



Aarhus, 29. oktober 2021

**Bilagssamling til åben dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 5. november 2021 kl. 9.30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Bilag 1

Forventet regnskab efter 3. kvartal sammenfattet

Midttrafik har på grund af pandemien og nedlukningen af samfundet mistet store dele af passagerindtægterne, og har samtidig øgede udgifter til bl.a. ekstra rengøring. Regeringen, KL og Danske Regioner blev i juni 2021 enige om, at kompensationsmodellen for 2020 for de regionale trafikselskaber videreføres til 2021, hvorfor bestillerne ikke vil opleve væsentlige økonomiske konsekvenser som følge af manglende indtægter og ekstraudgifter ifm. corona.

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2021 efter 3. kvartal er det godkendte budget for 2021 renset for corona - Budget 2021 (u. corona).

For kørselsudgifter er udgiftsforventningen samlet øget med 13,5 mio. kr. i forhold til budget 2021. Dette fordeler sig mellem en større tilbageførsel til AarBus på 33,3 mio. kr. mod 25 mio. kr. i budgettet, modsatrettede, kommunespecifikke effekter på 7,0 mio. kr. og en indeksregulering på 14,8 mio. kr.

For Midttrafiks finansielle afkast er der en budgetafvigelse på 5,2 mio. kr. Det skyldes, at Midttrafiks likviditetsdepoter er faldet løbende i 2021. Det er primært de stigende renter, der har presset de danske obligationer.

For Letbanen forventes en budgetafvigelse på 1,3 mio. kr., hvilket vedrører øvrige letbanerelaterede udgifter. Det er primært erstatningskørsel for bus og Flexbus ifm. sporspærring og vedligeholdelsesarbejde, der ligger til grund for denne stigning.

For Bus-IT og øvrige forventes en budgetafvigelse på 0,2 mio. kr. Det skyldes primært øget udgifter til bus-IT vedr. installation af udstyr i el-busser i Aarhus, rejsegaranti samt indtægter ifm. konkurs hos Malling turist.

Herudover blev estimatet for tab på debitorer opdateret ved 2. kvartal. Estimatet er ikke blevet justeret yderligere ifm. 3. kvartal, men det giver fortsat en budgetafvigelse på 2,7 mio. kr.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder er der samlet et forventet merforbrug på 24,3 mio. kr. i forhold til budget 2021.

Midttrafik byrdefordeling - Forventet regnskab 3. kvartal 2021

	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Busdrift	965.293.441	792.551.500	1.016.242.000	1.004.181.100	197.929.600	806.251.500	13.700.000
Kørselsudgifter	1.390.111.286	1.399.023.000	1.430.469.000	1.432.743.600	11.878.600	1.420.865.000	21.842.000
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-25.402.208	-25.000.000	-25.000.000	-33.300.000	0	-33.300.000	-8.300.000
Flexbus	5.325.727	8.008.500	4.858.000	6.115.500	-1.934.000	8.049.500	41.000
Bus-IT og Øvrige	24.142.522	25.002.000	28.032.000	30.818.000	5.594.000	25.224.000	222.000
Rejsekort	50.079.140	59.120.000	57.683.000	57.404.000	-1.611.000	59.015.000	-105.000
Busindtægter	-478.963.027	-673.602.000	-479.800.000	-489.600.000	184.002.000	-673.602.000	0
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0
Flextrafik	473.223.474	522.292.000	529.154.000	529.679.000	7.049.000	522.630.000	338.000
Handicapkørsel	32.450.495	40.371.000	38.170.000	41.644.000	1.268.000	40.376.000	5.000
Flextur	11.357.075	13.997.000	13.110.000	12.701.000	-1.484.000	14.185.000	188.000
Flextur Ung	0	741.000	836.000	326.000	-421.000	747.000	6.000
Plustur	0	575.000	472.000	486.000	-93.000	579.000	4.000
Kommunal	30.886.749	35.685.000	35.793.000	35.174.000	-646.000	35.820.000	135.000
Siddende patientbefordring	137.716.769	144.913.000	151.763.000	150.738.000	5.825.000	144.913.000	0
Ekstraudgifter corona	2.762.828	0	3.000.000	2.600.000	2.600.000	0	0
NOP	1.499.522	3.955.000	3.955.000	3.955.000	0	3.955.000	0
Øvrige Trafikskaber	256.550.037	282.055.000	282.055.000	282.055.000	0	282.055.000	0
Tog og Letbanedrift	250.561.282	259.860.000	293.325.000	289.773.000	27.633.000	262.140.000	2.180.000
Tog	31.713.160	59.354.000	65.497.000	64.271.000	4.185.000	60.086.000	732.000
Letbane	213.869.692	191.540.000	218.680.000	216.470.000	23.600.000	192.870.000	1.330.000
Rejsekort	4.978.430	9.066.000	9.058.000	9.032.000	-152.000	9.184.000	118.000
Administration og øvrige	137.599.642	129.889.180	151.324.180	152.477.168	14.528.000	137.949.168	8.059.988
Trafikskab	120.354.000	122.142.180	122.142.180	122.142.180	0	122.142.180	0
Billetkontrol	9.726.452	2.501.000	17.257.000	17.023.000	14.528.000	2.495.000	-6.000
Tab på debitorer	5.400.000	2.276.000	5.000.000	5.000.000	0	5.000.000	2.724.000
Tjenestemandspension	1.826.297	1.900.000	1.900.000	1.900.000	0	1.900.000	0
Letbanesekretariat	1.044.000	1.070.000	1.070.000	1.237.988	0	1.237.988	167.988
Finansielt afkast	-751.107	0	3.955.000	5.174.000	0	5.174.000	5.174.000
Midttrafik Byrdefordeling	1.826.677.839	1.704.692.680	1.989.955.180	1.976.110.268	247.139.600	1.728.970.668	24.277.988

Midttrafiks ejerkreds havde samlet en gæld til Midttrafik på 21,8 mio. kr. vedrørende regnskab 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 13,5 mio. kr., svarende til 1,0 %. Dette fordeler sig mellem en større tilbageførsel fra AarBus på 33,3 mio. kr. mod budgettets 25 mio. kr., en anslået indekseffekt på 14,8 mio. kr. samt modsatrettede, kommunespecifikke effekter på 7,0 mio. kr.

Det forventede regnskab efter 3. kvartal 2021 er for A-kontrakter baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for årets første syv måneder samt en budgetberegning for resten af regnskabsåret, som er opdateret med 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 august 2021. Skønnet for resten af året er baseret på K21-køreplaner.

Sammenlignet med budgettet forventes antallet af køreplantimer forøget med knap 1.400 timer, som hovedsageligt vedrører B-kontrakter.

Væsentlige kommunespecifikke afvigelser beskrives i det følgende ekskl. indekseffekt.

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, som ikke har fundet fuld anvendelse i 2021. For Norddjurs forventes et mindreforbrug på 0,7 mio. kr. ekskl. indeks.

For Odder Kommune er effekter af udbud på by- og lokalbusser indregnet, hvor priserne er noget lavere end tidligere. Således ventes udgifterne forholdsmæssigt at falde mere end køreplantimerne. Sammenlignet med budgettet forventes godt 100 færre timer og en mindreudgift ekskl. indeks på 0,3 mio. kr.

For Randers Kommune var der budgetteret med bonus til busselskaber på 0,5 mio. kr. Pga. et flot resultat for Umove, hæves dette med 0,6 mio. kr. Dertil kommer modsatrettede effekter, der samlet giver en besparelse på 0,1 mio. kr. Således er det samlede merforbrug i Randers Kommune 0,5 mio. kr. ekskl. indeks.

For Skanderborg Kommune forventes kørslen reduceret med knap 850 køreplantimer sammenlignet med budgettet. Det giver anledning til en besparelse på 0,3 mio. kr.

For Struer Kommune forventes kørslen reduceret med godt 700 køreplantimer sammenlignet med budgettet. Det giver anledning til en besparelse på 0,4 mio. kr.

For Aarhus Kommune er der en underbudgettering på ca. 1.500 timer. Sammen med flere modsatrettede afvigelser forventes et merforbrug på 0,4 mio. kr.

For Region Midtjylland var der i budgettet indregnet et besparelseskraav på 10 mio. kr., som dog kun skal realiseres med halvårseffekt i 2021. I forbindelse med nye udbud og tilpasninger på den regionale kørsel forventes en besparelse på 2,0 mio. kr. Dette indeholder tilkøb af HVO på udbud 56, pakke 1 og 2, som anslås at koste 3,2 mio. kr. i 2021. Besparelseskraavet er dermed realiseret inden beslutningen om tilkøb af HVO. Sammen med andre, mindre afvigelser forventes der samlet et merforbrug på 7,8 mio. kr. ekskl. indekseffekt.

Der er til kørselsudgifter anvendt fem 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 oktober er anvendt for forventet regnskab efter 3. kvartal):

Indeks	Budget 2021	FR1 2021	FR2 2021	FR3 2021	Udvikling
Omkostningsindeks	116,9	116,9	117,5	117,9	+0,9%
Omkostningsindeks u/diesel	121,5	120,6	121,3	121,4	-0,1%
Gasindeks	114,0	116,6	117,8	119,4	+4,7%
HVO-indeks	131,9	133,6	134,7	135,1	+2,4%
El-indeks	118,8	118,4	118,6	119,2	+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. De stigende priser for hhv. diesel, biodiesel, gas og el er endnu ikke slået fuldt igennem i indeksene.

Total for Kørselsudgifter							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Vognmandsafregning, A-kontrakt	1.303.948.333	1.310.876.000	1.342.052.000	1.343.491.600	12.355.600	1.331.136.000	20.260.000
Vognmandsafregning, B-kontrakt (skolekørsel, dublering)	94.989.412	96.303.000	95.997.000	96.957.000	-477.000	97.434.000	1.131.000
Nord/Syd-samarbejde, Netto	-8.826.459	-8.156.000	-7.580.000	-7.705.000	0	-7.705.000	451.000
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-25.402.208	-25.000.000	-25.000.000	-33.300.000	0	-33.300.000	-8.300.000
Total	1.364.709.078	1.374.023.000	1.405.469.000	1.399.443.600	11.878.600	1.387.565.000	13.542.000
Køreplantimer	1.854.608	1.853.398	1.853.236	1.854.769	0	1.854.769	1.371
Passagertal	23.196.474	0	0	0	0	0	0

Flexbus

Budget 2021 er nedskrevet med 20 t.kr. i forhold til det vedtagne budget 2021. Det skyldes, at Lemvig Kommune har gjort opmærksom på, at kommunens budget til Flexbus ved en fejl var for højt.

Der er budgetteret med omkostninger på 8 mio. kr. Inklusiv coronakompensation forventes der ingen nævneværdig budgetafvigelse efter 3. kvartal.

Total for Flexbus							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Bestillerudgift i alt	5.325.727	8.008.500	4.858.000	6.115.500	-1.934.000	8.049.500	41.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Budget 2021 er opskrevet med 0,2 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget 2021. Det skyldes Horsens Kommunes beslutning om at tilbyde pensionister et gratis pensionistkort, hvilket forøger deres administrative udgifter. Opskrivningen af budgettet vedrører dermed kun Horsens Kommune.

På nuværende tidspunkt forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. Heraf skønnes udgifterne til Wi-fi, realtid og tællinger at blive 0,7 mio. kr. højere end budgettet, der forventes færre udgifter til billettering på 0,1 mio. kr. og udgifterne til rejsegaranti til kunderne forventes ca. 0,3 mio. kr. under det budgetterede.

Udgifterne til kunde- og holdpladsfaciliteter forventes at følge budgettet.

Merudgifter på Bus-IT på 0,7 mio. kr. skyldes flere udgifter til installation af IT-udstyr i 33 el-busser i Aarhus. Modsatrettet er der en ekstraordinær indtægt på 0,8 mio. kr. fra konkursboet efter busselskabet Malling Turist. Disse ekstraordinære indtægter henføres til Odder kommune.

I byrdefordelingen til bestillerne (bilag 3 og bilag 4) medtages merudgifter på 1,2 mio. kr., som vedrører indkøb i 2020 af tælleudstyr til busser på lokalruter. Udgiften er afholdt af Midttrafik i regnskab 2020.

Total for Bus-IT og Øvrige							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	8.112.361	11.222.000	10.225.000	11.888.000	0	11.888.000	666.000
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7.806.603	10.055.000	8.948.000	8.992.000	-966.000	9.958.000	-97.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	8.056.474	3.033.000	8.513.000	9.592.000	6.560.000	3.032.000	-1.000
Rejsegaranti	167.085	692.000	346.000	346.000	0	346.000	-346.000
Tælleudstyr forskudt finansiering	580.208	0	0	0	0	0	0
Total	24.722.731	25.002.000	28.032.000	30.818.000	5.594.000	25.224.000	222.000

Rejsekort

Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. inkl. coronakompensation på 1,6 mio. kr.

Der forventes lavere udgifter til udstyrsdrift på 2,6 mio. kr., mens der forventes ekstraordinære udgifter på 2,3 mio. kr. til køb af udstyr, der skal bruges til nødvendigt lager ifm. bl.a. omflytning af udstyr ved kontraktsskifte.

Abonnementsbetalingen til Rejsekort bliver 0,3 mio. kr. højere, idet Midttrafiks andel af fordelingsnøglen er højere end forudsat ved budgetlægningen, mens ydelsen på Kommunekreditlånene bliver 0,1 mio. kr. lavere.

Total Rejsekort - Busser							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Investering	6.876.023	6.981.000	9.222.000	9.222.000	0	9.222.000	2.241.000
Kontantbetaling af investering i alt	-328.144	0	2.300.000	2.300.000	0	2.300.000	2.300.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-460.557	-460.000	-460.000	-460.000	0	-460.000	0
Ydelse på KK-lån i alt	7.664.725	7.441.000	7.382.000	7.382.000	0	7.382.000	-59.000
Drift	43.203.117	52.139.000	48.461.000	48.182.000	-1.611.000	49.793.000	-2.346.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	29.600.965	33.295.000	33.581.000	33.581.000	0	33.581.000	286.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	10.460.160	14.704.000	12.072.000	12.072.000	0	12.072.000	-2.632.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	3.141.991	4.140.000	2.808.000	2.529.000	-1.611.000	4.140.000	0
Total	50.079.140	59.120.000	57.683.000	57.404.000	-1.611.000	59.015.000	-105.000

Indtægter

De forventede indtægter forventes efter 3. kvartal at udgøre 489,6 mio. kr. Inklusive forventet coronakompensation fra staten forventes indtægter på 673,6 mio. kr., hvilket svarer til de budgetterede indtægter.

Indtægtsvurderingen efter 3. kvartal ser således ud:

Total for Busindtægter							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Passagerindtægter	-330.866.811	-394.604.000	-348.000.000	-357.000.000	184.002.000	-541.002.000	-146.398.000
Befordring værnepligtige	-1.996.702	-1.319.000	-2.000.000	-2.000.000	0	-2.000.000	-681.000
Bus & Tog-omstignere	-4.335.226	-7.300.000	-6.600.000	-6.400.000	0	-6.400.000	900.000
Refusion off peak	-17.462.180	-15.200.000	-15.200.000	-17.000.000	0	-17.000.000	-1.800.000
Skolekort	-19.671.173	-20.000.000	-18.800.000	-18.800.000	0	-18.800.000	1.200.000
Takstkompensation	-38.115.172	-37.300.000	-38.000.000	-38.000.000	0	-38.000.000	-700.000
Ungdomskort	-60.306.493	-66.400.000	-45.000.000	-45.000.000	0	-45.000.000	21.400.000
Ungdomskort - fritidsrejser	-6.209.270	-7.100.000	-6.200.000	-5.400.000	0	-5.400.000	1.700.000
Kompensation til Region Midtjylland	909.000	909.000	909.000	909.000	0	909.000	0
Mellemregnskolekort Ringkøbing-Skjern	-326.000	-583.000	-326.000	-326.000	0	-326.000	257.000
Mellemregnskolekort Randers	-583.000	-607.000	-583.000	-583.000	0	-583.000	24.000
Coronaeffekt	0	-124.098.000	0	0	0	0	124.098.000
Total	-478.963.027	-673.602.000	-479.800.000	-489.600.000	184.002.000	-673.602.000	0

Passagerindtægterne er nedskrevet i forhold til de reelt indkørte indtægter efter 3. kvartal samt ændrede forventninger til udviklingen resten af året. Samlet er indtægterne nedskrevet med følgende procentsatser.

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
-65%	-58%	-50%	-39%	-24%	-21%	-17%	-12%	-10%	-10%	-10%	-10%

Passagerindtægterne har således været mellem 65 % (januar) og 10 % (september) lavere end budgetteret. Der er forudsat uændret niveau i årets 4. kvartal, med en mindreindtægt på 10 %. Det er vurderingen, at kunderne er vendt lidt hurtigere tilbage til den kollektive trafik end forventningen efter 2. kvartal. Samlet for hele året vurderes indtægtstab på 27 %, hvor det efter 2. kvartal blev vurderet til et indtægtstab på 31 %.

Af andre afvigelser kan nævnes forventninger om fald i indtægter for Ungdomskort, også som følge af midlertidige nedlukninger af uddannelsessteder samt forventet tilbagebetaling til DSB og Arriva for Ungdomskortindtægter for 2020, som følge af udarbejdet indtægtsdelingsmodel mellem trafikelskaber og togoperatører. Tilbagebetalingen vedr. 2020 anslås til at udgøre ca. 12 mio. kr., hvilket forventes dækket af statens coronakompensation.

En tilsvarende tilbagebetaling vedr. afregning af Ungdomskort for 2018 og 2019, på anslået 6 hhv. 9 mio. kr., vil blive indregnet i budgettet for 2022 i forbindelse med 2. behandling.

Desuden forventes mindreindtægter på bus-tog-området. Det skyldes, at den endelige afregning for 2019 gav et dårligere resultat end forventet, ligesom der forventes lavere indtægter fra bl.a., omstigningsrejser og kombinerede bus-tog-rejser i 2021.

Samlet medfører ovenstående justeringer i indtægtsforventningen, at behovet for coronakompensation stiger fra de budgetterede 124,1 mio. kr., til forventet 184,0 mio. kr.

For de enkelte bestillere vil det forventede regnskab samlet betyde, bestillernes betaling forventes at svare til de budgetterede indtægter for året.

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 midlertidigt uddannelsestilskud med forventet udløb i 2022. I forhold til budgettet er der ikke foretaget justering af de regionale tilskud.

Flextrafik

Generelle kommentarer

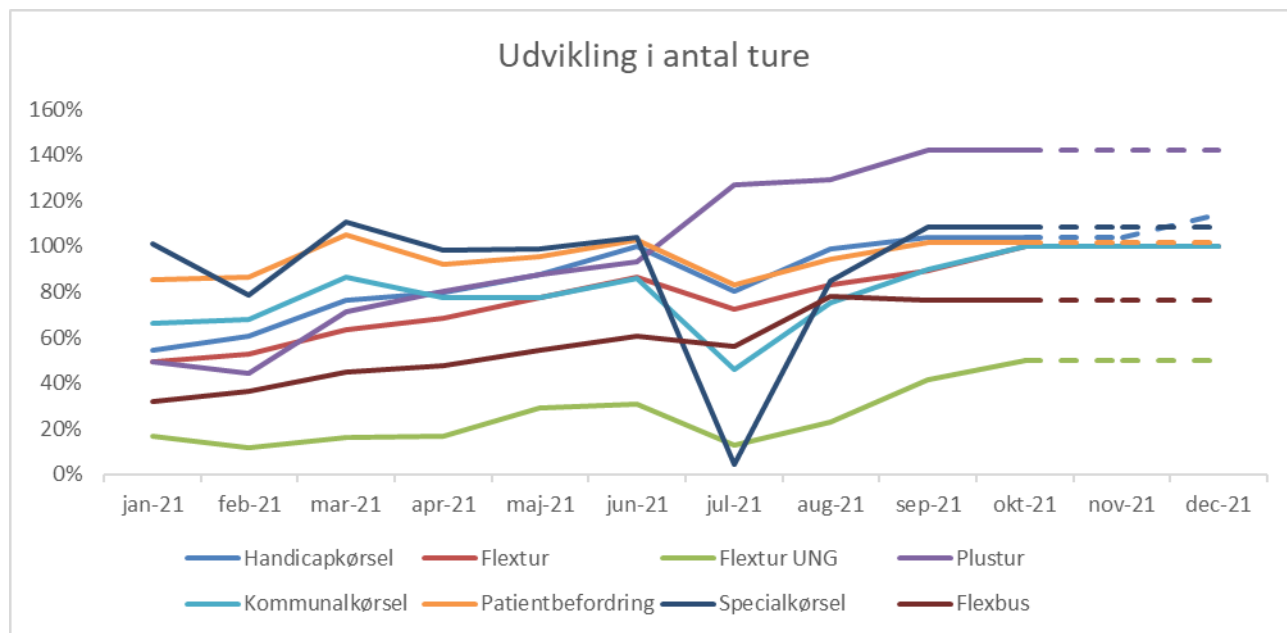
Coronakrisen medførte i 2020 en markant nedgang i antallet af kørte ture. Budgettet for 2021 blev derfor lavet med udgangspunkt i 2019, som anses for at være et normalår. Det var forudsat, at kørslen fra primo 2021 ville være tilbage på normalt niveau, dog med det forbehold, at den gennemsnitlige turpris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

Kørslen er på nuværende tidspunkt ved at være oppe på niveauet fra før corona, men mens der har været et lavere kørselsniveau i starten af året, har en højere gennemsnitlige turpris end forudsat alligevel medført et merforbrug på flere områder.

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 merudgifter som følge af corona. Derfor blev der i bestillerbudgettet på administrationen indregnet en coroneffekt, som forventes at blive kompenseret. Det har dog vist sig, at staten ikke dækker merudgifter til administration, hvorfor denne udgift bliver pålagt bestillerne som en merudgift i 2021.

Trods nedgangen i antallet af kørte ture i løbet af året, har der ikke været mindre belastning af administrationen af Flextrafik, tværtimod. Omkostningerne i administrationen er stadig de samme og skal stadig finansieres.

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



Ud fra kørslen til og med september, forventes kørslen i 4. kvartal for Plustur at ligge over det budgetterede turniveau, mens handicapkørsel, patientbefordring, specialkørsel, kommunalkørsel og Flextur forventes på niveau med det budgetterede turniveau og Flexbus samt Flextur Ung omvendt ligger *under* det budgetterede turniveau.

For både Plustur, Flexbus og Flextur Ung vurderes det dog, at forskellen først og fremmest skyldes, at der inden coronaen blev foretaget store ændringer i kørslen, hvorfor budgetterne var behæftet med en høj grad af usikkerhed.

På baggrund af den realiserede kørsel til og med september samt forventningen til 4. kvartal ser det forventede regnskab således ud efter 3. kvartal.

Total for Flextrafik							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Handicapkørsel	32.450.495	40.371.000	38.170.000	41.644.000	1.268.000	40.376.000	5.000
Flextur	11.357.075	13.997.000	13.110.000	12.701.000	-1.484.000	14.185.000	188.000
Flextur Ung	0	741.000	836.000	326.000	-421.000	747.000	6.000
Plustur	0	575.000	472.000	486.000	-93.000	579.000	4.000
Kommunal	30.886.749	35.685.000	35.793.000	35.174.000	-646.000	35.820.000	135.000
Siddende patientbefordring	137.716.769	144.913.000	151.763.000	150.738.000	5.825.000	144.913.000	0
Øvrige Trafikskaber	256.550.037	282.055.000	282.055.000	282.055.000	0	282.055.000	0
Ekstraudgifter corona	2.762.828	0	3.000.000	2.600.000	2.600.000	0	0
NOP	1.499.522	3.955.000	3.955.000	3.955.000	0	3.955.000	0
Total	473.223.474	522.292.000	529.154.000	529.679.000	7.049.000	522.630.000	338.000

Der er samlet en budgetafvigelse på 0,3 mio. kr., som skyldes en korrektion i administrationsbidraget samt nyoprettet kørsel på enkelte områder.

Togdrift

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

Der forventes en merudgift på 0,7 mio. kr. i forhold til budgettet. Heraf vedrører ca. 0,4 mio. kr. udgifter til passagertælleudstyr i togene på Lemvigbanen. Derudover er der et merforbrug på 0,3 mio. kr., som skyldes en efterregulering fra 2020 vedrørende Lemvigbanen og automatisk tælleudstyr. Udgifter til drift af tælleudstyr i togene har ikke været indregnet i budgettet for 2021.

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser en mindreudgift på 0,6 mio. kr. i forhold til rapporteringen efter 2. kvartal. Det skyldes, at der i rapporteringen efter 2. kvartal var indregnet udgifter til køb af tælleudstyr til togene på Holstebro-Skjern-strækningen. Denne udgift er blevet afholdt af Midtjyske Jernbaner og indgår derfor ikke i det forventede regnskab efter 3. kvartal.

Investeringsstilskuddet til Midtjyske Jernbaner forventes anvendt fuldt ud i 2021. Tilskuddet bruges til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen og til afholdelse af omkostninger til et forventet lån, til finansiering af nye tog til Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaners køb af nye tog er imidlertid forsinket. Investeringsstilskuddet til låneomkostningerne vil i 2021 blive disponeret efter aftale med Region Midtjylland.

Total for Tog							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Udgifter	33.821.353	74.754.000	76.117.000	75.511.000	25.000	75.486.000	732.000
Indtægter	-2.108.192	-15.400.000	-10.620.000	-11.240.000	4.160.000	-15.400.000	0
Total	31.713.160	59.354.000	65.497.000	64.271.000	4.185.000	60.086.000	732.000

Letbanedrift

Udgifter til letbanedrift forventes at overstige budgettet med 1,3 mio. kr.

Driftsudgifterne til Aarhus Letbane I/S for køb af letbanetrafik følger det budgetterede, hvorimod der forventes flere udgifter i Midttrafik på 1,3 mio. kr. til øvrige letbanerelaterede udgifter.

Særligt tre forhold gør sig gældende. Der forventes en stigning i udgifterne til rejsegaranti på 0,2 mio. kr. Det skyldes dels udvidelsen af afstandsgrænsen for rejsegarantien fra 50 km. til 75 km. og mange aflyste ture på Letbanen i 1. kvartal. De mange aflyste ture har betydet højere udgifter til buserstatningskørsel. Der forventes på nuværende tidspunkt et merforbrug i forhold til budgettet på 0,2 mio. kr. Endelig har Midttrafik merudgifter på 0,9 mio. kr. til Flexbus-erstatningskørsel som følge af sporspærringerne på grund af vedligeholdelses- og anlægsarbejder ved Trustrup Station og ved Vestre Strandalle.

I forhold til det forventede regnskab efter 2. kvartal er der en merudgift på 0,9 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes udgifterne til Flexbus-kørslen på grund af sporspærringerne. Disse udgifter var ikke indeholdt i budgettet for 2021.

Indtægterne ved letbanedrift svarer til budgettet. Det skyldes aftalen mellem KL, Danske Regioner og Regeringen om kompensation til trafikselskaberne for mistede indtægter i 2021. Letbanens indtægter i 2021 er på nuværende tidspunkt estimeret til 57,7 mio. kr., svarende til 73% af indtægtsbudgettet.

Total for Letbane							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Trafikkøb Aarhus Letbane	261.361.000	267.500.000	267.500.000	267.500.000	0	267.500.000	0
Heraf henførbare omkostninger vedr. Grenaabanen	120.185.000	113.650.000	113.650.000	113.650.000	0	113.650.000	0
Passagerindtægter	-52.159.955	-79.000.000	-54.500.000	-57.700.000	21.300.000	-79.000.000	0
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	4.668.648	3.040.000	5.680.000	6.670.000	2.300.000	4.370.000	1.330.000
Total	213.869.692	191.540.000	218.680.000	216.470.000	23.600.000	192.870.000	1.330.000

Rejsekort – Letbanen

Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. inkl. coronakompensation på 0,2 mio. kr.

Merforbruget skyldes en forventning om højere udgifter til udstyrsdrift på 0,1 mio. kr.

Total Rejsekort - Letbane							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Drift	4.978.430	9.066.000	9.058.000	9.032.000	-152.000	9.184.000	118.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	3.230.394	3.154.000	3.182.000	3.182.000	0	3.182.000	28.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i Letbanen	1.405.146	5.522.000	5.612.000	5.612.000	0	5.612.000	90.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	342.890	390.000	264.000	238.000	-152.000	390.000	0
Total	4.978.430	9.066.000	9.058.000	9.032.000	-152.000	9.184.000	118.000

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2021 et samlet budget på 122,1 mio. kr. 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 24,4 mio. kr. til udviklingsprojekter. Heraf vedrører 8,1 mio. kr. overførte ikke-afsluttede projekter fra 2020. Her kan bl.a. nævnes udvikling af Midttrafik app, BI-projekt, forbedring af publikumsfaciliteter og Pendler20.

Total for Trafikselskab							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Bus administration	101.839.000	103.164.180	103.164.180	103.164.180	0	103.164.180	0
Handicap administration	14.675.000	15.042.000	15.042.000	15.042.000	0	15.042.000	0
Letbane administration	3.840.000	3.936.000	3.936.000	3.936.000	0	3.936.000	0
Total	120.354.000	122.142.180	122.142.180	122.142.180	0	122.142.180	0

Billetkontrol

Budgettet for 2021 er samlet på 4,8 mio. kr. Sammenholdt med budget 2021 forventes der efter 3. kvartal en samlet merudgift til kommuner og region på ca. 2,7 mio. kr., som skyldes at estimatet for tab på debitorer er blevet opdateret.

Corona påvirker i høj grad forventningen til billetkontrollen. Foruden dækning af manglende indtægter er der brugt 14,5 mio. kr. til mundbindskontrol ifm. COVID-19 i 2021. Denne ekstraudgift ophørte i august, hvor mundbindskontrollen blev udfaset. De øvrige udgifter til administration forventes at blive inden for budgettet i 2021.

Indtægter fra kontrolafgifter forventes på nuværende tidspunkt at lande på 11,1 mio. kr., hvilket er marginalt under budgettet, og denne afvigelse dækkes af den statslige kompensation.

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., mens det i 2021 pt er sat til 5 mio. kr.

Total for Billekontrol							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Administration	19.893.039	13.829.000	28.457.000	28.323.000	14.500.000	13.823.000	-6.000
Kontrolafgifter	-9.895.207	-11.160.000	-11.032.000	-11.132.000	28.000	-11.160.000	0
Gebyr	-271.380	-168.000	-168.000	-168.000	0	-168.000	0
Tab på debitorer	5.400.000	2.276.000	5.000.000	5.000.000	0	5.000.000	2.724.000
Total	15.126.452	4.777.000	22.257.000	22.023.000	14.528.000	7.495.000	2.718.000

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 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Tjenestemandspension	1.826.297	1.900.000	1.900.000	1.900.000	0	1.900.000	0
Total	1.826.297	1.900.000	1.900.000	1.900.000	0	1.900.000	0

Letbanesekretariatet

Udgifter til Letbanesekretariatet forventes at blive på niveau med budgettet.

Total for Letbanesekretariat							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Letbanesekretariat	1.044.000	1.070.000	1.070.000	1.237.988	0	1.237.988	167.988
Total	1.044.000	1.070.000	1.070.000	1.237.988	0	1.237.988	167.988

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 giver et negativt afkast for Midttrafiks depoter. Denne tendens er fortsat ind i 2. og 3. kvartal, hvor det samlede fald nu er på 5,2 mio. kr. Horisontafkastet for de kommende seks måneder er, ved uændret rente, vurderet til 0,21%.

