikre grønne pendlervaner.

### ➞ **Skab attraktive stations- og knudepunktsmiljøer**

Hvis det skal være nemt og bekvemt at benytte den kollektive transport, skal stationerne være attraktive. Mange steder står stationsbygninger tomme, og en tredjedel af kunderne føler sig utrygge på stationerne. DI foreslår, at kommunerne sættes i spidsen for et samarbejde, som inddrager grundejere, lokalsamfund, erhvervsliv, myndigheder og øvrige interessenter, med formålet at omdanne stationsområder til attraktive, tilgængelige og trygge miljøer. Dette skal skabe grobund for vækst i den kollektive transport og god sammenhæng til de øvrige transportformer, herunder også taxa. Mange stationsbygninger er bevaringsværdige, og her

kræver det ekstra idérigdom og samarbejde at sikre attraktive stationsmiljøer. DI foreslår, at der skabes flere attraktive Park & Ride anlæg, der gør det muligt at parkere bilen eller cyklen ved stationen og tage metroen, letbanen, toget eller bussen videre. Formålet er at lette presset på de mest trængselsramte veje i de største byer. Udvikling af Park & Ride anlæg kræver tværkommunalt samarbejde, da den enkelte trafikant bor i én kommune, skal parkere i en anden kommune, for ikke at belaste vejnettet i en tredje kommune. Det er nødvendigt, at staten skaber rammerne og økonomiske incitamenter for, at kommunerne prioriterer gode parkeringsforhold ved stationer. I takt med udrulningen af elbiler på de danske veje er det vigtigt, at der etableres muligheder for ladning af biler ved knudepunkterne, og der skal udarbejdes en plan herfor i samarbejde med både de private aktører og kommunale myndigheder.

# Anbefaling E:

## Gør den kollektive transport CO<sub>2</sub>-neutral

**UDFORDRING:** Transportsektoren står for en fjerdedel af Danmarks udledning af CO<sub>2</sub>, og en grøn omstilling af transportsektoren er afgørende for, at Danmark når målet om 70 procent mindre CO<sub>2</sub> i 2030. Den politiske aftale om grøn transport fra den 4. december 2020 om 775.000 grønne biler i 2030 vil give en reduktion på 2,1 millioner tons CO<sub>2</sub>, hvilket svarer til 15 procent af transportsektorens udledning. Dertil kommer CO<sub>2</sub> reduktioner som følge af øget iblanding af biobrændstof i benzin og diesel. Det ændrer imidlertid ikke på, at der er langt til målet, og at alle dele af transportsektoren er nødt til at bidrage.

**LØSNING:** Om 10 år vil effekten blive endnu større, hvis alle busser og tog er omstillet til CO<sub>2</sub>-neutrale drivmidler. Den kollektive transport er med andre ord en central del af svaret på transportsektorens klimabidrag. DI anbefaler derfor, at den kollektive transport styrkes markant og omstilles til grønne drivmidler såsom el, biogas og brint.

**OMRÅDE:** Omstillingen til CO<sub>2</sub>-neutrale drivmidler i den kollektive trafik

**FLERE UNGE VÆLGER** cykel og kollektiv trafik fra til fordel for især bilen. Mens andelen af unge, som benytter den kollektive trafik, falder fra 51 procent til 43 procent, og cykelandelen falder fra 27 procent til 23 procent, stiger brugen af bil markant fra 16 procent til 24 procent i perioden 2010 til 2019. Det viser data fra den nationale transportvaneundersøgelse.

er relevant i hele Danmark. Udbygning af cykelinfrastrukturen er relevant i alle byer, langs statsvejene og mellem øvrige byer, som funktionelt hænger sammen.

### DI foreslår konkret:

#### ➔ **Fremtidens togmateriel og drivmidler skal være grønne**

På hovedbanenettet skal togene fremover være eldrevne. DSB har truffet en beslutning om, at fremtidens tog er el-tog, hvilket forudsætter, at jernbanen elektrificeres. Arbejdet er i fuld gang, men der er endnu ikke afsat midler til at færdiggøre alle hovedstrækningerne. DI foreslår derfor, at der afsættes midler til at færdiggøre elektrificering af hovednettet. På sidebanerne og lokalbanerne er brinttog og batteritog mere oplagte. De gavner klimaet, og samtidig undgår vi at elektrificere hele jernbanen, hvilket er en stor investering.

#### ➔ **Prioriter CO<sub>2</sub>-neutrale busser i alle nye kontrakter**

Regionerne og kommunerne er i samarbejde med trafikselskaber og busoperatører i fuld gang med at omstille den kollektive transport til klimavenlige drivmidler. Regionerne har sat et mål om at gøre al regional bustrafik CO<sub>2</sub>-neutral i 2030, og flere kommuner er i gang med at indfase nulemissionsbusser. Nu skal de sidste busser og en del af flextrafikken med. DI foreslår derfor, at alle nye udbud af bustrafik skal indeholde krav

**CYKLING ER MED** til at skabe bæredygtige mobilitetskæder. Rejsende, der kombinerer cykel og tog, bruger generelt deres bil mindre. Ifølge hollandsk forskning fra 2018 bruger hele 44 procent af togpendlerne i Holland cyklen fra deres hjem til stationen. I Danmark er tallet omkring 18 procent, og det tyder på, at der er et potentiale for at øge brugen af cykel i kombination med tog i Danmark. De danske data er fra Transportvaneundersøgelsen fra 2006–2014, og Epinion vurderer, at cyklen som tilbringertransport er faldet 2 til 3 procentpoint siden.

om CO<sub>2</sub>-neutrale busser – og emissionsfrie, når muligt – og at der afsættes en statslig pulje til at understøtte omstillingen. Ud fra et ressourcaperspektiv bør eksisterende kontrakter med dieselbusser dog fortsat følge den gængse praksis og forlænges, indtil busserne er ”kørt færdige”. Funktionsdygtige dieselbusser vil i praksis være usælgelige og kan derfor hurtigt blot ende som skrot.

#### ➔ **Investér i bedre sammenhæng mellem cykel og kollektiv transport**

Cykling understøtter den kollektive transport, både fordi det er oplagt for mange passagerer at cykle til og fra stoppesteder og stationer, men også fordi god cykelinfrastruktur kombineret med god betjening af kollektiv trafik gør, at det er muligt for flere danskere at klare et hverdagsliv eller blot den daglige

pendling uden bil. DI foreslår derfor, at der afsættes en statslig pulje til blandt andet medfinansiering af initiativer, der understøtter sammenhængen mellem cykel og kollektiv trafik. Det handler ikke kun om tryk og sikker cykelparkering, men også om attraktive cykelforbindelser til stationer og stoppesteder. Hvis flere cykler, får vi endvidere mindre trængsel på vejene og færre sygedage, og det er der god samfundsøkonomi i.

**FLERE CYKLEDE** kilometer vil styrke samfundsøkonomien. Beregninger udarbejdet for DI viser, at 10 procent flere cyklede kilometer vil medføre en samfundsøkonomisk sundhedsgevinst på 1,1 milliarder kroner om året på landsplan. 10 procent flere cyklede kilometer vil desuden reducere trængselsomkostningerne på vejene med 184 millioner kroner alene i Hovedstadsområdet.



# Anbefaling F:

## Udarbejd langsigtede planer for kollektiv transport

**UDFORDRING:** For nuværende er der ingen national plan med klare visioner, som sætter retningen for udviklingen af mobilitet og transport i Danmark. Det betyder, at der mangler sammenhæng mellem beslutninger, der træffes i kommuner, regioner og på statsligt niveau, mellem beslutninger der vedrører forskellige transportformer og ikke mindst til beslutninger, der vedrører byplanlægningen. Efter en periode med lavt investeringsniveau, er der de seneste årtier besluttet en række store investeringer i jernbanen med henblik på at genoprette et omfattende efterslæb. Der kommer til at gå en år-række, før resultaterne endeligt kan realiseres, og i mellemtiden oplever passagerer på skiftende strækninger store gener over lange perioder. Parallelt hermed har bustrafikken på landsplan oplevet vigende passager-tal på trods af, at der flere steder har været en indsats for det modsatte.

**LØSNING:** Ny infrastruktur bliver ikke anlagt fra den ene dag til den anden. Politikerne skal derfor allerede nu drøfte, hvilken infrastruktur Danmark har brug for om 10 og 20 år og tage stilling til transportsystemet og mobiliteten i fremtidens Danmark og til vore nabolande. Projekterne skal herefter planlægges i en velovervejet rækkefølge og ud fra fastsatte mål. Det er afgørende med en samlet plan, som indeholder langsigtede visioner for mobilitet og herunder kollektiv transport. En samlet plan er også nødvendig for at skabe forudsigelighed, så både borgere og virksomheder kender de fremtidige planer. Tusindvis af private beslutninger afhænger af, om og hvornår en given infrastruktur er på plads.

**OMRÅDE:** En sammenhængende og langsigtet planlægning af investeringer og andre initiativer, som påvirker mobiliteten og udviklingen indenfor den kollektive transport i Danmark, er relevant i hele landet samt til og fra nabolandene.

### DI foreslår konkret:

➔ **Vedtag en ambitiøs national plan med konkrete mål for fremtidens mobilitet herunder også for udviklingen af den kollektiv transport**

DI foreslår, at en national mobilitetsplan med langsigtede mål, konkrete delmål og virkemidler, skal være ledetråden for øvrige mere sektorspecifikke planer og ikke mindst for den kommunale og regionale mobilitetsplanlægning og prioritering af investeringer. Mobilitetsplanen bør revideres med for eksempel 4 til 5 års mellemrum for at sikre en rullende planlægning, mens der årligt gøres status over målopfyldelsen og virkemidlerne. Konkret skal der suppleres med en plan for, hvordan målene for kollektiv transport kan nås og hvordan den kollektive transport i sammenhæng med øvrige mobilitetsformer kan fremtids-sikre betjeningen af borgere og erhvervsliv og gøre det til et attraktivt tilvalg. Ansvar for udarbejdelse og opfølgning af planen skal være statsligt forankret for eksempel i Transportministeriet og i tæt samarbejde med relevante ministerier, kommuner, regioner, erhvervs-

**I SVERIGE HAR** man haft succes med at bruge mål som styringsredskab. Efter en periode med lave passagertal gik branchen i 2008 sammen og opstillede to mål for den kollektive trafik: Antallet af rejsende skulle fordobles i 2020, og markedsandelen skulle fordobles i 2030 – begge i forhold til 2006.

**SIDEN 2006 ER** antallet af togrejser i Sverige steget fra 159 millioner til 265 millioner i 2019, hvilket svarer til en stigning på 67 procent. Det viser tal fra svenske Trafikanalys. Væksten er drevet af en markant stigning i de regionale rejser.

livet, brugerinteresser med flere. Danmark er afhængig af effektive transportforbindelser til de omkringliggende lande, og derfor er det vigtigt, at en national plan også har et samlet fokus på, hvilke langsigtede investeringer der kan styrke den grænseoverskridende mobilitet og den internationale tilgængelighed. Det kan eksempelvis være bedre kollektive transportforbindelser til færgenhavne og lufthavne og et styrket samarbejde mellem flyselskaber og togoperatører efter hollandsk forbillede, hvori man styrker sammenhængen mellem transportformerne og udnytter de enkelte transportformers styrker bedre.

➔ **Udarbejd konkrete perspektivplaner for kollektiv transport og prioriter vedligehold**

DI foreslår, at der tages initiativ til at supplere en national plan med for eksempel perspektiv-

planer, som stiller skarpt på udviklingen i kollektiv transport i forskellige landsdele. Det er i særlig grad relevant i Hovedstadsområdet, hvor trængselsudfordringerne er omfattende. Hele Øresundsregionen inklusiv den svenske side af sundet (Greater Copenhagen) er ét sammenhængende erhvervsområde med meget pendling på tværs af grænsen, og derfor er det nødvendigt med en ambitiøs plan for styrkelse af mobiliteten. Derudover er det oplagt at arbejde med sammenhængende perspektivplaner i Østjylland, som også fungerer som et samlet pendlingsområde med meget trængsel. Planerne kan indeholde konkrete investeringer i for eksempel metro, førerløse S-tog, BRT og nye tunnelforbindelser, men kan også fokusere på, hvilket niveau af kollektiv trafikservice som skal leveres i en længere årrække. Inspiration kan hentes i Holland, hvor der i regionen omkring Groningen

arbejdes med at fastlægge et niveau for frekvens, fastlægge hvilke forbindelser der som minimum skal være til et område og tilsvarende for de enkelte linjer, stop og stationer. Ved at arbejde med serviceniveauer, kan borgere og virksomheder få garanti for, at en kollektiv forbindelse ikke pludselig nedlægges eller forringes kraftigt. Det er vigtigt, at der også er fokus på vedligehold af eksisterende infrastruktur for kollektiv trafik. Det er billigere at passe på det, vi har, før vi bygger nyt.