Total for Finansielt afkast							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Finansielt afkast	-751.107	0	3.955.000	5.174.000	0	5.174.000	5.174.000
Total	-751.107	0	3.955.000	5.174.000	0	5.174.000	5.174.000

Bilag 2

Forventet regnskab 3. kvartal 2021 - Byrdefordeling

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over byrdefordelingen for forventet regnskab 3. kvartal 2021:

Midttrafiks byrdefordeling bestillerfordelt								
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	Heraf Indeks
Favrskov	25.537.128	26.129.000	28.119.000	27.885.000	1.294.000	26.591.000	462.000	136.370
Hedensted	7.456.513	7.540.000	8.711.000	8.938.000	1.208.000	7.730.000	190.000	62.146
Herning	49.641.470	48.044.000	51.821.000	51.909.000	3.303.000	48.606.000	562.000	416.189
Holstebro	19.566.044	19.299.000	20.599.000	20.805.000	1.646.000	19.159.000	-140.000	43.194
Horsens	52.813.614	52.941.000	58.745.000	58.606.000	5.143.000	53.463.000	522.000	513.774
Ikast-Brande	15.718.789	16.529.000	16.572.000	16.688.000	-59.000	16.747.000	218.000	123.825
Lemvig	9.794.344	10.070.500	10.306.000	10.545.500	158.000	10.387.500	317.000	71.145
Norddjurs	24.711.957	29.982.000	28.622.000	28.618.000	-986.000	29.604.000	-378.000	204.148
Odder	9.894.153	10.927.000	10.321.000	10.252.000	395.000	9.857.000	-1.070.000	71.402
Randers	85.554.396	80.607.000	89.725.000	91.851.000	8.663.000	83.188.000	2.581.000	1.780.998
Ringkøbing-Skjern	26.152.686	25.820.000	26.836.000	26.688.000	358.000	26.330.000	510.000	475.067
Samsø	40.288	56.000	50.000	52.000	0	52.000	-4.000	0
Silkeborg	49.888.320	45.843.000	53.139.000	53.398.000	5.778.000	47.620.000	1.777.000	1.801.531
Skanderborg	30.512.668	29.496.000	30.847.000	31.127.000	1.483.000	29.644.000	148.000	321.178
Skive	36.798.325	36.540.000	38.274.000	38.249.000	1.579.000	36.670.000	130.000	92.846
Struer	5.700.488	5.883.000	5.963.000	5.943.000	354.000	5.589.000	-294.000	44.190
Syddjurs	22.424.780	22.575.000	24.129.000	24.089.000	1.139.000	22.950.000	375.000	184.648
Viborg	44.527.655	41.160.000	46.574.000	46.800.000	4.847.000	41.953.000	793.000	439.237
Aarhus	411.562.423	342.739.000	434.201.000	425.570.000	82.499.000	343.071.000	332.000	3.951.060
Region Midtjylland	610.412.772	570.350.180	681.886.180	677.903.180	90.474.000	587.429.180	17.079.000	4.071.862
Fynbus	32.869.525	37.517.000	37.517.000	37.517.000	0	37.517.000	0	0
Midttrafik	105.044	107.000	107.000	274.988	0	274.988	167.988	0
Movia	125.980	0	0	0	0	0	0	0
NT	116.026	150.000	150.000	150.000	0	150.000	0	0
Sydtrafik	223.497.153	244.388.000	244.388.000	244.388.000	0	244.388.000	0	0
Staten	31.255.298	0	42.353.000	37.863.600	37.863.600	0	0	0
Total	1.826.677.839	1.704.692.680	1.989.955.180	1.976.110.268	247.139.600	1.728.970.668	24.277.988	14.804.809

Busdrift

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Kørselsudgifter:

Oversigt for Kørselsudgifter								
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	Heraf Indeks
Favrskov	15.039.018	15.721.000	15.776.000	16.067.000	0	16.067.000	346.000	136.370
Hedensted	7.005.765	7.179.000	7.289.000	7.327.000	0	7.327.000	148.000	62.146
Herning	52.181.668	53.064.000	53.312.000	53.555.000	0	53.555.000	491.000	416.189
Holstebro	18.548.696	19.242.000	18.873.000	19.024.000	0	19.024.000	-218.000	43.194
Horsens	56.434.112	60.262.000	60.277.000	60.574.000	0	60.574.000	312.000	513.774
Ikast-Brande	14.050.652	14.440.000	14.506.000	14.599.000	0	14.599.000	159.000	123.825
Lemvig	8.035.648	8.108.000	8.300.000	8.388.000	0	8.388.000	280.000	71.145
Norddjurs	21.413.126	24.579.000	23.861.000	24.069.000	0	24.069.000	-510.000	204.148
Odder	8.350.122	9.639.000	9.351.000	9.385.000	0	9.385.000	-254.000	71.402
Randers	89.698.563	92.125.000	92.834.000	94.451.000	0	94.451.000	2.326.000	1.780.998
Ringkøbing-Skjern	25.895.568	25.042.000	25.379.000	25.474.000	0	25.474.000	432.000	475.067
Silkeborg	53.813.762	53.728.000	54.839.000	55.318.000	0	55.318.000	1.590.000	1.801.531
Skanderborg	28.337.413	28.352.000	27.964.000	28.363.000	0	28.363.000	11.000	321.178
Skive	28.769.716	29.326.000	29.053.000	29.312.000	0	29.312.000	-14.000	92.846
Struer	5.370.273	5.527.000	5.205.000	5.210.000	0	5.210.000	-317.000	44.190
Syddjurs	21.030.393	21.516.000	21.629.000	21.770.000	0	21.770.000	254.000	184.648
Viborg	50.477.908	51.432.000	51.842.000	51.980.000	0	51.980.000	548.000	439.237
Aarhus	426.996.954	436.478.000	439.569.000	432.530.000	0	432.530.000	-3.948.000	3.951.060
Region Midtjylland	418.059.025	418.263.000	428.687.000	430.169.000	0	430.169.000	11.906.000	4.071.862
Staten	15.200.696	0	16.923.000	11.878.600	11.878.600	0	0	0
Total	1.364.709.078	1.374.023.000	1.405.469.000	1.399.443.600	11.878.600	1.387.565.000	13.542.000	14.804.809

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus:

Oversigt for Flexbus							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	53.830	68.000	41.000	38.000	-31.000	69.000	1.000
Hedensted	397.914	555.000	359.000	321.000	-238.000	559.000	4.000
Herning	49.877	56.000	19.000	19.000	-37.000	56.000	0
Holstebro	142.685	304.000	165.000	223.000	-82.000	305.000	1.000
Horsens	777.391	662.000	558.000	482.000	-185.000	667.000	5.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	107.698	20.500	22.000	11.500	-9.000	20.500	0
Norddjurs	359.885	1.346.000	466.000	461.000	-889.000	1.350.000	4.000
Odder	441.747	492.000	461.000	369.000	-126.000	495.000	3.000
Randers	575.474	1.063.000	610.000	601.000	-467.000	1.068.000	5.000
Ringkøbing-Skjern	66.971	36.000	111.000	76.000	40.000	36.000	0
Silkeborg	185.159	415.000	201.000	174.000	-243.000	417.000	2.000
Skanderborg	1.140.152	1.276.000	918.000	849.000	-434.000	1.283.000	7.000
Skive	173.000	210.000	139.000	159.000	-52.000	211.000	1.000
Struer	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	146.616	341.000	221.000	233.000	-110.000	343.000	2.000
Viborg	219.397	591.000	131.000	188.000	-406.000	594.000	3.000
Aarhus	181.925	174.000	142.000	167.000	-8.000	175.000	1.000
Region Midtjylland	305.328	399.000	294.000	1.744.000	1.343.000	401.000	2.000
Midttrafik	679	0	0	0	0	0	0
Total	5.325.727	8.008.500	4.858.000	6.115.500	-1.934.000	8.049.500	41.000

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 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	91.574	50.000	85.000	48.000	-8.000	56.000	6.000
Hedensted	52.945	220.000	282.000	215.000	-5.000	220.000	0
Herning	592.095	494.000	441.000	392.000	-32.000	424.000	-70.000
Holstebro	84.805	157.000	328.000	148.000	-16.000	164.000	7.000
Horsens	660.965	983.000	1.036.000	963.000	-43.000	1.006.000	23.000
Ikast-Brande	35.953	197.000	255.000	197.000	-9.000	206.000	9.000
Lemvig	93	0	0	0	-3.000	3.000	3.000
Norddjurs	78.201	84.000	95.000	81.000	-11.000	92.000	8.000
Odder	17.758	33.000	-769.000	-826.000	-6.000	-820.000	-853.000
Randers	1.953.578	1.739.000	1.696.000	1.673.000	-62.000	1.735.000	-4.000
Ringkøbing-Skjern	202.883	583.000	720.000	575.000	-15.000	590.000	7.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	801.634	710.000	687.000	689.000	-43.000	732.000	22.000
Skanderborg	157.054	258.000	311.000	251.000	-14.000	265.000	7.000
Skive	108.773	526.000	716.000	509.000	-22.000	531.000	5.000
Struer	37.785	129.000	157.000	130.000	-5.000	135.000	6.000
Syddjurs	72.242	210.000	257.000	205.000	-13.000	218.000	8.000
Viborg	1.387.284	1.333.000	1.636.000	1.427.000	-41.000	1.468.000	135.000
Aarhus	7.511.673	10.851.000	8.754.000	11.757.000	-282.000	12.039.000	1.188.000
Region Midtjylland	5.336.071	6.445.000	5.865.000	5.824.000	-336.000	6.160.000	-285.000
Staten	4.959.156	0	5.480.000	6.560.000	6.560.000	0	0
Total	24.142.522	25.002.000	28.032.000	30.818.000	5.594.000	25.224.000	222.000

Rejsekort

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

Oversigt for Rejsekort							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	164.351	191.000	189.000	189.000	-1.000	190.000	-1.000
Hedensted	312.842	337.000	330.000	329.000	-6.000	335.000	-2.000
Herning	1.230.474	1.406.000	1.374.000	1.369.000	-32.000	1.401.000	-5.000
Holstebro	566.860	685.000	669.000	666.000	-17.000	683.000	-2.000
Horsens	1.517.287	1.419.000	1.376.000	1.367.000	-46.000	1.413.000	-6.000
Ikast-Brande	22.950	21.000	21.000	21.000	0	21.000	0
Lemvig	10.041	10.000	10.000	10.000	0	10.000	0
Norddjurs	187.653	195.000	187.000	187.000	-6.000	193.000	-2.000
Odder	207.702	253.000	249.000	249.000	-1.000	250.000	-3.000
Randers	2.680.312	3.084.000	3.013.000	3.000.000	-70.000	3.070.000	-14.000
Ringkøbing-Skjern	583.207	728.000	711.000	710.000	-10.000	720.000	-8.000
Silkeborg	1.414.204	1.831.000	1.777.000	1.768.000	-53.000	1.821.000	-10.000
Skanderborg	526.242	592.000	578.000	576.000	-14.000	590.000	-2.000
Skive	894.334	1.092.000	1.068.000	1.064.000	-19.000	1.083.000	-9.000
Struer	150.912	191.000	187.000	187.000	-2.000	189.000	-2.000
Syddjurs	434.440	443.000	433.000	431.000	-10.000	441.000	-2.000
Viborg	1.769.738	2.049.000	2.001.000	1.995.000	-40.000	2.035.000	-14.000
Aarhus	19.362.251	24.125.000	23.912.000	23.788.000	-712.000	24.500.000	375.000
Region Midtjylland	23.021.770	29.534.000	28.656.000	28.530.000	-724.000	29.254.000	-280.000
Total	55.057.570	68.186.000	66.741.000	66.436.000	-1.763.000	68.199.000	13.000

Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Busindtægter:

Oversigt for Busindtægter							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	-1.000.795	-1.442.000	-1.027.000	-1.048.000	394.000	-1.442.000	0
Hedensted	-2.258.060	-3.267.000	-2.327.000	-2.375.000	892.000	-3.267.000	0
Herning	-9.969.613	-13.146.000	-9.364.000	-9.555.000	3.591.000	-13.146.000	0
Holstebro	-4.013.631	-5.732.000	-4.083.000	-4.166.000	1.566.000	-5.732.000	0
Horsens	-15.414.046	-20.883.000	-14.875.000	-15.179.000	5.704.000	-20.883.000	0
Ikast-Brande	-41.816	-58.000	-41.000	-42.000	16.000	-58.000	0
Norddjurs	-1.679.607	-2.360.000	-1.681.000	-1.715.000	645.000	-2.360.000	0
Odder	-1.062.822	-1.605.000	-1.143.000	-1.167.000	438.000	-1.605.000	0
Randers	-21.756.824	-30.789.000	-21.931.000	-22.379.000	8.410.000	-30.789.000	0
Ringkøbing-Skjern	-3.049.773	-4.290.000	-3.056.000	-3.118.000	1.172.000	-4.290.000	0
Silkeborg	-16.293.572	-22.313.000	-15.893.000	-16.218.000	6.095.000	-22.313.000	0
Skanderborg	-4.223.409	-6.093.000	-4.340.000	-4.429.000	1.664.000	-6.093.000	0
Skive	-5.515.520	-8.046.000	-5.731.000	-5.848.000	2.198.000	-8.046.000	0
Struer	-733.172	-1.035.000	-737.000	-752.000	283.000	-1.035.000	0
Syddjurs	-4.067.295	-5.883.000	-4.190.000	-4.276.000	1.607.000	-5.883.000	0
Viborg	-12.489.021	-17.836.000	-12.704.000	-12.964.000	4.872.000	-17.836.000	0
Aarhus	-193.839.786	-272.870.000	-194.363.000	-198.332.000	74.538.000	-272.870.000	0
Region Midtjylland	-181.554.265	-255.954.000	-182.314.000	-186.037.000	69.917.000	-255.954.000	0
Total	-478.963.027	-673.602.000	-479.800.000	-489.600.000	184.002.000	-673.602.000	0

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

Oversigt for Regionalt tilskud							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	0	0	0	0	0	0	0
Hedensted	-1.386.000	-1.421.000	-1.421.000	-1.421.000	0	-1.421.000	0
Herning	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0	-5.000	0
Holstebro	-396.000	-406.000	-406.000	-406.000	0	-406.000	0
Horsens	-988.000	-1.013.000	-1.013.000	-1.013.000	0	-1.013.000	0
Ikast-Brande	-474.000	-486.000	-486.000	-486.000	0	-486.000	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	-1.051.000	-1.077.000	-1.077.000	-1.077.000	0	-1.077.000	0
Odder	0	0	0	0	0	0	0
Randers	-786.000	-806.000	-806.000	-806.000	0	-806.000	0
Ringkøbing-Skjern	-1.803.000	-1.848.000	-1.848.000	-1.848.000	0	-1.848.000	0
Silkeborg	0	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	-400.000	-410.000	-410.000	-410.000	0	-410.000	0
Skive	-727.000	-745.000	-745.000	-745.000	0	-745.000	0
Struer	-525.000	-538.000	-538.000	-538.000	0	-538.000	0
Syddjurs	-808.000	-828.000	-828.000	-828.000	0	-828.000	0
Viborg	-4.692.000	-4.809.000	-4.809.000	-4.809.000	0	-4.809.000	0
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0
Region Midtjylland	14.041.000	14.392.000	14.392.000	14.392.000	0	14.392.000	0
Total	0	0	0	0	0	0	0

Flextrafik

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapkørsel:

Oversigt for Handicapkørsel							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	964.837	1.207.000	1.010.000	1.078.000	-129.000	1.207.000	0
Hedensted	1.091.144	1.233.000	1.415.000	1.792.000	559.000	1.233.000	0
Herning	1.504.465	2.110.000	1.867.000	1.908.000	-202.000	2.110.000	0
Holstebro	1.278.373	1.343.000	1.332.000	1.591.000	248.000	1.343.000	0
Horsens	1.888.957	2.560.000	2.317.000	2.521.000	-39.000	2.560.000	0
Ikast-Brande	731.282	970.000	855.000	898.000	-72.000	970.000	0
Lemvig	461.007	565.000	581.000	740.000	175.000	565.000	0
Norddjurs	725.196	761.000	818.000	956.000	195.000	761.000	0
Odder	667.927	828.000	825.000	913.000	85.000	828.000	0
Randers	2.926.710	3.395.000	3.398.000	3.813.000	418.000	3.395.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.295.258	1.588.000	1.551.000	1.704.000	116.000	1.588.000	0
Samsø	11.799	16.000	14.000	21.000	0	21.000	5.000
Silkeborg	1.949.901	2.615.000	2.499.000	2.643.000	28.000	2.615.000	0
Skanderborg	1.231.557	1.312.000	1.450.000	1.789.000	477.000	1.312.000	0
Skive	1.169.290	1.441.000	1.377.000	1.540.000	99.000	1.441.000	0
Struer	482.722	660.000	676.000	697.000	37.000	660.000	0
Syddjurs	721.148	909.000	850.000	909.000	0	909.000	0
Viborg	2.477.017	2.807.000	2.818.000	3.325.000	518.000	2.807.000	0
Aarhus	10.813.257	14.051.000	12.517.000	12.806.000	-1.245.000	14.051.000	0
Movia	58.646	0	0	0	0	0	0
Total	32.450.495	40.371.000	38.170.000	41.644.000	1.268.000	40.376.000	5.000

Flextur

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flextur:

Oversigt for Flextur							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	740.113	1.009.000	901.000	883.000	-139.000	1.022.000	13.000
Hedensted	1.306.401	1.634.000	1.690.000	1.650.000	-1.000	1.651.000	17.000
Holstebro	255.082	278.000	261.000	274.000	-6.000	280.000	2.000
Horsens	569.817	645.000	721.000	743.000	91.000	652.000	7.000
Ikast-Brande	196.961	210.000	192.000	220.000	6.000	214.000	4.000
Lemvig	625.954	676.000	678.000	691.000	9.000	682.000	6.000
Norddjurs	1.108.180	1.154.000	1.119.000	988.000	-182.000	1.170.000	16.000
Odder	163.250	152.000	185.000	159.000	5.000	154.000	2.000
Randers	455.873	532.000	639.000	761.000	224.000	537.000	5.000
Ringkøbing-Skjern	924.096	1.980.000	1.223.000	1.052.000	-945.000	1.997.000	17.000
Silkeborg	585.966	730.000	659.000	648.000	-92.000	740.000	10.000
Skanderborg	1.643.950	1.753.000	1.632.000	1.606.000	-184.000	1.790.000	37.000
Skive	57.659	106.000	135.000	88.000	-19.000	107.000	1.000
Struer	180.026	171.000	222.000	214.000	41.000	173.000	2.000
Syddjurs	1.785.360	1.876.000	1.928.000	1.819.000	-92.000	1.911.000	35.000
Viborg	135.645	207.000	170.000	155.000	-56.000	211.000	4.000
Aarhus	622.376	884.000	755.000	750.000	-144.000	894.000	10.000
Midttrafik	365	0	0	0	0	0	0
Total	11.357.075	13.997.000	13.110.000	12.701.000	-1.484.000	14.185.000	188.000

Flextur Ung

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flextur Ung:

Oversigt for Flextur Ung							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	0	253.000	182.000	42.000	-213.000	255.000	2.000
Norddjurs	0	284.000	204.000	96.000	-190.000	286.000	2.000
Skanderborg	0	93.000	322.000	95.000	1.000	94.000	1.000
Syddjurs	0	111.000	128.000	93.000	-19.000	112.000	1.000
Total	0	741.000	836.000	326.000	-421.000	747.000	6.000

Plustur

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Plustur:

Oversigt for Plustur							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	0	97.000	79.000	70.000	-28.000	98.000	1.000
Lemvig	0	67.000	80.000	85.000	18.000	67.000	0
Norddjurs	0	172.000	130.000	120.000	-53.000	173.000	1.000
Silkeborg	0	70.000	34.000	52.000	-19.000	71.000	1.000
Skanderborg	0	169.000	149.000	159.000	-11.000	170.000	1.000
Total	0	575.000	472.000	486.000	-93.000	579.000	4.000

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 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	8.246.653	7.659.000	9.511.000	9.128.000	1.449.000	7.679.000	20.000
Hedensted	0	0	7.000	7.000	7.000	0	0
Herning	0	0	0	15.000	15.000	0	0
Holstebro	856.221	1.100.000	1.084.000	1.060.000	-47.000	1.107.000	7.000
Horsens	2.053.806	2.550.000	2.466.000	2.228.000	-339.000	2.567.000	17.000
Lemvig	104.683	159.000	149.000	127.000	-32.000	159.000	0
Norddjurs	2.183.981	3.194.000	2.785.000	2.717.000	-495.000	3.212.000	18.000
Randers	2.098.467	2.385.000	2.198.000	2.606.000	210.000	2.396.000	11.000
Samsø	21.489	32.000	28.000	23.000	0	23.000	-9.000
Silkeborg	1.478.475	2.242.000	2.409.000	2.362.000	105.000	2.257.000	15.000
Skanderborg	28.301	26.000	40.000	24.000	-2.000	26.000	0
Skive	9.089.527	9.730.000	9.278.000	9.160.000	-606.000	9.766.000	36.000
Syddjurs	1.452.465	2.095.000	1.864.000	1.880.000	-224.000	2.104.000	9.000
Viborg	0	38.000	38.000	22.000	0	22.000	-16.000
Aarhus	3.272.681	4.475.000	3.936.000	3.815.000	-687.000	4.502.000	27.000
Region Midtjylland	137.716.769	144.913.000	151.763.000	150.738.000	5.825.000	144.913.000	0
Fynbus	32.869.525	37.517.000	37.517.000	37.517.000	0	37.517.000	0
Movia	67.334	0	0	0	0	0	0
NT	116.026	150.000	150.000	150.000	0	150.000	0
Sydtrafik	223.497.153	244.388.000	244.388.000	244.388.000	0	244.388.000	0
Total	425.153.555	462.653.000	469.611.000	467.967.000	5.179.000	462.788.000	135.000

Ekstraudgifter corona

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

Oversigt for Ekstraudgifter corona							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Staten	2.762.828	0	3.000.000	2.600.000	2.600.000	0	0
Total	2.762.828	0	3.000.000	2.600.000	2.600.000	0	0

Ny optimeringsplatform (NOP)

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til NOP:

Oversigt for NOP							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	37.983	100.000	100.000	100.000	0	100.000	0
Hedensted	35.506	93.000	93.000	93.000	0	93.000	0
Herning	14.863	38.000	38.000	38.000	0	38.000	0
Holstebro	28.075	74.000	74.000	74.000	0	74.000	0
Horsens	67.710	177.000	177.000	177.000	0	177.000	0
Ikast-Brande	11.560	29.000	29.000	29.000	0	29.000	0
Lemvig	11.560	31.000	31.000	31.000	0	31.000	0
Norddjurs	67.710	180.000	180.000	180.000	0	180.000	0
Odder	17.340	45.000	45.000	45.000	0	45.000	0
Randers	50.369	133.000	133.000	133.000	0	133.000	0
Ringkøbing-Skjern	30.552	80.000	80.000	80.000	0	80.000	0
Samsø	0	1.000	1.000	1.000	0	1.000	0
Silkeborg	58.627	155.000	155.000	155.000	0	155.000	0
Skanderborg	39.635	103.000	103.000	103.000	0	103.000	0
Skive	43.764	116.000	116.000	116.000	0	116.000	0
Struer	5.780	17.000	17.000	17.000	0	17.000	0
Syddjurs	49.544	130.000	130.000	130.000	0	130.000	0
Viborg	28.075	73.000	73.000	73.000	0	73.000	0
Aarhus	182.486	482.000	482.000	482.000	0	482.000	0
Region Midtjylland	718.383	1.898.000	1.898.000	1.898.000	0	1.898.000	0
Total	1.499.522	3.955.000	3.955.000	3.955.000	0	3.955.000	0

Tog- og Letbanedrift

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

Oversigt for Tog							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Region Midtjylland	31.666.795	59.354.000	65.447.000	64.246.000	4.160.000	60.086.000	732.000
Staten	46.366	0	50.000	25.000	25.000	0	0
Total	31.713.160	59.354.000	65.497.000	64.271.000	4.185.000	60.086.000	732.000

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

Oversigt for Letbane							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Aarhus	90.423.233	80.035.000	92.479.000	91.324.000	10.650.000	80.674.000	639.000
Region Midtjylland	121.833.233	111.505.000	124.001.000	122.846.000	10.650.000	112.196.000	691.000
Staten	1.613.227	0	2.200.000	2.300.000	2.300.000	0	0
Total	213.869.692	191.540.000	218.680.000	216.470.000	23.600.000	192.870.000	1.330.000

Administration og øvrige

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafikselskabet:

Oversigt for Trafikselskab							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	1.155.000	1.152.000	1.152.000	1.152.000	0	1.152.000	0
Hedensted	890.000	960.000	960.000	960.000	0	960.000	0
Herning	3.943.000	3.928.000	3.928.000	3.928.000	0	3.928.000	0
Holstebro	2.139.000	2.198.000	2.198.000	2.198.000	0	2.198.000	0
Horsens	5.091.000	5.473.000	5.473.000	5.473.000	0	5.473.000	0
Ikast-Brande	1.177.000	1.191.000	1.191.000	1.191.000	0	1.191.000	0
Lemvig	434.000	426.000	426.000	426.000	0	426.000	0
Norddjurs	1.271.000	1.406.000	1.406.000	1.406.000	0	1.406.000	0
Odder	1.039.000	1.033.000	1.033.000	1.033.000	0	1.033.000	0
Randers	7.409.000	7.515.000	7.515.000	7.515.000	0	7.515.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.983.000	1.874.000	1.874.000	1.874.000	0	1.874.000	0
Samsø	7.000	7.000	7.000	7.000	0	7.000	0
Silkeborg	5.531.000	5.328.000	5.328.000	5.328.000	0	5.328.000	0
Skanderborg	1.965.000	1.990.000	1.990.000	1.990.000	0	1.990.000	0
Skive	2.657.000	2.714.000	2.714.000	2.714.000	0	2.714.000	0
Struer	716.000	742.000	742.000	742.000	0	742.000	0
Syddjurs	1.554.000	1.586.000	1.586.000	1.586.000	0	1.586.000	0
Viborg	5.076.000	5.150.000	5.150.000	5.150.000	0	5.150.000	0
Aarhus	39.082.000	39.110.000	39.110.000	39.110.000	0	39.110.000	0
Region Midtjylland	37.235.000	38.359.180	38.359.180	38.359.180	0	38.359.180	0
Total	120.354.000	122.142.180	122.142.180	122.142.180	0	122.142.180	0

Billetkontrol

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

Oversigt for Billetkontrol							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	908	8.000	8.000	8.000	0	8.000	0
Hedensted	2.118	8.000	8.000	8.000	0	8.000	0
Herning	59.000	38.000	44.000	44.000	0	44.000	6.000
Holstebro	44.584	16.000	21.000	22.000	0	22.000	6.000
Horsens	112.904	43.000	50.000	50.000	0	50.000	7.000
Norddjurs	4.294	8.000	9.000	9.000	0	9.000	1.000
Odder	8.199	8.000	12.000	12.000	0	12.000	4.000
Randers	130.656	76.000	90.000	90.000	0	90.000	14.000
Ringkøbing-Skjern	5.121	16.000	4.000	4.000	0	4.000	-12.000
Silkeborg	262.149	207.000	213.000	214.000	0	214.000	7.000
Skanderborg	15.096	10.000	11.000	11.000	0	11.000	1.000
Skive	51.514	28.000	32.000	32.000	0	32.000	4.000
Struer	6.353	8.000	8.000	8.000	0	8.000	0
Syddjurs	3.630	8.000	10.000	10.000	0	10.000	2.000
Viborg	82.988	51.000	60.000	60.000	0	60.000	9.000
Aarhus	6.408.794	4.173.000	5.072.000	5.217.000	389.000	4.828.000	655.000
Region Midtjylland	1.255.120	71.000	1.905.000	1.724.000	-361.000	2.085.000	2.014.000
Staten	6.673.025	0	14.700.000	14.500.000	14.500.000	0	0
Total	15.126.452	4.777.000	22.257.000	22.023.000	14.528.000	7.495.000	2.718.000

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

Oversigt for Tjenestemandspension							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	12.375	13.000	13.000	13.000	0	13.000	0
Hedensted	8.720	9.000	9.000	9.000	0	9.000	0
Herning	58.677	61.000	61.000	61.000	0	61.000	0
Holstebro	38.653	40.000	40.000	40.000	0	40.000	0
Horsens	60.262	63.000	63.000	63.000	0	63.000	0
Ikast-Brande	14.716	15.000	15.000	15.000	0	15.000	0
Lemvig	7.811	8.000	8.000	8.000	0	8.000	0
Norddjurs	12.080	13.000	13.000	13.000	0	13.000	0
Odder	5.423	6.000	6.000	6.000	0	6.000	0
Randers	107.648	112.000	112.000	112.000	0	112.000	0
Ringkøbing-Skjern	29.684	31.000	31.000	31.000	0	31.000	0
Silkeborg	78.813	82.000	82.000	82.000	0	82.000	0
Skanderborg	21.422	22.000	22.000	22.000	0	22.000	0
Skive	40.510	42.000	42.000	42.000	0	42.000	0
Struer	10.990	11.000	11.000	11.000	0	11.000	0
Syddjurs	16.988	18.000	18.000	18.000	0	18.000	0
Viborg	71.161	74.000	74.000	74.000	0	74.000	0
Aarhus	514.336	535.000	535.000	535.000	0	535.000	0
Region Midtjylland	716.029	745.000	745.000	745.000	0	745.000	0
Total	1.826.297	1.900.000	1.900.000	1.900.000	0	1.900.000	0

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

Oversigt for Letbanesekretariat							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	42.000	43.000	43.000	43.000	0	43.000	0
Norddjurs	42.000	43.000	43.000	43.000	0	43.000	0
Odder	42.000	43.000	43.000	43.000	0	43.000	0
Randers	42.000	43.000	43.000	43.000	0	43.000	0
Silkeborg	42.000	43.000	43.000	43.000	0	43.000	0
Skanderborg	42.000	43.000	43.000	43.000	0	43.000	0
Syddjurs	42.000	43.000	43.000	43.000	0	43.000	0
Aarhus	230.000	236.000	236.000	236.000	0	236.000	0
Region Midtjylland	416.000	426.000	426.000	426.000	0	426.000	0
Midttrafik	104.000	107.000	107.000	274.988	0	274.988	167.988
Total	1.044.000	1.070.000	1.070.000	1.237.988	0	1.237.988	167.988

Finanspolitik

Nedenstående tabel angiver fordelingen af afkast fra Midttrafiks likviditetsdepoter:

Oversigt for Finansielt afkast							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	-10.719	0	56.000	74.000	0	74.000	74.000
Hedensted	-2.781	0	17.000	23.000	0	23.000	23.000
Herning	-18.035	0	106.000	140.000	0	140.000	140.000
Holstebro	-7.359	0	43.000	57.000	0	57.000	57.000
Horsens	-18.550	0	119.000	157.000	0	157.000	157.000
Ikast-Brande	-6.470	0	35.000	46.000	0	46.000	46.000
Lemvig	-4.152	0	21.000	28.000	0	28.000	28.000
Norddjurs	-10.741	0	64.000	84.000	0	84.000	84.000
Odder	-3.495	0	23.000	31.000	0	31.000	31.000
Randers	-31.430	0	181.000	238.000	0	238.000	238.000
Ringkøbing-Skjern	-10.880	0	56.000	74.000	0	74.000	74.000
Silkeborg	-19.799	0	106.000	140.000	0	140.000	140.000
Skanderborg	-11.745	0	64.000	85.000	0	85.000	85.000
Skive	-14.241	0	80.000	106.000	0	106.000	106.000
Struer	-2.181	0	13.000	17.000	0	17.000	17.000
Syddjurs	-8.751	0	50.000	66.000	0	66.000	66.000
Viborg	-16.535	0	94.000	124.000	0	124.000	124.000
Aarhus	-199.757	0	1.065.000	1.385.000	0	1.385.000	1.385.000
Region Midtjylland	-353.486	0	1.762.000	2.299.000	0	2.299.000	2.299.000
Total	-751.107	0	3.955.000	5.174.000	0	5.174.000	5.174.000

Bilag 3

Forventet regnskab, 3. 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 eventuelle afvigelser i forhold til budgettet for de enkelte bestillere.

Bestilleropsummering							
	Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Favrskov	25.537.128	26.129.000	28.119.000	27.885.000	1.294.000	26.591.000	462.000
Hedensted	7.456.513	7.540.000	8.711.000	8.938.000	1.208.000	7.730.000	190.000
Herning	49.641.470	48.044.000	51.821.000	51.909.000	3.303.000	48.606.000	562.000
Holstebro	19.566.044	19.299.000	20.599.000	20.805.000	1.646.000	19.159.000	-140.000
Horsens	52.813.614	52.941.000	58.745.000	58.606.000	5.143.000	53.463.000	522.000
Ikast-Brande	15.718.789	16.529.000	16.572.000	16.688.000	-59.000	16.747.000	218.000
Lemvig	9.794.344	10.070.500	10.306.000	10.545.500	158.000	10.387.500	317.000
Norddjurs	24.711.957	29.982.000	28.622.000	28.618.000	-986.000	29.604.000	-378.000
Odder	9.894.153	10.927.000	10.321.000	10.252.000	395.000	9.857.000	-1.070.000
Randers	85.554.396	80.607.000	89.725.000	91.851.000	8.663.000	83.188.000	2.581.000
Ringkøbing-Skjern	26.152.686	25.820.000	26.836.000	26.688.000	358.000	26.330.000	510.000
Samsø	40.288	56.000	50.000	52.000	0	52.000	-4.000
Silkeborg	49.888.320	45.843.000	53.139.000	53.398.000	5.778.000	47.620.000	1.777.000
Skanderborg	30.512.668	29.496.000	30.847.000	31.127.000	1.483.000	29.644.000	148.000
Skive	36.798.325	36.540.000	38.274.000	38.249.000	1.579.000	36.670.000	130.000
Struer	5.700.488	5.883.000	5.963.000	5.943.000	354.000	5.589.000	-294.000
Syddjurs	22.424.780	22.575.000	24.129.000	24.089.000	1.139.000	22.950.000	375.000
Viborg	44.527.655	41.160.000	46.574.000	46.800.000	4.847.000	41.953.000	793.000
Aarhus	411.562.423	342.739.000	434.201.000	425.570.000	82.499.000	343.071.000	332.000
Region Midtjylland	610.412.772	570.350.180	681.886.180	677.903.180	90.474.000	587.429.180	17.079.000
Total, bestillere	1.538.708.814	1.422.530.680	1.665.440.180	1.655.916.680	209.276.000	1.446.640.680	24.110.000

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Favrskov Kommune

Favrskov - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
25.537.128	26.129.000	28.119.000	27.920.000	1.294.000	26.626.000	497.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 26,6 mio. kr. Det er ca. 0,5 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

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

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en anslået indekseffekt på 0,1 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Hedensted Kommune

Hedensted - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
7.456.513	7.540.000	8.711.000	9.000.000	1.208.000	7.792.000	252.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 7,8 mio. kr. Det er ca. 0,3 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

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

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en lille indekseffekt på 62 t.kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Herning Kommune

Herning - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
49.641.470	48.044.000	51.821.000	51.951.000	3.303.000	48.648.000	604.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 48,6 mio. kr. Det er ca. 0,6 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Det skyldes primært merudgifter til kommunens rabatruter.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), der giver anledning til en anslået indekseffekt på 0,4 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Holstebro Kommune

Holstebro - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
19.566.044	19.299.000	20.599.000	20.980.000	1.646.000	19.334.000	35.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 19,3 mio. kr. Det er på niveau med de budgetterede udgifter.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Horsens Kommune

Horsens - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
52.813.614	52.941.000	58.745.000	58.668.000	5.143.000	53.525.000	584.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 53,5 mio. kr. Det er ca. 0,6 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

En del af denne afvigelse skyldes kommunens bidrag til indkøb af tælleudstyr til lokalruter i 2020.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en anslået indekseffekt på 0,5 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
15.718.789	16.529.000	16.572.000	16.743.000	-59.000	16.802.000	273.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 16,8 mio. kr. Det er 0,3 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Merudgiften skyldes primært let øgede kørselsudgifter.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en anslået indekseffekt på 124 t.kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Lemvig Kommune

Lemvig - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
9.794.344	10.070.500	10.306.000	10.545.500	158.000	10.387.500	317.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 10,4 mio. kr. Det er ca. 0,3 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Dette skyldes større kørselsudgifter end forventet.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), giver anledning til en anslået indekseffekt på 0,1 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Norddjurs Kommune

Norddjurs - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
24.711.957	29.982.000	28.622.000	28.632.000	-986.000	29.618.000	-364.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 29,6 mio. kr. Det er 0,4 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.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en anslået indekseffekt på 0,2 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Odder Kommune

Odder - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
9.894.153	10.927.000	10.321.000	10.307.000	395.000	9.912.000	-1.015.000	

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

Årsagen hertil er primært effekten af et nyt udbud med start oktober 2021, samt ekstraordinære indtægter efter konkursboet i busselskabet Malling Turist.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver en anslået indekseffekt på 71 t.kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Randers Kommune

Randers - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
85.554.396	80.607.000	89.725.000	91.906.000	8.663.000	83.243.000	2.636.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 83,2 mio. kr. Det er ca. 2,6 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen hertil er primært øgede kørselsudgifter som følge af flere køreplantimer end der er budgetteret med som følge af større dubleringsbehov end forventet. Desuden er indregnet en større bonus til Umove end forventet ved budgetlægningen.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver en anslået merudgift på 1,8 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
26.152.686	25.820.000	26.836.000	26.826.000	358.000	26.468.000	648.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 26,5 mio. kr. Det er ca. 0,6 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen hertil er primært øgede kørselsudgifter.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver en anslået merudgift på 0,5 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Silkeborg Kommune

Silkeborg - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
49.888.320	45.843.000	53.139.000	53.398.000	5.778.000	47.620.000	1.777.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 47,6 mio. kr. Det er ca. 1,8 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen er primært større kørselsudgifter end forventet, samt konsekvens af nyt udbud på enkelte ruter.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver en anslået merudgift på 1,8 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Skanderborg Kommune

Skanderborg - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
30.512.668	29.496.000	30.847.000	31.182.000	1.483.000	29.699.000	203.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 29,7 mio. kr. Det er ca. 0,2 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen er primært, at der køres lidt færre køreplantimer, end der er budgetteret med.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver en anslået merudgift på 0,3 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Skive Kommune

Skive - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
36.798.325	36.540.000	38.274.000	38.449.000	1.579.000	36.870.000	330.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 36,9 mio. kr. Det er knap 0,3 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Merudgiften vedrører primært Skive Kommunes andel af udgifter til indkøb af tælleudstyr til lokalruter i 2020.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en mindre, anslået indekseffekt på 0,1 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Struer Kommune

Struer - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
5.700.488	5.883.000	5.963.000	5.971.000	354.000	5.617.000	-266.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 5,6 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, 3. kvartal 2021 – Syddjurs Kommune

Syddjurs - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
22.424.780	22.575.000	24.129.000	24.138.000	1.139.000	22.999.000	424.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 23,0 mio. kr. Det er ca. 0,4 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen er primært lidt større kørselsudgifter end forventet.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en mindre, anslået indekseffekt på 0,2 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Viborg Kommune

Viborg - Bestilleropsummering							
Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.	
44.527.655	41.160.000	46.574.000	46.994.000	4.847.000	42.147.000	987.000	

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 42,1 mio. kr. Det er ca. 1,0 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen skyldes primært en mindre forøgelse af antallet af køreplantimer, samt merudgifter til indkøb af tælleudstyr til lokalruter.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en anslået indekseffekt på 0,4 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Aarhus Kommune

Aarhus - Bestilleropsummering						
Regnskab 2020	2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
411.562.423	342.739.000	434.201.000	425.570.000	82.499.000	343.071.000	332.000

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 343,1 mio. kr. Det er 0,3 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen er primært en underbudgettering af køreplantimer på 2.000 timer, samt andre ændringer i kørselsudgifter (samlet ca. 0,4 mio. kr. excl. indexregulering), et større tab på debitorer end der er budgetteret med (1,3 mio. kr.), samt udgifter til finansielt afkast (1,4 mio. kr.).

På Bus-IT mm. er der et merforbrug på knap 1,2 mio. kr. Dette er en ændring i forhold til forventet regnskab efter 2. kvartal hvor kontoen indeholdt en ekstraordinær indtægt på 3,1 mio. kr. efter konkursboet fra Malling Turist. Efter ønske fra Aarhus kommune er dette beløb udbetalt direkte til kommunen.

AarBus' resultat for 2020 gældende for restkontraktkørslen er på 33,3 mio. kr., som modregnes i kontraktbetalingen for 2021. Det er 8,3 mere end der er budgetteret med.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en anslået indekseffekt på 4,0 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2021 – Region Midtjylland

Region Midtjylland - Bestilleropsummering						
Regnskab 2020	Budget 2021 (u. corona)	FR Q2 2021	FR Q3 2021	Corona Q3 2021	FR Q3 inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
610.412.772	570.350.180	681.886.180	677.903.180	90.474.000	587.429.180	17.079.000

Det forventede regnskab viser samlede udgifter på 587,4 mio. kr. Det er ca. 17,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Årsagen hertil er primært større kørselsudgifter end forventet (11,9 mio. kr.), udgifter til finansielt afkast (2,3 mio. kr.), udgifter til tab på debitorer (1,4 mio. kr.) samt merudgifter til togdrift (1,5 mio. kr.), som primært skyldes indkøb og installation af automatisk passagertællesystem. Dertil kommer enkelte andre mindre afvigelser på andre konti.

Indeksforventningerne er opdateret efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark (Oktober 2021), som giver anledning til en anslået indekseffekt på 4,1 mio. kr.

Att.:

Thomas Øster, Nordjyllands Trafikselskab

Jens-Erik Sørensen, Midttrafik

Lars Berg, Sydtrafik

Carsten Hyldborg, Fynbus

Dorthe Nøhr, Movia

Henrik Plougmann, Metroselskabet I/S

Jan Sigurdur, DSB

Kim Kock-Hansen, BAT

14. oktober 2021

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Kære ejere af Rejsekort & Rejseplan A/S

Det indledende forarbejde med udviklingen af en national MaaS-app har pågået i nogen tid i Rejsekort & Rejseplan A/S.

I fællesskab med selskabet har Deloitte afrapporteret resultaterne af den gennemførte markedsdialog til bestyrelsen. I forbindelse med drøftelserne af markedsdialogen i bestyrelsen har en række konkrete større udfordringer og centrale risici for projektet udfoldet sig.

Det drejer sig om organisatoriske og it-tekniske risici og om udfordringer i forhold til tid og økonomi.

For så vidt angår den organisatoriske og it-tekniske del kan det konstateres, at der kun i begrænset omfang kan videreudvikles på Rejsekort & Rejseplan A/S' eksisterende it-systemer. MaaS-app'en skal, med henblik på at kunne indeholde betaling, booking, brugerstyring mv., i stort omfang bygges fra bunden af med forskellige leverandører og med – for selskabet – uprøvede systemer. Dette øger projektets kompleksitet og risici.

Det har også vist sig, at en stor del af de ressourcer og den tid, som Rejsekort & Rejseplan A/S skal anvende de næste år, skal bruges til at opbygge en tilstrækkelig organisation til opgaven. I projektmaterialet udgør dette et høj-risiko-element, da selskabet har begrænset erfaring med at gennemføre så store og komplekse udbud, og skal opbygge en programorganisation fra bunden af.

For så vidt angår det tidsmæssige aspekt, er der lagt op til, at en test-fase til en meget begrænset brugerkreds ligger tre år ude i fremtiden, og at en fuldt udviklet national MaaS-app tidligst er en realitet ultimo 2025. På den baggrund, og i lyset af de uafklarede



økonomiske rammer for projektet, jf. nedenfor, er der risiko for, at løsningen er forældet inden den når bredt ud.

For så vidt angår økonomien, har de forventede udgifter til løsningen et betydeligt niveau med 435 mio. kr. til udvikling og implementering og ca. 485 mio. kr. til drift. I alt er der opgjort udgifter på 920 mio. kr. til og med 2027. Og det ses fortsat, at der er usikkerhed om tallene.

De økonomiske rammer for projektet er endvidere ikke på plads med KL og Danske Regioner, hvor DUT-drøftelserne, siden lovens vedtagelse i 2019, har været uafklaret.

På baggrund af disse betydelige risici og udfordringer ved projektet har Transportministeriet fundet det nødvendigt at overveje, om en national MaaS-app kan realiseres hurtigere, med mindre risici og inden for en mindre økonomisk ramme.

Transportministeriet finder det således nødvendigt at afdække eventuelle fordele ved, at opgaven løses i andet regi. Udgangspunkt herfor er, at der allerede i dag findes en nationalt dækkende kollektiv transport-app med integreret rejsesøgning og mulighed for betaling i regi af DSB. Målet med afdækningen er således at få klarlagt, om vi kan nå målet med en national MaaS-løsning hurtigere og med færre risici ved at videreudvikle denne eksisterende løsning.

For at sikre hurtigst mulig afdækning og for at udnytte eksisterende kompetencer og indsigt i rejsekort- og rejseplanssystemerne, vil ministeriet bede Deloitte om at lave denne afdækning i samarbejde med DSB og Rejsekort & Rejseplan A/S.

Det skal afdækkes, om der vil være udviklingsudgifter for Rejsekort & Rejseplan A/S, der allerede indgår i den foreliggende business case og som fortsat skal afholdes, hvis DSB skal løse opgaven med at udvikle en national MaaS-app. Det skal dertil afdækkes, hvorvidt en løsning i regi af DSB vil medføre andre udviklingsudgifter for Rejsekort & Rejseplan A/S, der ikke indgår i den foreliggende business case.

Afdækningen forventes at vare ca. 2 måneder. Når afdækningen foreligger, vil ministeriet videreformidle den til Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse.



Rejsekortselskabets bestyrelse planlægger, at der i november skal træffes en beslutning om selskabets strategi- og implementeringsplan mv. Ministeriet henstiller til, at dette afventer resultaterne af afdækningen.

Rejsekortselskabets bestyrelse planlægger i november måned endvidere at behandle en forretningsplan til ministeren, jf. lov om trafikelskaber. I lyset af, at en anden løsningsmulighed nu skal afdækkes, er Transportministeriet indforstået med, at selskabets forretningsplan afspejler de usikkerheder, der er, og at arbejdet med selskabets strategi ikke kan afsluttes.

På baggrund af afdækningen vil ministeriet præsentere forligskredsen for Infrastrukturplan 2035 for et oplæg til udmøntning af de 40 mio. kr., som kredsen har afsat til ”hurtigere udvikling af en MaaS-app”, herunder om det samlet set vurderes mere hensigtsmæssigt at bede DSB om at løse opgaven med at udvikle en national MaaS-app.

Med venlig hilsen

Thomas Jørgensen
Afdelingschef

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

Regnskab 2020

Indhold

Indledning	3
COVID-19	3
Udgifter, passagerindtægter og tilskud	3
Indtægtsfinansiering	3
Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling	4
Euronorm og drivmiddel.....	4
Økonomiske nøgletal	5
Rejsenøgletal	9
Klima- og miljønøgletal	12

Indledning

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2020 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt). Dette betyder, at der vil forekomme afvigelser mellem disse af Trafikstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikselskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer, fordi trafikselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

Kommuner, som udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden fast forbindelse til andre kommuner, kan jf. § 1, stk. 3 i lov om trafikselskaber undlade at deltage i et trafikselskab, og kommunen skal i så fald varetage de opgaver, der påhviler trafikselskaberne. Tre kommuner har indtil videre valgt, selv at varetage opgaverne som trafikselskab.

Fanø, Samsø og Ærø Kommuner har overtaget ansvaret for den kollektive trafik, og kommunerne indgår derfor særskilt i denne statistik.

COVID-19

COVID-19 har sat et tydeligt aftryk på den kollektive trafik i 2020. Dette gælder også for den offentlige buskørsel, og der er dermed store ændringer i nogle af nøgletallene ift. 2019. Der er således en generel tendens til et faldende passagertal og dermed et fald i billetindtægter. Fanø oplever dog en stigning i antal påstigninger pr. indbygger, hvilket skyldes sommerpakken 2020.

Trafikselskaberne har haft mulighed for at søge om kompensation for COVID-19 merudgifter og mindreindtægter i 2020. Det varierer, om trafikselskaberne har inkluderet COVID-19 kompensationen fra staten som en indtægt eller udeladt denne fra opgørelsen, hvor der i det sidste tilfælde vil være en forskel mellem indtægter og udgifter (se i øvrigt noter til tabel 1).

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafikselskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus de samlede regionale og kommunale tilskud.

Indtægtsfinansiering

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort og kontrolafgifter).
- Kommunal finansiering, som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort).

- Regional finansiering, som udgøres af regionale tilskud til trafikselskabets offentlige buskørsel.
- Statslig finansiering, som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (ungdomskort, blinde/svagtseende, pensionist- og børnerabatter, værnepligtskort og off peak-kompensation)

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten, som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (ungdomskort, blinde og svagtseende, børne- og pensionistrabatter, værnepligtskort og off peak-kompensation)
- Indtægter fra kommuner, som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (eks. køb af skolekort).

Euronorm og drivmiddel

Der er større og større fokus på klimaet og den offentlige trafiks indflydelse herpå. Som noget nyt er trafikselskaberne derfor blevet bedt om at angive hvilke drivmidler busserne kører på, samt hvilken euronorm dieselbusserne opfylder. Langt størstedelen af busserne kører på fossile brændstoffer, som i dette tilfælde er diesel, men der findes også alternative drivmidler som el, biodiesel, HVO og Biogas. Biodiesel er et fossilfrit plantebaseret alternativ til diesel, mens HVO er syntetisk diesel, som er baseret på biobrændstof.

Dieselbusserne er kendetegnet ved at opfylde en euronorm. Euronormen fortæller hvilket EU-direktiv om luftforurening busserne lever op til. Euronormen sætter grænser for hvor mange stoffer en bus må udlede, og formålet med euronormerne er at beskytte luftkvaliteten og reducere udledningen af drivhusgasser. Euronormernes krav er blevet skrapere over årene, hvorfor busser med nyere euronormer (højere tal) udleder færre stoffer end dem med ældre euronormer. Enkelte busser er så gamle, at de er fra før den første euronorm blev indført, hvorfor disse er karakteriseret som "Præ-euronorm". EEV står for Enhanced Environmentally friendly Vehicle og er en standard, der blev indført imellem Euronorm 5 og Euronorm 6.

Formålet med at inkludere data om drivmiddel og euronorm er, at kunne følge omstillingen til nulemissionsbusser over tid. Data for drivmidler og euronorm kan findes i slutningen af denne statistik.

Økonomiske nøgletal

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud, offentlig bustrafik, Regnskab 2020 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik (1)	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Udgifter</i>										
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.165,2	44,5	530,8	628,7	1.420,9	717,0	12,9	3,6	4,8	6.528,3
Salgsudgifter (inkl. løn)	238,8	0,5	14,0	38,7	85,8	55,7	0,0	0,0	0,1	433,6
Administration (inkl. løn)	191,3	3,2	34,1	25,9	55,4	41,6	0,3	0,3	0,8	352,7
Samlede udgifter	3.595,3	48,1	578,9	693,3	1.562,2	814,2	13,2	3,9	5,6	7.314,6
<i>Passagerindtægter</i>										
Billetter/kort	907,4	13,8	148,8	131,7	362,1	154,8	0,0	0,1	0,6	1.719,3
Offentlige instanser	171,5	8,7	41,8	59,6	116,9	60,3	0,1	0,5	0,0	459,5
Andre inkl. kontrolafgifter	37,3	0,0	3,9	1,6	4,8	0,6	0,0	0,0	0,0	48,3
Samlede passagerindtægter	1.116,2	22,6	194,5	192,8	483,7	215,8	0,1	0,7	0,6	2.227,0
<i>Tilskud (2)</i>										
Tilskud fra regioner	670,1	0,0	117,4	103,0	314,9	151,0	0,0	0,0	0,0	1.356,5
Tilskud fra kommuner	1.808,9	25,6	266,9	330,6	765,9	334,6	13,0	3,2	5,1	3.553,8
Samlede tilskud	2.479,1	25,6	384,4	433,5	1.080,8	485,6	13,0	3,2	5,1	4.910,3
COVID-19 tilskud fra staten (3)				66,9		112,8				
Samlede indtægter (4)	3.595,3	48,1	578,9	626,4	1.564,5	701,4	13,2	3,9	5,6	7.137,3

(1) Differencen mellem Midttrafiks udgifter og indtægter skyldes, at Midttrafiks resultat ikke bliver byrdefordelt til Midttrafiks ejere

(2) Tilskud er et udtryk for trafikselskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikselskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafikselskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)

(3) Statens COVID-19 kompensation fremgår specifikt for Sydtrafik og NT, da disse har udskilt denne kompensation i deres opgørelse. De øvrige trafikselskaber har ikke udskilt denne særskilt i 2020.

(4) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafikselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2020 (mio. kr.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Efterregulering af tilskud</i>										
Efterregulering fra/til regioner	-148,0	0,0	-10,4	-10,1	0,0	3,0	0,0	0,0	0,0	-165,6
Efterregulering fra/til kommuner	-305,8	0,0	6,2	19,7	0,0	7,8	0,0	0,0	0,0	-272,2
Samlet efterregulering	-453,8	0,0	-4,2	9,6	0,0	10,7	0,0	0,0	0,0	-437,7

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafikselskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikselskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafikselskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2020 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fangø	Samsø	Alle
<i>Driftsudgifter (inkl. løn)</i>										
Kontraktbetaling	3.060,3	39,4	504,2	619,2	1.364,7	703,9	12,9	3,5	4,8	6.312,8
EDB-omkostninger	18,9	0,0	14,9	2,5	17,5	8,2	0,0	0,0	0,0	61,9
Chaufførlokaler	9,6	0,1	0,1	0,3	0,1	2,6	0,0	0,0	0,0	12,7
Billetteringsudstyr	0,1	0,0	0,1	1,3	11,3	0,0	0,0	0,0	0,0	12,8
Radioudstyr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	64,0	5,0	10,3	5,0	27,4	1,5	0,0	0,0	0,0	113,2
Stoppesteder	12,3	0,0	1,2	0,5	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	15,0
Driftsudgifter i alt	3.165,2	44,5	530,8	628,7	1.420,9	717,0	12,9	3,6	4,8	6.528,3
<i>Salgsudgifter (inkl. løn)</i>										
Provision	26,0	0,2	0,0	0,0	0,1	-0,8	0,0	0,0	0,0	25,5
Markedsføring og info.	42,9	0,2	7,9	8,1	12,6	6,0	0,0	0,0	0,1	77,8
Rejsehjemmel	0,2	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Kundecenter, salg og distribution	9,6	0,0	6,1	11,1	14,8	12,3	0,0	0,0	0,0	54,0
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	0,0	0,0	0,0	8,1	7,7	0,0	0,0	0,0	15,7
Rejsekort	160,1	0,0	0,0	19,5	50,1	30,4	0,0	0,0	0,0	260,1
Salgsudgifter i alt	238,8	0,5	14,0	38,7	85,8	55,7	0,0	0,0	0,1	433,6
<i>Administrationsudgifter (inkl. løn)</i>										
Bygninger og inventar	10,1	0,2	2,2	1,4	6,5	2,8	0,0	0,0	0,0	23,2
Konsulenter, revision, advokat	22,2	0,0	2,6	0,2	2,0	8,0	0,0	0,0	0,0	35,1
Møder, rejser	1,2	0,0	0,1	0,3	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	1,9
EDB	17,0	0,1	3,3	2,7	13,2	8,0	0,0	0,0	0,0	44,1
Kontor, telefon, mv.	10,3	0,0	1,3	0,3	0,8	0,9	0,3	0,0	0,0	14,1
Personale og uddannelse	14,4	2,8	1,3	0,6	1,2	0,9	0,0	0,0	0,0	21,1
Løn	127,1	0,0	23,3	20,3	31,4	20,3	0,0	0,3	0,7	223,4
Renter	-11,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	-10,5
Ej specificeret	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Administrationsudgifter i alt	191,3	3,2	34,1	25,9	55,4	41,6	0,3	0,3	0,8	352,7
Samlede udgifter	3.595,3	48,1	578,9	693,3	1.562,2	814,2	13,2	3,9	5,6	7.314,6

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2020 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fangø	Samsø	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	88%	92%	92%	91%	91%	88%	98%	92%	84%	89%
Salgsudgifter (inkl. løn)	7%	1%	2%	6%	5%	7%	0%	1%	2%	6%
Adm. udgifter (inkl. løn)	5%	7%	6%	4%	4%	5%	2%	8%	14%	5%
Samlede udgifter	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 5. *Passagerindtægter pr. trafikselskab, offentlig bus trafik, Regnskab 2020 (mio. kr.)*

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Passagerbetaling</i>										
Billetter/kort	907,4	13,8	148,8	131,7	362,1	154,8	0,0	0,1	0,6	1.719,3
Andre (cykel, post mv.)	0,2	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7
Kontrolafgifter	37,1	0,0	3,9	0,2	4,8	0,6	0,0	0,0	0,0	46,6
Passagerbetaling i alt	944,8	13,8	152,7	133,3	366,9	155,5	0,0	0,1	0,6	1.767,5
<i>Indtægter fra staten</i>										
UU-kort Unge på ungdomsuddannelser	47,1	2,1	14,1	14,2	31,0	19,2	0,0	0,0	0,0	127,8
VU-kort Unge på videregående uddannelser	23,5	0,0	0,7	0,7	7,1	2,4	0,0	0,0	0,0	34,5
XU-kort (16-19 årige)	7,7	0,3	1,9	0,0	1,5	1,9	0,0	0,0	0,0	13,3
Blinde og svagtseende	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,4
Off peak	52,0	0,0	3,6	4,2	17,5	9,0	0,0	0,0	0,0	86,2
Børnerabatordningen	25,1	1,8	12,8	15,5	38,1	14,2	0,1	0,1	0,0	107,7
Værnepligtshort	2,3	0,1	0,3	1,2	2,0	1,9	0,0	0,0	0,0	7,8
Andre indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,4
Indtægter fra staten i alt	157,8	4,3	33,6	35,9	97,2	48,8	0,1	0,4	0,0	378,1
<i>Indtægter fra kommune</i>										
(Førtids)pensionistrabatter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Køb af skolekort	13,7	4,5	8,2	23,7	19,7	11,5	0,0	0,1	0,0	81,4
Indtægter fra kommune i alt	13,7	4,5	8,2	23,7	19,7	11,6	0,0	0,1	0,0	81,4
Samlede passagerindtægter	1.116,2	22,6	194,5	192,8	483,7	215,8	0,1	0,7	0,6	2.227,0

Tabel 6. *Passagerindtægter pr. trafikselskab, offentlig bus trafik, Regnskab 2020 (pct.)*

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Passagerbetaling	85%	61%	79%	69%	76%	72%	0%	21%	97%	79%
Indtægter fra staten	14%	19%	17%	19%	20%	23%	100%	62%	3%	17%
Indtægter fra kommune	1%	20%	4%	12%	4%	5%	0%	17%	0%	4%
Samlede passagerindtægter	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7. *Passagerfinansieringsgrad pr. trafikselskab, offentlig bus trafik, Regnskab 2020 (pct.) (1)*

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Passagerfinansieringsgrad	31%	47%	34%	28%	31%	27%	1%	18%	10%	30%

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som de samlede passagerindtægters andel af de samlede udgifter.

Tabel 8. Tilskud pr. trafikselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2020 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Regionale tilskud</i>										
Busdrift	476,7	0,0	83,3	78,4	255,9	136,2	0,0	0,0	0,0	1.030,4
Fællesudgifter	193,4	0,0	34,1	24,6	59,0	14,8	0,0	0,0	0,0	326,0
Regionale tilskud i alt	670,1	0,0	117,4	103,0	314,9	151,0	0,0	0,0	0,0	1.356,5
<i>Kommunale tilskud</i>										
Busdrift	1.628,7	19,8	226,4	281,4	654,0	305,2	0,0	3,2	5,1	3.123,7
Fællesudgifter	180,3	5,8	40,5	49,2	111,9	29,5	13,0	0,0	0,0	430,1
Kommunale tilskud i alt	1.808,9	25,6	266,9	330,6	765,9	334,6	13,0	3,2	5,1	3.553,8
Samlet tilskud	2.479,1	25,6	384,4	433,5	1.080,8	485,6	13,0	3,2	5,1	4.910,3

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2020 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Regionale tilskud</i>										
Busdrift	71%	-	71%	76%	81%	90%	-	-	-	76%
Fællesudgifter	29%	-	29%	24%	19%	10%	-	-	-	24%
Regionale tilskud i alt	100%	-	100%	100%	100%	100%	-	-	-	100%
<i>Kommunale tilskud</i>										
Busdrift	90%	77%	85%	85%	85%	91%	0%	99%	100%	88%
Fællesudgifter	10%	23%	15%	15%	15%	9%	100%	1%	0%	12%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Tilskud</i>										
Regionale tilskud	27%	0%	31%	24%	29%	31%	0%	0%	0%	28%
Kommunale tilskud	73%	100%	69%	76%	71%	69%	100%	100%	100%	72%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2020 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	26%	29%	26%	19%	23%	19%	0%	4%	10%	24%
Kommunal finansiering (3)	51%	62%	48%	51%	50%	43%	99%	85%	90%	50%
Regional finansiering	19%	0%	20%	15%	20%	19%	0%	0%	0%	19%
Statens finansiering	4%	9%	6%	5%	6%	6%	1%	11%	0%	5%
I alt	100%	100%	100%	90%	100%	86%	100%	100%	100%	98%

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykler, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

Rejsenøgletal

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, offentlig bustrafik, Regnskab 2020

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fangø	Samsø	Alle
Trafikkontrollører	40,5	0,4	7,1	4,8	1,8	2,7	0,0	0,0	0,0	57,2
Administration	279,8	3,0	63,8	60,6	109,7	56,1	1,0	1,0	1,0	575,9
Medarbejdere til administration af indtægtsdækket virksomhed	0,0	0,0	0,0	0,0	12,0	4,8	0,0	0,0	0,0	16,8
Andre	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	2,6
Samlet antal årsværk	320,2	3,4	70,9	66,0	123,5	63,5	1,0	1,0	3,0	652,6

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, offentlig bustrafik, Regnskab 2020

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fangø	Samsø (1)	Alle
Antal driftsbusser	1.185,0	32,0	336,8	418,0	827,0	447,5	6,1	3,0	6,0	3.261,4
Køreplankm (i tus)	103.861,3	2.993,1	19.004,7	28.720,3	69.066,0	33.114,6	329,6	145,9	297,6	257.533,1
Køreplankm pr.bus	87.647,6	93.533,1	56.427,9	68.708,9	83.513,9	73.999,2	54.037,4	48.620,0	49.600,2	78.964,4
Køreplantimer (i tus)	4.084,2	80,9	625,9	833,7	1.854,6	908,3	10,6	4,7	9,7	8.412,6
Gennemsnitshastighed (km/t)	25,4	37,0	30,4	34,4	37,2	36,5	31,2	30,9	30,6	30,6
Køreplantimer pr. bus	3.446,6	2.528,0	1.858,4	1.994,5	2.242,6	2.029,8	1.734,4	1.573,3	1.623,0	2.579,5
Pr. køreplantime (kr./time):										
Passagerindtægter (2)	273,3	278,8	310,7	231,3	260,8	237,6	13,4	147,5	59,9	264,7
Tilskud	607,0	315,9	614,2	520,0	582,8	534,7	1.231,2	683,5	518,8	583,7

(1) Samsø Kommune skiftede i august 2020 fra rutebusser til telebusser, hvorfor alle busser er talt med, selvom der typisk kun er 3 busser i drift ad gangen.

(2) Samlede passagerindtægter består af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, offentlig busstrafik, Regnskab 2020

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.654,3	39,7	493,5	720,8	1.328,4	590,4	6,0	3,5	3,7	5.840,0
Antal påstigninger (i mio.)	119,6	1,4	9,5	10,0	39,7	12,7	0,3	0,0	0,0	193,2
Antal rejser (i mio.)	111,9	1,4	7,8	8,7	35,1	11,1	0,3	0,0	0,0	176,3
Transportarbejde (i mio. personkm.)	627,4	15,8	161,0	107,6	508,6	136,7	4,8	0,2	0,3	1.562,5
<i>Pr. indbyggere</i>										
Køreplantimer	1,5	2,0	1,3	1,2	1,4	1,5	1,8	1,4	2,6	1,4
Køreplankm.	39,1	75,5	38,5	39,8	52,0	56,1	55,3	42,2	80,8	44,1
Påstigninger	45,1	34,5	19,3	13,8	29,9	21,5	47,3	5,2	7,3	33,1
Rejser	42,1	34,5	15,7	12,1	26,4	18,8	47,3	5,4	7,3	30,2
Personkm	236,4	398,7	326,4	149,3	382,9	231,5	803,8	64,2	75,2	267,5
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>										
Regionalt tilskud	252,5	0,0	238,0	142,9	237,1	255,8	0,0	0,0	0,0	232,3
Kommunalt tilskud	681,5	644,3	541,0	458,6	576,5	566,7	2.185,6	933,4	1.372,1	608,5
Samlet tilskud pr. indbygger	934,0	644,3	779,0	601,5	813,6	822,5	2.185,6	933,4	1.372,1	840,8

(1) Indbyggertal for 1. kvartal 2021.