#### ➞ **Styrk den kollektive transport på tværs af landet med en Kattegatforbindelse**

En fast forbindelse over Kattegat kan blive en markant løftestang for den kollektive transport i Danmark. Den vil forkorte rejsetiderne med tog og fjernbus markant og medføre, at øvrige skinner på Fyn og Jylland kan udnyttes bedre. DI mener, at en Kattegatforbindelse bør ses som

et strategisk valg, der på afgørende vis kan gøre vores infrastruktur mere robust. Vi foreslår derfor, at der tages en politisk principbeslutning om, hvornår en fast forbindelse over Kattegat skal realiseres. Da forbindelsen først vurderes at kunne være etableret omkring 2035, er det imidlertid vigtigt, at den ikke ses som et alternativ til øvrige udbygninger af infrastrukturen i den mellemliggende periode.

# Strategiplanen 2021-2024

*Input til den  
grønne strategi*



## INDHOLDSFORTEGNELSE

|                                                             | <i>Side</i> |
|-------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. Indledning .....                                         | 3           |
| 2. Midttrafik og miljøet .....                              | 3           |
| 3. Hvad er miljø.....                                       | 4           |
| 4. Kundeadfærd og præferencer .....                         | 5           |
| 5. Clean Vehicle Directive og klima-samarbejdsaftaler ..... | 5           |
| 6. Nye teknologier og brændstoffer baner vejen.....         | 7           |
| 7. Branchens anbefalinger .....                             | 9           |
| 8. En bæredygtig omstilling .....                           | 9           |
| 9. Dialog, vurdering og prioritering.....                   | 11          |
| 10. Omstilling gennem planlægning .....                     | 12          |
| 11. Forventede udbud i perioden 2021-2024 .....             | 15          |
| 12. Flextrafik .....                                        | 16          |
| 13. Fastlæggelse af miljømål.....                           | 16          |
| Bilag 1 – Oversigt over udbud i perioden 2021-2024.....     | 18          |



### MIDTTRAFIKS MILJØLOGO

Midttrafik har i 2020 lanceret et miljø-logo. Logoet sættes på busser, der hjælper til at reducere den globale udledning eller lokale, sundhedsskadelige udledninger.

Samtidig giver Midttrafik i hele 2021 50 % i tilskud til produktion og opsætning, når kommuner ønsker at markedsføre grønne tiltag i den kollektive bustrafik.

Kommunerne kan også få hjælp til at indhente priser, produktion af reklamer og øvrig koordinering af markedsføringsindsatsen.



## 1. INDLEDNING

Den kollektive trafik er en væsentlig bidragsyder til mindre trængsel på vejene og dermed en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen. En grøn omstilling giver yderligere vægt bag argumenterne for at rejse kollektivt. Midttrafik står foran at skulle formulere en fireårig strategi for perioden 2021-2024. Som et vigtigt indsatsområde bliver ”den grønne omstilling” derfor et centralt element.

Vigtigheden af at fastsætte mål for en grøn omstilling understreges både af de oplevede klimaforandringer, borgernes bekymringer, ny lovgivning og bestillernes efterspørgsel. Alt sammen fordrer det handling.

Bestilleres fokus på grøn omstilling blev understreget på Midttrafiks miljøkonference i begyndelsen af 2020, hvor knap 100 politikere, embedsmænd og leverandører fra de midtjyske kommuner var samlet for at drøfte og få inspiration til fremtidens grønne kollektive trafik.

Administrationens oplæg til en grønnere strategi har til formål både at oplyse og opfordre til drøftelser, når nye, grønne mål skal besluttes. Endelig foreslår administrationen også konkrete mål, som Midttrafik sammen med ejerne kan arbejde hen mod i de kommende fire år.

## 2. MIDTTRAFIK OG MILJØET

Midttrafik yder rådgivning til kommuner og regionen (bestillerne) om hvordan den grønne omstilling understøttes. Rådgivningen kan både omfatte skiftet til mere miljøvenlig busdrift gennem indførsel af alternative brændstoffer og ny busteknologier, og hvordan udvikling af den kollektive trafik kan være med til at tiltrække kunder og dermed reduceres den samlede CO<sub>2</sub>-belastning fra transportsektoren. Samtidig kan Midttrafik markedsføre og informere om den kollektive trafiks fordele, herunder lave markedsføring af fælles miljøkampagner.

Midttrafik har over flere år gjort sig flere værdifulde erfaringer med implementering af nye busteknologier og alternative brændstoffer.

Således er mindst 27 % af Midttrafiks busser i løbet af 2021 CO<sub>2</sub>-neutrale, mens ca. 9 % er helt nulemissionsfrie busser, der hverken udleder CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> eller partikler. Herudover har indførelsen af elektrificeret letbane i Aarhus reduceret CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 70% i forhold til de tidligere dieseldrevne tog og busser på strækningerne.

Andelen af miljøvenlige busser bliver højere de kommende år, da en række bestillere allerede har truffet beslutninger om grønne omstillinger.

### GRØNNE BUSSE I MIDTTRAFIK

#### 2014

- 8 gasbusser i Holstebro

#### 2016

- 17 gasbusser i Silkeborg
- 11 gasbusser i Skive

#### 2019

- 4 elbusser i Aarhus
- 16 GTL-busser i Horsens

#### 2020

- 16 HVO-busser i Ringkøbing-Skjern
- 2 HVO-busser i Skanderborg

#### 2021

- 29 elbusser i Aarhus
- 12 elbusser i Herning
- 9 elbusser i Odder
- 29 HVO-busser i Randers
- 40 HVO-busser i Regionen

#### 2022

- 2 elbusser i Skanderborg
- 24 elbusser i Aarhus

Således er spørgsmålet om grøn omstilling i dag et centralt emne i dialogen med bestillerne, når Midttrafik drøfter nye muligheder, fx tiltag i forbindelse med udbud af buskørsel.

### 3. HVAD ER MILJØ

I bestillernes drøftelser med Midttrafik står emnet om miljøforbedringer ofte højt på dagsordenen. Miljøforbedringer er dog en formulering, der kan dække et bredt spekter af tiltag. Det kan derfor være gavnligt at vurdere hvilke typer miljø, bestilleren ønsker at forbedre. Det kan nemlig have stor betydning for, hvilke tiltag der iværksættes.

#### *Global forurening*

Når bussen forbruger diesel, udledes flere typer af gasser, hvoraf CO<sub>2</sub> (kuldioxid) udgør hovedparten. I store mængder bidrager CO<sub>2</sub> til den globale forurening, og medvirker dermed til klimaforandringer rundt om i verden. Derfor er der både internationalt og nationalt vedtaget mål om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen.

Vælger bestilleren i samarbejde med Midttrafik at iværksætte miljøvenlige tiltag, der reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen, vil det således ikke kun komme bestilleren til gavn men "hele verden". Dog vil bestillerens borgere i sig selv ikke opleve nogen forskel.

#### **CO<sub>2</sub>-UDLEDNING FRA BUSSEN**

For hver liter diesel bussen forbruger, udledes ca. 2,7 kg. CO<sub>2</sub> i atmosfæren.

En bybus kører ca. 2,3 km per liter diesel, mens en regionalbus kører ca. 3,4 km. per liter diesel.

CO<sub>2</sub>-udslippet fra busserne kan neutraliseres ved at indføre nye teknologier, der benytter for eksempel el eller biogas som drivmiddel. CO<sub>2</sub>-udslippet kan også reduceres ved at udskifte bussens almindelige diesel med alternative brændstoffer fra en ikke-fossil kilde.

#### *Lokal forurening*

Røgen fra bussernes udstødning indeholder flere stoffer, som er sundhedsskadelige for mennesker. Disse stoffer indeholder for eksempel ultrafine partikler og gasarten NO<sub>x</sub>. Stofferne bidrager dermed til den lokale forurening, først og fremmest i tættere befolkede områder.

De europæiske euronormer sætter grænser for, hvor meget bussens motor må udlede af sundhedsskadelige stoffer. Disse grænser skærpes løbende, så busfabrikanterne er tvunget til at finde nye metoder til at få busserne til at køre længere per liter diesel. Derfor kan en udskiftning til nyere diesel- eller gasbusser ofte medvirke til at reducere den lokale forurening betydeligt.

Nogle nye busteknologier kan helt neutralisere den lokale forurening. Det gælder for eksempel elbusserne, der ikke har nogen forbrændingsmotor, og derfor heller ikke nogen udstødning. Når man færdes omkring en elbus, vil man derfor ikke blive generet af røg og os. Samtidig bemærkes det, at nye busser med dieselmotorer skal overholde Euro 6-normen. Euro 6-normen sikrer en høj grad af reduktion i udledning af lokal luftforurening.

#### *Støjforurening*

Støjforurening er ofte overset i drøftelserne om et bedre miljø. Støj er dog generende både for kunderne i bussen og for borgerne omkring bussen. Derudover har støj også negativ indflydelse

på menneskers helbred. Særligt i forhold til trafikstøj har forskning påvist, at støj skal tages alvorligt, da det kan have helbredsmæssige konsekvenser<sup>1</sup>.

Flere nye busteknologier og alternative brændstoffer kan reducere støjen fra busserne og dermed forbedre forholdene for både borgere, øvrige trafikanter og kunder i bussen.

#### *Miljøcertificering*

Midttrafik har i flere år prioriteret miljøcertificering af de busselskaber, der byder på kontrakter. Således er hovedparten af Midttrafiks busselskaber i dag miljøcertificeret ud fra ISO 14001 standarden eller OHSAS 18001-standarden.

Miljøcertificering sikrer, at busselskaberne arbejder på at påvirke det ydre miljø mindst muligt, for eksempel ved at anvende miljømærkede rengøringsprodukter og arbejde for besparelser på vand- og energiforbruget. Tilmed kan der også være penge at spare for selskaberne, når de omlægger deres processer i virksomheden.

Der kan ikke måles en direkte miljøgevinst ved at kræve, at busselskabet i en kontrakt lader sig miljøcertificere. Således sætter miljøcertificeringen ikke tal på for eksempel udledningen af CO<sub>2</sub>.

## 4. KUNDEADFÆRD OG PRÆFERENCER

Der er stigende bevågenhed omkring klima, miljø og bæredygtighed i samfundet og mange har ændret eller er villige til at ændre adfærd og vaner af hensyn dertil. Mens der er stor opbakning til politisk handling på området, så kan det for borgeren være svært ved at se, hvordan deres egne forbrugsvalg isoleret set har en effekt.

Passagerpulsens har i en rapport fra 2019 undersøgt danskernes holdning til miljø- og klimavenlig transport, hvor der er indhentet besvarelser fra 2.561 borgere. 50 % af de adspurgte mener, at det er af stor eller afgørende betydning, at danskernes forbrug generelt bliver mere klima- og miljøvenligt. Til sammenligning svarer 30 %, at klima- og miljøspørgsmålet har stor eller afgørende betydning for deres egne forbrugsvalg i hverdagen, hvilket tydeliggør, at andre faktorer påvirker kundernes beslutningsproces.

31 % angiver, at klima- og miljøvenlighed har stor eller afgørende betydning for dem i relation til deres daglige transport. Selvom klima- og miljøhensyn for mange har en stor betydning i forhold til deres daglige transport, så har en lang række andre forhold en større betydning. Øverst på listen er pålidelighed (87 % stor/afgørende betydning), transporttid (78 %) og fleksibilitet (65 %).

59 % af deltagerne svarer, at de gerne vil transportere sig mere klima- og miljøvenligt, end de gør i dag. Når ønsket efterfølgende oversættes til konkrete valg af mere klima- og miljøvenlig transport, angiver 75 % en mere klimavenlig bil, 49 % cykel, 29 % gang og 28 % mere kollektiv transport.

## 5. CLEAN VEHICLE DIRECTIVE OG KLIMA-SAMARBEJDSAFTALER

En ny, grøn strategi i Midttrafik skal tage højde for både dansk og europæisk lovgivning.

---

<sup>1</sup> <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/saerligt-for-borgere-om-stoej/hvad-er-stoej/stoej-og-sundhed/>



I 2019 blev EU-direktivet »Clean Vehicle Directive«<sup>2</sup> vedtaget. Direktivet stiller bindende mål for nul- og lavemissionskøretøjer i de offentlige udbud, der gennemføres i EU-medlemslandene.

Fra august 2021 til udgangen af 2025 skal 45 % af alle udbudte busser således være såkaldt 'rene busser'<sup>3</sup>, der kører på enten brint, el, bio- og syntetisk diesel eller på biogas – heraf skal 22,5 % være nulemissionsbusser (brint- eller elbusser). Det er værd at bemærke, at direktivet stiller krav til omlægningen af busser, og ikke til den kørselsmængde som busserne udfører (køreplantimer).

Fra vedtagelsen i EU i 2019 har medlemslandene op til to år til at vedtage de nationale bestemmelser i forhold til implementeringen af direktivet. Første skridt mod forpligtende danske mål blev taget, da Folketinget i december 2019 vedtog en ny klimalov. Klimaloven har fastsat et mål om 70 procent reduktion af drivhusgasudledningerne i 2030 i forhold til 1990 og et langsigtet mål om klimaneutralitet i senest 2050.