Tabel 14. Påstigere og køreplantimer pr. rutekategori, offentlig bustrafik, Regnskab 2020

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT (1)	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Køreplantimer (i tusinde)</i>										
Regionalruter	1.060,0	70,4	314,6	246,9	607,5	299,2	0,0	0,0	0,0	2.598,6
Lokalruter	765,3	0,0	81,0	248,0	259,4	252,4	10,6	0,4	3,0	1.620,1
Bybusruter	2.250,1	4,9	217,0	338,8	870,1	356,7	0,0	0,0	0,0	4.037,6
Åbne skolebusruter	8,7	5,6	0,0	0,0	117,6	0,0	0,0	2,9	0,0	134,9
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	13,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	6,7	21,4
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Køreplantimer i alt	4.084,2	80,9	625,9	833,7	1.854,6	908,3	10,6	4,7	9,7	8.412,6
<i>Påstigere (i tusinde)</i>										
Regionalruter	27.946,6	1.152,1	4.737,0	2.373,4	9.876,9	0,0	0,0	0,0	0,0	46.086,1
Lokalruter	15.411,8	0,0	1.006,7	2.734,4	4.130,3	0,0	281,8	1,1	12,1	23.578,1
Bybusruter	76.110,1	115,5	3.728,4	4.844,1	25.738,7	0,0	0,0	0,0	0,0	110.536,7
Åbne skolebusruter	109,7	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,5	0,0	221,2
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	73,5	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	14,8	93,8
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Påstigere i alt	119.578,2	1.367,7	9.545,5	9.951,9	39.745,9	12.667,4	281,8	18,1	26,9	193.183,4
<i>Køreplankm (i tusinde)</i>										
Regionalruter	34.427,4	2.725,0	11.358,4	10.983,8	29.767,5	13.532,1	0,0	0,0	0,0	102.794,2
Lokalruter	22.480,1	0,0	2.775,8	9.573,0	9.079,9	9.944,9	329,6	7,9	145,0	54.336,2
Bybusruter	46.675,3	114,4	4.354,5	8.163,5	26.101,6	9.301,9	0,0	0,0	0,0	94.711,3
Åbne skolebusruter	278,5	153,6	0,0	0,0	4.117,0	0,0	0,0	126,3	0,0	4.675,4
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	516,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,7	152,6	680,3
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	335,7	0,0	0,0	0,0	335,7
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Køreplankm i alt	103.861,3	2.993,1	19.004,7	28.720,3	69.066,0	33.114,6	329,6	145,9	297,6	257.533,1

(1) NT er ikke i stand til at opdele påstigere på ruteniveau for 2020.

Klima- og miljønøgletal

Tabel 15. *Bussernes drivmidler og euronorm, offentlig bustrafik, Regnskab 2020*

	Movia (1)	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fangø	Samsø	Alle
<i>Antal busser på drivmiddel</i>										
El	69,2	0,0	22,0	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	95,2
Brint	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Biodiesel	0,0	0,0	0,0	0,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Naturgas	0,0	0,0	0,0	48,0	36,0	0,0	0,0	0,0	0,0	84,0
Diesel	1.030,1	32,0	266,0	370,0	749,0	420,0	0,0	3,0	5,0	2.875,1
HVO	0,0	0,0	0,0	0,0	26,0	0,0	0,0	0,0	0,0	26,0
CBG	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,0	0,0	0,0	0,0	28,0
Andre drivmidler	0,0	0,0	49,0	0,0	0,0	0,0	6,0	0,0	0,0	55,0
Busser i alt	1.099,3	32,0	337,0	418,0	827,0	448,0	6,0	3,0	5,0	3.175,3
<i>Bussernes euronorm</i>										
Præ-euronorm		64,0								
Præ-euronorm	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
Euronorm 1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Euronorm 2	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	11,0	0,0	0,0	0,0	13,0
Euronorm 3	7,5	5,0	5,0	32,0	33,0	45,0	0,0	0,0	0,0	127,5
Euronorm 4	17,2	2,0	9,0	34,0	65,0	60,0	0,0	3,0	0,0	190,2
Euronorm 5	35,9	13,0	21,0	233,0	66,0	55,0	0,0	0,0	2,0	425,9
EEV	272,6	0,0	98,0	0,0	241,0	135,0	0,0	0,0	0,0	746,6
Euronorm 6	311,9	10,0	204,0	119,0	416,0	142,0	6,0	0,0	3,0	1.211,9
Euronorm irrelevant	69,2	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	73,2
Busser i alt	714,2	32,0	337,0	418,0	827,0	448,0	6,0	3,0	5,0	2.790,2

(1) Movia kan ikke definere euronormen for 385 af deres busser

Trafikstyrelsen udgiver statistikker, der dækker den offentlige servicetrafik. Udover denne statistik, der omhandler offentlig buskørsel, udgives statistikker for handicapkørslen, ikke-statslige jernbaner, de forventede udbud samt entreprenørerne.

Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V
www.tbst.dk

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, R2020 ekskl.
handicapkørsel**

Anslået fordeling af mindreindtægt på grund af tilbagebetaling vedr 2018 og 2019 - Budget 2022

Samlet tilbagebetaling

14.200.000

Fordeling		
Kommune	Andel*	
Favrskov	0,38%	54.152
Hedensted	0,48%	68.576
Herning	1,92%	271.940
Holstebro	0,69%	98.371
Horsens	2,96%	420.206
Ikast-Brande	0,01%	1.419
Norddjurs	0,38%	54.388
Odder	0,31%	44.456
Randers	4,48%	635.867
Ringkøbing-Skjern	0,68%	97.189
Silkeborg	3,26%	462.535
Skanderborg	1,13%	160.563
Skive	1,20%	170.495
Struer	0,15%	21.046
Syddjurs	0,82%	117.052
Viborg	2,47%	351.394
Aarhus	39,42%	5.597.945
Regionen	39,24%	5.572.406

*Baseret på samlede budgetterede indtægter i 2022 - første behandling

Modtager	Kundeservice, Køreplan, Trafikservice, Kommunikation og Kontrakter
Udarbejdet af	Poul Masud og Thomas Dalgaard Mikkelsen
Cc	Direktionen
Emne	Handlingskatalog ved chaufførmangel

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

9. september 2021

Journalnr.:

2.2.2-06654-2021

Kontaktperson:
Thomas Dalgaard Mikkelsen

E-mail:
tdm@midttrafik.dk

Handlingskatalog ved chaufførmangel

Midttrafik har udarbejdet et handlingskataloget, som kan bringes i anvendelse, hvis et busselskab akut mangler chauffører, eller hvis branchen som helhed bliver udfordret pga. en generel mangel på chauffører. For yderligere baggrund henvises til bestyrelsessagen »Orientering om mangel på chauffører i transportbranchen« af 10. september 2021.

Rammer og scenarier

Handlingskataloget kan benyttes i ekstraordinære situationer; når risici for udgåede ture på grund af chaufførmangel når et kritisk niveau, der enten ligger betragteligt udover det acceptable i en kortere periode eller vurderes at medføre større udfordringer over en længerevarende periode.

Kataloget definerer et kritisk niveau ud fra tre scenarier. Indenfor hvert scenarie er beskrevet mulige handlinger, som kan bringes i anvendelse:

- 1)** Akut mangel på chauffører over en kort periode (1 dag til 7 dage)
- 2)** Mangel på chauffører over en periode (cirka 8 dage til 3 måneder)
- 3)** Forventning om en general mangel på chauffører i en længerevarende periode (cirka 90 dage eller mere)

Handlingskataloget beskriver ikke eventuelle årsager til manglen på chauffører. Årsagerne skal derfor altid klarlægges, så de kan indgå i Midttrafiks vurdering, inden handlinger iværksættes.

Organisering og ansvar

Trafikservice har ansvar for at bringe handlingskataloget i anvendelse, da afdelingen har daglig overvågning af driften og dialog med busselskaberne. Trafikservice skal sikre tværgående sammenhæng samt kontakt internt og eksternt. Køreplanlægning, Kommunikation, Kontrakter, Kundeservice og Kundecenter inddrages i forhold til de handlinger, der skal iværksættes.

Busselskaberne er forpligtede til hurtigst muligt at indberette udfordringer til Trafikservice, der kan have konsekvenser for driften, jf. pkt. 1) og 2). Dette følger af busselskabernes kontrakt med Midttrafik. For udfordringer på længere sigt, jf. pkt. 3) skal Midttrafik løbende holde sig ajour i samarbejde med branchen.

Handlinger

1) Akut mangel på chauffører over en kort periode (1 dag til 7 dage)

Idet mange handlinger er svære at iværksætte med kort varsel, skal udfordringer primært afhjælpes med høj grad af kommunikation målrettet de berørte kunder.

Kommunikationen skal have fokus på at tilbyde information om rejsegaranti, henvisning til alternative rejser og andre transportmidler. Kommunikationen kan blandt andet omfatte:

- Indtaling af speak på telefoner i KC
- Varsel via trafikinfo på Midttrafik.dk
- Opslag på Facebook
- Direkte orientering til berørte skoler og institutioner
- Push-beskedes via Midttrafik Live
- Information på Rejseplanen

2) Mangel på chauffører over en kortere periode (cirka 8 dage til 3 måneder)

Aftaler med underentreprenører

Det er muligt for berørte busselskaber at indgå midlertidige underleverandør-aftaler, hvor et andet busselskab overtager driften af udvalgte ture eller ruter i en afgrænset periode. Det bemærkes, at busselskaberne sjældent vil udlåne sine chauffører, da selskaberne i så fald selv kan blive sårbare, og fordi selskaberne ikke har et økonomisk incitament til at udlåne sine chauffører.

Som udgangspunkt skal berørte busselskaber selv indgå midlertidige aftaler med underleverandører. Midttrafik kan henvise eller formidle kontakten. Herudover skal Midttrafik være i stand til hurtigt at stille nødvendige løsninger til rådighed for underleverandørerne, fx IT-løsninger.

Midttrafik kan i sjældne tilfælde selv indgå midlertidige aftaler, så et berørt busselskab kan nøjes med at fokusere på en mindre andel af sin kørsel, indtil selskabet har afhjulpet mandskabsmanglen.

Prioritering af ruter/ture

Midttrafik kan prioritere ture, der kan udgå, med henblik på at reducere gener for kunderne. Midttrafik foretager en prioritering ud fra forskellige parametre:

- Antallet af kunder på ruter/ture
- Vurdering af alternativer samt om ruten har høj eller lav frekvens
- En vurdering af kundetyperne (er det primært skoleelever, uddannelsessøgende, ældre osv.)

Midttrafik har ikke viden om, hvor meget de enkelte chauffører kan dække af kørslen, hvor der er udkørsel med mere. Det er derfor en forudsætning, at Midttrafik bliver inddraget i rimelig tid, og at busselskabet loyalt fremlægger dels hvor meget det kan dække, og hvilke forskellige muligheder, der måtte findes.

Inddragelse af kommunalkørsel

Nogle kommuner har etableret eget kørselskontor (fx Hedensted Kommune), mens andre kommuner selv koordinerer sin skolebuskørsel, enten i lukket eller åben form. Det er muligt at inddrage kommunernes ressourcer for at supplere den kollektive trafik i en kortere periode. Handlingen kræver, at Midttrafik og kommunerne inddrages i rimelig tid, da der skal foregå en større planlægningsindsats parterne imellem.

Indsættelse af flexbus/minibus

Det er i et begrænset omfang muligt at erstatte buskørsel med betjening af flexbus. Det er en forudsætning, at der er tale om ture med få kunder og sporadisk benyttelse. Det vil kræve, at Midttrafik inddrages i rimelig tid, så mulige afgang kan udpeges på baggrund af passagertællinger.

Af hensyn til hurtig implementering vil kørsel formentlig skulle bestilles telefonisk og ikke rejseplanen. Som alternativ kan der overvejes fast kørsel med taxa på bestemte afgangene.

3) Forventning om en general mangel på chauffører i en længerevarende periode (cirka 90 dage eller mere)

Hjælp til rekruttering

Midttrafik kan iværksætte kommunikationskampagner med henblik på rekruttering af chauffører. Kampagnerne kan have forskelligt omfang og budskab, og kan bl.a. bestå af

- Jobbank på Midttrafik.dk
- Opslag på Facebook
- Skiltning i busserne
- Kontakt til UCplus, Dekra og lignende institutioner
- Oprettelse af dedikeret hjemmeside

Midlertidig indstilling af kurser

Midttrafik kan i en midlertidig periode give dispensation for, at busselskaberne ikke uddanner sine chauffører i det omfang, Midttrafiks kontrakter kræver det. Dermed skal busselskaberne alene opfylde overenskomsternes kravet til uddannelse. Dette betyder bl.a., at Midttrafik kan indstille gennemførelsen af Fly High.

Modtager	Direktionen
Udarbejdet af	Frank Christensen
Cc	Thomas Dalsgaard Mikkelsen
Emne	Handlingskatalog ved chaufførmangel – Flextrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

29. september 2021

Journalnr.:

2.2.2-06654-2021

Kontaktperson:
Frank Christensen

E-mail:
Fch@Midttrafik.dk

Handlingskatalog ved chaufførmangel – Flextrafik

Midttrafik har udarbejdet et handlingskataloget, som kan bringes i anvendelse, hvis Flextrafik leverandør akut mangler chauffører, eller hvis branchen som helhed bliver udfordret pga. en generel mangel på chauffører.

Rammer og scenarier

Handlingskataloget kan benyttes i ekstraordinære situationer; når risici for Flextrafik kørsel på grund af chaufførmangel når et kritisk niveau, der enten ligger betragteligt udover det acceptable i en kortere periode eller vurderes at medføre større udfordringer over en længerevarende periode.

Kataloget definerer et kritisk niveau ud fra tre scenarier. Indenfor hvert scenarie er beskrevet mulige handlinger, som kan bringes i anvendelse:

- 1)** Akut mangel på chauffører over en kort periode (1 dag til 7 dage)
- 2)** Mangel på chauffører over en periode (cirka 8 dage til 3 måneder)
- 3)** Forventning om en general mangel på chauffører i en længerevarende periode (cirka 90 dage eller mere)

Handlingskataloget beskriver ikke eventuelle årsager til manglen på chauffører. Årsagerne skal derfor altid klarlægges, så de kan indgå i Midttrafiks vurdering, inden handlinger iværksættes.

Handlingskataloget ved chaufførmangel ved Flextrafik leverandører skal alene tages i anvendelse i det tilfælde at chaufførmanglen medfører forsinkelser for kunderne og dermed ikke hvis Flextrafik kørslen kan flyttes fra en Flexvogn til en anden, uden at det påvirker kundernes rettidighed.

Organisering og ansvar

For Flex leverandør gælder at Flextrafiks Driftscenter har ansvar for at bringe handlingskataloget i anvendelse, da afdelingen har daglig overvågning af driften og dialog med Flex Leverandørerne. Flextrafiks Driftscenter skal sikre tværgående sammenhæng samt kontakt internt og eksternt. Kommunikation, Kontrakter og Kundeservice inddrages i forhold til de handlinger, der skal iværksættes.

Flex leverandørerne er forpligtede til hurtigst muligt at indberette udfordringer til Flextrafiks Driftscenter, der kan have konsekvenser for driften, jf. pkt. 1) og 2). Dette følger af Flex leverandørernes kontrakt med Midttrafik. For udfordringer på længere sigt, jf. pkt. 3) skal Midttrafik løbende holde sig ajour i samarbejde med branchen.

Chaufførmangel ved Flex leverandører, vil påvirke kunder og bestiller forskelligt alt efter omfanget af chaufførmangel.

- Ved let til moderat mangel på chauffør vil det medføre forsinkelser for kunderne.
- Ved høj chaufførmangel vil det medføre at bestillinger og ture ikke kan gennemføres.

Handlerne skal derfor afstemmes efter omfanget af chaufførmangel samt de tidspunkter på dagen/ugen/ måneden for chaufførmanglen påvirker driften mest.

Handler

1) Mangel på chauffører over en kort periode (1 dag til 7 dage)

Ved let til moderat mangel på chauffører

- Kunderne kontaktes og informeres om forsinkelser
- Information på hjemmesiden om at der kan opstå forsinkelser
- Indtales af speak på "rykkerlinjen" til Flextrafiks Driftscenter som oplyser at der kan opstå forsinkelser.

Ved stor mangel på chauffører

Samme som ved let til moderat plus:

- Bestillerne orienteres om at driften er ustabil, samt at de skal kontakte Flextrafik Driftscenter, hvis de ikke kan gennemføre en bestilling af visiteret kørsel – Flextrafik Driftscenter vil derefter manuelt arbejde for at de konkrete ture kan gennemføres.
- Information til samtlige leverandør via mail og SMS, med opfordring til at leverandører på variable kontrakter og som har chauffører, melde flere variable vogne til, eller melder eksisterende vogne til i længere tid, på de tidspunkter hvor problemet vurderes til at være størst.
- I tilfælde af at mange ture ikke kan gennemføres prioriteres kørslen så de vigtigste kørselstyper kan gennemføres.

Prioriteringsrækkefølgen af kørselstyperne er:

1. AMK Akut kørsel
2. Siddende patientbefordring
3. Specialkørsel
4. Visiteret Kommunalkørsel
5. Visiteret Handicapkørsel
6. Flexbus, Flextur og Plustur

Prioritering af kørslen vil ske gradvis og vil blive afgrænset, så færres mulige kunder blive påvirket, det kan fx ske ved at eksempelvis Flextur ikke kan bestilles i weekender efter kl. 18, hvis det er det tidspunkt hvor chaufførmanglen medfører færre vogne til rådighed.

I takt med at behovet for prioritering af kørslen opstår, kan det i yderste konsekvens medføre, at de åbnes kørselsordninger Flextur, Flexbus og Plustur helt indstilles.

I tilfælde af at kørslen prioriteres general i en periode eller på bestemte tidspunkter, lægges det informationer på Midttrafik hjemmeside og på Facebook og indtales en information på telefonlinjerne.

2) Mangel på chauffører over en periode (cirka 8 dage til 3 måneder)

Ud over indsatser under punkt 1 "Mangel på chauffør i en kort periode"

- Oprettelse af midlertidige rådighedsvogn der til en fast betaling skal stå til rådighed for kørsel bestemte steder og på bestemte tidspunkter. Rådighedsvogne er et tilbud til Flex leverandører på variable kontrakter, som leverandørerne ikke er forpligtiget til at tage imod.
- Teknisk justering af vognopsætningen i planlægningssystemet så principperne om at billigste vogne skal udføre kørsel, i et vist omfang tilsidesættes, så planlægningen i højere grad sker efter at nærmeste vogn udføre kørslen – dermed anvendes vognene mere optimal og flere kunder kan køres.
- Øget fokus på at den automatiske planlægning af kørslen også medføre at flest mulige kunder køres/ køres rettidigt.
- Løbende møder med Sydtrafik og FynBus om optimal anvendelse af vognen i udbud og driftssamarbejdet i Region Midtjylland og Region Syddanmark.
- Udvidelse af servicevinduet for bestilling af Flextur, Flexbus, Plustur, så kunderne kan planlægges til afhentning inden for et større tidsinterval, end det som rejsereglerne beskriver – dermed optimere planlægningen og vognene udnyttes mere optimal.

Såfremt chaufførmanglen påvirker driften over en længere periode, inddrages kontraktafdelingen med henblik på at finde løsninger ud fra den aktuelle situation. I tilfælde af at chaufførmanglen er koncentreret omkring enkle eller få leverandører vil Flextrafiks Driftscentret i samarbejde med kontraktafdelingen gå i dialog med Flex leverandører med henblik på at få kortlagt problemets omfang og anvise løsninger i det omfang det er muligt for at få stabiliseret driften.

Det er muligt for berørte Flex leverandør at indgå aftale underleverandøraftaler, hvor en anden Flex leverandør overtager driften helt eller delvis.

Som udgangspunkt skal berørte Flex leverandører selv indgå aftaler med underleverandører. Midttrafik kan henvise eller formidle kontakten. Herudover skal Midttrafik være i stand til hurtigt at behandle oprettelsen af underleverandører i planlægningssystemet samt at indhente de nødvendige kontraktoplysninger på underleverandøren.

Flexleverandørerne har ikke mulighed for at kontraktoverdrage enkle vogne men alene hele deres kontrakt med Midttrafik inkl. samtlige vogn.

3) Forventning om en general mangel på chauffører i en længerevarende periode (cirka 90 dage eller mere)

Ud over indsatserne under punkt 1 og 2 kan følgende tiltag igangsættes

- Antallet af garantivogne øges via optionsmuligheden i kontrakten med garantivognsleverandørerne. Antallet af garantivogne kan dermed fordobles.
- I tilfælde af at garantivognsleverandørerne ikke kan indfri kravet om optioner på garantivogne eller hvis behovet for ekstra garantivogne er større, eller omfatter garantivogne på andre tidspunkter kan der gennemføres et lynudbud at garantivogne på 4 uger. Lyn udbud vil sikre at nye leverandører med vogne og chauffører får mulighed for at opnå kontrakt.
- Flextrafiks Driftscenter tilføres flere resurser i form af flere trafikstyrrer, til at løfte de mange ekstra opgaver og kald som chaufførmanglen medfører.

Hjælp til rekruttering

Midttrafik kan iværksætte kommunikationskampagner med henblik på rekruttering af chauffører. Kampagnerne kan have forskelligt omfang og budskab, og kan bl.a. bestå af

- Jobbank på Midttrafik.dk
- Opslag på Facebook
- Skiltning i busserne og i Flexvogne
- Kontakt til chaufføruddannelses steder

- Oprettelse af dedikeret hjemmeside

Midlertidig indstilling af kurser

Midttrafik kan i en midlertidig periode give dispensation for, at Flexleverandørerne ikke uddanner sine chauffører i det omfang, Midttrafiks kontrakter kræver det. Dermed skal Flex leverandørerne alene opfylde overenskomsternes kravet til uddannelse. Dette betyder bl.a., at Midttrafik kan indstille gennemførelsen af Fly High, samt interne chaufførkurser.

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Introduktion og svarstatus

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Introduktion til rapporten

Rapporten er opdelt i sider, som du bladere mellem med pilene i siderne. Du kan også se siderne og vælge mellem dem i toppen af hver side, ved at klikke på den nedadgående pil.

Ved at klikke på knappen "Grafer" kan du ændre rapporten til at blive vist i Fuldskærm, dvs. en grafik pr. side eller som tabeller.

Ved at klikke på de 3 streger i øverste venstre hjørne kan du downloade i PDF, PPT og Excel tabeller.

De fleste spørgsmål er besvaret på en smiley skala fra 1 til 5, hvor 1 er det dårligste svar og 5 det bedste. I rapporten bliver dette resultat derfor vist som et gennemsnit mellem 1 og 5, samt svarfordelingen.

Rapporten er anonymiseret således, at der skal 5 gennemførte svar til, før et resultat bliver vist. Nogle spørgsmål har ikke alle fået, om de har arbejdet hjemme for eksempel, så undvejs i rapporten kan enkelte spørgsmål blive skjult på grund af anonymitetsgrænsen, mens andre bliver vist.

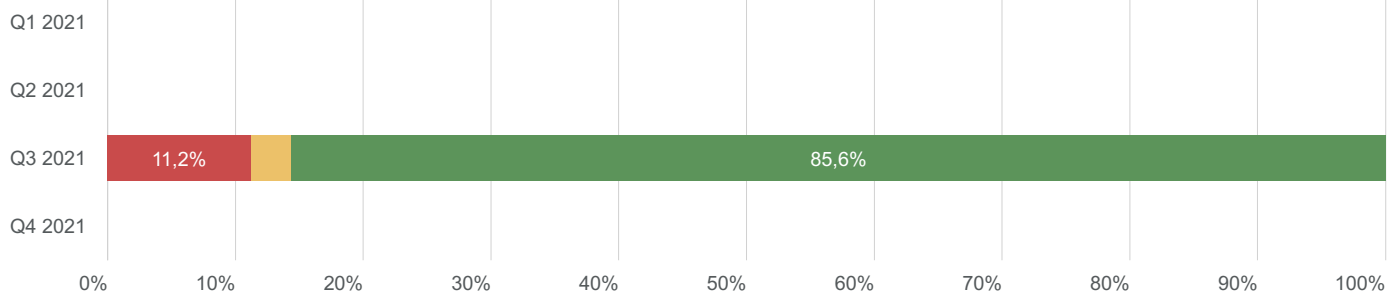
Da dette er en pulsmåling som gentages 4 gange om året, er der i rapporteringen gjort plads til at se resultater for alle årets 4 kvartaler. I takt med at pulsmålingerne gennemføres, kan I dermed følge udviklingen over tid.



midttrafik

Svarstatus

Procent



Observationer

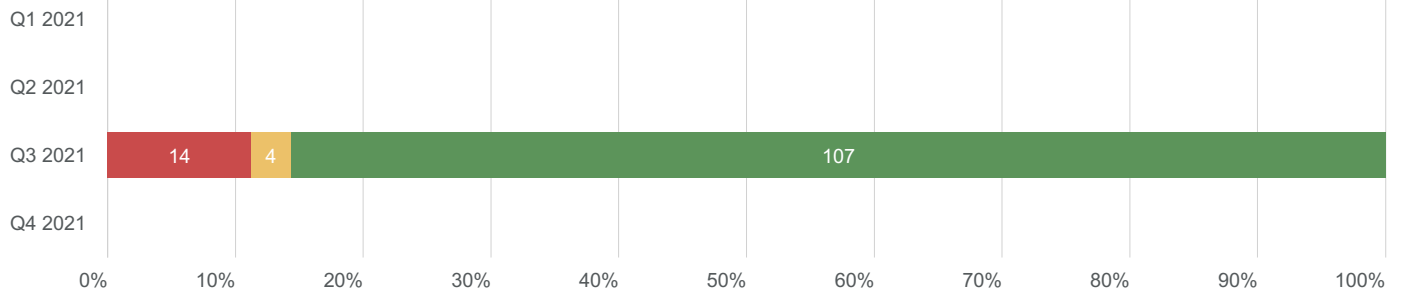
Total 125

- Ikke svaret
- Afvist
- Ufuldstændig
- Gennemført

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Svarstatus

Antal



Observationer

Total 125

- Ikke svaret
- Afvist
- Ufuldstændig
- Gennemført

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

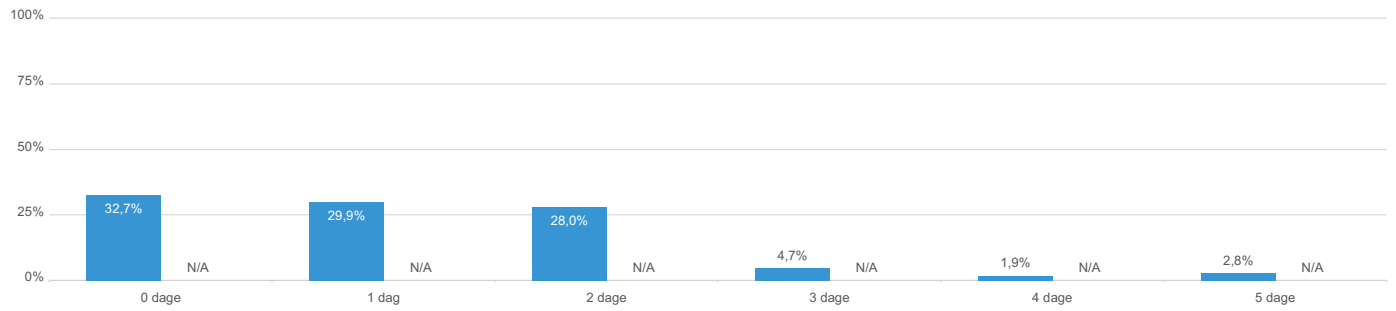
Arbejdstid hjemme

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Hvor mange hjemmearbejdsdage har du i gennemsnit arbejdet hjemme pr. uge i løbet af de seneste 30 dage? (se bort fra eventuel ferie)

Note: 2021 Q1 og Q2 fik ikke ovenstående spørgsmål.