#### *Klimasamarbejdsaftaler med kommuner og regioner*

Fremfor at stille krav til kommuner og regioners grønne omstilling, har regeringen ønsket opfylde Clean Vehicle Direktivets krav samt klimalovens målsætninger via frivillige aftaler med landets kommuner og regioner<sup>4</sup>. I juni 2020 indgik regeringen de første klimasamarbejdsaftaler med landets fem største kommuner. Aftalerne har fokus på grøn omstilling af den kollektive trafik, men andre transportelementer indgår også.

I Midttrafiks område har Aarhus Kommune forpligtet sig til nedenstående målsætninger:

- At alle nye udbud af bybusser og nye bybusser i eksisterende og kommende aftaler om buskørsel fra 2020 skal være nulemission (el eller brint).
- At alle bybusser inden 2030, herunder at alle kontraktbusser inden 2027, vil være omstillet til nulemission (el eller brint).
- Igangsættelse af en forundersøgelse af en etape 2 af Aarhus Letbane/BRT-løsning til Brabrand og Hinnerup.

I december 2020 har regeringen tillige indgået frivillige klimaafgifter med de danske regioner<sup>5</sup>, hvor Region Midtjylland blandt andet har forpligtet sig til nedenstående målsætninger:

---

<sup>2</sup> <https://www.consilium.europa.eu/da/press/press-releases/2019/06/13/eu-boosts-market-for-clean-vehicles-with-binding-procurement-targets/>

<sup>3</sup> "Rene" er køretøjer med en CO<sub>2</sub>-emissionsgrænseværdi på nul fra og med 2026.

<sup>4</sup> <https://www.trm.dk/media/4533/faktaark-klimasamarbejdsaftaler-om-kollektiv-trafik.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.trm.dk/publikationer/2020/klimasamarbejdsaftaler-om-groen-kollektiv-trafik-mellem-regeringen-og-danske-regioner/>

- CO<sub>2</sub>-neutrale busser eller nulemissionsbusser (eksempelvis biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på regionale ruter fra 2021
- Region Midtjylland vil i samarbejde med Midttrafik igangsætte pilotprojekter med elbusser på en eller flere regionale ruter
- Region Midtjylland vil i samarbejde Midttrafik og uddannelsesinstitutioner arbejde på at påvirke unges transportvaner, med henblik på at de unge benytter alternativer til bilen

## 6. NYE TEKNOLOGIER OG BRÆNDSTOFFER BANER VEJEN

Reduktioner af bussernes miljøpåvirkning skal i sidste ende ske ved en teknologisk omstilling, hvor dieselbusser over en årrække udfases til fordel for eksempelvis elbusser.

Dieselbusserne er fortsat udbredt i Midttrafik, da de ved udgangen af 2021 vil udgøre cirka 86 % af 644 kontraktbusser. Det skyldes, at dieselbussen er en stabil teknologi, billig og det nemt at tanke bussen, uanset hvor den befinder sig. Efterhånden som andre teknologier udvikles, og usikkerheden omkring dieselbussernes fremtid stiger, bliver busserne dog mindre attraktive at investere i.

### **ELBUSSE OG DIESELBUSSE**

#### **Elbusser**

- Kører op til 300 km.
- Koster ca. 3.4 mio.kr. i indkøb
- Tager ca. 1 år at få leveret
- Kræver etablering af strømanlæg

#### **Dieselbusser**

- Kører op til 600 km.
- Koster ca. 2 mio.kr. i indkøb
- Tager ca. 7 måneder at få leveret

### *Elbusser*

Elbusserne er førstevalget, når bestillere skifter til en emissionsfri teknologi<sup>6</sup>. Elbussen udleder nemlig hverken CO<sub>2</sub> eller sundhedsskadelige stoffer. Samtidig giver elbussen en betydelig støjnedsættelse, da næsten kun bussens friktion mod asfalten kan høres.

Indførelsen af elbusser kræver, at der anlægges ladestandere, der er tilkoblet elnettet, så busserne kan oplade i løbet af natten. Da elbusser benytter betydelige mængder strøm til opladning af batterierne, kan der også være behov en dimensionering af elnettet.

Elbussens ulempe er først og fremmest den høje indkøbspris, da en elbus koster cirka det dobbelte af en dieselbus. Til gengæld er elbussen både billigere i drift og vedligehold end dieselbussen. Derfor er bussen specielt egnet til kontrakter, hvor busserne kører mange timer. Hermed vil de totale omkostninger til elbussen nemlig udlignes over tid.

Elbussens rækkevidde er usikker, da den varierer i forhold til chaufførernes kørsel, rutens topografi og temperaturen udenfor bussen. En fuldt opladet elbus kan køre op til 300 km, men rækkevidden udvides løbende, efterhånden som nye modeller lanceres. Midttrafik vurderer, at elbussens rækkevidde indenfor få år udvides, så langt flere ruter problemfrit kan betjenes.

<sup>6</sup> Bussen oplades med grøn strøm fra en VE-kilde, hvormed CO<sub>2</sub>-udledningen næsten kan neutraliseres. Midttrafik stiller krav om, at elbusser lades med minimum 90% grøn strøm

### *Gasbusser*

Gasbussen er populær, hvilket der er flere årsager til. Gasbussen er en kendt og stabil teknologi, der let kan køre over lange distancer. Samtidig kan den anvendte gas gøres CO<sub>2</sub>-neutral. Ligesom en dieselbus udleder nye gasbusser små mængder af lokal forurening. Gasbusserne kan også medvirke til en begrænset støjreduktion.

Gasbusser tankes ved, at der anlægges en tankstation med tilkobling til naturgasnettet. Det skal derfor undersøges, om naturgasnettet er til stede i det område, hvor kørslen udføres. Midttrafik kræver, at busselskabet køber biogas-certifikater, så CO<sub>2</sub>-udledningen neutraliseres.

Da gasbusser er en anelse dyrere indkøb end dieselbusser, og da der også skal anlægges en gastankstation, kan et skifte til gasbusser medføre en mindre merudgift for bestilleren. Merudgiften afhænger specielt af, om det kan sikres, at mange busser (+10 busser) kan tanke ved det samme anlæg.



### *2. generations biodiesel (HVO)*

Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) er en syntetisk diesel, der produceres af restprodukter fra slagterier, landbruget samt fedt og olier, der er uegnet til fødevareproduktion. Der er således tale om en "2. generations biodiesel", da ingredienserne ikke tages fra fødevareproduktionen.

HVO har den fordel, at brændstoffet kan benyttes i dieselbusser som delvis eller fuldstændig erstatning for almindelig diesel. Der er samtidig ikke behov for at anlægge nye tankningsanlæg. Dermed er HVO et nemt alternativt til en miljøvenlig omstilling. HVO neutraliserer CO<sub>2</sub>-udslippet<sup>7</sup>, samtidig med at der sker en mindre reduktion i den lokale forurening.

HVO er til gengæld et dyrt alternativ i sammenligning med almindelig diesel, da literprisen cirka er den dobbelte. For ruter med kørsel over længere distancer, kan HVO dog være en udmærket, midlertidig løsning, mens andre CO<sub>2</sub>-neutrale teknologier udvikles yderligere.

<sup>7</sup> I Clean Vehicle Directive betegnes syntetisk 2. generations biodiesel (herunder HVO) som CO<sub>2</sub>-neutral

## 7. BRANCHENS ANBEFALINGER



Fra busbranchens side er der en stor interesse i at etablere et viden-samarbejde med trafikselskaberne, så en omstilling gennemføres smidigt og med færrest mulige ekstraudgifter.

De to brancheorganisationer Dansk Kollektiv Trafik og Dansk PersonTransport er i 2020 begge kommet med hvert deres bud til trafikselskaberne på, hvordan den grønne omstilling kan foregå mest optimalt for alle involverede parter<sup>8</sup>.

Brancheorganisationernes anbefalinger er blandt andet:

- ✓ Indgå i reelle samarbejder mellem Trafikselskaber og busselskaber, hvor der lægges mere vægte på fælles mål, samarbejde og videndeling, end ensidig kontraktopfølgning.
- ✓ Forlæng kontrakter i det omfang det er muligt, så de eksisterende dieselbusser udnyttes mest muligt. Hermed opnår bestilleren genvindsten ved den udvikling, som teknologierne undergår, og det nuværende busmateriel får udnyttet sine levetid.
- ✓ Udbyd i større kontrakter, når der skal omstilles til nye teknologier. Det kan reducere udgifterne, da teknologierne ofte kræver, at busselskabet også skal investere i ny infrastruktur som en del af udbuddet.
- ✓ Sæt miljøkrav i stedet for at kræve specifikke teknologier. Dette kan for eksempel ske ved sætte mål for CO<sub>2</sub>-reduktionen, og lade busselskabet vurdere, hvordan målet opnås.

## 8. EN BÆREDYGTIG OMSTILLING

Det kan koste mange penge at omstille den kollektive trafik til grønnere teknologier, hvis det ikke gøres på en hensigtsmæssig måde. En omstilling må for eksempel ikke ske på bekostning af et reduceret betjeningsniveau, og dermed et ringere tilbud til Midttrafiks kunder.

Hvis en bestiller investerer i grøn kollektiv trafik, og efterfølgende reducerer i betjeningen, kan det gode initiativ nemlig få ringe miljømæssig effekt, hvis kunderne må fravælge bussen til fordel for bilen.

Beregninger viser, at én dieselbus med syv kunder eller flere er mere miljøvenlig end syv

### **BUS CONTRA BIL**

Bussen er mere miljøvenlig end bilen, når der sidder syv kunder i bussen.



<sup>8</sup> Dansk PersonTransport: "Anbefalinger til udbud af klimavenlig busstrafik" (2020), samt Dansk Kollektiv Trafik: "Bedre kontrakter i den kollektive trafik" (2020)

benzinbiler med én person i hver bil. Det er derfor en afgørende del af den grønne omstilling at bibeholde og tiltrække nye kunder til den kollektive trafik samtidig med at selve busdriften gøres grønnere. I afsnittet "Den alternative omstilling" fortælles om, hvordan bestilleren og Midttrafik i fællesskab kan reducere udledningerne fra busserne ved infrastrukturelle tiltag, og dermed opnå både forbedringer for kunderne og miljøgevinster.

Med til billedet af den grønne omstilling hører ressourceforbrug i produktionen af busserne. Det kræver store mængder af energi og ressourcer for hver ny bus, der skal produceres. Dermed starter miljøregnskabet altid i minus, når fabriksnye busser indsættes i drift. Af den grund er det for nogle bestillere et reelt argument at udbyde eller forlænge kontrakter med dieselbusser.

Bestillerne kan reducere eller måske helt undgå ekstraudgifter til den grønne omstilling. Men det kræver, at man er villig til at indgå kompromiser. Med andre ord skal man hugge en hæl og klippe en tå for at få både det grønne og økonomiske regnestykke til at gå op. Midttrafik anbefaler for eksempel, at

- ✓ Der udbydes 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.
- ✓ 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.
- ✓ Kontraktvilkårene indrettes, så busselskabet har fleksible muligheder. Det kan fx betyde, at busselskabet under bestemte vilkår gerne må benytte dieselbusser i elbus-kontrakt, eller at elbussen på kolde dage gerne må opvarmes af et oliefyr.

## 9. DIALOG, VURDERING OG PRIORITERING

Grønne omstillinger sker som oftest i forbindelse med, at gamle kontrakter udløber, og der som følge heraf skal gennemføres nye udbud af buskørsel. Her er det oplagt, at Midttrafik og bestilleren i fællesskab undersøger, hvilken type teknologi, der er hensigtsmæssigt i forhold til den kørsel, der skal udbydes og bestillerens planer i øvrigt.

Men i takt med at nye teknologier og alternative brændstoffer melder sin ankomst, stiger behovet for en grundig, forudgående dialog mellem bestillerne og Midttrafik.

For selvom de nye muligheder er miljøvenlige, kan de nemlig også medføre flere udfordringer. Med andre ord kommer de nye miljøvenlige muligheder med en pris.

Udfordringerne ved et skifte til nye teknologier kan skyldes begrænsninger af bussernes kortere rækkevidde, komfortforringelser eller merudgifter som følge af høje indkøbspriser. Disse udfordringer er blot eksempler.

### **CASE: UDBUD I ODDER KOMMUNE I 2020**

Odder Kommune ønskede fokus på både grøn omstilling og budgetsikkerhed. I udbuddet kunne busselskaberne derfor afgive forskellige tilbud:

- 1) Nulemissionsbusser i 11 år
- 2) Nye euro 6-busser i 8 år med option på HVO
- 3) Ældre euro 5-busser i 4 år med option på HVO

Hvis det bedste tilbud på nulemissionsbusser var på under 10 mio.kr. årligt, blev dette tilbud valgt. Derover ville kommune vælge det bedste af de to tilbud på dieselbusser.

Ved tilbud 1) fik kommunen nulemissionsbusser indenfor budgetgrænsen på 10 mio.kr.

Ved tilbud 2) fik kommunen dieselbusser af højeste miljøstandard og kan tilkøbe HVO og dermed fortsat opnå CO<sub>2</sub>-neutralitet.

Ved tilbud 3) fik kommunen ældre busser i en kort kontraktperiode. Til gengæld kan kommunen snart udbyde nulemissionsbusser, og hermed opnå både den økonomiske og teknologiske gevinst mellemprioden medfører.