Observationer

● Q3 2021

107

● Q4 2021

0

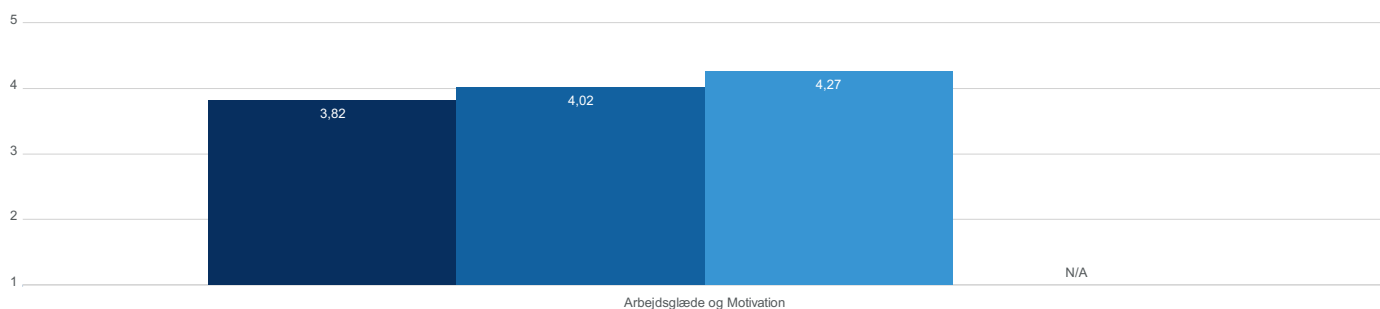
👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Arbejdsglæde og Motivation

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Arbejdsglæde og Motivation

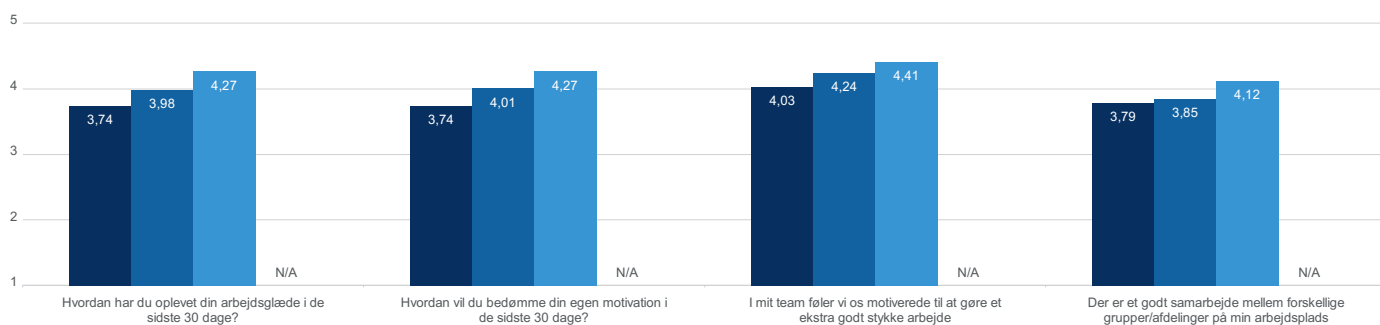


Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Arbejdsglæde og Motivation



Observationer

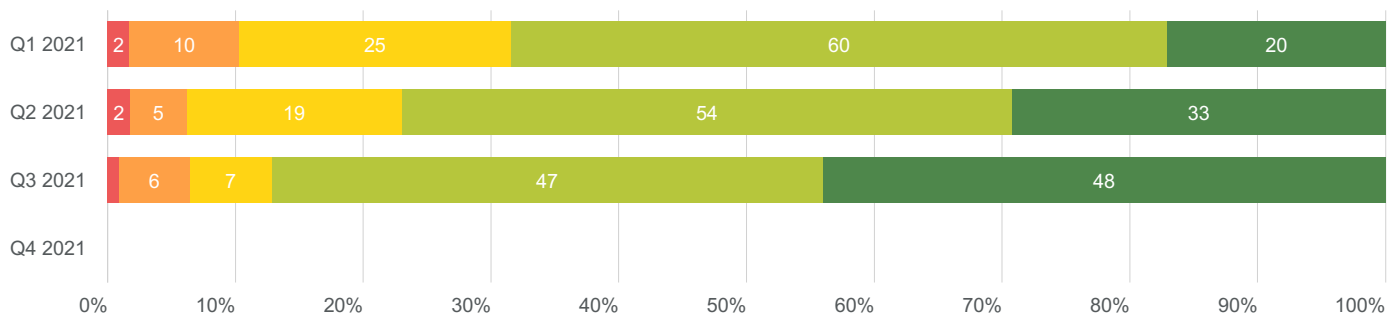
- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

117
113
107
0

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



Observationer

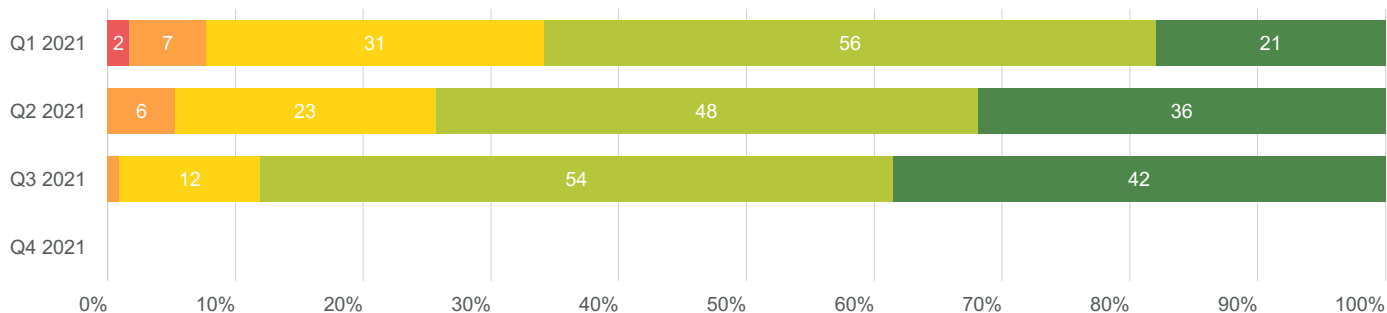
Total 339

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

🔒 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan vil du bedømme din egen motivation i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



Observationer

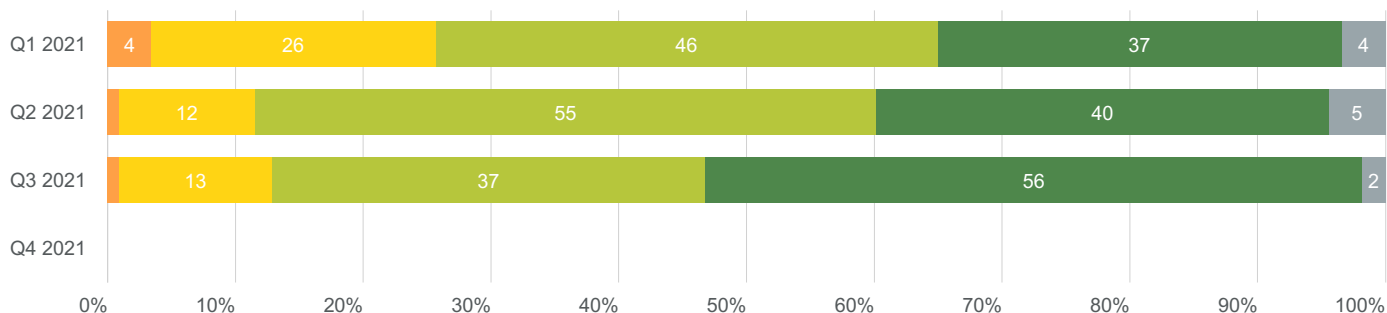
Total 339

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

🔒 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Arbejdsglæde og Motivation - I mit team føler vi os motiverede til at gøre et ekstra godt stykke arbejde

Svarfordeling



Observationer

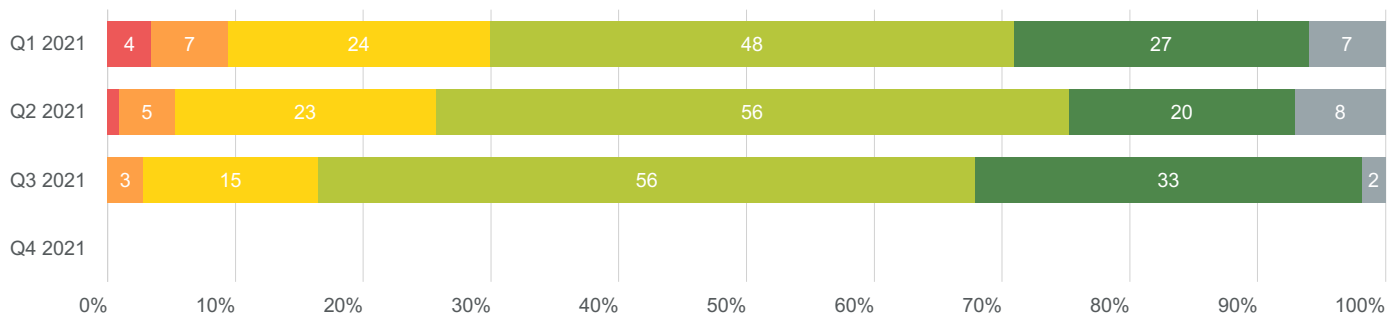
Total 339

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Arbejdsglæde og Motivation - Der er et godt samarbejde mellem forskellige grupper/afdelinger på min arbejdsplads

Svarfordeling



Observationer

Total 339

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

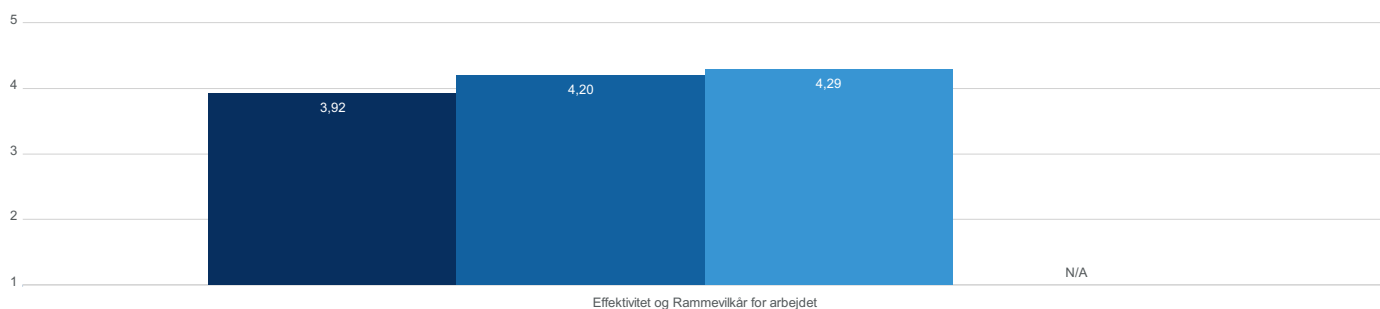
👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet

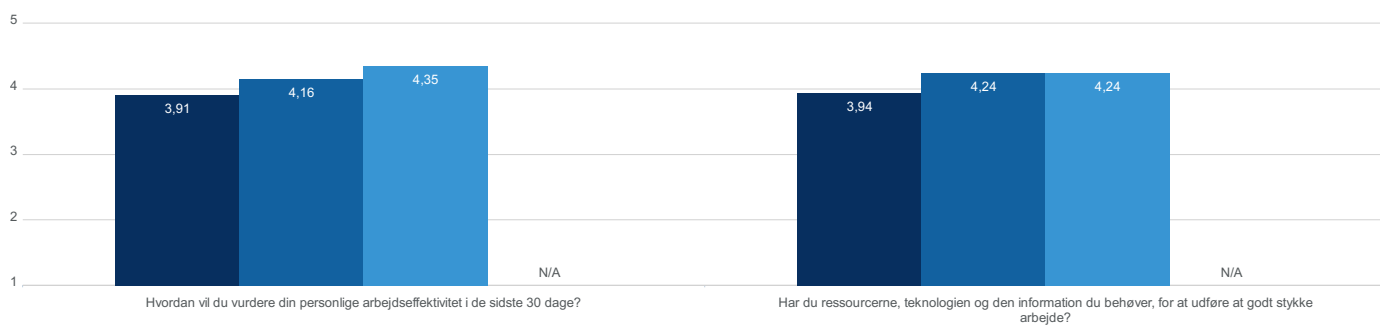


Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet



Observationer

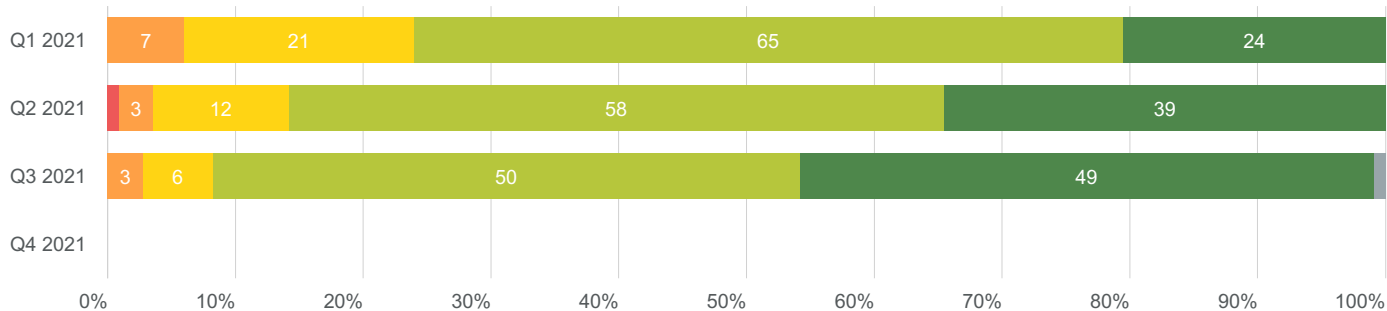
- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

117
113
107
0

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet - Hvordan vil du vurdere din personlige arbejds effektivitet i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



Observationer

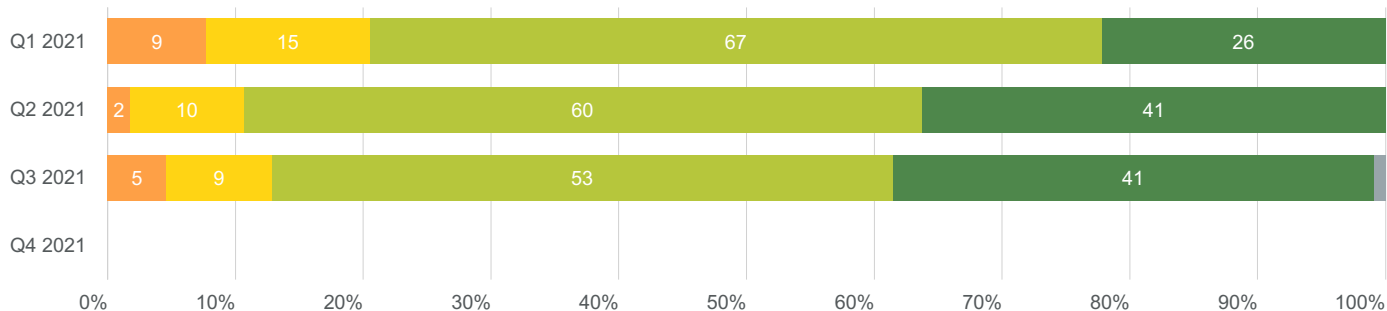
Total 339

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

🔒 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet - Har du ressourcerne, teknologien og den information du behøver, for at udføre at godt stykke arbejde?

Svarfordeling



Observationer

Total 339

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

🔒 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Uddybning af Effektivitet og Rammevilkår

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Åbne kommentarer | Rapportering

Vær opmærksom på, at antallet, der står i hver talebobbel nedenfor, er antallet af respondenter som fik dette spørgsmål.

Hvis du klikker ind på grafen, så kan du se de åbne kommentarer.

Det har også være muligt at vælge muligheden 'Ingen kommentarer'. Antallet af personer, der har valgt denne mulighed, står angivet, når du trykker ind på grafen.

Q3 2021: Hvad var din primære årsag til, at du ikke havde mulighed for at arbejde effektivt?



Observationer

Total

9

Q3 2021: Hvilke ressourcer, teknologier eller informationer mangler du?



Observationer

Total

12

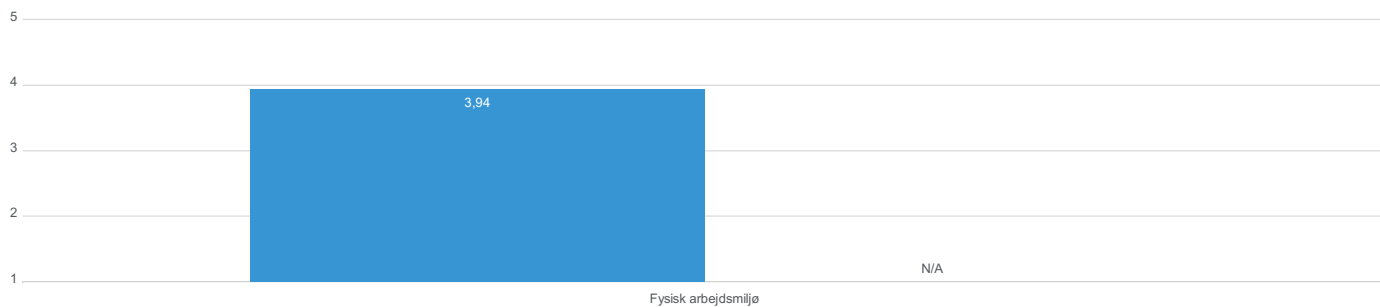
Fysisk arbejdsmiljø og indretning af arbejdsplads

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Fysisk arbejdsmiljø

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

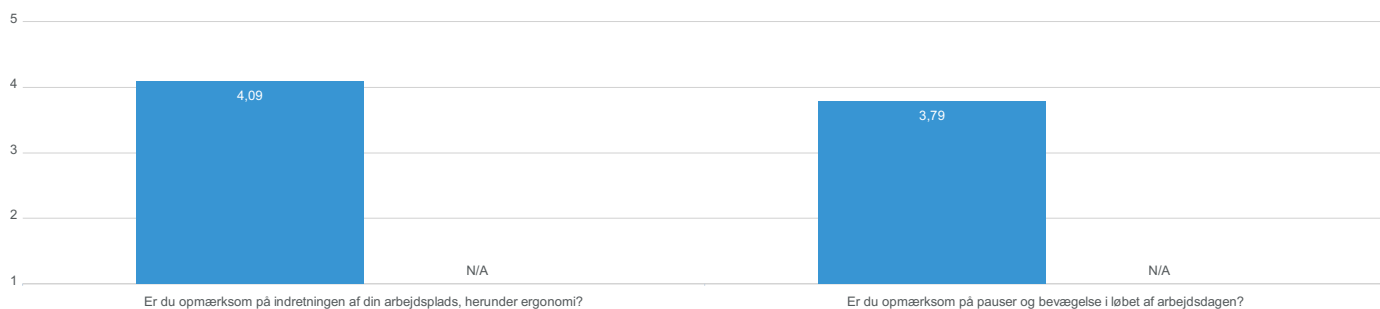
● Q3 2021

● Q4 2021

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Fysisk arbejdsmiljø

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

● Q3 2021

● Q4 2021

107

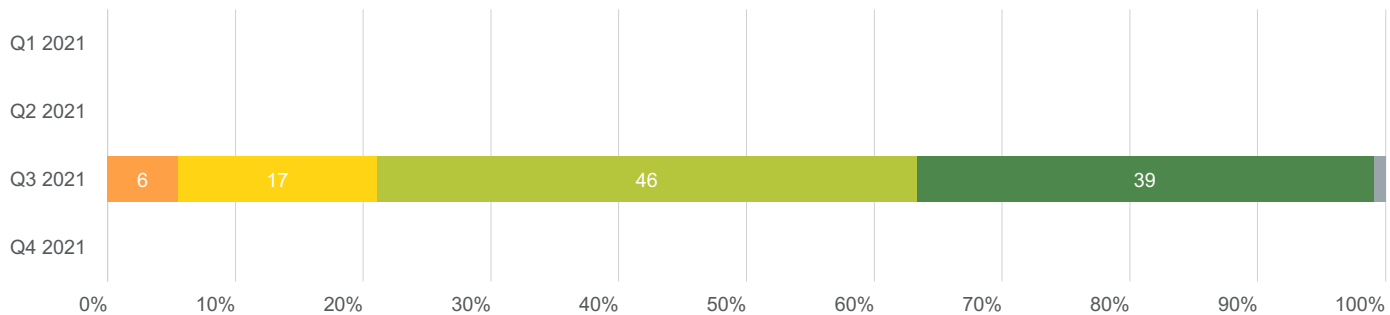
0

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Fysisk arbejdsmiljø - Er du opmærksom på indretningen af din arbejdsplads, herunder ergonomi?

Svarfordeling

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

Total 109

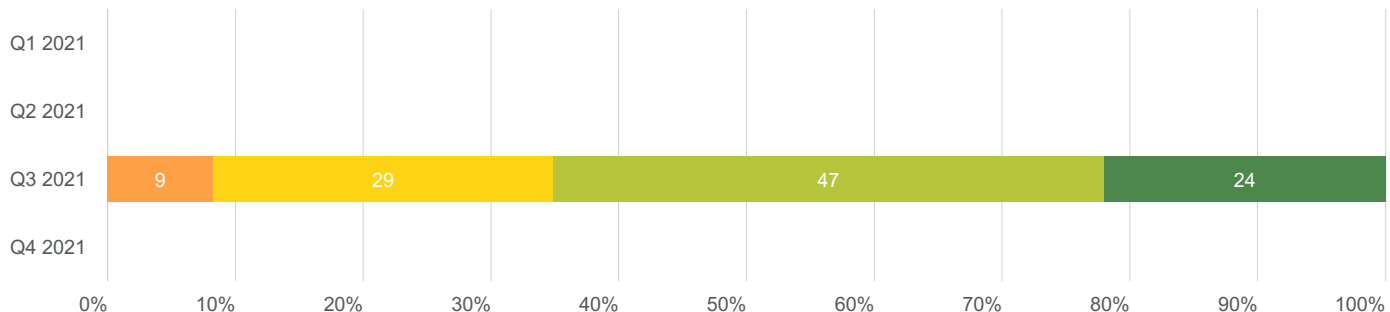
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Fysisk arbejdsmiljø - Er du opmærksom på pauser og bevægelse i løbet af arbejdsdagen?

Svarfordeling

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

Total 109

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Uddybning af fysiske arbejdsmiljø og ønsker til ændringer ved hjemmearbejde

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Åbne kommentarer | Rapportering

Vær opmærksom på, at antallet, der står i hver talebobbel nedenfor, er antallet af respondenter som fik dette spørgsmål.

Hvis du klikker ind på grafen, så kan du se de åbne kommentarer.

Det har også være muligt at vælge muligheden 'Ingen kommentarer'. Antallet af personer, der har valgt denne mulighed, står angivet, når du trykker ind på grafen.

Q3 2021: Idéer til tiltag, der kan forbedre dit fysiske arbejdsmiljø



Observationer

Total

107

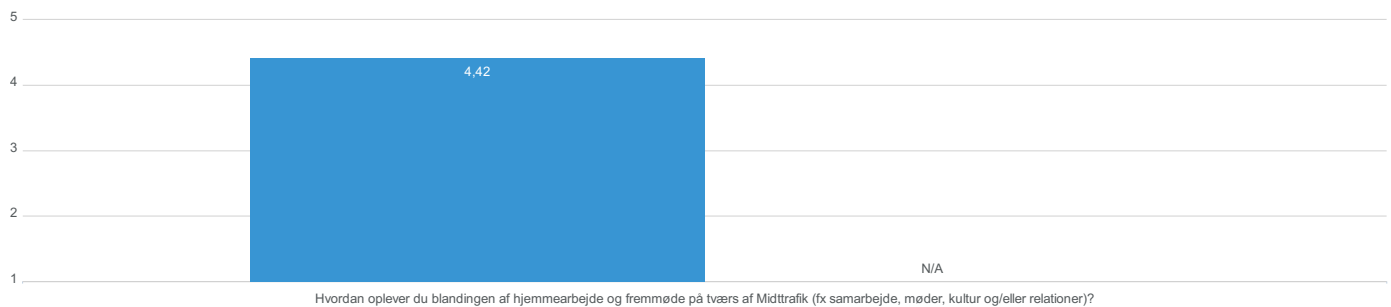
Hjemmearbejde

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Hjemmearbejde

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

● Q3 2021

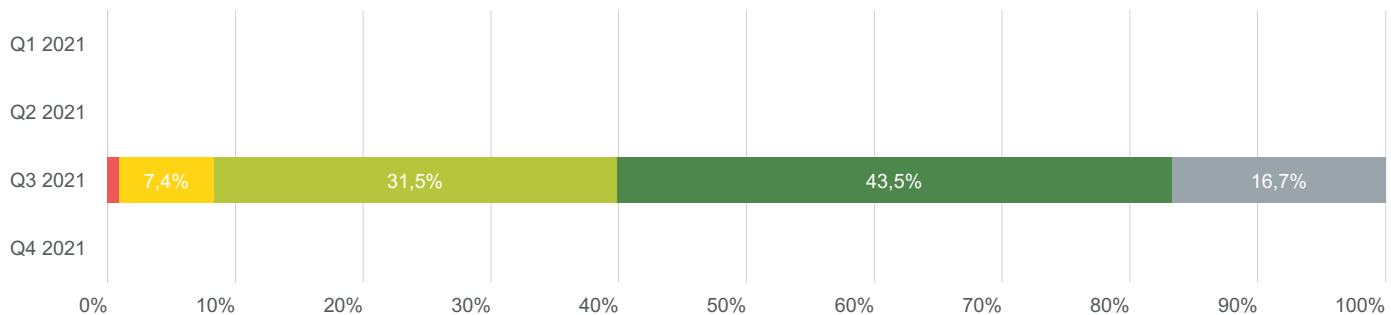
● Q4 2021

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Hvordan oplever du blandingen af hjemmearbejde og fremmøde på tværs af Midttrafik (fx samarbejde, møder, kultur og/eller relationer)?

Svarfordeling

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

Total 108

● 1

● 2

● 3

● 4

● 5

● Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Uddyb erfaringer (kom gerne med konkrete eksempler):



Observationer

Total

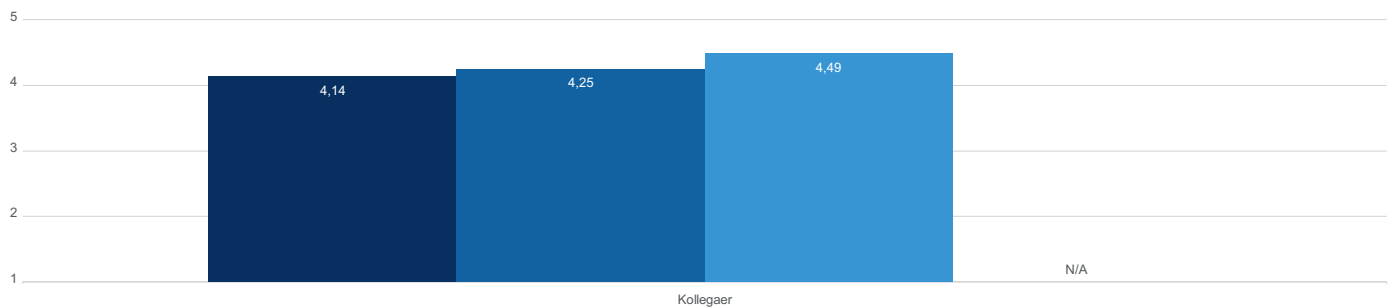
107

Kollegaer

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Kollegaer

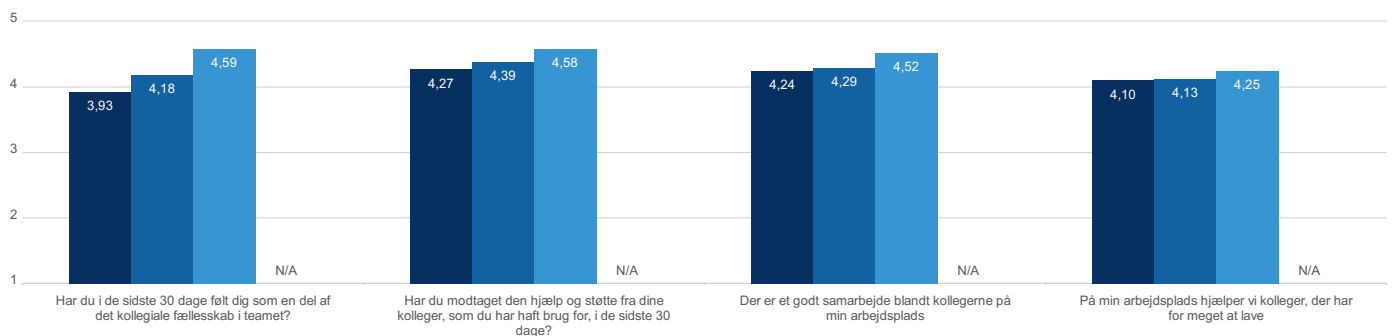


Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Kollegaer



Observationer

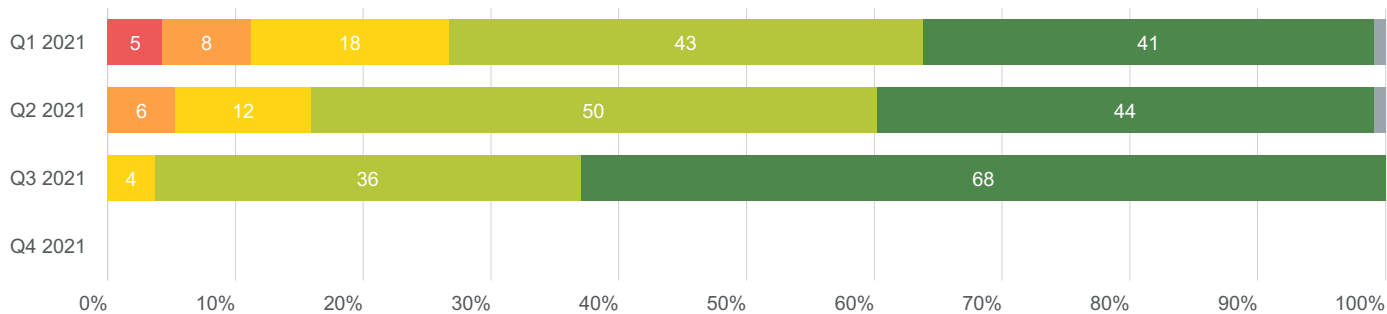
- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

116
113
107
0

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Kollegaer - Har du i de sidste 30 dage følt dig som en del af det kollegiale fællesskab i teamet?

Svarfordeling



Observationer

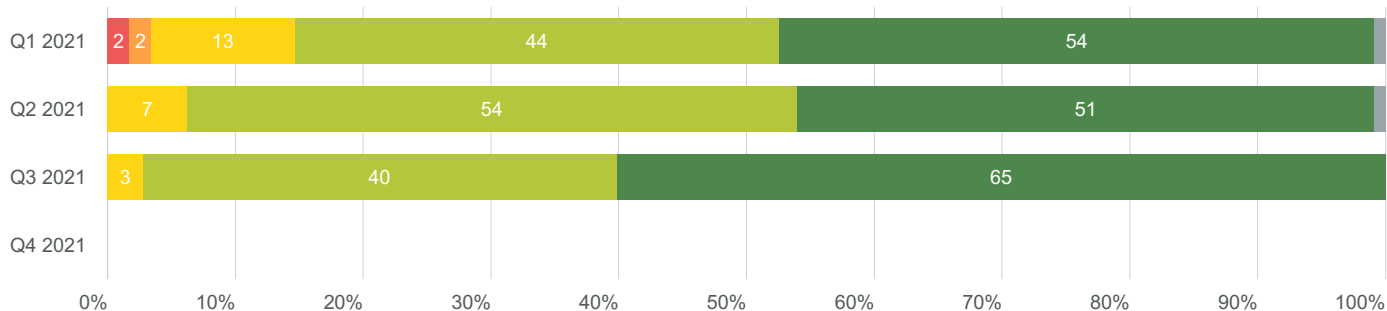
Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

🔒 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Kollegaer - Har du modtaget den hjælp og støtte fra dine kolleger, som du har haft brug for, i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



Observationer

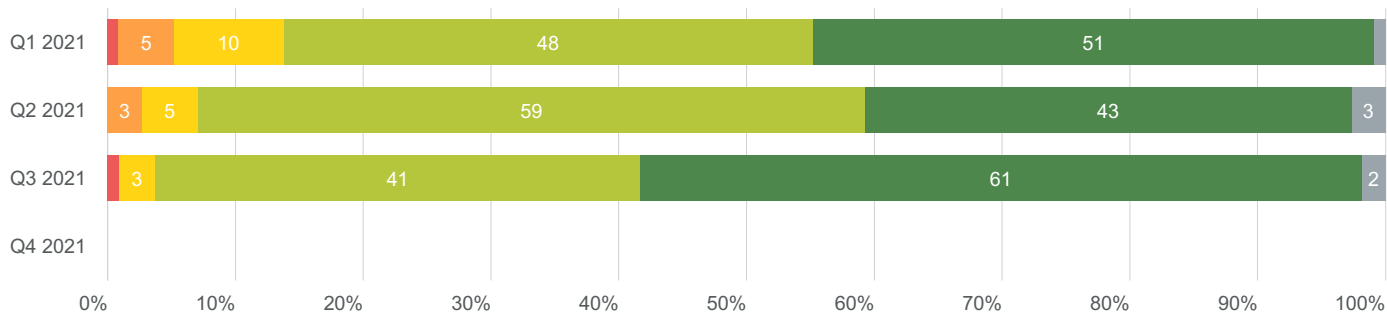
Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

🔒 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Kollegaer - Der er et godt samarbejde blandt kollegerne på min arbejdsplads

Svarfordeling



Observationer

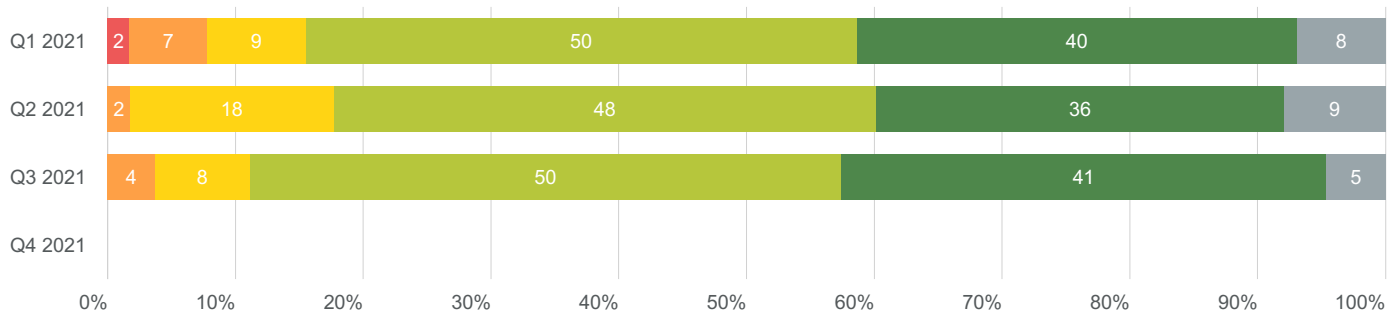
Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Kollegaer - På min arbejdsplads hjælper vi kolleger, der har for meget at lave

Svarfordeling



Observationer

Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

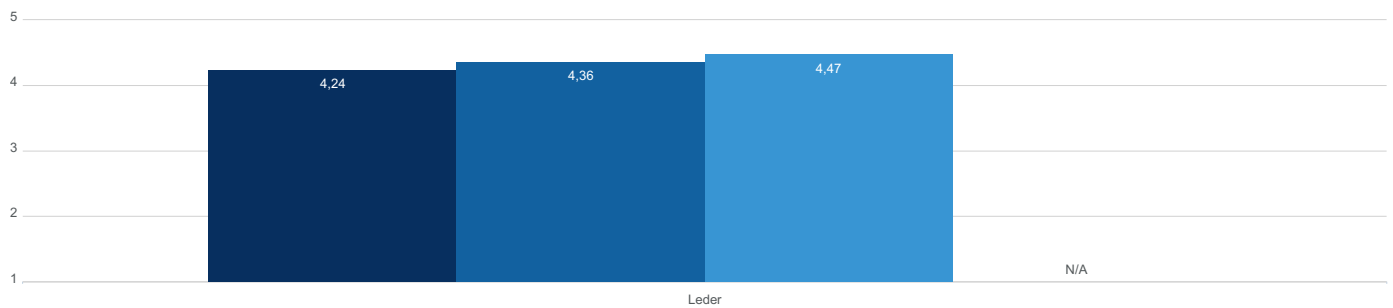
👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Tema oversigt

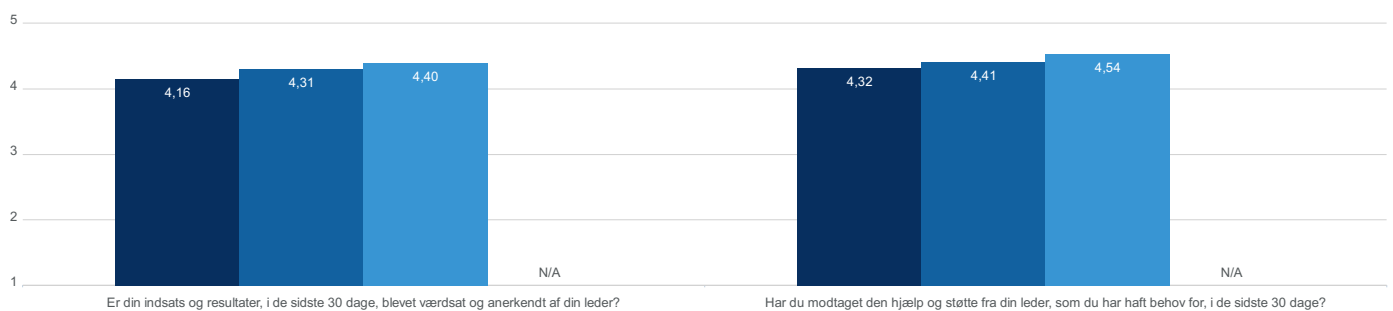


Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

116

113

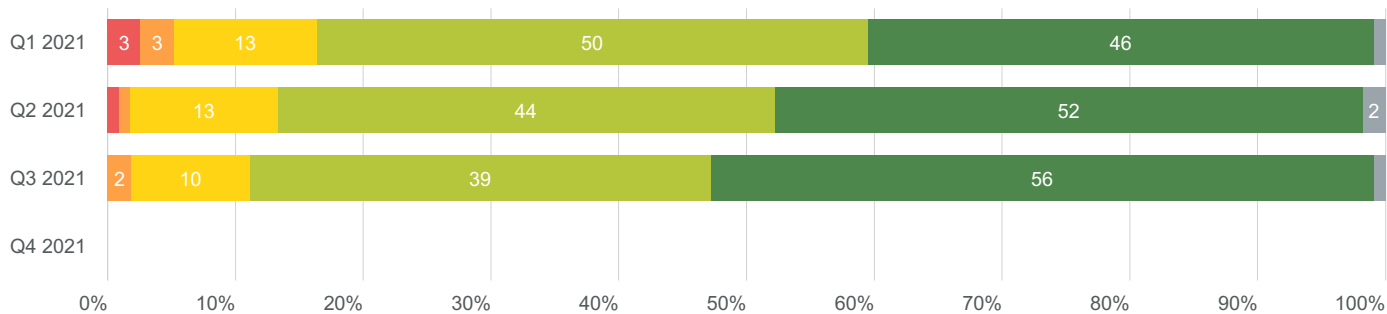
107

0

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder - Er din indsats og resultater, i de sidste 30 dage, blevet værdsat og anerkendt af din leder?