Resultatet af udbuddet blev dog elbusser til en samlet økonomi på ca. 7.5 mio.kr. årligt.

De bedste forudsætninger for en succesfuld implementering af grønne omstillinger er derfor, når Midttrafik og bestilleren i god tid forud for et udbud vurderer muligheder og udfordringer, så politikerne kan foretage tydelige prioriteringer, og er klar over konsekvenserne herved.

Midttrafik anbefaler derfor at

- ✓ Bestilleren og Midttrafik indleder den første dialog om omstilling i god tid – gerne op til 3 år før den nuværende kontrakt udløber
- ✓ Bestilleren giver Midttrafik fleksible rammer til at planlægge og gennemføre et udbud. Til gengæld skal Midttrafik sikre en tæt dialog og grundig orientering til bestilleren gennem hele processen
- ✓ Bestillerne sammen med Midttrafik afsøger mulighederne for at indgå i tværkommunale samarbejder i forbindelse med skiftet til nye teknologier.

### *Kommunal høring*

Midttrafik gennemførte i 2019 en høring blandt bestillerne for at få deres holdninger til den kommende grønne omstilling. Overvejende har bestillerne svaret, de ønsker, at Midttrafiks går

forrest med rådgivning på området. Herudover har en række bestillere ønsket, at Midttrafik løbende undersøger mulighederne for at foretage fælles udbudt for flere bestillere med henblik på at opnå synergier. Det er samlet set bestillernes holdning, at Midttrafik har ansvar for at belyse de muligheder, bestillerne har, samt de hertil forbundne fordele og ulemper.

Svarene tilkendegiver dog også, at beslutningskompetencen om en grøn omstilling fortsat skal være hos den enkelte bestiller, samt at der skal tages højde for økonomien forbundet herved, idet flere bestillere har begrænsende ressourcer til at finansiere omstillingen.

Der er således en overvejende enighed blandt bestillerne om, at Midttrafik ikke skal stille rigide mål eller krav, som forpligter den enkelte bestiller udover, hvad denne kan imødekomme.

### *Tekniske specifikationer, udbud og politisk råderum*

Rammerne for at gennemføre et udbud er blevet skærpet over tid, bl.a. som følge af en ny udbudslov i 2016. Det betyder, at arbejdet med at gennemføre et udbud er blevet mere komplekst, både for Midttrafik og de busselskaber, der vælger at afgive tilbud.

Samtidig har busselskaberne fået mere erfaring med udbudsprocessen, og opmærksomheden på at processen gennemføres korrekt og transparent er øget fra alle sider. Busselskaberne er også blevet mere kritiske; de prioriterer i høj grad kun at deltage, når et udbud er attraktivt, enten økonomisk eller i forhold til de ressourcer, der skal lægges i at afgive et tilbud.

Udviklingen er altovervejende positiv. Men den kræver også, at Midttrafik altid håndterer udbudsprocessen stringent, så der ikke opstår tvivl eller mistro, samt at dyre og forsinkende klagesager undgås. Herudover skal udbuddet tilrettelægges, så det giver busselskaberne rimelige vilkår for at give tilbud, hvormed den bedste konkurrencesituation opnås.

Udviklingen stiller også krav til bestillerne og politikere, der vedtager rammerne for de udbud, som Midttrafik gennemfører. Det er blandt andet vigtigt, at bestillerne ikke stiller skrappe eller urealistiske betingelser udover Midttrafiks anbefalinger, eller kræver mange forskellige tilbud i det samme udbud. Dette kan nemlig medføre, at busselskaber fravælger udbuddet, og at risikoen for klagesager bliver større.

Midttrafik anbefaler derfor at

- ✓ Bestilleren træffer overordnede beslutning om kørsel, teknologi og økonomi ud fra Midttrafiks faglige rådgivning
- ✓ Detailkrav til busmateriel og beslutninger om udbudsprocessen overlades til Midttrafik

## **10. OMSTILLING GENNEM PLANLÆGNING**

Drivmiddelteknologi og kørerstil spiller som vist en vigtig rolle i den grønne omstilling af den kollektive trafik. Den kollektive trafik rummer dog samtidig en række andre værktøjer, der kan bidrage til en hurtigere og mere energieffektiv omstilling af den samlede mobilitetssektor.

### *Grøn omstilling via overflytning af bilister*



Bilparken gennemgår som den kollektiv trafik en grøn omstilling i disse år, men det vil givetvis gå væsentligt langsommere at omstille den samlede bilpark til CO<sub>2</sub>-neutrale drivmidler. I forliget "Grøn omstilling af vejtransporten" fra december 2020<sup>9</sup> er regeringen og forligspartier blevet enige om finansiering af tiltag, der skal sikre 775.000 nul- og lavemissionsbiler på vejene i 2030. Dermed vil størstedelen af bilflåden fortsat køre på fossile brændsler et godt stykke tid efter, at omstillingen af den kollektive trafik er fuldt gennemført.

Igennem en øget satsning på den kollektive trafik kan konkurrencesituationen rykkes, så flere rejsende fravælger bilen og i stedet benytter bus, tog og letbane. Ved at tiltrække rejsende, som ellers havde skabt CO<sub>2</sub>-udslip i bil, kan den CO<sub>2</sub>-neutrale kollektiv trafik bidrage med et ekstra gear i den grønne omstilling. Dette kan også være med til at begrænse væksten i den samlede bilpark og dermed det samlede antal af biler, der på sigt skal omstilles til grøn teknologi.

Det er samtidig værd at bemærke, at den kollektive trafik, selv efter fuld grøn omstilling af bilparken, i mange relationer stadig er mere energieffektiv end bilen. En analyse af forholdene, som COWI har foretaget for Movia i 2020, viser, at en elbus kan være mere energieffektiv end en bil, når der er mere end fem kunder med bussen, og at den i alle regnede alternativer vil være det mest energieffektive, når der er mere end ni kunder med.

Kollektiv trafik kan således reducere transportsektorens samlede energiforbrug og være med til at sikre, at der er tilstrækkelig grøn energi til andre sektorer. Så længe den samlede energisektor ikke er fuldt omstillet til vedvarende energi, vil der være en miljømæssig gevinst ved at tiltrække bilister for langt de fleste bybusruter og hovednetsruter, idet den gennemsnitlige passagerbelastning på disse ruter oftest overstiger ni kunder.

### *Flere passagerer – hvordan?*

Skal en større andel af bilister vælge den kollektive trafik, kræver det, at den kollektiv trafiks konkurrenceevne øges. Det kan blandt andet gøres ved at investere i højere kvalitet og/eller gennem strammere restriktion for biltrafikken.

En styrket kvalitet kan bl.a. opnås gennem infrastrukturinvesteringer og gennem styrket drift på strækninger med stort transportbehov. Midttrafiks *Trafikplan 2019-2022*<sup>10</sup> peger i den forbindelse på en række muligheder for at styrke tilbuddet, herunder følgende elementer, som kan være vigtige grundsten i at sikre høj kvalitet:

<sup>9</sup> <https://fm.dk/media/18301/faktaark-om-groen-omstilling-af-vejtransporten.pdf>

<sup>10</sup> <https://www.midttrafik.dk/om-midttrafik/trafikplaner/>

- ✓ Prioritering af ressourcer i **det Midtjyske Hovednet**. Trafikplanen fastlægger en række korridorer, hvor tog, bus og letbane skal sikre god sammenhæng mellem regionens byer. Med et minimumsniveau på timedrift i dagtimerne og et ambitionsniveau om halvtimesdrift i myldretiden giver nettet en solid rygrad i den kollektive trafik, som kan være et alternativ til bil.
- ✓ **Hovednet i bybusbyer**. Tilsvarende anbefaler trafikplanen, at ressourcerne i bybustrafikken fokuseres, så linjerne kører med høj frekvens og betjener de største rejsestrømme effektivt og direkte. Dette kendes bl.a. fra A-buslinjerne i Aarhus og Randers.
- ✓ **Knudepunkter** skaber sammenhæng. Transporten frem til hovedruterne udgør en vigtig del af rejsen. Her er det vigtigt med gode knudepunkter, der sikrer, at skift til bus/tog/letbane fra gang, cykel, bil eller anden bus kan ske så effektivt og komfortabelt som muligt. Midttrafik arbejder i den forbindelse på at udvikle pilotprojekter for egentlige transport-hubs, hvor det i stor skala gøres let, trygt og bekvemt at parkere sin bil eller cykel og køre videre i bus.
- ✓ Investeringer i **fremkommelighed** er en måde at styrke den kollektive trafik på og skabe en højere pålidelighed og rettighed, som er nogle af de parametre, der betyder mest for kunderne. Stigende biltrafik i de større byer fører øget trængsel med sig, hvilket også går ud over fremkommeligheden for busserne. Investeringer målrettet fremkommelighedsløsninger for bus (eksempelvis busbaner og signalprioritering) styrker dermed den kollektive trafiks konkurrenceevne overfor bilerne. Samtidig reduceres driftsomkostningerne som følge af kortere køretid, ligesom energieffektiviteten øges. Kommunerne er som vejmyndighed ansvarlige for sådanne tiltag, men Midttrafik indgår gerne i udviklingen af projekter og har i trafikplanen anvist metoder til arbejdet.

Som nævnt kan strammere restriktioner på biltrafikken også være med til at ændre konkurrencesituationen til fordel for kollektiv trafik. Det kan bl.a. være parkeringsafgifter, parkeringsbegrænsninger eller restriktioner i vejnettet. Denne opgave hviler primært på kommunerne, men Midttrafik rådgiver gerne om mulighederne.

Tilsvarende kan byudvikling være et vigtigt element i at skabe en høj kollektivandel gennem målrettet fortætning omkring stationer og hovedruter i byerne.

#### *Øget energieffektivitet i den kollektive trafik*

En anden del af arbejdet med grøn omstilling vil være at tilrettelægge mobiliteten, så den bliver mest mulig energieffektiv. I de transporttunge korridorer vil traditionel kollektiv trafik som bus og bane forsat være de mest energieffektive løsninger, men i tyndt befolkede områder og på tidspunkter med lav benyttelse kan alternative løsninger bringes i spil i planlægningen.

Det kan være ved at benytte mindre busmateriel eller tilbyde fleksible transportløsninger som flextur, flexbus og plustur frem for fast rutekørsel. Samtidig kan private mobilitetsformer bidrage til at sikre et godt mobilitetstilbud med god energieffektivitet, bl.a. ved at fremme brug samkørsel og delebiler.

## 11.FORVENTEDE UDBUD I PERIODEN 2021-2024

Midttrafik forventer, at der i strategiens periode skal udbydes kørslen angivet i Bilag 1. I alt skal Midttrafik udbyde mellem 487.500-677.000 køreplantimer (198-291 kontraktbusser). Det endelige omfang afhænger i sidste ende af, hvorvidt en række kontrakter forlænges eller ej.

Det bemærkes, at Aarhus bybusser ikke indgår i de ovenstående tal, idet bybusserne i Aarhus løbende udskiftes fra dieselbusser til elbusser frem mod 2030. En teknologisk omstilling i Aarhus er således ikke afhængigt af, om der gennemføres et udbud af Aarhus Bybusser.

I nedenstående tabel fremgår den kørsel, som ikke kan forlænges, eller hvor der allerede er truffet beslutning om et udbud. Dermed udgør tabellen den kørsel, som i alle tilfælde *skal* udbydes i årene 2021-2024.

Allerede nu har en række bestillere truffet beslutning om en teknologisk omstilling, enten som følge af lokale miljøstrategier eller på baggrund af frivillige klimaaftaler med regeringen. Derfor er der i tabellen anført en forventet udbudt teknologi, samt hvordan udbuddene lever op til målsætningerne i det europæiske Clean Vehicle Directive (CVD)<sup>11</sup>.

Endelig er der i tabellen en kolonne med den estimeret CO<sub>2</sub>-reduktion i ton, hvis kørslen udbydes med den forventede teknologi.

| Bestiller                                    | Kørselstype       | Busser | Forventet teknologi | Efterlever CVD | Ton CO <sub>2</sub> -reduktion |
|----------------------------------------------|-------------------|--------|---------------------|----------------|--------------------------------|
| Region Midt <sup>12</sup>                    | Regional          | 38     | Gas, HVO og el      | ✓              | 3.191                          |
| Struer Kommune                               | By og lokal       | 9      | El                  | ✓              | 222                            |
| Region Midt <sup>13</sup>                    | Regional          | 6      | El                  | ✓              | 485                            |
| Viborg Kommune                               | Lokal             | 14     | Ukendt              | ?              |                                |
| Horsens Kommune                              | By                | 16     | El                  | ✓              | 1.205                          |
| Viborg Kommune                               | By                | 13     | El                  | ✓              | 833                            |
| Region Midt og fælles kommunal <sup>14</sup> | Regional og lokal | 96     | Gas, HVO og el      | ✓              | 7.933                          |

Som det fremgår af tabellen, vil Midttrafik under de oplyste forudsætninger leve op til målsætningerne i Clean Vehicle Directive, idet næsten 93 % af busserne udbydes som CO<sub>2</sub>-neutrale busser eller nulemissionsbusser. Hertil kommer, at Aarhus Kommune i perioden foretager 86 udskiftninger fra dieselbusser til elbusser, hvilket forøger andelen af nulemissionsbusser yderligere. Selv hvis en række af kontrakterne i bilag 1 ikke forlænges, og i stedet udbydes med fossile dieselbusser, vil direktivet fortsat kunne overholdes.

Samlet set kører over 50 % af Midttrafiks busser i 2025 på el, biogas, brint eller biodiesel.

<sup>11</sup> 45% af de udbudte busser skal køre på brint, el, bio- og syntetisk diesel eller biogas – heraf skal 22,5% være nulemissionsbusser (brint- eller elbusser)

<sup>12</sup> Området omkring Viborg-Herning-Silkeborg-Holstebro-Randers

<sup>13</sup> Området omkring Lemvig-Struer-Holstebro

<sup>14</sup> Østjylland med finansiering fra bl.a. Skanderborg, Horsens, Favrskov, Aarhus, Odder samt Nord- og Syddjurs Kommuner

Kontrakterne skal udbydes 1-2 år før kørslen sættes i drift, så busselskaberne får tilstrækkelig med tid til at indkøbe nye busser og etablere den nødvendige infrastruktur. Politiske beslutninger skal således gerne være truffet op til to år før end tidspunktet for idriftsættelsen.

## 12. FLEXTRAFIK

Flextrafik er den del af den kollektive trafik, som køres med liftvogne og personvogne, og som udføres ved direkte bestilling fra kunder eller offentlige institutioner. Flextrafikken omfatter for eksempel visiret patientbefordring, kørsel til specialskoler og genoptræningscentre samt Flexture og Plusture, som borgere kan benytte mod egenbetaling.

Da flextrafik udføres på tværs af kommuner og regioner, kan en miljøindsats ikke vedtages lokalt. Samtidig vil effekten af en miljøindsats være spredt over alle bestillere og flere regioner.

På kort sigt er det samtidig svært at opstille konkrete mål for flextrafik, da vognenes ruter og kørselsomfang er forskellige fra dag til dag. En omstilling vil derfor afhængig af hvilke teknologier og drivmidler, der er tilstrækkeligt udviklede og prismæssigt tilgængelige.

Med henblik på at opnå erfaring gennemfører Midttrafik i øjeblikket et forsøg med fem elbiler, der udfører flextrafik<sup>15</sup>. Kørslen med elbilerne er planlægningsmæssig begrænset, så 99% af kørslen gennemføres indenfor Aarhus Kommune og det vurderes, at forsøgsvognene samlet vil udføre omkring 10% af al kørsel internt i Aarhus Kommune.

Sideløbende gennemfører de øvrige trafiksselskaber tilsvarende forsøg, og i branchen gennemføres der forsøg med brintbiler. På tværs af trafiksselskaberne arbejdes der på en model, hvor leverandør med nulemissionsvogne opnår en fordel, så der skabes incitament for et skifte væk fra dieslbiler.

Indenfor en årrække forventer Midttrafik derfor, at den øvrige flextrafik helt eller delvist kan omstilles til drift med elbiler. Spørgsmålet er dog, hvornår elbiler får en rækkevidde og ladehastighed, der problemfrit kan imødekomme flextrafikens behov i både byen og på landet.

Der kan gives bedre rammebetingelser selskaber, der kan tilbyde elbiler til flextrafik. Midttrafik foreslår derfor, at en konkret anbefaling ”om bedre rammebetingelser for elbiler” bliver et indsatsområde i strategiens frem mod 2024, når Midttrafik har opnået erfaringer ud fra de nuværende forsøg.

## 13. FASTLÆGGELSE AF MILJØMÅL

Bestillerne har i sine høringssvar angivet, at Midttrafik skal rådgive ud fra opdateret viden om nye teknologiers fordele og ulemper. Det er samtidig væsentligt, at den enkelte bestiller fortsat selvstændig beslutter, om bestilleren ønsker at udbyde en grøn teknologi.

Flere bestillere angiver samtidig økonomi som et væsentligt hensyn, når der træffes beslutning om en grøn omstilling. Dette giver mening, idet specielt mindre lokale ruter ofte har et lavt antal årlige køreplantimer, som udgiften til en grøn omstilling kan fordeles over. En centralt krav om

---

<sup>15</sup> Bestyrelsen blev orienteret om forsøget på sit møde d. 11. september 2020

en grøn omlægning på disse ruter kan derfor økonomisk set være ufornuftig – blandt andet henset til, at der også kan være miljømæssige argumenter for at udbyde korte dieselkontrakter, jf. afsnit 8 om en bæredygtig omstilling.

Af den årsag vurderer Midttrafik, at kommende miljømål ikke skal forhindre den enkelte bestiller i at træffe egne politiske beslutninger om kommende udbud, dog med udgangspunkt i rådgivning og anbefalinger fra Midttrafik.

Målene skal stadig sikre, at Midttrafik kan opfylde EU-direktivet Clean Vehicle Directive, klimasamarbejdsaftaler indgået mellem regeringen og region eller kommune samt eventuelle kommunalt vedtagne miljøstrategier. Ud fra en gennemgang af de forventede udbud i perioden 2021-2024 vurderes dette ikke at blive en udfordring, idet over 93% af de udbudte busser i perioden forventes at være CO<sub>2</sub>-neutrale eller helt emissionsfri.

Endelig bemærkes det, at en række af de øvrige danske trafikselskaber enten har eller er ved at vedtaget et 2030-mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet. Nogle trafikselskaber har samtidig vedtaget underliggende mål for eksempel andelen af ren emissionsfri kørsel, eller åremål for omstillinger fordelt på kørselskategorierne by-, regional- og lokalkørsel.

#### *Forslag til miljømål frem mod 2024*

Med udgangspunkt i ovenstående rammer anbefales en række miljø-målsætninger for en grøn omstilling af den kollektive trafik i Region Midtjylland. Målsætningerne er gældende for de busudbud af A-kontrakter, Midttrafik skal gennemføre i perioden fra 2021 til og med 2024<sup>16</sup>.

- ✓ Midttrafik skal sikre rettidig og opdateret rådgivning til bestillerne om grøn omstilling gennem udbud. Rådgivningen skal blandt forholde sig til aktuelle teknologier, bestillerens økonomi og mulighed for synergier ved fælles udbud.
- ✓ Bestillerne skal sikre, at der træffes nødvendige og rettidige beslutninger, samt at beslutningerne giver Midttrafik transparente og rimelige rammer for at gennemføre udbud.
- ✓ Ved udbud af bybusser frem til 2024 anbefaler Midttrafik, at kommunerne stiller krav om nulmission (el- eller brint-busser).
- ✓ Ved udbud af lokal- og regionalbusser i perioden frem til 2024 anbefaler Midttrafik, at bestillerne som minimum stiller krav om CO<sub>2</sub>-neutralitet (gasbusser eller biodiesel).
- ✓ Ved udbud af dieselbusser frem til 2024 anbefaler Midttrafik, at bestillerne stiller krav om, at busserne minimum overholder Euro 6-normen, der i øjeblikket er den højeste, europæiske miljøstandard for dieselbusser. Herudover anbefaler Midttrafik, at et udbud af dieselbusser tilrettelægges, så en kommende kontrakt kan træde i kraft senest i 2030.
- ✓ Midttrafik skal undersøge muligheder for at tilgodese tilbud med elbiler i Flextrafik. Der skal udarbejdes en anbefaling om bedre rammebetingelser for elbiler i kommende udbud af flextrafik frem mod 2024.
- ✓ Midttrafik skal prioritere at markedsføre og kommunikere grønne tiltag overfor offentligheden og bestillerne

---

<sup>16</sup> Det følger implicit heraf, at B-kontrakter (skolebusser/rabatruter) ikke er indbefattet af målsætningerne. Dette forhindrer dog ikke kommuner, hvis skolebusser administreres af Midttrafik, i at træffe beslutninger om grøn omstilling i forbindelse med et udbud

## BILAG 1 – OVERSIGT OVER UDBUD I PERIODEN 2021-2024

| Bestiller                                                        | Kørselstype       | Busser | Timer   | Teknologi nu | Forventet teknologi |
|------------------------------------------------------------------|-------------------|--------|---------|--------------|---------------------|
| <b>Idriftsættelse i 2022. Kontrakter udbydes 1-2 år forinden</b> |                   |        |         |              |                     |
| Region Midt                                                      | Regional          | 38     | 83.000  | Diesel       | Gas, HVO og el      |
| Holstebro <sup>(1)</sup>                                         | Lokal             | 5      | 7.500   | Diesel       | ?                   |
| <b>Idriftsættelse i 2023. Kontrakter udbydes 1-2 år forinden</b> |                   |        |         |              |                     |
| Region Midt                                                      | Regional          | 6      | 14.000  | Diesel       | El                  |
| Struer Kommune                                                   | By og lokal       | 9      | 9.500   | Diesel       | El                  |
| Viborg Kommune                                                   | Lokal             | 14     | 16.000  | Diesel       | El                  |
| Horsens Kommune                                                  | By                | 16     | 50.000  | Diesel       | El                  |
| Ikast-Brande <sup>(1)</sup>                                      | Lokal og by       | 8      | 11.300  | Diesel       | ?                   |
| Herning Kommune <sup>(1)</sup>                                   | Lokal             |        |         | Diesel       | ?                   |
| Syddjurs Kommune <sup>(1)</sup>                                  | Lokal             | 4      | 8.000   | Diesel       | ?                   |
| Norddjurs Kommune <sup>(1)</sup>                                 | By                | 1      | 3.100   | Diesel       | El                  |
| <b>Idriftsættelse i 2024. Kontrakter udbydes 1-2 år forinden</b> |                   |        |         |              |                     |
| Viborg Kommune                                                   | By                | 13     | 42.500  | Diesel       | El                  |
| Holstebro Kommune <sup>(1)</sup>                                 | By                | 8      | 20.000  | Gas          | El                  |
| Holstebro Kommune <sup>(1)</sup>                                 | Lokal             | 5      | 7.500   | Diesel       | ?                   |
| Silkeborg <sup>(1)</sup>                                         | Lokal             | 12     | 19.000  | Diesel       | ?                   |
| Skive Kommune <sup>(1)</sup>                                     | By                | 4      | 9.500   | Gas          | El                  |
| Skive Kommune <sup>(1)</sup>                                     | Lokal             | 17     | 27.500  | Gas/diesel   | ?                   |
| Aarhus Kommune <sup>(1), (2)</sup>                               | By                | 149    | 539.000 | El/diesel    | El                  |
| Randers Kommune <sup>(1)</sup>                                   | By                | 29     | 77.000  | HVO          | El                  |
| <b>Idriftsættelse i 2025. Kontrakter udbydes 1-2 år forinden</b> |                   |        |         |              |                     |
| Region Midt og fælles kommunal <sup>(1), (3)</sup>               | Regional og lokal | 96     | 247.500 | Diesel       | Gas, HVO og el      |

(1) Kontrakterne kan forlænges i 1-4 år efter aftale med den pågældende kommune.

(2) Bybusserne i Aarhus udskiftes løbende fra dieselbusser til elbusser. En teknologisk omstilling i Aarhus er således ikke afhængigt af, om der gennemføres et udbud af Aarhus Bybusser.

(3) Kørslen er primært regional, men medfinansieret af Skanderborg, Favrskov, Aarhus, Odder Horsens samt Nord- og Syddjurs Kommuner.

# Gør den kollektive transport mere attraktiv: 10 bud til bedre service



Forbrugerrådet  
Tænk

Passagerpuls

# Passagerernes 10 bud til serviceforbedringer i bus og tog

En mobilitetsplan skal være med til at sikre, at den kollektive transport bliver mere attraktiv for endnu flere i form af bedre punktlighed, kortere rejsetid, et attraktivt udbud af afgang og konkurrencedygtige priser. Meget af dette kræver store og langsigtede investeringer, der ofte først vil kunne mærkes af passagererne om flere år.

En attraktiv kollektiv transport er dog langt mere end skinner, signaler og busbaner. For at kollektiv transport skal være attraktiv, skal alle 'de små ting' også være på plads: servicen, informationen, rengøringen, den personlige kontakt og så videre. Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk har siden 2014 været i løbende kontakt med passagererne og undersøgt deres transportbehov. På den baggrund har vi formuleret 10 bud på serviceforbedringer, der kan komme de millioner af passagerer, der allerede bruger den kollektive transport, til gavn samt være med til at tiltrække endnu flere passagerer. Vi håber, at disse bud – sammen med de store og langsigtede investeringer – vil indgå i den kommende, grønne mobilitetsplan. Forslagene uddybes i det efterfølgende.