Svarfordeling



Observationer

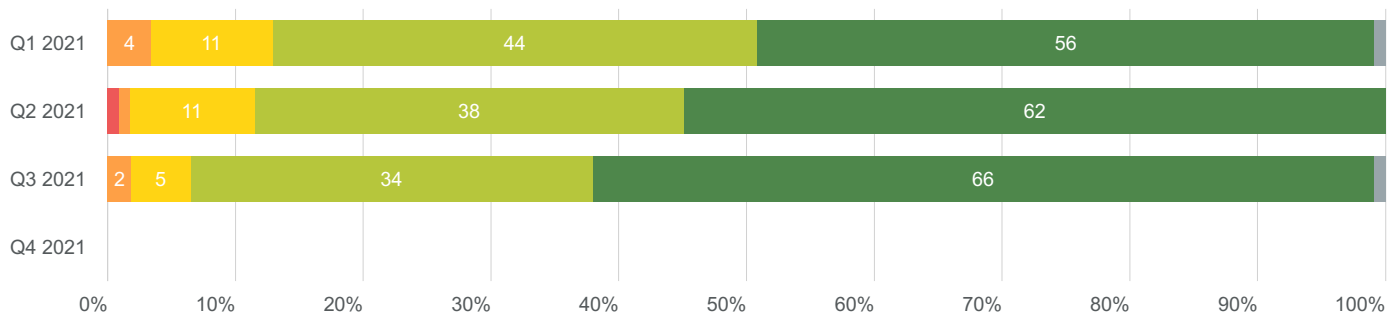
Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder - Har du modtaget den hjælp og støtte fra din leder, som du har haft behov for, i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



Observationer

Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

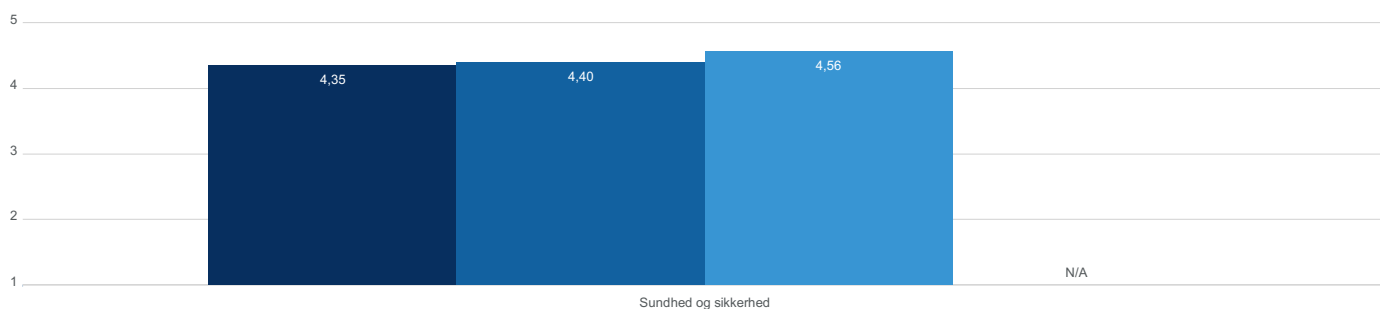
👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Sundhed og sikkerhed

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Sundhed og sikkerhed

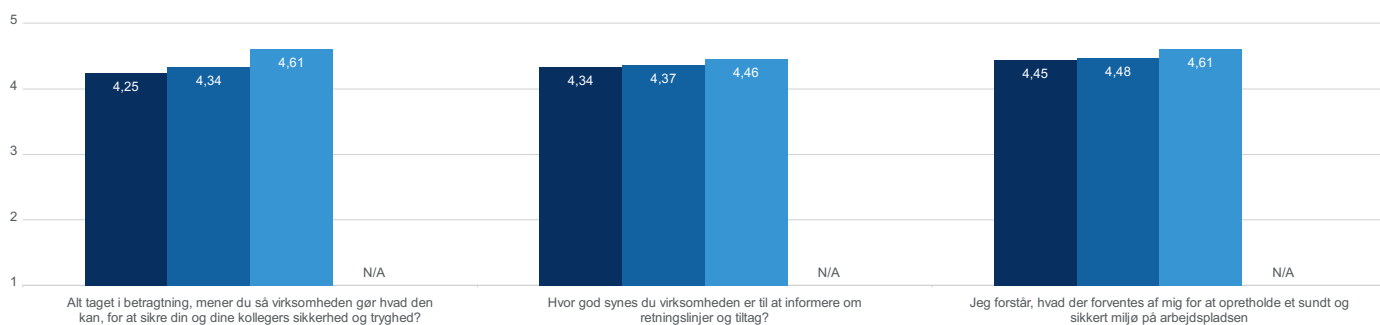


Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Sundhed og sikkerhed



Observationer

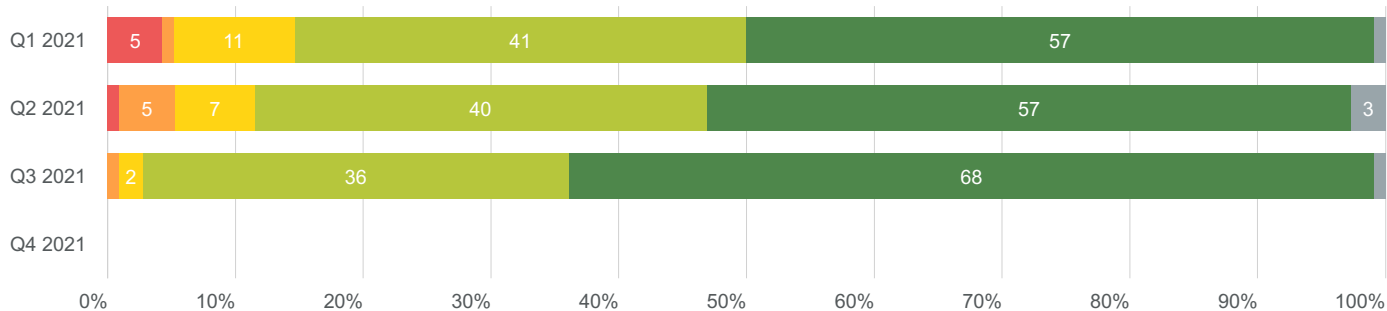
- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

116
113
107
0

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Sundhed og sikkerhed - Alt taget i betragtning, mener du så virksomheden gør hvad den kan, for at sikre din og dine kollegers sikkerhed og tryghed?

Svarfordeling



Observationer

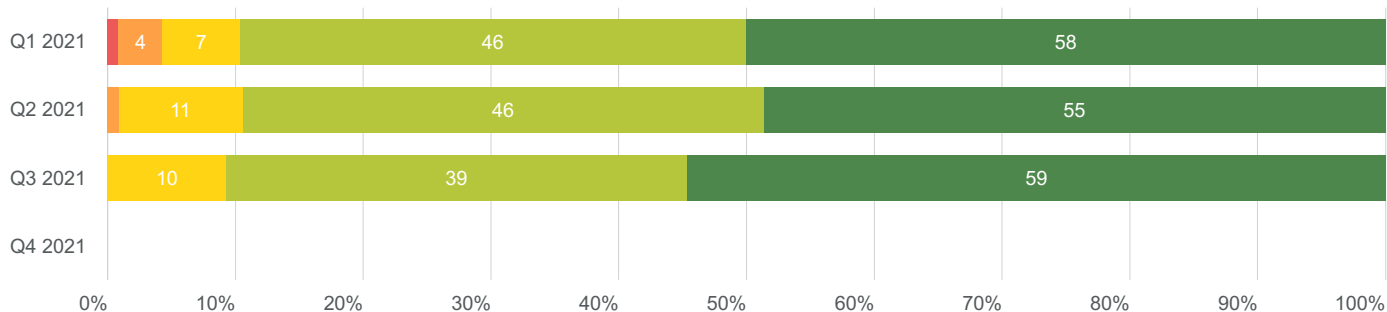
Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Sundhed og sikkerhed - Hvor god synes du virksomheden er til at informere om retningslinjer og tiltag?

Svarfordeling



Observationer

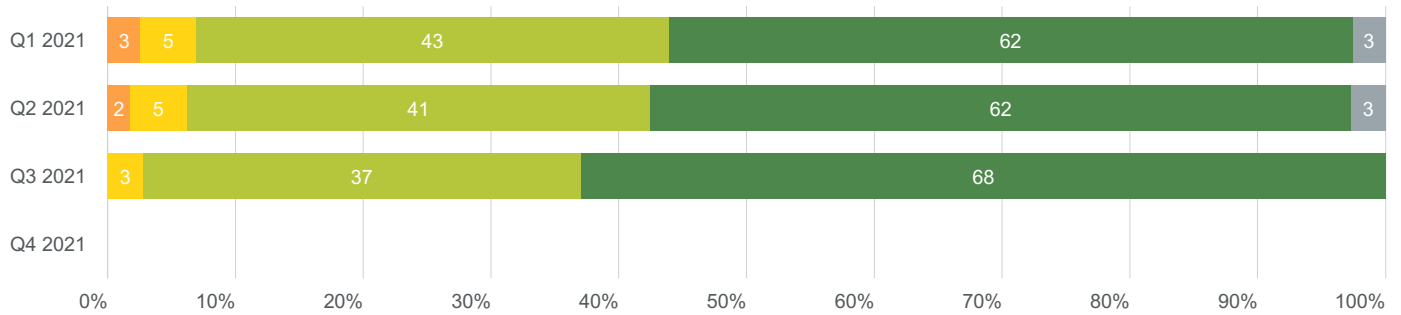
Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Sundhed og sikkerhed - Jeg forstår, hvad der forventes af mig for at opretholde et sundt og sikkert miljø på arbejdspladsen

Svarfordeling



Observationer

Total 337

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Tryghed på arbejdspladsen

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



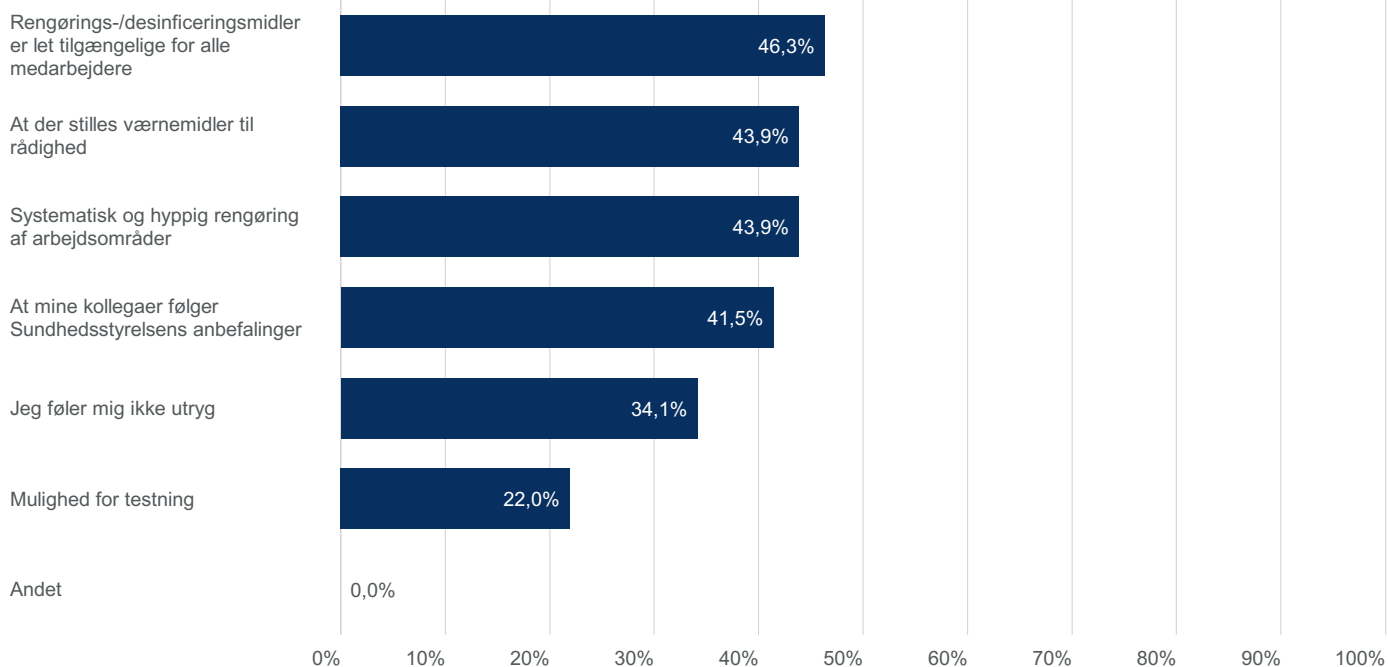
Åbne kommentarer | Rapportering

I bunden af hver graf, kan du trykke på "Åbne kommentarer".

De åbne kommentarer som læses her, er dem som har svaret "Andet" på spørgsmålet og uddybet det.

Hvad er vigtigt for, at du føler dig tryk på arbejdspladsen? (Vælg op til 3 svar)

Q1 2021



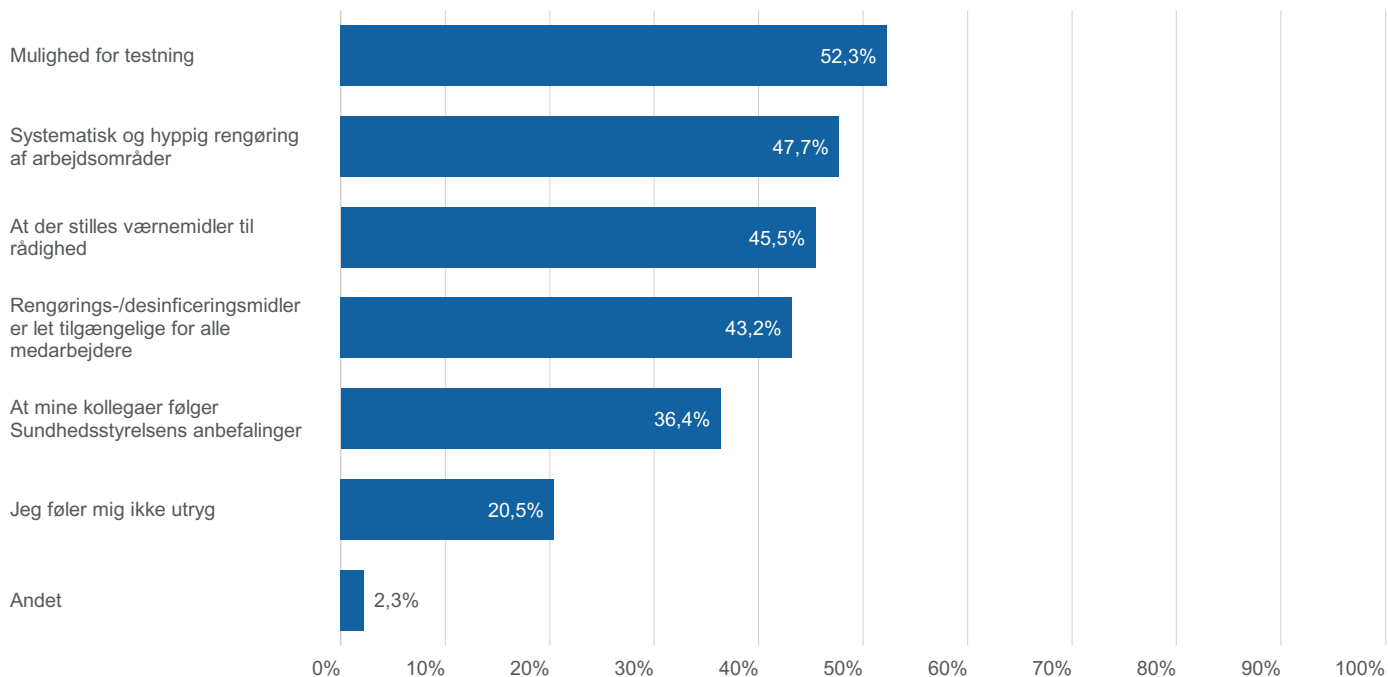
Observationer

Q1 2021

41

Hvad er vigtigt for, at du føler dig tryk på arbejdspladsen? (Vælg op til 3 svar)

Q2 2021



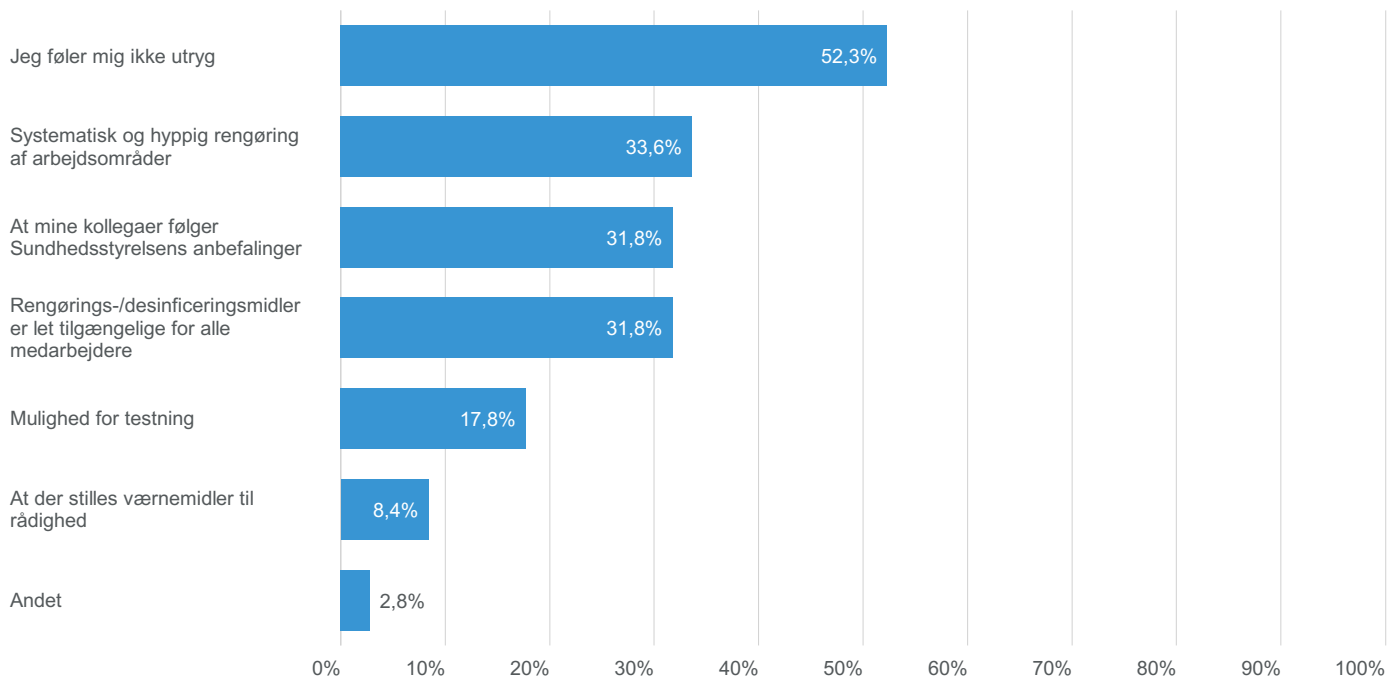
Observationer

Q2 2021

44

Hvad er vigtigt for, at du føler dig tryk på arbejdspladsen? (Vælg op til 3 svar)

Q3 2021



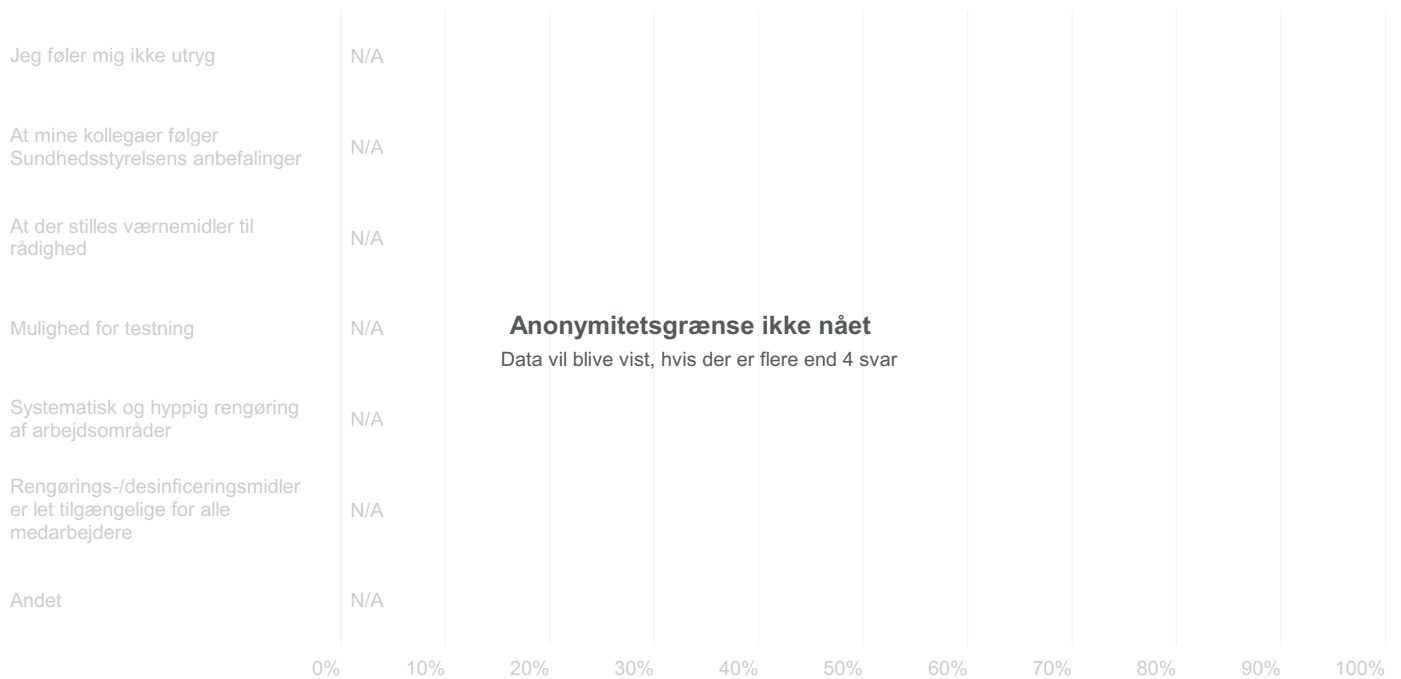
Observationer

Q3 2021

107

Hvad er vigtigt for, at du føler dig tryk på arbejdspladsen? (Vælg op til 3 svar)

Q4 2021



Observationer

Q4 2021

0

Krydsgrafer Q1 2021

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Krydsgrafer | Forklaring

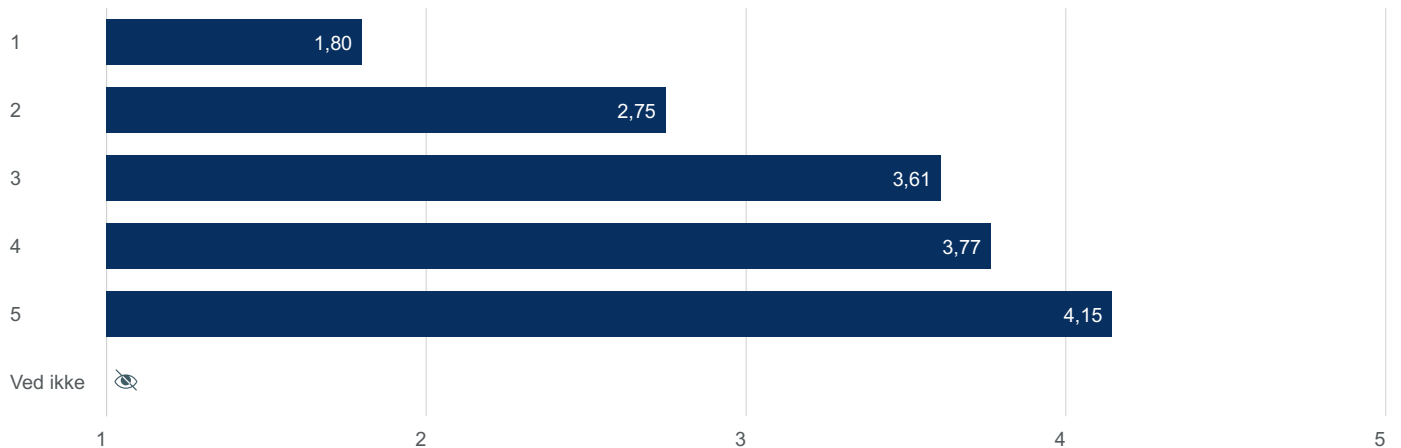
Spørgsmålet som står øverst og med stor skrift, er de svar som står til venstre i grafen (1, 2, 3, etc.).

Spørgsmålet som står med småt efter "Krydset med" er den liggende søjle hvor der står en score mellem 1 og 5.

Fx kan man se at dem som har svaret "2" på spørgsmålet omkring fysisk arbejdsmiljø, har i gennemsnit scoret 3,21 på spørgsmålet omkring deres arbejdsglæde.