- 1. Indfør et betalingsloft på rejsekortet, så passagererne aldrig betaler mere end for et pendlerkort**
- 2. Tilbyd mere fleksible pendlerkort og billetprodukter – som passer til en fremtid med mere hjemmearbejde**
- 3. Indfør en fælles, tværgående rejsetidsgaranti – så der bliver taget ansvar for passagerens samlede rejse**
- 4. Gør udbetalingen af rejsetidsgaranti automatisk, hvor det er muligt**
- 5. Styrk informationen på rejsen**
  - a. Sæt realtidsskærme op på alle togstationer og større busstoppesteder
  - b. Sæt fart på udviklingen af Rejseplanen, så alle har adgang til at få realtidsinformation på rejsen
- 6. Giv kompensation til passagerer, der rammes af sporarbejder**
- 7. Genåbn toiletterne på busterminaler og togstationer**
- 8. Gør stationen til et rart og trygt sted at være**
  - a. Mere personlig service og synligt personale
  - b. Prioriter rengøring, vedligehold og godt lys
  - c. Skab liv på stationerne med kunst, foreninger, caféer og butikker
  - d. Gør det nemt at lave fejlmeldinger
- 9. Skab bedre tilgængelighed for mennesker med bevægelseshandicap**
  - a. Stil krav om automatiske busramper og universelt design ved indkøb af nye busser
  - b. Ombyg togperroner, så de understøtter niveaufri indstigning
  - c. Sørg for tilgængelighed til togstationer og perroner
- 10. Gør det nemmere at kombinere cyklen og kollektiv transport**
  - a. Udbyg mulighederne for at have cyklen med i bussen og toget, og ensret reglerne
  - b. Invester i mere og bedre cykelparkering, og skab trygge adgangsveje til og fra stationer og knudepunkter.

## 6 overordnede bud til bedre kollektiv transport

I dette udspil koncentrerer vi os om de serviceforbedringer, der kan indføres på kort eller mellemlangt sigt. Skal den kollektive transport for alvor kunne tiltrække flere passagerer og opfylde sit potentiale for at bidrage til grøn mobilitet, er det dog også nødvendigt med større investeringer og beslutninger.

Vi giver her 6 overordnede bud, som bør være pejlemærker for investeringer i den kollektive transport i den grønne mobilitetsplan.

1. Sæt mål om passagervækst, som trafikkselskaber, togselskaber, operatører, myndigheder, infrastrukturforvaltere, ejendomsforvaltere m.fl. bindes af og skal arbejde sammen om at nå – og afsæt midler til at nå målene
2. Lav en prisstruktur, der skaber den rigtige konkurrencesituation i forhold til alternativerne til kollektiv transport – gang, cykling, bil og fly
3. Tilbyd en attraktiv dækning og frekvens i den kollektive transport, også udenfor de store byer
4. Invester i, at busserne kan komme hurtigt og punktligt frem – busbaner, prioritering i lyskryds og BRT
5. Følg op på de investeringer, der allerede foretages i banetrafikken, med investeringer i hastighedsopgraderinger, nye baner, nyt materiel, letbaner og metro
6. Sørg for, at der er incitamenter, rammer og ressourcer, der gør det muligt at sætte passagererne i centrum, når arbejdet på jernbanen planlægges, blandt andet så antallet af lange totalspærringer begrænses.

Find mere viden og se flere anbefalinger om, hvordan vi får flere til at vælge den kollektive transport i Passagerpulsens rapport 'Danskerne, kollektiv transport og grøn omstilling 2020'.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-danskerne-kollektiv-transport-og-groen-omstilling>

# 1.

## Indfør et betalingsloft på rejsekort, så passagererne aldrig betaler mere end for et pendlerkort

Et betalingsloft eller *capping* er et system, hvor der er en grænse for, hvor meget passagererne kan komme til at betale for rejser over en bestemt periode. Rammer passagererne loftet, betaler de ikke mere for deres rejser i resten af perioden. Grænsen sættes ved prisen for et periodekort på samme strækning.

### Hvorfor?

Med et betalingsloft behøver den enkelte passager ikke at forudse, om det bedst kan betale sig at købe et periodekort eller at betale per rejse med rejsekortet. Dette kan være relevant for passagerer, der ikke ved præcist, hvor mange dage de henholdsvis cykler og bruger kollektiv transport, eller hvor mange dage de skal arbejde hjemme i en periode. Betalingsloftet giver passagererne sikkerhed for den maksimale, månedlige udgift. Det giver tryghed, og det gør det lettere at budgettere og vælge den kollektive transport til.

Passagererne giver via rejsekortet rigtigt mange data til trafikselskaberne om deres rejser. Ved at indføre et betalingsloft kan disse data komme den enkelte passager mærkbart til gavn.

Undersøgelser underbygger, at passagererne generelt har svært ved at finde den bedste og billigste billet i den kollektive transport. Det risikerer at gøre den kollektive transport mindre attraktiv og få flere til at vælge den fra.

- Cirka 1 ud af 3 af passagerer er utilfredse med muligheden for at finde den billigste billet til rejser med offentlig transport, og næsten halvdelen er utilfredse med overskueligheden af de forskellige billettyper og rabattyper til offentlig transport. (Rejsekort & Rejseplan A/S)
- Hver fjerde rejsekortbruger rejser mere end 4 gange om ugen. Herved betaler de muligvis mere, end hvis de havde købt et pendlerkort. I udgangspunktet kan et pendlerkort betale sig, hvis man rejser mere end 26 gange om måneden på samme strækning – cirka svarende til ud og hjem 3-4 dage om ugen eller mere. (Passagerpuls)

## Hvordan?

Billetprodukter med betalingsloft/*capping* findes allerede flere steder i verden, blandt andet i London.

DOT gennemførte i foråret 2018 i samarbejde med Rejsekort A/S et begrænset forsøg med et pendlerprodukt baseret på et betalingsloft med deltagelse af 20 forsøgspersoner. Rejsekort A/S bemærkede i den forbindelse, at det er teknisk muligt, at et 'back office-baseret betalingsloft kan etableres, herunder også automatisk refusion af overskydende betaling.'

I DOT's forsøg blev der brugt forskellige modeller for betalingsloft. I nogle modeller fastlagde systemet automatisk den optimale pendlingsrelation eller pendlingsafstand på baggrund af passagerens rejsemønstre – og beregnede på denne baggrund, om passageren overskred prisen for et pendlerkort. Andre var baseret på en model, hvor passageren på forhånd valgte en relation, som betalingsloftet blev fastlagt ud fra.

Fra et passagerperspektiv er en model, hvor den optimale pendlerrelation- eller afstand automatisk bliver beregnet, umiddelbart at foretrække.

## Hvad vil effekten være?

Passagererne vil opleve et mere brugervenligt og intelligent billetsystem, der automatisk giver dem den bedste løsning. En del højfrekvente passagerer vil sandsynligvis opleve at spare penge. Dette kan øge tilfredsheden og tiltrække flere passagerer, særligt fordi de passagerer, der oplever at spare penge, vil omtale dette i deres omgangskreds. Selskaberne skal selvfølgelig også markedsføre dette aktivt.

I DOT's forsøg blev cirka 12 procent af deltagernes forbrug refunderet, fordi de havde betalt mere end prisen for et pendlerkort for deres rejsekortrejser. Samlet set sparede andre deltagere cirka 20 procent, fordi deres forbrug lå under prisen for et pendlerkort. I DOT's beskrivelse af forsøget nævnes det også, at den faktiske besparelse i nogle tilfælde vil kunne være mindre.

I DOT's forsøg viste det sig, at nogle deltagere havde svært ved at forstå betalingsloftet. Dette skyldes muligvis den bagvedliggende zonestruktur, der gør beregningerne bag betalingsloftet komplicerede. Forsøget viste dog, at deltagere generelt havde tillid til beregningerne af rejseforbrug – og andre undersøgelser viser, at rejsekortets kunder generelt har tillid til systemet. Dette vil derfor formentlig være et mindre problem.

Et betalingsloft vil muligvis medføre, at selskaberne i første omgang vil miste indtægter, fordi passagerernes køb bliver optimeret. Disse effekter kan dog blive opvejet af, at flere passagerer vælger den kollektive transport til, fordi der er sikkerhed for den maksimale betaling.

Et betalingsloft vil medføre visse omkostninger til udvikling og drift. Da der allerede har været forsøg, og da en stor del af beregningerne og refusionen vil kunne foretages automatisk, vil disse udgifter dog formentlig være begrænsede.

# 2.

## Tilbyd mere fleksible pendlerkort og billetprodukter

### Hvorfor?

90.000 flere ansatte vil i gennemsnit arbejde hjemmefra efter coronakrisen end før, viser en undersøgelse fra Dansk Industri. Det svarer til 11 procent af de ansatte, hvilket er en fordobling i forhold til før corona.<sup>2</sup>

I dag er de fleste pendlerkort i den kollektive transport kun attraktive, hvis passagererne rejser mindst 4 dage om ugen på den samme strækning til og fra arbejde eller uddannelse. Med mere hjemmearbejde vil de passagerer, der tidligere har rejst hver dag, opleve, at de får mindre rabat på den kollektive transport, og at hver rejse bliver dyrere. Det kan øge incitamentet til at fravælge den kollektive transport til fordel for bilen.

Med mere hjemmearbejde, mere uforudsigelighed og måske også mere skiftende arbejdspladser er der behov for nye produkter med mere fleksibilitet, både når det drejer sig om tid og geografi.

### Hvordan?

Der findes allerede eksempler på fleksible produkter i Danmark og i udlandet.

- Arriva Flex: Et pendlerprodukt med en gyldighed på 7 – 21 dage. Jo flere dage, jo mere rabat. Kortet gælder til en bestemt strækning.
- Midttrafik Pendler Klip: Et pendlerprodukt, hvor man køber 17 rejsedage, som kan bruges efter eget valg i en ubegrænset periode. Kortet koster det samme som et pendlerkort til 30 dage.
- Ungdomskort og pensionistkort på Sjælland dækker i dag større takstzoneområder og ikke kun en enkelt strækning som pendlerkort. Begge kort er muliggjort via tilskud fra Folketinget.
- I en række andre storbyer i Europa såsom Oslo, Stockholm, Hamborg og Helsinki er det muligt at købe et periodekort, der giver adgang til at rejse overalt i den regionale, kollektive transport.

Fra politisk side kan der være behov for at understøtte udviklingen af fleksible produkter på tværs af selskaber, der sikrer, at der fortsat er god sammenhæng i den kollektive transport.

---

<sup>2</sup> <https://www.danskindustri.dk/arkiv/analyser/2021/1/90.000-flere-vil-arbejde-hjemme-efter-coronakrisen/>

### **Hvad vil effekten være?**

Mere fleksible billetprodukter kan understøtte *win-back* af passagererne efter coronapandemien ved at give incitament til fortsat at bruge kollektiv transport, selvom man ikke rejser helt så ofte som før. Passagererne vil opleve, at deres ændrede transportbehov bliver imødekommet og vil derfor være mere tilfredse. Det vil være med til at give kollektiv transport et bedre image og dermed tiltrække flere nye brugere.

# 3.

## Indfør en fælles, tværgående rejsetidsgaranti

### Hvorfor?

Mere end hver tredje rejse inkluderer et skift, og mange af disse sker på tværs af transportformer og/eller selskaber. I disse tilfælde står passagererne sjældent særligt stærkt, hvis de ikke når en forbindelse på grund af en forsinkelse. Det skaber utryghed og svækker passagerernes tillid til, at nogen tager ansvaret for, at de kommer frem.

Tal fra Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk peger på, at en fælles, tværgående rejsetidsgaranti er efterspurgt blandt passagererne.

- 57 procent af passagererne har prøvet ikke at nå en lokal busforbindelse, fordi et andet kollektivt transportmiddel var forsinket. (Passagerpuls)
- 70 procent af passagererne siger, at en fælles, tværgående rejsegaranti vil have nogen, stor eller afgørende betydning for dem. (Passagerpuls)
- Mere end hver tredje passager siger, at en fælles, tværgående rejsegaranti til få dem til at bruge den kollektive transport mere. (Passagerpuls)

### Hvordan?

Flere steder i Danmark og udlandet har man allerede indført passagerrettigheder på tværs af transportformer, der giver mulighed for kompensation eller alternativ transport, hvis en forbindelse går tabt.

- Hos Nordjyllands Trafikselskab træder rejsegarantien i kraft ved 20 minutters forsinkelse, herunder hvis et skifte mislykkes mellem NT's busser og NT's tog, samt mellem NT's tog og DSB og Arrivas tog. I NT's regler fremgår det, at rejsegarantien gælder "hvis et skifte mislykkes pga. forsinkelse, eller pga. bussen/toget er kørt for tidligt, og der er mere end 20 minutter til næste bus/tog. (...) Rejsegarantien gælder for skift, der fremgår af køreplanen, uanset hvor lang eller kort tid, der er mellem ruternes planlagte ankomst og afgang. For andre skift gælder rejsegarantien, når der er mindst 4 minutter mellem planlagt ankomst og afgang." NT's rejsegaranti giver som udgangspunkt passageren ret til enten refusion for udgifter til alternativ transport (taxi eller kørsel i privat bil) eller refusion for hele eller dele af billetten. Ved rene busrejser er der kun mulighed at få refusion for udgifter til alternativ transport.
- I Stockholm hos SL – det stockholmske, regionale trafikselskab – har man udviklet en rejsegaranti, der gælder på tværs af bus, tog, metro og letbane.
- I *Resplus*-samarbejdet mellem trafikvirksomhederne i Sverige gives en *kom-fram-garanti* for alle, der har købt en *resplus*-billet. *Kom-fram-garantien* garanterer passageren, at denne kommer frem til destinationen hurtigst muligt, også selv om der

måtte opstå forsinkelser på et transportmiddel. Hvis der opstår større forsinkelser, kan der blive tale om erstatningstransport, refusioner og/eller betaling for overnatning, hvis ikke videretransport kan ske samme dag.

Passagerpulsens har lavet et forslag til, hvordan en landsdækkende, tværgående rejsetidsgaranti kan se ud – se nedenfor.

### **Hvad vil effekten være?**

Mere end hver tredje passager siger i en undersøgelse lavet i efteråret 2020 af Passagerpulsens, at en fælles, tværgående rejsegaranti vil få dem til at bruge den kollektive transport mere. Det er altså forventeligt, at en fælles, tværgående rejsegaranti vil bidrage til en mere attraktiv og tryk kollektiv transport, som flere vil vælge til.

Det er forventeligt, at en tværgående rejsegaranti vil føre til ekstra udgifter til trafik- og togselskaberne i form af kompensationer, refusioner eller penge til betaling for alternativ transport. Omkostningerne kan dog reduceres ved, at selskaberne i endnu højere grad arbejder for, at køreplanerne passer sammen, laver korrespondancesikring og realistiske skiftetider, og, når uheldet er ude, lader transportmidlerne vente på hinanden, så passagererne ikke forsinkes yderligere.

### **Passagerpulsens forslag til en landsdækkende, tværgående rejsetidsgaranti:**

- En fælles rejsetidsgaranti bør tage udgangspunkt i de rejseforslag, som rejseplanen giver, når der benyttes to eller flere transportmidler. Vises et rejseforslag i rejseplanen, bør det som udgangspunkt give ret til kompensation og/eller erstatningskørsel, hvis rejsen ikke kan gennemføres, eller en større forsinkelse opstår.  
Eksempler på årsager til forsinkelser, som bør være omfattet af garantien, er:
  - aflysninger
  - forbikørsler
  - bussen eller toget kører før den tid, der angives i køreplanen
  - bussen eller toget er for fyldt til at medtage flere passagerer
  - bussen eller toget bliver forhindret i kørslen undervejs
- Det bør være det forventede ankomsttidspunkt, der udløser retten til kompensation og/eller erstatningskørsel.
- Viser Rejseplanen eller andre informationskanaler fra trafikselskaberne, at der bliver forsinkelser på 20 minutter eller mere, bør garantien træde i kraft. Trafikselskaberne skal ved aflysninger eller mistede forbindelser sørge for erstatningstransport/ombooking af rejsen - så vidt muligt. Kan dette ikke ske, skal der gives kompensation for udgifter til den videre transport til bestemmelsesstedet, f.eks. en taxa.
- Herudover kan der blive tale om en kontant kompensation eller ny billet på grund af rejsetidsforlængelsen. Der kan eventuelt differentieres i mulighederne på baggrund af rejsens længde. Kontant kompensation eller en ny billet kræver, at passageren har betalt for en rejse, som er blevet mere end 20 minutter forsinket.
- Ved forsinkelser på 60 minutter eller mere skal det være muligt at opgive rejsen og vende tilbage til startdestinationen på samme billet, som herefter refunderes.

- Der skal være nem og tydelig klageadgang også ved rejser, der omfatter flere selskaber. Passagererne skal kunne klage til og/eller ansøge om rejsegaranti hos alle de selskaber, en rejse omfatter, og være sikker på, at klagen eller ansøgningen sendes det rette sted hen. Dette kan for eksempel ske ved, at der oprettes én fælles klageindgang for alle selskaber.
- Eventuelle force majeure-bestemmelser bør være præcise og begrænset til kun at omfatte ekstraordinære omstændigheder og farlige situationer, hvor politiet fraråder udkørsel. En formulering som 'forhold uden for selskabets indflydelse' er for bred og giver muligheder for, at selskaberne kan påberåbe sig force majeure ved dårligt vejr, trafiktrængsel og lignende almindelige forhold, som man kan forvente og tage højde for.

# 4.

## Gør udbetalingen af rejsetidsgaranti automatisk

EU's forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder giver passagererne ret til kompensation ved forsinkelser. I Danmark er denne rettighed udmøntet i DSB's og Arrivas basis-rejsetidsgaranti og pendler-rejsetidsgaranti. Mange passagerer kender dog ikke disse rettigheder og får derfor ikke erstatning, selvom de er berettigede til det.

- 59 procent af togpassagererne har hørt om basis-rejsetidsgarantien hos DSB og Arriva. 24 procent har hørt om pendler-rejsetidsgarantierne. (Passagerpulsen)
- Kun halvdelen af de passagerer, der kender basis-rejsetidsgarantien, har søgt om den, selvom de har oplevet forsinkelser, der har gjort dem berettigede til en kompensation. (Passagerpulsen)
- I 2018 var kun 15-25 procent af DSB's pendlere tilmeldt pendler-rejsetidsgarantien. (Rigsrevisionen)

I 2019 kritiserede Rigsrevisionen, blandt andet på baggrund af tal fra Passagerpulsen, togselskabernes indsats på området med henvisning til, at retten til kompensation er fastsat i EU-lovgivning. I forlængelse heraf anbefalede de blandt andet en automatisering af kompensationen.<sup>3</sup>

### Hvordan?

Flere steder i verden er der allerede automatiseret kompensation i forskellige former.

- Hos togselskaber C2C i Storbritannien får passagerer, der benytter et 'smart card', svarende til det danske rejsekort, automatisk penge tilbage på kortet allerede ved 2 minutters forsinkelse. <https://www.c2c-online.co.uk/tickets-and-fares/automatic-delay-repay/>
- I Storbritannien tilbyder det offentligt ejede togselskab Northern, der kører i det nordlige England, automatisk udbetaling af kompensation til kunder, der har købt en 'advance ticket'/en billet på forhånd, der er tilknyttet en bestemt afgang. Der udbetales allerede kompensation ved 15 minutters forsinkelse. <https://www.northernrailway.co.uk/automatic-delay-repay>
- Hos togselskabet MTRX, der kører mellem Göteborg og Stockholm i Sverige, får passagerer, der har booket og betalt deres billet via selskabets app eller hjemmeside, automatisk refusion ved forsinkelser på 60 minutter eller mere. <https://mtrx.travel/sv/kundservice/automatisk-forseningsersattning>

---

<sup>3</sup> <https://rigsrevisionen.dk/revisjonssager-arkiv/2019/maj/beretning-om-information-og-kompensation-til-togpassagerer-ved-forsinkelser-og-aflysninger>

Automatisk udbetaling af kompensation vil være muligt at indføre på billetter, der er købt online, i en app eller ved brug af et betalingskort, og rejsekortrejser, og som kan knyttes til en bestemt afgang (for eksempel ved pladsreservation).

### **Hvad vil effekten være?**

Automatisk kompensation vil sikre, at passagererne får den kompensation, de har ret til blandt andet i kraft af EU's forordning om jernbanepassagerers rettigheder. Dette kan samtidig øge tilfredsheden og oplevelsen af 'value for money' hos passagererne.

Der vil formentlig blive flere udgifter for selskaberne til kompensation, men samtidig vil der også være færre udgifter til administration af kompensationerne, da disse håndteres automatisk. Fratrækker man de udgifter til kompensation, som selskaberne allerede er forpligtede til at udbetale, vil initiativet spare penge.

Den automatiske kompensation vil også være med til at give kollektiv transport et bedre image, der på sigt vil få flere til at benytte tog og busser.

# 5.

## Styrk informationen på rejsen

- a. Sæt realtidsskærme op på alle togstationer og større busstoppesteder
- b. Sæt fart på udviklingen af Rejseplanen, så alle har adgang til realtidsinformation på rejsen

### Hvorfor?

Information har stor betydning for, hvordan passagererne oplever den kollektive transport – særligt når der er forsinkelser og aflysninger.

Skærme og elektroniske tavler kan give passagererne nem, pålidelig og tilgængelig realtidsinformation, som de ikke selv skal søge frem. På en del lokaltogsstationer og større busstoppesteder er der dog stadig ikke skærme.

Trafik- og togselskaberne henviser altid passagererne til Rejseplanen, når der er uregelmæssigheder i den kollektive transport. Undersøgelser fra Passagerpulsens viser dog, at passagererne generelt oplever væsentlige mangler i Rejseplanens pålidelighed og funktionalitet under rejsen.

- Kun 47 procent af passagererne oplever, at Rejseplanen altid eller næsten altid giver de korrekte informationer, når der er forsinkelser og aflysninger. Hver tredje passager oplever, at Rejseplanens informationer kun er korrekte i halvdelen eller under halvdelen af tilfældene. (Passagerpulsens)
- 26 procent af de forsinkede togpassagerer oplevede i 2018 ikke at få information om forsinkelsen. 47 procent af de forsinkede passagerer, der har modtaget information, er tilfredse med den information, de modtager. 21 procent er utilfredse. (Passagerpulsens)

Problemet er todelt. For det første er der ikke implementeret systemer for realtidsinformation for alle tog og busser. For det andet er det ikke altid, at realtidsinformationen kommer ud til passagererne gennem Rejseplanen og/eller informationstavlerne, selv om informationen findes.

Rejsekort & Rejseplanen arbejder på at udvikle Rejseplanens funktionalitet i samarbejde med en række trafikselskaber. Generelt er selskabernes økonomi for tiden presset på grund af coronapandemien, og vi har indtryk af, at der er færre midler til udvikling end sædvanligt.

## **Hvad vil effekten være?**

Information er ét af de basale behov i passagerernes behovspyramide – og opfyldes behovet ikke, resulterer det i usikkerhed om rejsen og kan bidrage til utilfredshed med kollektiv transport. I en beretning fra Rigsrevisionen fra 2019 fremgår det, at udfordringer med at sikre god trafikinformation ved forsinkelser og aflysninger til passagererne kan resultere i en reduktion i passagertallene på sigt.<sup>4</sup>

God og troværdig information kan omvendt bidrage til, at passagererne oplever den kollektive transport som mere tryk og pålidelig og skabe handlemuligheder, når noget ikke går som planlagt. Velinformerede passagerer er mere tilfredse passagerer. De vil fungere som ambassadører for den kollektive transport og være med til at skaffe flere nye brugere.

---

<sup>4</sup> <https://rigsrevisionen.dk/revisionssager-arkiv/2019/maj/beretning-om-information-og-kompensation-til-togpassagerer-ved-forsinkelser-og-aflysninger>

# 6.

## Giv compensation til passagererne, der bliver ramt af sporarbejder

### Hvorfor?

Jernbanen er i disse år og de næste 10 år frem en byggeplads, særligt på grund af elektrificeringen og implementeringen af det ny signalsystem. De mange arbejder på jernbanen vil på sigt skabe et bedre togprodukt for passagererne, men det skaber med jævne mellemrum gener for passagererne i form af længere rejsetid, togbusser, flere skift og så videre.

Der bør gøres mere for at tilrettelægge arbejder på jernbanen, så generne for både passagerer og togoperatører mindskes – for eksempel ved at begrænse antallet af totalspærringer. Det er i den forbindelse positivt, at Banedanmark i dialog med togoperatørerne har udarbejdet en ny og mere gennemsigtig model for håndtering af sporarbejder.

Når passagererne alligevel oplever længere rejsetid, togbusser med videre, er det vigtigt, at de oplever, at deres problemer anerkendes. Det kan øge deres tolerance og forståelse for sporarbejderne og mindske risikoen for, at de fravælger den kollektive transport.

- 48 procent af de passagerer, der har oplevet sporarbejder, rejste mindre eller slet ikke med toget eller togbussen under sporarbejdet. (Passagerpuls)
- DSB havde under den tre måneder lange spærring af S-toget til Frederikssund i 2018 et nettotab på 8 procent af pendlerne. (DSB)
- 45 procent af passagererne mener, at der skal bruges ressourcer på at kompensere passagererne, når der er sporarbejder. 34 procent mener ikke, de skal kompenseres. (Passagerpuls)
- 84 procent af passagererne mener, at compensation ved sporarbejder bør ske som reduceret pris på kort eller billetter. (Passagerpuls)

### Hvordan?

DSB har i flere tilfælde kompenseret passagererne under længerevarende sporarbejder. I forbindelse med det 8 måneder lange sporarbejde mellem Næstved og Ringsted i 2020 gav man for eksempel faste pendlere 2 måneders gratis transport efterfølgende.

Det er togselskaberne selv, der finansierer compensationen, selv om det er Banedanmark, der planlægger og udfører arbejderne. Det betyder, at compensationen historisk har været meget forskelligartet. En fælles pulje til compensation til passagerer, der rammes af større sporarbejder eller andre forstyrrelser i den kollektive transport, vil sikre mere ensartet compensation til alle.