Kollegaer - Har du i de sidste 30 dage følt dig som en del af det kollegiale fællesskab i teamet?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



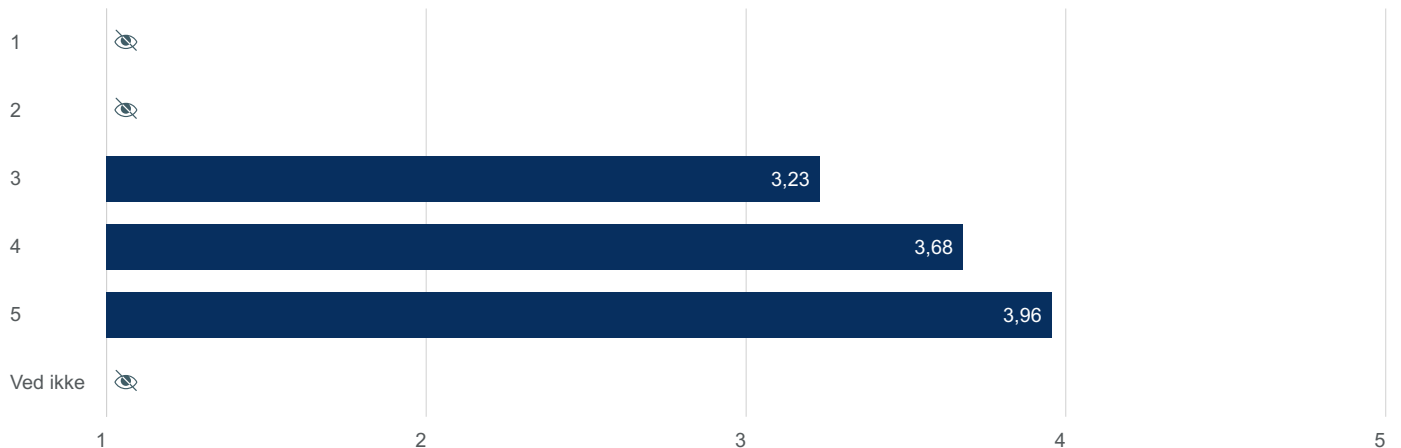
Observationer

Total 116

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder - Er din indsats og resultater, i de sidste 30 dage, blevet værdsat og anerkendt af din leder?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



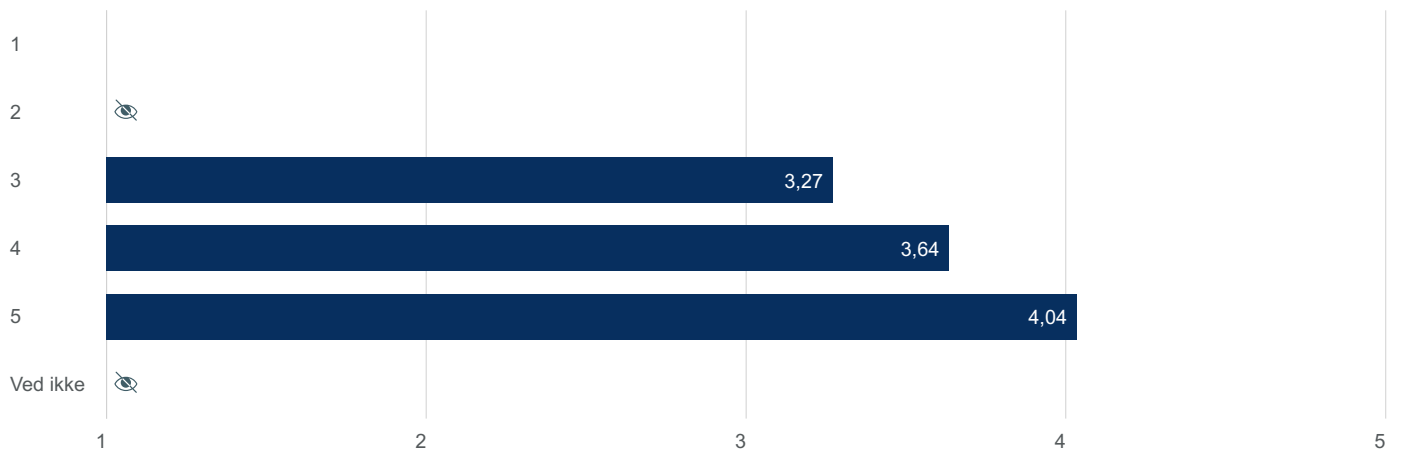
Observationer

Total 116

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder - Har du modtaget den hjælp og støtte fra din leder, som du har haft behov for, i de sidste 30 dage?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



Observationer

Total 116

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

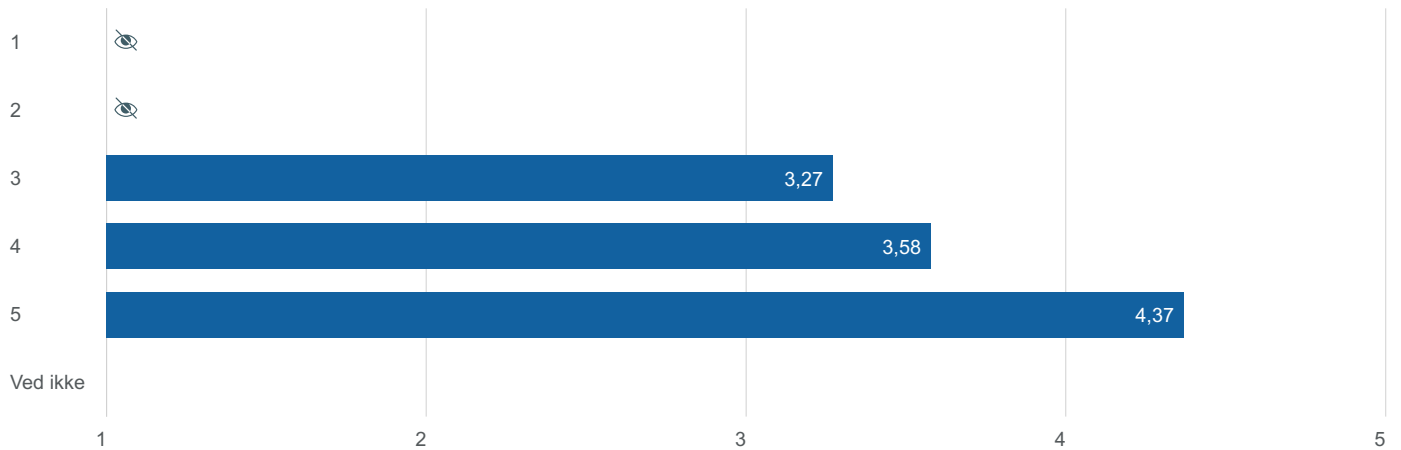
Krydsgrafer Q2 2021

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Leder - Har du modtaget den hjælp og støtte fra din leder, som du har haft behov for, i de sidste 30 dage?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



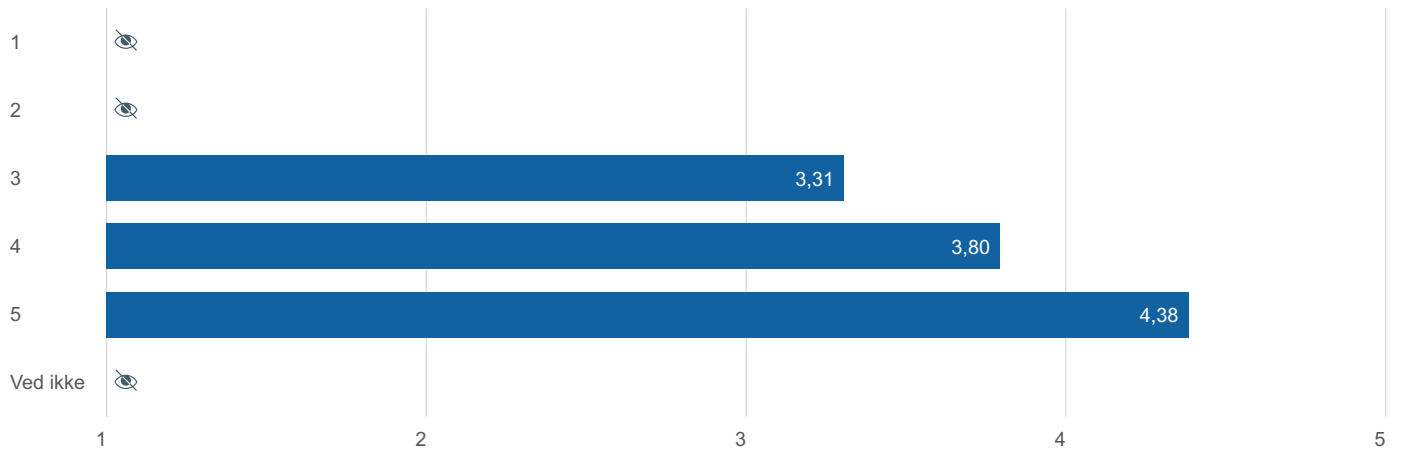
Observationer

Total 113

Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder - Er din indsats og resultater, i de sidste 30 dage, blevet værdsat og anerkendt af din leder?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



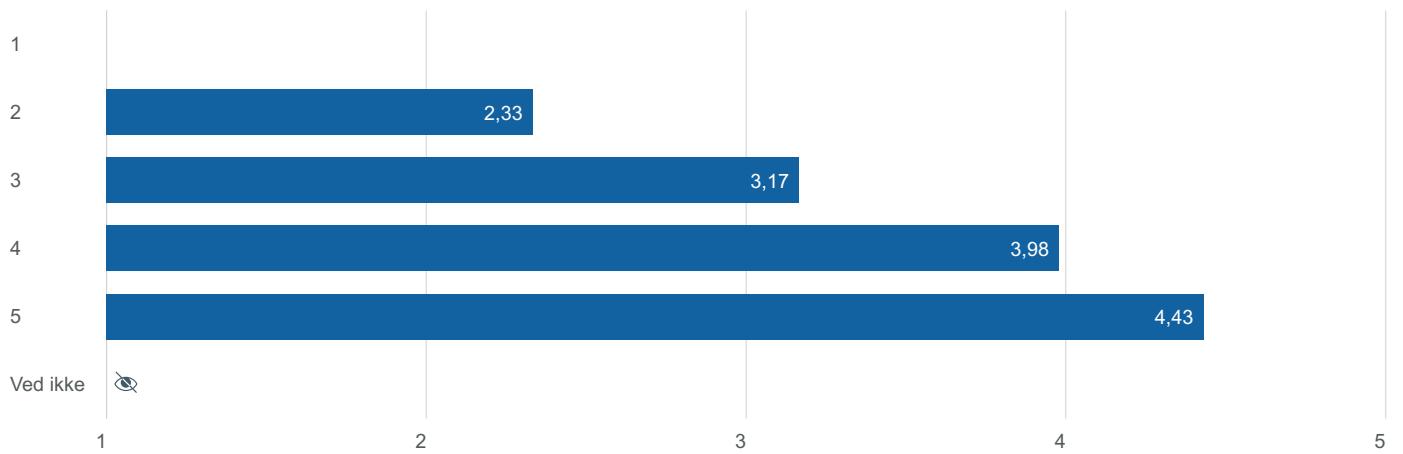
Observationer

Total 113

Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Kollegaer - Har du i de sidste 30 dage følt dig som en del af det kollegiale fællesskab i teamet?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



Observationer

Total 113

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

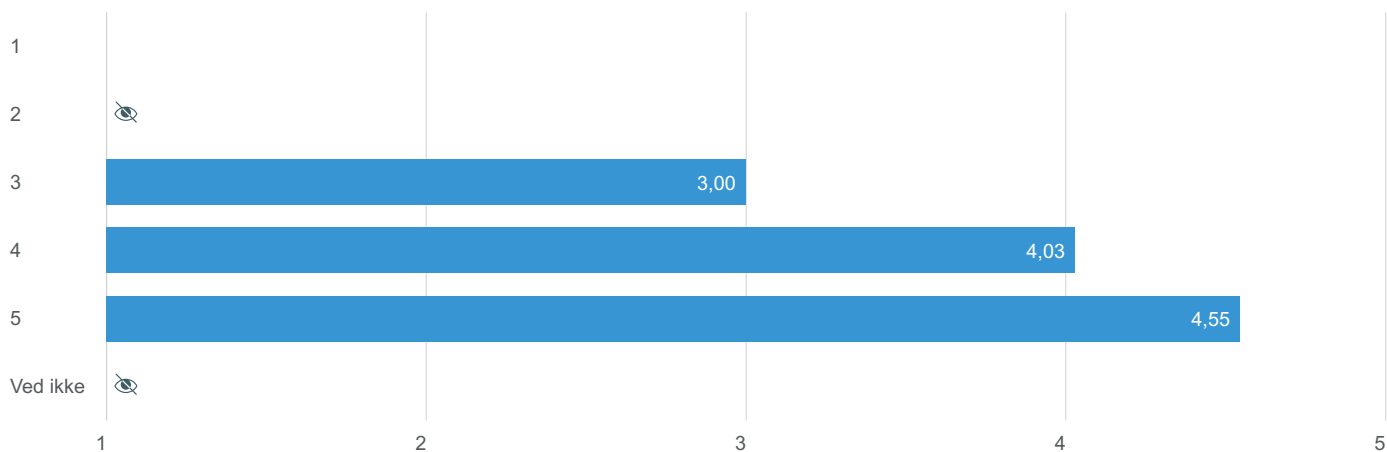
Krydsgrafer Q3 2021

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Leder - Har du modtaget den hjælp og støtte fra din leder, som du har haft behov for, i de sidste 30 dage?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



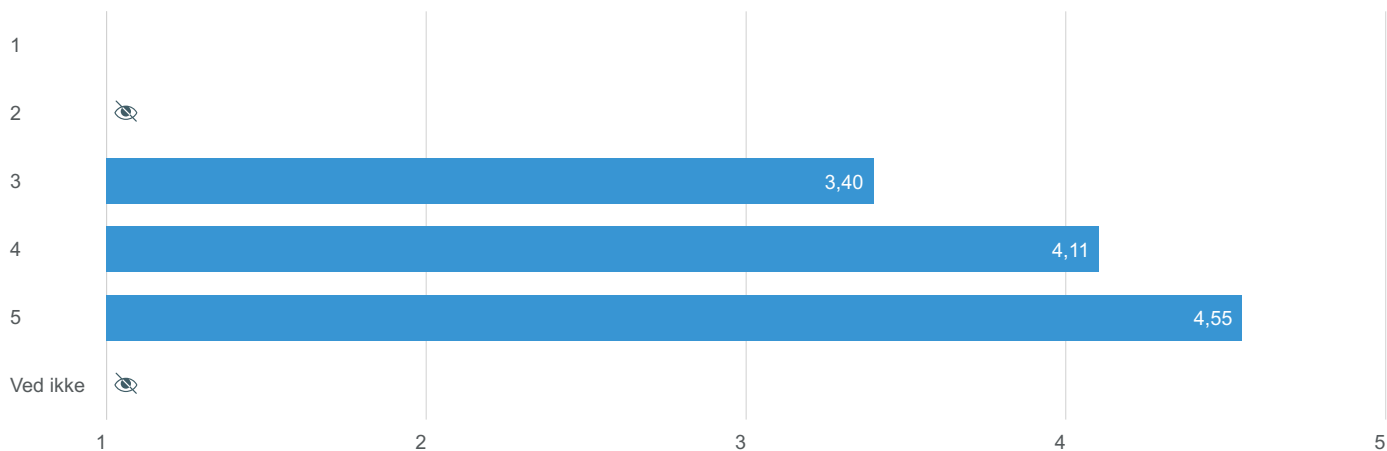
Observationer

Total 107

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder - Er din indsats og resultater, i de sidste 30 dage, blevet værdsat og anerkendt af din leder?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



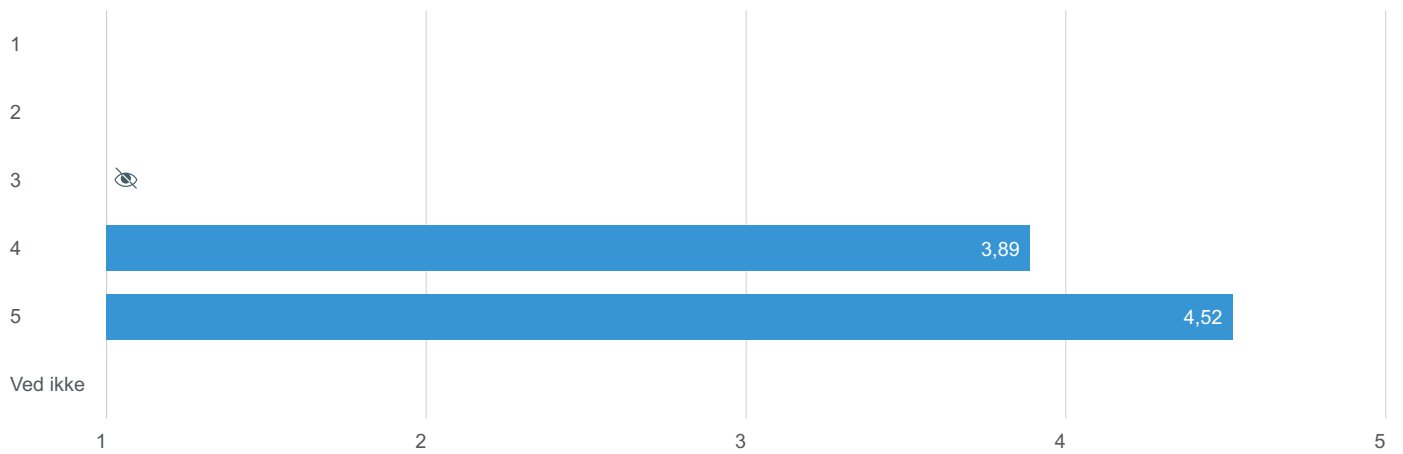
Observationer

Total 107

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Kollegaer - Har du i de sidste 30 dage følt dig som en del af det kollegiale fællesskab i teamet?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



Observationer

Total 107

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

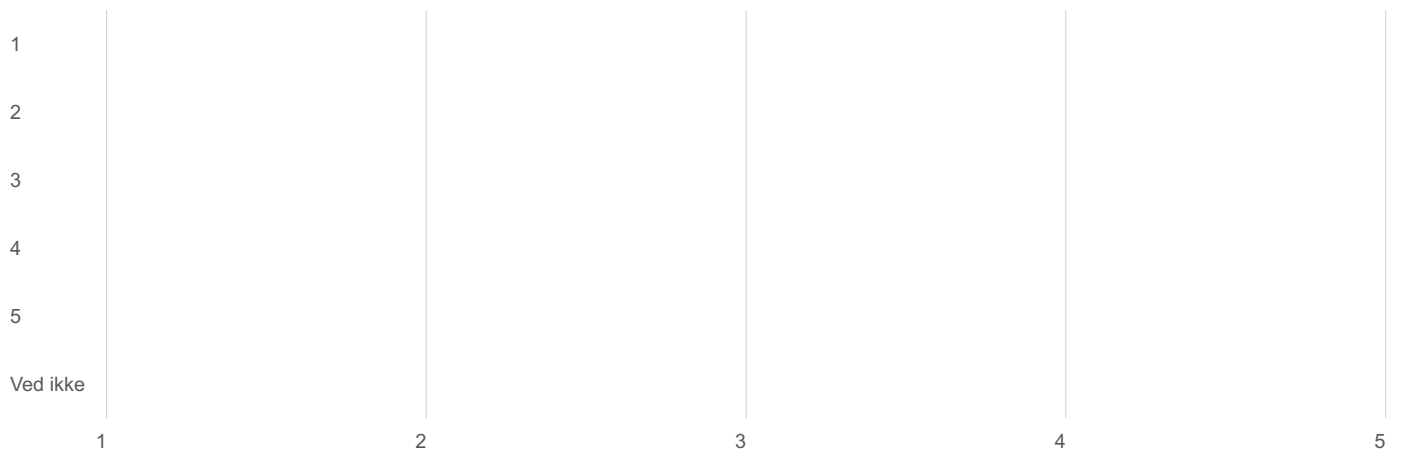
Krydsgrafer Q4 2021

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Leder - Har du modtaget den hjælp og støtte fra din leder, som du har haft behov for, i de sidste 30 dage?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



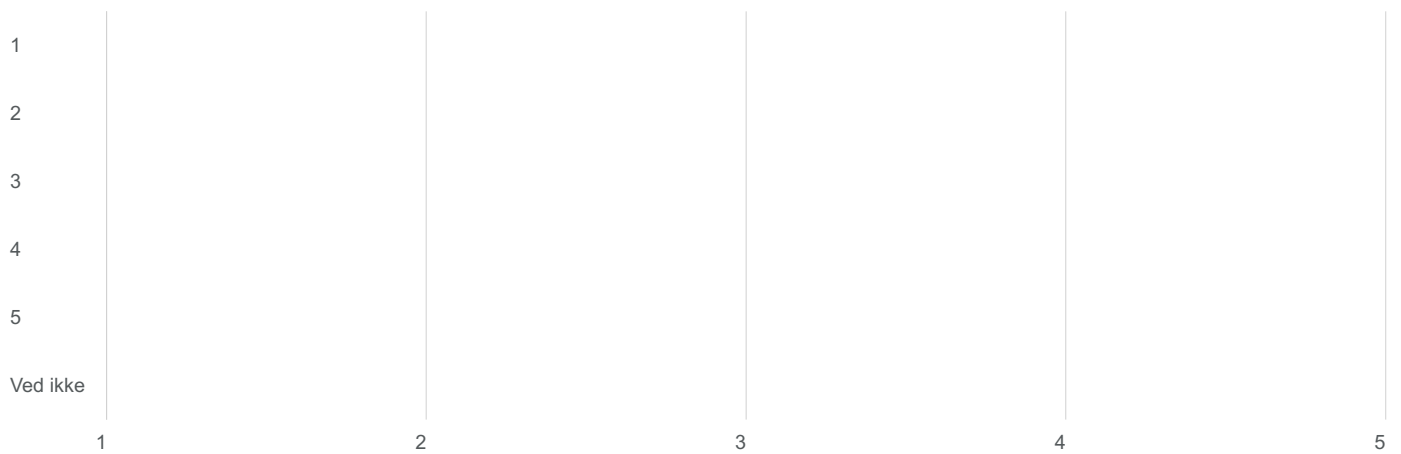
Observationer

Total 0

 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Leder - Er din indsats og resultater, i de sidste 30 dage, blevet værdsat og anerkendt af din leder?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



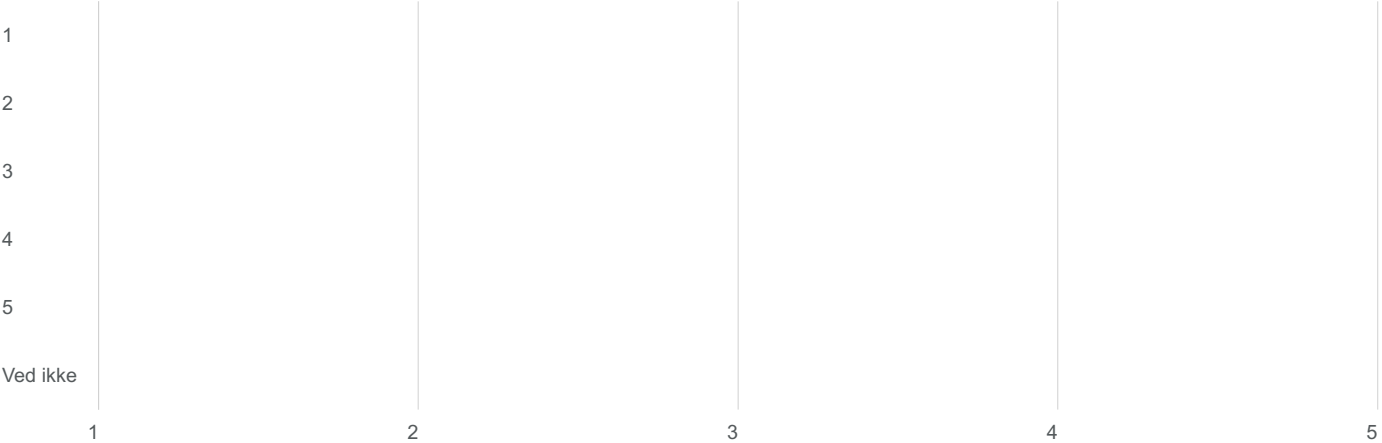
Observationer

Total 0

 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses

Kollegaer - Har du i de sidste 30 dage følt dig som en del af det kollegiale fællesskab i teamet?

Krydset med 'Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?'



Observationer

Total 0

👁 Anonymity level not reached. Data will be shown if there are more than 4 responses



Oktober 2021

Post Covid-19 – kommer passagererne tilbage?

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpuls

Indhold

Forord	3	Efter genoplukning. Holdning til myndigheders og	
Resume	4	selskabers håndtering af Covid-19 – herunder mundbind.	27
Anbefalinger	7	Holdning til selskabernes håndtering af Covid-19	28
		Holdning til afskaffelse af krav om mundbind i kollektiv transport	29
Udvikling i rejseaktivitet efter genoplukningen	9	Øvrige. Anskaffelse af ny eller brugt bil	31
Udvikling i arbejdssituation efter genoplukningen	10	Anskaffelse af ny eller brugt bil efter nedlukning, omfang og årsager	32
Brug af kollektiv transport før og efter genoplukningen	11		
Udvikling i rejseaktivitet og årsager til at rejse mindre / slet ikke .	13	Øvrige. Kendskab til nye billetprodukter	34
Brug af andre transportmidler i stedet for kollektiv transport . . .	15	Kendskab og holdning til nyt deltids pendlerprodukt (Pendler20).	35
		Hvorfor passer Pendler20 dårligt eller slet ikke til rejsebehov? . .	36
Ændringer til brug af billetter efter genoplukningen.	17	Øvrige. Oplevelse af trængsel i kollektiv transport.	37
Udvikling i brug af billetter i kollektiv transport efter genoplukningen	18	Vil erhvervsaktive og studerende vælge en anden rejsevej,	
		hvis det betyder mindre trængsel?	38
Fremtiden. Forventninger til brug af kollektiv transport		Vil pensionisterne vælge en anden rejsevej, hvis det	
efter Covid-19	19	betyder mindre trængsel?.	39
Forventninger til fremtidig brug af kollektiv transport	20	Om undersøgelsen	40
		Om deltagerne	41
Fremtiden. Hvad skal der til for at få passagererne tilbage			
i kollektiv transport?.	22		
Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få			
passagererne tilbage i kollektiv transport?.	23		
Oplevelse af tryghed efter genoplukningen	24		
Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport			
efter genoplukningen	25		

Forord

Hvordan har det påvirket danskernes transportvaner, at coronapandemien har vendt store dele af samfundet på hovedet? Hvordan reagerer passagererne på regler om mundbind og pladskrav? Og kommer pendlerne tilbage i den kollektive transport, når hjemmekontoret igen kan skiftes ud med arbejdspladsen?

Det har vi forsøgt at finde svar på i tre undersøgelser af passagerernes oplevelser og adfærd under coronakrisen. Den første undersøgelse gennemførte vi i april/maj 2020, og igen i september samme år fulgte vi op. Dette er den tredje, hvor vi har indsamlet svar fra passagererne i en periode, hvor alle restriktionerne i den kollektive transport er væk, og hvor mange er vendt tilbage til kontorerne efter en lang periode med hjemmearbejde.

Undersøgelsen er ligesom de to forrige gange gennemført på Passagerpulsens Passagerpanel og bygger på 2.594 besvarelser. Disse udgør ikke et repræsentativt udsnit af hverken Danmarks befolkning som helhed eller brugerne af kollektiv transport. Det skyldes, at Passagerpanelet har en overrepræsentation af folk, der hyppigt benytter kollektiv transport og derudover en overrepræsentation af togpassagerer i forhold til buspassagerer. Besvarelserne repræsenterer dermed oplevelsen og holdningen hos kernebrugere af kollektiv transport.

Undersøgelsen giver vigtig viden om, hvordan passagererne bruger og oplever den kollektive transport, deres oplevelse af afskaffelsen af mundbindskravet og deres forventninger og bud på, hvad der skal til for at få dem trygt tilbage ombord i bus og tog. Vi håber, at undersøgelsen kan være til gavn for trafikselskaber, myndigheder, politikere og andre, der er interesserede i en stærk, kollektiv transport med tilfredse og trygge passagerer, så den kollektive transport kan løfte sin rolle i at skabe mobilitet og løse trængsels- og klimaudfordringerne.

God læselyst!

Resume

Undersøgelsen er gennemført i perioden 7. til 20. september 2021 og bygger på 2.594 besvarelser.

Helt overordnet tegner der sig et billede af, at en stor gruppe brugere af kollektiv transport (25-30 %) svarer, at de ikke ved hvornår, eller aldrig, kommer til at bruge kollektiv transport i samme omfang som tidligere. De fleste vil sikkert fortsat benytte kollektiv transport, men blot i mindre omfang end tidligere. Undersøgelsen viser nemlig, at det kun er cirka 3 %, der svarer, at de aktuelt aldrig benytter kollektiv transport. Inden Covid-19 benyttede alle svarpersonerne kollektiv transport i et eller andet omfang.

Mange arbejder stadig hjemme mere, har nedsat omfanget af fritidsaktiviteter og bruger bus og tog mindre end før nedlukningen

- 61% af de erhvervsaktive og studerende arbejder/studerer i samme omfang som før nedlukningen og møder også på arbejde/studie i samme omfang. 30% arbejder/studerer hjemme nogle dage eller hele tiden.
- 42% af de erhvervsaktive og studerende rejser mindre eller slet ikke med kollektiv transport sammenlignet med før Covid-19. Det samme gælder 40% af pensionisterne.
- Som en naturlig konsekvens er der færre, der rejser på periodekort og flere, der bruger rejsekort og kontant-/sms-/mobilbilletter.
- Som årsager til at rejse mindre/slet ikke nævner de erhvervsaktive og studerende oftest, at de arbejder/studerer oftere hjemme, at de benytter andre transportformer, at de går mindre ud, og at de ikke vil benytte kollektiv transport på grund af smittefaren.
- Pensionisterne nævner de samme årsager men samtidigt, at de sjældnere rejser på ferie i Danmark, og at de har færre fritidsaktiviteter.

Mange er vendt tilbage til bus, tog og metro – men en stor gruppe er ikke afklaret

- 58 % af de erhvervsaktive og studerende og 59 % af pensionisterne rejser allerede med kollektiv transport i samme omfang som før Covid-19.
- 10 % af de erhvervsaktive og studerende og 14 % af pensionisterne regner med at være på normalt rejseomfang i løbet af 3-12 måneder, og yderligere 13 % - 15 % forventer at komme op på 'normalt' rejseomfang, men ved bare ikke hvornår.
- Tilbage står 18 % af de erhvervsaktive og studerende og 12 % af pensionisterne, der aldrig forventer at komme op på samme brugsfrekvens som tidligere - eller har svaret "Ved ikke".

18%

af de erhvervsaktive og studerende forventer ikke at komme op på samme brugsfrekvens som tidligere

Kapacitet er det vigtigste for at få de passagerer tilbage, der rejser mindre eller slet ikke med kollektiv transport

- De erhvervsaktive og studerende nævner følgende forhold som de vigtigste, hvis de skal komme tilbage i fuldt omfang:
 - Sikre, at busser og tog ikke er overfyldte (41 %)
 - Sikre, at busser og tog kører rettidigt (37 %)
 - Sikre, at passagererne altid kan rejse på den billigste billet (26 %)
 - Sikre bedre udluftning (16 %)
 - Der skal være håndsprit (14 %)
 - Der skal være synligt personale (13 %)
 - Der skal være hyppigere og synlig rengøring (12 %)
- Pensionisterne prioriterer også kapacitet og rettidighed højest, men har ellers en lidt anderledes prioritering.
 - Sikre, at busser og tog ikke er overfyldte (35 %)
 - Sikre, at busser og tog kører rettidigt (30 %)
 - Der skal være synligt personale (23 %)
 - Der skal være håndsprit (22 %)
 - Sikre, at passagererne altid kan rejse på den billigste billet (19 %)
 - Sikre bedre udluftning (19 %)
 - Der skal være hyppigere og synlig rengøring (15 %)
- Godt hver tiende af de erhvervsaktive og studerende og pensionisterne mener, at selskaber og myndigheder allerede gør tilstrækkeligt for at få dem tilbage

Bil, cykel og gang erstatter bus, tog og metro

- Blandt de erhvervsaktive og studerende, der angiver (hyppigere) at benytte andre transportformer i stedet for kollektiv transport, nævner 61 %, at de kører bil i stedet, 52 %, at de cykler og 21 %, at de går mere.
- Blandt pensionisterne nævner 60 %, at de cykler mere, 47 % at de går mere, og 46 % at de kører mere i bil.
- 14 % af de erhvervsaktive og studerende har købt/leaset en bil (ny eller brugt) siden pandemiens start. Det samme har 8 % af pensionisterne. 42 % af de erhvervsaktive og studerende, der havde købt/leaset en bil, svarede, at det var deres første bil eller en ekstra bil i familien.

Flertallet er stadig trygge på rejsen

- Godt 70 % af såvel de erhvervsaktive og studerende som pensionisterne føler sig trygge i den kollektive transport, mindre end hver tiende føler sig utryg.
- De væsentligste årsager til utryghed er Covid-19 smittefaren kombineret med, at det er svært at holde afstand, eller at medpassagererne ikke holder afstand, og at der er en manglende håndhævelse af afstandskravene.

Der er ved at være trængsel i busser, tog og metro

- 48 % af de erhvervsaktive og studerende og 25 % af pensionisterne oplever, at der er høj eller meget høj trængsel i bussen/toget eller på stationen på en normal rejsedag.
- Ca. 40 % af de erhvervsaktive og studerende og pensionisterne svarer, at det har 'stor' eller 'afgørende' betydning for deres oplevelse af tryghed i kollektiv transport, at der ikke er trængsel.
- De færreste af dem vil vælge en anden rejsevej for at undgå trængsel, hvis det betyder mere end nogle få minutters forlængelse af rejsen.

Opbakning til bortfald af mundbindskravet – men det får nogen til at rejse mindre

- Godt 60 % af de erhvervsaktive og studerende og pensionisterne er overvejende eller helt enige i beslutningen om at afskaffe kravet om at bære mundbind i kollektiv transport.
- 6 % af de erhvervsaktive og studerende og 8 % af pensionisterne svarer, at afskaffelsen af mundbindskravet har fået dem til at benytte kollektiv transport mindre. Næsten lige så mange rejser mere af samme årsag.

Flertallet synes, at selskaberne har håndteret situationen godt

- 70 % af de erhvervsaktive og studerende og 75 % af pensionisterne synes, at trafikselskaberne generelt har håndteret Covid-19 pandemien godt eller fremragende. Kun ganske få er utilfredse.

Kendskabet til og brugen af de nye fleksible pendlerprodukter er lavt

- 49 % af de erhvervsaktive og studerende kender eller har hørt om Pendler20. For ArrivaFlex er det 12 %.
- 3 % af de erhvervsaktive og studerende svarer, at de benytter Pendler20.
- 47 % af de erhvervsaktive og studerende synes godt eller rigtig godt om Pendler20, men kun 9 % af de erhvervsaktive og studerende, der tidligere rejste på et pendlerkort, synes, at Pendler20 passer godt eller fuldstændigt til deres rejsebehov.
- Passagererne begrunder primært det dårlige match med, at 20 rejsedage på 2 måneder er for lidt, og at det kan være svært at forudsige deres rejsebehov, så det er svært at vide, hvad der bedst kan betale sig.

75%

af pensionisterne synes,
at trafikselskaberne generelt har
håndteret Covid-19 pandemien
godt eller fremragende

Anbefalinger

På trods af at alle restriktioner i kollektiv transport nu er ophørt, understreger resultaterne i denne og Passagerpulsens tidligere undersøgelser, at der stadig er et stykke vej, før brugen af kollektiv transport er på samme niveau som før Covid-19-pandemien. Der er en stor gruppe brugere, der enten rejser mindre med bus, tog og metro end tidligere - eller som helt er stoppet. Mange er usikre på, om de nogensinde kommer tilbage.