**Hvad vil effekten være?**

Kompensation til passagerer, der rammes af sporarbejder, kan bidrage til forståelse og tolerance overfor sporarbejde – og kan bidrage til at modvirke tendensen til, at passagerer forlader den kollektive transport, når der er forstyrrelser over længere tid.

# 7.

## Genåbn toiletterne på busterminaler og togstationer

### Hvorfor?

At kunne komme på toilettet, når man har brug for det, er afgørende for mennesker – herunder mange passagerer i bus og tog. Der bliver dog længere og længere mellem toiletterne i den kollektive transport, og det svækker både tryghed og tilgængelighed.

- Omkring hver 10. dansker lider af inkontinens. Omtrent halvdelen af disse menes at have trangsinkontinens. Personer med trangsinkontinens kan ikke holde sig ret længe. Det gør hele forskellen, om man kan komme hurtigt på toilettet.<sup>5</sup>
- På 10 år er antallet af toiletter på danske bus- og togstationer halveret. (Faglige seniorer)
- Der var i 2019 kun toilet på hver sjette DSB-station. (Faglige seniorer)
- Toiletter var det forhold, som flest passagerer i 2016 gerne ville have stillet til rådighed eller forbedret på togstationen. 24 procent ville gerne have mulighed for at benytte et toilet, mens 20 procent gerne ville have eksisterende toiletter forbedret. (Passagerpuls)

Siden 2015 har det ikke været en del af DSB's kontrakt at sørge for, at der er toiletter på togstationerne. DSB meldte i 2018 ud, at de havde besluttet at lukke alle toiletter på stationer i byer med færre end 15.000 indbyggere eller med færre end 10.000 daglige passagerer.

Et flertal i Folketinget afsatte i 2018 3 millioner til udvikling af de danske stationer, herunder til sikring af ordentlige toiletforhold. Der er dog stadig mange større stationer uden toiletter.

### Hvordan?

Der bør være et krav om adgang til toilet på alle større stationer og busterminaler, for eksempel baseret på antal daglige påstignere. Særligt på de jernbanelinjer, hvor der heller ikke er toiletter i togene, eksempelvis letbanen i Aarhus, lokaltog i Nordsjælland og S-togene, bør toiletter på større stationer være et krav. Toiletterne kan være betalingstoiletter, men betalingen skal kunne ske på en måde, der er tilgængelig for de fleste. Kan der ikke etableres et toilet, bør der så vidt muligt etableres samarbejder med nærliggende butikker eller andet og laves tydelig henvisning til dette på stationen.

En ny bevilling fra Folketingets side målrettet (gen)åbning og drift af toiletter på både togstationer og busterminaler vil kunne føre til mærkbare resultater for passagererne. Driften af nye toiletter

---

<sup>5</sup> <https://www.bt.dk/samfund/overlaege-raaber-op-om-problem-paa-stationer-adgang-til-toilet-goer-hele>

kan enten varetages af DSB, af kommuner eller andre aktører. I dag står DSB for hovedparten af de eksisterende toiletter, men andre aktører står også for en andel. DSB skønner, at de samlede udgifter per toilet per år er 200.000 – 250.000 kroner.<sup>6</sup>

### **Hvad vil effekten være?**

Flere toiletter vil gøre det mere trygt, attraktivt og tilgængeligt at bruge den kollektive transport for alle passagerer - særligt ældre og mennesker med inkontinens.

---

<sup>6</sup> <https://fagligsenior.dk/2019/01/19/tog-og-buspassagerer-maa-holde-sig-kun-dsb-toilet-paa-hver-6-station/>

# 8.

## Gør stationen til et mere rart og trygt sted at være

- a. Mere personlig service og synligt personale
- b. Prioriter rengøring, vedligehold og godt lys
- c. Skab liv på stationerne med kunst, caféer, foreninger eller butikker
- d. Gør det nemt at lave fejlmeldinger

### Hvorfor?

Stationen er ansigtet på den kollektive transport. Om den er ren, pæn og bemandet eller beskidt, slidt og tom betyder meget for, hvordan vi oplever at bruge kollektiv transport. Selvom der i disse år iværksættes nogle tiltag for at få mere liv på stationerne, oplever passagererne stadig utryghed.

- Hver fjerde passager havde i 2019 følt sig utryg på en togstation inden for de seneste 6 måneder. Den største årsag var andre menneskers adfærd, men også dårlig belysning, manglende rengøring og vedligehold og manglende personale skabte utryghed. (Passagerpulsen)
- 46 procent har følt sig utryg på en S-tog station efter mørkets frembrud (Sofie Kirt Strandbygaard, DTU)
- 56 procent af passagererne var i sommeren 2018 tilfredse med rengøringen og vedligeholdelsen på togstationen. 14 procent var direkte utilfredse. (Passagerpulsen, NPT)
- 39 procent af passagererne siger, at det har stor betydning for deres oplevelse af tryghed på stationerne, at de kan komme i kontakt med personale. (Passagerpulsen)

### Hvordan?

Der bør afsættes en national pulje til udvikling af stationer med henblik på både at styrke basale forhold såsom rengøring, vedligehold og lys, samt at sikre mere liv på stationerne med personale, foreninger, caféer, kunst og så videre. I dag er ansvaret for stationerne delt mellem en række aktører såsom DSB, Banedanmark, DSB Ejendomme, kommuner og regioner – og oplevelsen er, at stationer sjældent er en opgave, der får høj prioritet endsige vurderes som et udviklingspotentiale. Desuden virker det ikke til, at indsatser koordineres.

I tillæg til en pulje kan det overvejes at omstrukturere ansvarsfordelingen for vedligehold og udvikling af stationerne, for eksempel med inspiration fra rapporten 'Analyse af danske jernbanestationer' fra McKinsey & Company og Struensee fra april 2017. I forlængelse af dette kan der skabes bedre incitament for de relevante aktører, der fremmer udviklingen af attraktive og trygge stationer.

Det er i den forbindelse oplagt at lade sig inspirere af, hvordan man i Sverige har etableret et stationsejende selskab, Jernhusen, der udvikler og driver en række af de større, svenske stationer, blandt andet med det formål at få flere og mere tilfredse passagerer. Jernhusen ser stationerne som mere end et sted, hvor man stiger på toget. Stationerne udvikles med indkøbsmuligheder, cafeer med videre, så de er tilgængelige og attraktive for alle – uanset om man benytter kollektiv transport eller ej. På den måde skabes et større kunde- og indtjeningsgrundlag.

Den fragmenterede ansvarsfordeling skaber i dag tvivl hos passagererne om, hvor de skal henvende sig, hvis de oplever, at noget er gået i stykker eller skal ordnes. Det kan betyde, at det tager længere tid, før en fejl eller defekt udbedres. Et lille, men vigtigt skridt for passagererne vil være at lave én indgang på tværs af ansvarsområder til indberetning af fejl og mangler.

### **Hvad er effekten?**

Trygge og attraktive stationer kan bidrage til at øge den samlede tilfredshed med den kollektive transport og bidrage til at tiltrække flere passagerer.

# 9.

## Skab bedre tilgængelighed for mennesker med bevægelseshandicap

- a. Stil krav om automatiske busramper og universelt design ved indkøb af nye busser
- b. Ombyg togperroner, så de understøtter niveaufri indstigning
- c. Sørg for let og niveaufri adgang til togstationer og perroner

### Hvorfor?

For mange mennesker med bevægelseshandicap er den kollektive transport afgørende for adgangen til mobilitet. Danmark er forpligtet via FN's handicapkonvention til løbende at arbejde for at styrke inklusion samt spontan og selvstændig adgang til den kollektive transport for mennesker med handicap.

Det betyder, at særlige ordninger såsom flextrafik for mennesker med handicap ikke er nok. Der skal løbende laves rimelige bestræbelser for at styrke tilgængeligheden til den almindelige, kollektive transport.

I FN's verdensmål har Danmark desuden forpligtet sig til at skabe adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris (...) ved at udbygge den kollektive trafik med særligt hensyn til blandt andet mennesker med handicap (mål 11,2).

Mennesker med bevægelseshandicap oplever dog væsentlige forhindringer for spontan og selvstændig brug af den kollektive transport.

- 81 procent blandt mennesker med handicap oplever det som svært eller umuligt at rejse med tog. (Danske Handicaporganisationer)
- 46,5 procent af Danmarks togstationer har ikke niveaufri adgang til togene fra én eller flere perroner. (Danske Handicaporganisationer/Banedanmark)
- På 15 procent af de danske stationer er der forhindringer for adgang til stationer for mennesker med bevægelseshandicap – f.eks. at trapper er den eneste måde at komme til stationen og/eller perronen. (Danske Handicaporganisationer)
- Hos de fleste danske trafikselskaber kan man ikke være sikker på at komme med bussen, hvis man ikke har en medhjælper med.

### Hvordan?

Der bør fastsættes mål om og afsættes midler til at skabe tilgængelighed til alle stationer og perroner samt at ombygge landets togperroner, så de understøtter niveaufri adgang til lavgulvstog.

Samtidig bør der være øgede krav om, at der ved indkøb af nye busser i den lokale og regionale kollektiv transport stilles krav om automatiske ramper og øvrige standarder for universelt design.

### **Hvad vil effekten være?**

Sikring af bedre tilgængelighed til bus og tog vil styrke den spontane og selvstændige adgang til den kollektive transport for mennesker med bevægelseshandicap. Dette vil være et stort fremskridt i forhold til Danmarks implementering af FN's handicapkonvention samt FN's verdensmål.

En indsats vil desuden gøre adgang til kollektiv transport nemmere for en række andre grupper såsom børneforældre med barnevogn, ældre med gangbesvær eller passagerer med meget bagage.

Den kollektive transport vil med andre ord blive mere tilgængelig for alle, hvilket vil betyde, at flere får mulighed for at benytte den.

# 10.

## Gør det nemmere at have cyklen med på rejsen

- a. Udbyg mulighederne for at have cyklen med i bussen og toget, og ensret reglerne
- b. Invester i mere og bedre cykelparkering, og skab bedre adgangsveje til og fra stationer og knudepunkter

### Hvorfor?

Mange passagerer kombinerer cyklen med den kollektive transport. Endnu flere ønsker at transportere sig bæredygtigt, og cyklen er i kombination med bus og tog et oplagt, bæredygtigt, sundt og trængselsvenligt valg.

Udbygning af nettet af Supercykelstier og stigningen i brugen af elcykler betyder, at endnu flere vil cykle langt, og at det naturlige opland til stationerne vokser.

Det er positivt, men der er dog udfordringer, der gør det mere besværligt og mindre attraktivt. Det gælder særligt mulighederne for sikker cykelparkering af høj kvalitet, adgangsveje til stationerne, samt forskelligartede regler for at have cyklen med i toget og bussen.

- 17 procent af togpassagererne ankommer til stationen med cykel. (Passagerpuls, NPT)
- 58 procent af togpassagererne var i 2018 tilfredse med cykelparkering på stationerne. På nogle af de store stationer såsom Aarhus H og København H var det dog helt ned til 28 % af passagererne, der var tilfredse. (Passagerpuls)

### Hvordan?

Der er allerede afsat flere puljer til udbygning af cykelstier. Der er dog brug for flere midler, hvis der skal etableres bedre cykelparkering og adgangsveje til og fra knudepunkter bredt i den kollektive transport. Der bør udvikles bedre muligheder for adgang til aflåst cykelparkering, særligt i lyset af, at flere og flere danskere køber en elcykel.

Cykelparkering og adgangsveje til cykler bør ligeledes tænkes ind i udviklingen af eksisterende og nye stationer som et centralt og prioriteret element.

Reglerne for cykelmedtagning er i dag forskellige, alt efter hvilken transportform og hvilket trafikselskab man rejser med som passager. Nogle steder er det tilladt at have cyklen med i bussen, mens det andre steder er forbudt, og endelig er der nogle steder myldretidsbegrænsninger. Nogle steder kræves der en cykelbillet, andre steder er det gratis. Reglerne er somme tider begrundet i forskellige pladsforhold, men dette gælder langt fra altid. For eksempel er det gratis at medtage

cykel i lokaltogene i Nordsjælland, mens det kræver en cykelbillet i lokaltogene på det øvrige Sjælland, Lolland og Falster.

Flere og flere steder gør trafikselskaber det muligt at have cyklen med i bussen, enten som forsøgsordninger eller permanent. Disse ordninger bør udbredes. I forlængelse af dette bør mulighed for cykelmedtagning indgå i krav til indkøb af nye busser.

Samtidig bør reglerne både for cykelmedtagning og for kravet til cykelbillet ensrettes. Der kan være forskelle mellem de forskellige transportmidler og steder begrundet i forskellige pladsforhold. Det bør dog være muligt at harmonisere reglerne langt mere på tværs af selskaber og transportformer, så de er enklere og nemmere at navigere i for passagererne.

### **Hvad vil effekten være?**

Bedre og mere ensrettede forhold for cykelparkering ved stationerne, adgangsveje og cykelmedtagning på busser og i tog vil betyde, at flere får lyst til at kombinere cykel og kollektiv transport. Der vil således være en styrket konkurrence i forhold til bilen, hvilket både er godt for folkesundheden og for passagerudviklingen i kollektiv transport.