Årsagerne er mangfoldige: danskerne studerer og arbejder i højere grad fra en hjemmearbejdsplads, mange har købt en ny cykel eller bil, og flere frygter stadig at blive syge med corona. Et reduceret transportbehov eller mere brug af cykel og gang er måske skidt for brugen af kollektiv transport, men på den anden side godt for klimaet og trængslen. Det samme kan man ikke sige om mere brug af bilen.

Konsekvenserne vil kunne mærkes på flere, vigtige områder. Færre passagerer i den kollektive transport vil betyde mindre udbredt anvendelse - og måske også vedligeholdelse - af den allerede etablerede infrastruktur og ikke mindst materiellet, der er helt nødvendig for et velfungerende kollektiv transportsystem. Mange kæmpeprojekter og gode, politiske beslutninger og tiltag vil kunne ende med at være spildt. Tilstrømningen til landets i forvejen trængselsramte veje kan allerede mærkes og vil forværres med frafaldet fra kollektiv transport. Trafikselskaber og jernbaneoperatører vil

i de kommende år have færre billetindtægter end før Covid-19. Det politiske sikkerhedsnet under trafikselskaberne og jernbaneoperatørerne har gjort det muligt at opretholde et driftsomfang stort set uden reduktioner, der kunne have fået endnu flere til at vælge kollektiv transport fra. Det er særdeles positivt. Der lader også til at komme ekstra støtte i 2022, men hvor længe varer det ved?

Selvom vores ambitioner for klimaet nævnes sidst, så er det én af de vigtigste parametre i forhold til at opnå ambitionerne med den grønne omstilling og yde vores bidrag til at bekæmpe klimaudfordringerne. Her er den kollektive transport et vigtigt bidrag - og endda et, som de fleste borgere kan se sig selv i. Alt andet lige belaster vi klima, miljø og vores byer mindre, når vi transporterer os sammen. En attraktiv kollektiv transport, som passagererne har lyst til at vælge til, har - i samspil med andre grønne transportformer - derfor en vigtig rolle i løsningen af disse udfordringer. Og for at den kollektive transport skal være attraktiv, skal man kunne stole på, at man kommer frem til tiden - i hverdagen og i fritiden. Uanset, hvor i Danmark man bor.

Hvis den kollektive transport skal komme helskindet igennem krisen, er det derfor vigtigt, at tog- og trafikselskaber fortsætter det igangværende arbejde for at gøre det trygt at bruge den kollektive transport.

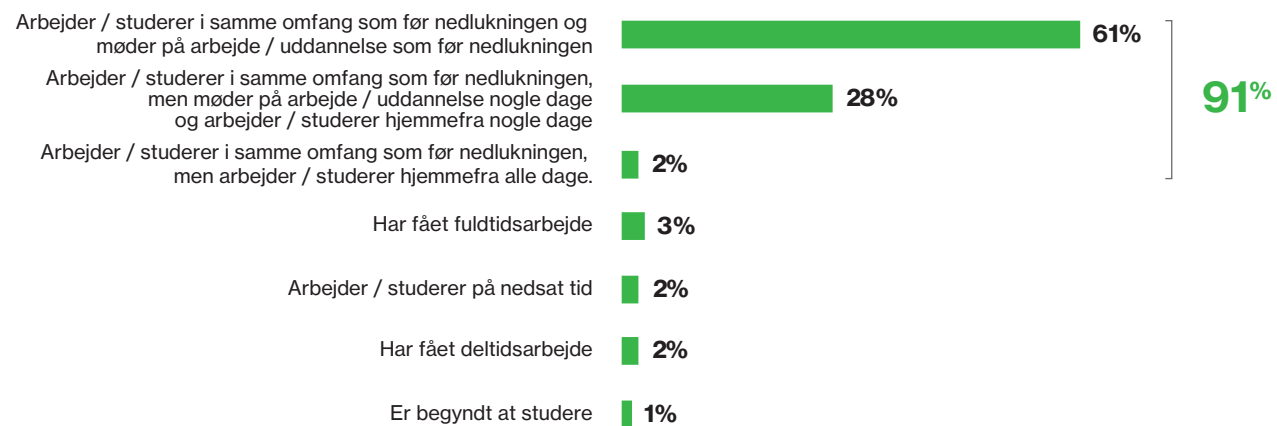
Passagerpuls anbefaler:

- At der fortsat er stort fokus på at skabe forhold i kollektiv transport, der får brugerne til at føle sig sikre mod smitte med Covid-19. Det er helt grundlæggende for passagerernes lyst til at benytte kollektiv transport. Det vil sige
 - At sikre kapacitet og plads i bus, tog, metro og letbane, så det er muligt for passagererne at holde afstand. Det kræver tilstrækkeligt med busser, togvogne og afgang - og at tog- og trafikelskaberne holder nøje øje med udviklingen i passagertal, så de kan sætte ind med ekstra vogne og busser, når det er nødvendigt - også uden for den traditionelle myldretid.
 - At der fortsat bliver fokuseret på rengøring/vedligehold og synliggørelse af dette, ventilation og andre hygiejnetiltag, der, ud over at give udsatte passagergrupper en tryggere oplevelse, er med til at gøre det til en god oplevelse for alle at benytte kollektiv transport.
 - At der fortsat gøres en indsats for at få passagererne til at fordele sig og holde afstand, når de venter på stationer og ved stoppesteder, samt i selve bussen og toget. Det hjælper også på trængsel ved ind- og udstigning og er med til at sikre rettidige afgang.
- At der bliver gjort en særlig indsats for, at passagerer i risikogruppen, der har brug for ekstra afstand, kan tage den kollektive transport på tidspunkter, hvor der er mindst trængsel. Det kan for eksempel være ved fortsat udvikling af apps eller hjemmesider som dem, DSB S-tog og Midttrafik har, hvor passagererne kan se, hvor fyldt bussen eller toget er. Det er oplagt at gøre dette på Rejseplanen. Andre tiltag kan eksempelvis være særlige vogne for folk, der har brug for god afstand, og at pladsreservationssystemer gentænkes og udvikles som middel til kapacitetsstyring, så de fremover også kan være med til at sikre, at personer med særlige pladsbehov også får mulighed for at købe sig til det.
- At der fortsat arbejdes på et intelligent billetprodukt, der sikrer, at brugerne altid får den mest attraktive pris - uanset om de rejser få eller mange gange. Pendler20 er et godt forsøg på at lave et pendlerprodukt, der er tilpasset et mere fleksibelt arbejdsliv, men det er tydeligt, at mange ikke kan vurdere, om det kan betale sig for dem, fordi de ikke er i stand til at forudse deres transportbehov. En løsning, der løbende regner den optimale billet/kort ud for passagererne, så de ikke selv skal bekymre sig om det, vil være den ideelle løsning. Det kunne være i form af et betalingsloft på rejsekortet.
- At der findes økonomiske løsninger for branchen, der gør det muligt at opretholde drift og service på uforandret niveau, indtil pandemifrygten er aftaget i væsentlig grad, og der er potentiale for, at passagererne er vundet fuldt tilbage. En situation, hvor trafikelskaberne bliver tvunget til at skære ned på ruter og afgang i 2022 og nærmeste år på grund af usikkerhed om indtægtsgrundlaget, vil være begyndelsen på en skadelig og negativ spiral for den kollektive transport og klimaet.
- At der bliver lavet målrettede indsatser for at få folk tilbage i den kollektive transport, for eksempel via priskampagner, adfærdskampagner og lignende. Sommerpasset og en øget tilgang af orangebilletter er et skridt i den rigtige retning. Særligt orangebilletterne kan være med til at sprede passagererne mere ud over døgnet/ugen, så trængsel og kapacitetsproblemer reduceres.
- At den kollektive transport fortsat udvikles, så den er et attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Den kollektive transport bør spille en væsentlig rolle i den grønne omstilling af transporten og således medvirke til, at vi når 2030-målene.

Udvikling i rejseaktivitet **efter genoplukningen**

Udvikling i arbejdssituation efter genoplukningen

91% arbejder eller studerer i samme omfang som før Covid-19. Heraf svarer 1 ud af 3, at de arbejder helt eller delvist hjemmefra.



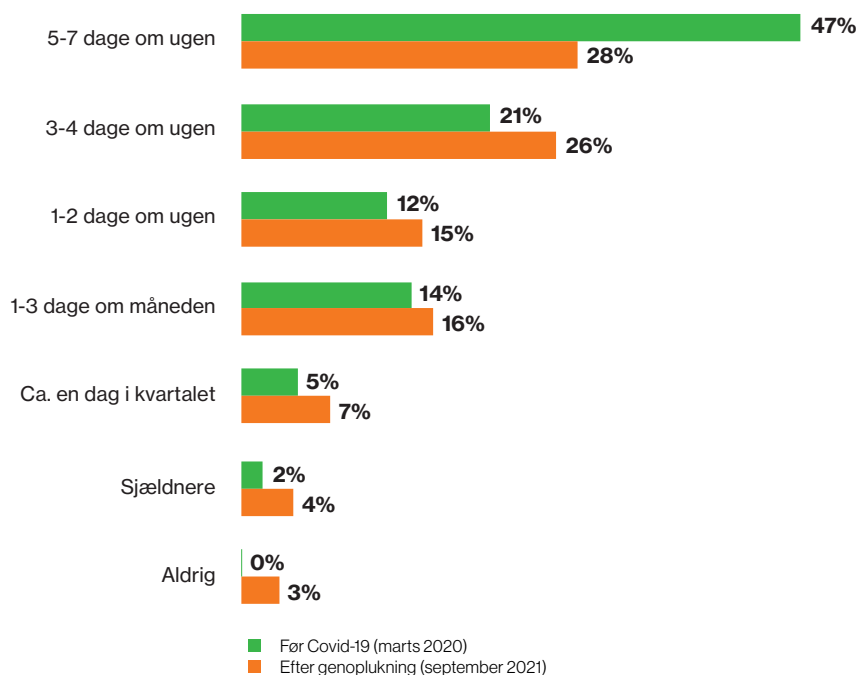
FIGUR 1

Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489

Spm. 3: Hvordan er din erhvervmæssige situation nu i forhold til før Covid-19 nedlukningen i marts 2020?

Brug af kollektiv transport før og efter genoplukningen

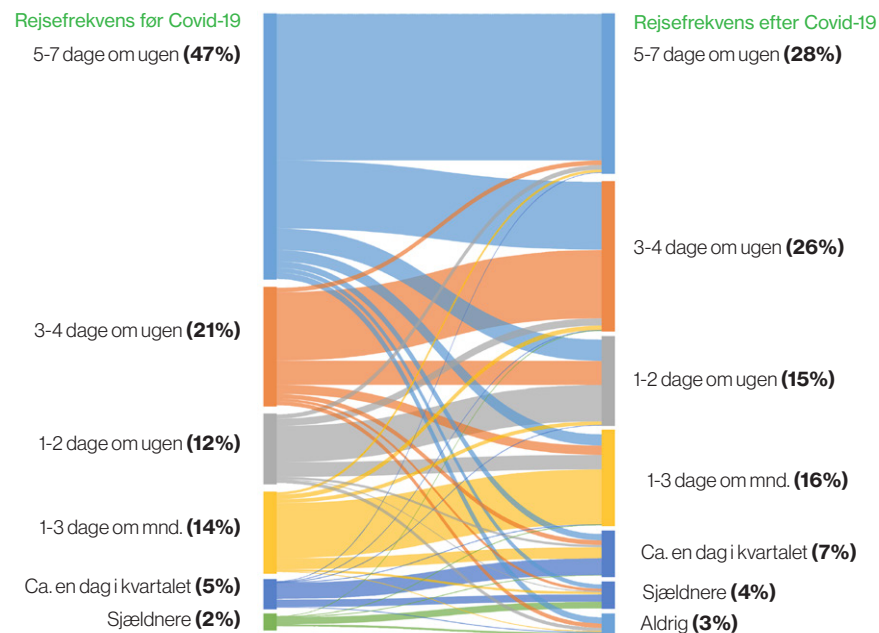
Stigningen i hjemmearbejde og hjemmestudier samt ændringer i erhvervssituation har medført et betydeligt fald i andelen, der rejser med kollektiv transport 5-7 dage om ugen.



FIGUR 2

Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489

De største bevægelser i rejseaktivitet er sket fra 5-7 dage til 3-4 dage om ugen. Der er dog også sket en ikke ubetydelig bevægelse til 1-2 dage om ugen eller mindre hyppigt. Således er andelen, der rejser 1-2 dage om ugen steget en smule, bl.a. gennem bevægelser fra 3-4 og 5-7 dage om ugen.



FIGUR 3

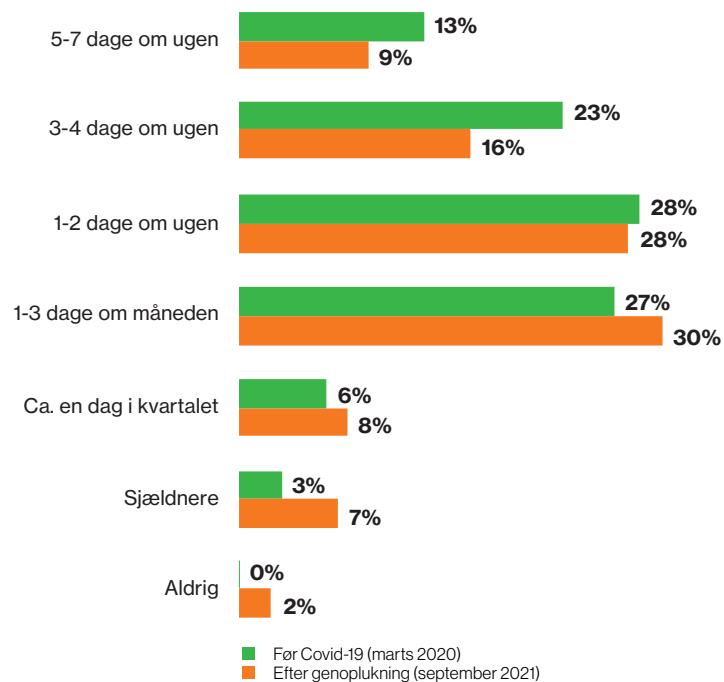
Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489

Spm.2: Hvor ofte rejste du med kollektiv transport før Danmark blev lukket ned 14. marts 2020 som følge af Covid-19-pandemien?

Spm.4: Hvor ofte rejser du aktuelt med kollektiv transport?

Brug af kollektiv transport før og efter genoplukningen

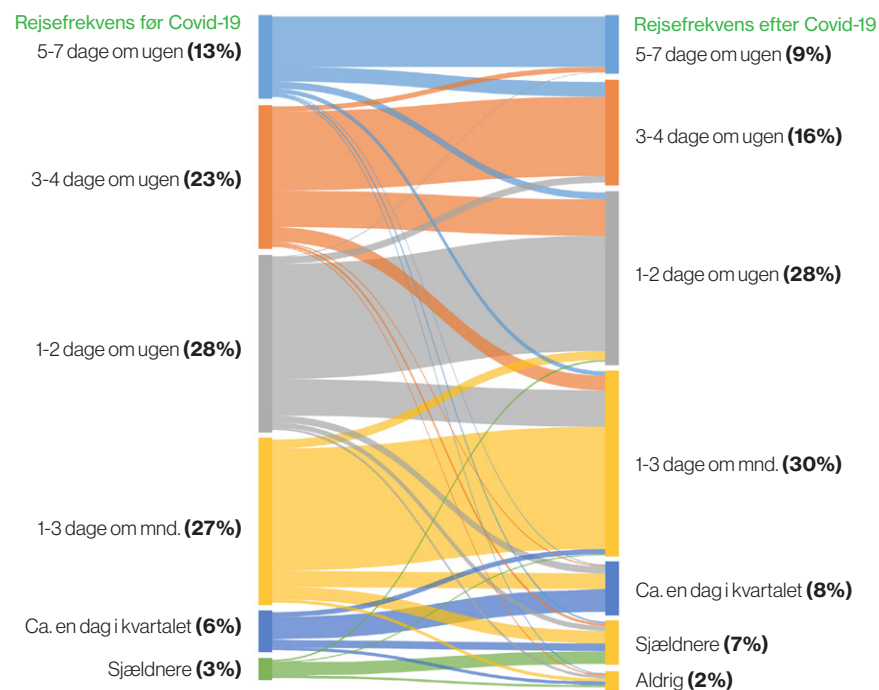
Genoplukningen i sommeren 2021 har ikke resulteret i, at pensionisterne er vendt tilbage til kollektiv transport i samme omfang som før Covid-19.



FIGUR 4

Filter: Pensionister, n = 962

De største bevægelser i rejseaktivitet er sket fra 3-4 dage om ugen til 1-2 dage om ugen, samt fra 1-2 dage om ugen til 1-3 dage om måneden.



FIGUR 5

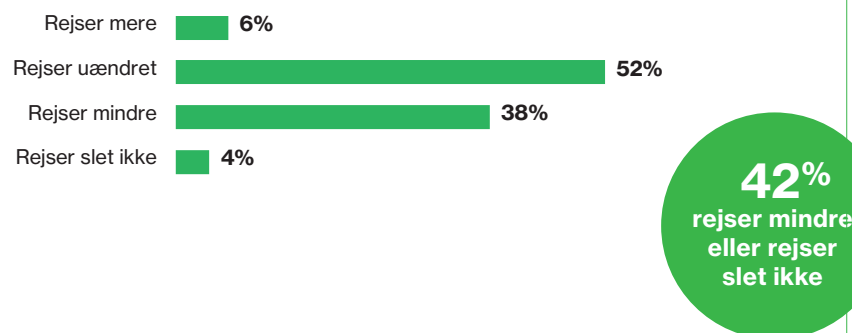
Filter: Pensionister, n = 962

Spm.2: Hvor ofte rejste du med kollektiv transport før Danmark blev lukket ned 14. marts 2020 som følge af Covid-19-pandemien?

Spm.4: Hvor ofte rejser du aktuelt med kollektiv transport?

Udvikling i rejseaktivitet og årsager til at rejse mindre / slet ikke

Godt 4 ud af 10 erhvervsaktive og studerende har angivet, at de nu (september 2021) rejser mindre eller slet ikke sammenlignet med før Covid-19.

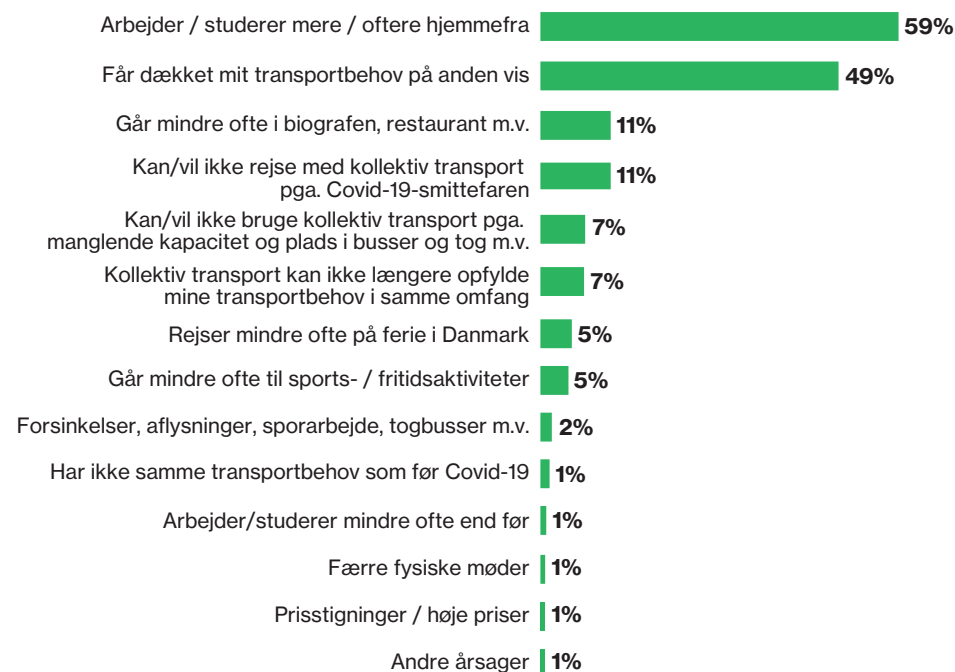


FIGUR 6

Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489

Spm.4A: Hvordan er din aktuelle brug af kollektiv transport sammenlignet med situationen før 14. marts 2020?

De primære årsager er øget arbejds- og studieaktivitet hjemmefra, samt at man får dækket sit transportbehov på anden vis. Angsten for smittefare betyder dog også noget for godt 1 ud af 10. Endelig peger en del på generel utilfredshed med kollektiv transport herunder manglende kapacitet, pålidelighed og for høje priser.



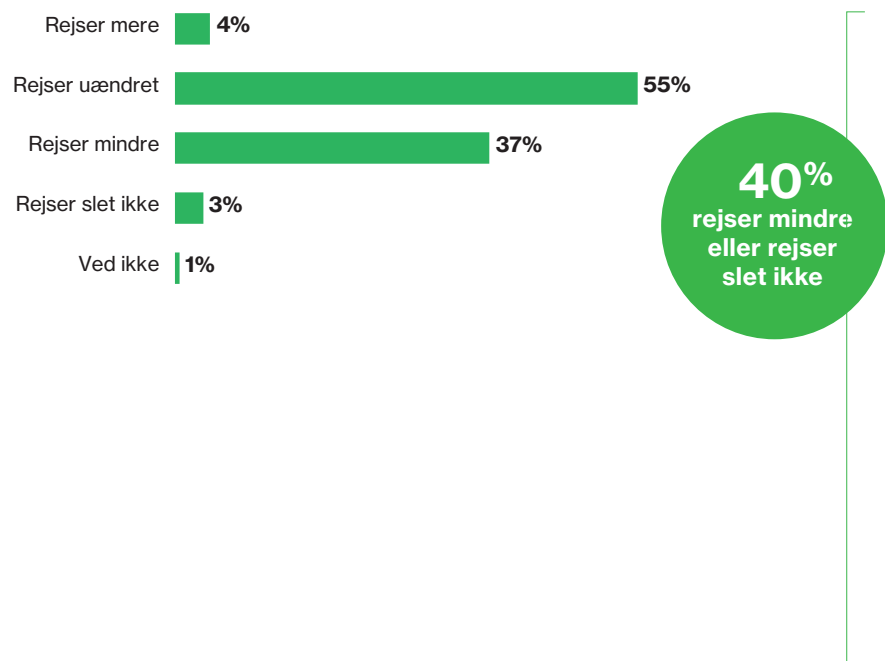
FIGUR 7

Filter: Erhvervsaktive og studerende, rejser mindre / slet ikke, n = 622

Spm.4B: Du har svaret, at du rejser mindre / slet ikke rejser med kollektiv transport end før nedlukningen pga. Covid-19-pandemien. Hvorfor?

Udvikling i rejseaktivitet og årsager til at rejse mindre / slet ikke

4 ud af 10 pensionister har angivet, at de nu (september 2021) rejser mindre eller slet ikke sammenlignet med før Covid-19.

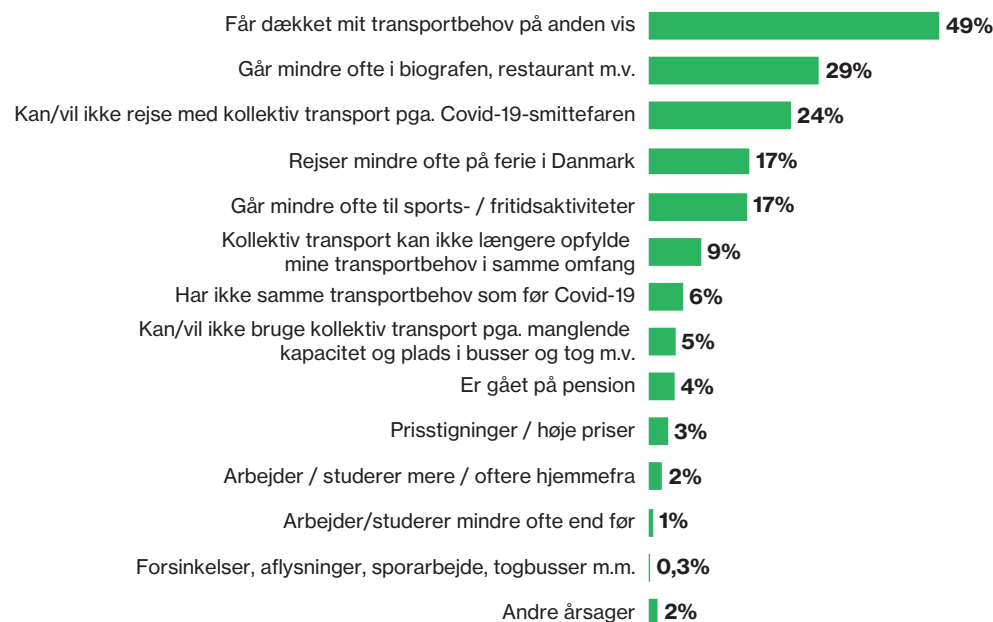


FIGUR 8

Filter: Pensionister, n = 962

Spm.4A: Hvordan er din aktuelle brug af kollektiv transport sammenlignet med situationen før 14. marts 2020?

De primære årsager er, at man får dækket sit transportbehov på anden vis, at man går mindre ud, går mindre til fritidsaktiviteter, tager mindre hyppigt på ferie i Danmark og angst for Covid-19. Enkelte peger også på, at kollektiv transport ikke længere kan opfylde deres transportbehov. Generel utilfredshed med kollektiv transport betyder markant mindre end for de erhvervsaktive og studerende.



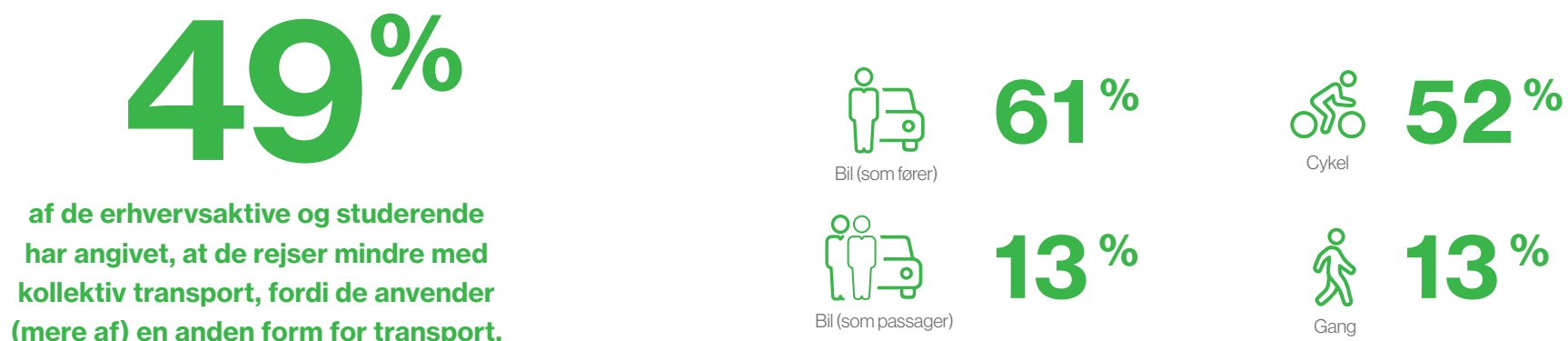
FIGUR 9

Filter: Pensionister, rejser mindre / slet ikke, n = 390

Spm.4B: Du har svaret, at du rejser mindre / slet ikke rejser med kollektiv transport end før nedlukningen pga. Covid-19-pandemien. Hvorfor?"

Brug af andre transportmidler i stedet for kollektiv transport

Der er sket et skifte i retning af øget brug af bil og cykel



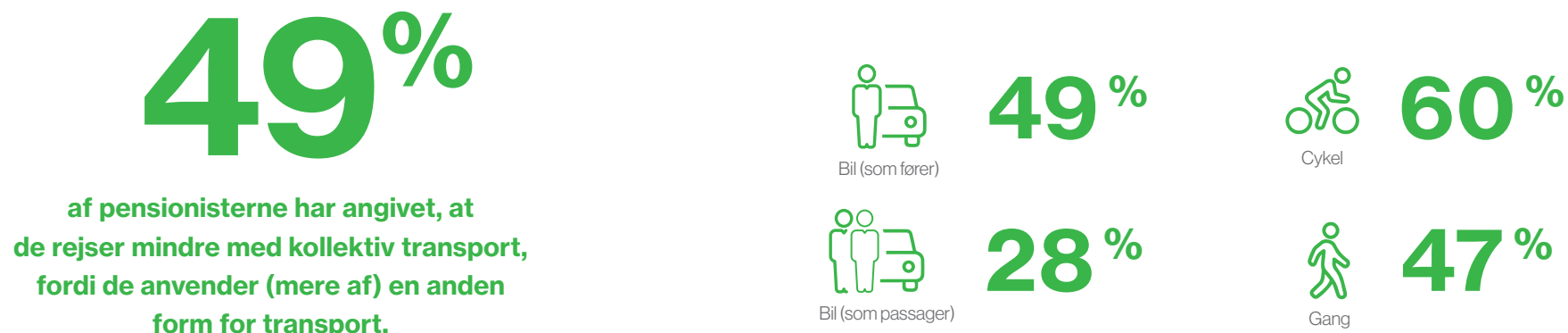
FIGUR 10

Filter: Erhvervsaktive og studerende, rejser mindre / slet ikke, får dækket transportbehov på anden vis end med kollektiv transport, n = 288

Spm. 4C: Du har svaret, at du får dækket dine transportbehov på anden vis end kollektiv transport. Hvilke former for transport anvender du (mere af) i stedet?

Brug af andre transportmidler i stedet for kollektiv transport

Der er sket et skifte i retning af øget brug af bil og cykel



FIGUR 11

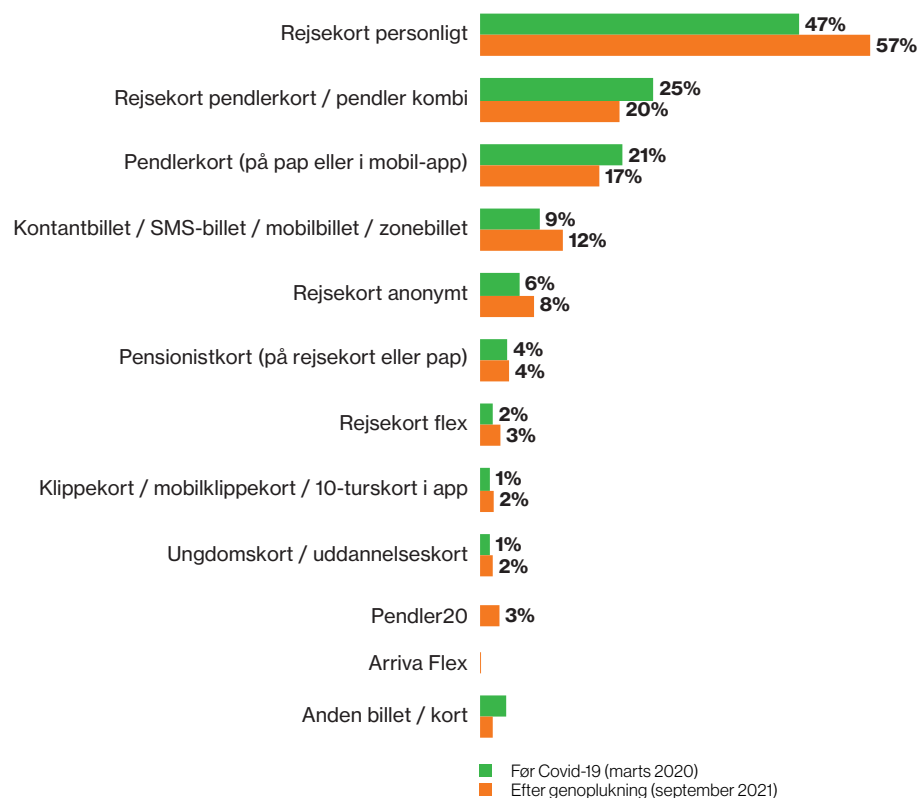
Filter: Pensionister, rejser mindre / slet ikke, får dækket transportbehov på anden vis end med kollektiv transport, n = 187

Spm. 4C: Du har svaret, at du får dækket dine transportbehov på anden vis end kollektiv transport. Hvilke former for transport anvender du (mere af) i stedet?

Ændringer i brug af billetter **efter genoplukningen**

Udvikling i brug af billetter i kollektiv transport efter genoplukningen

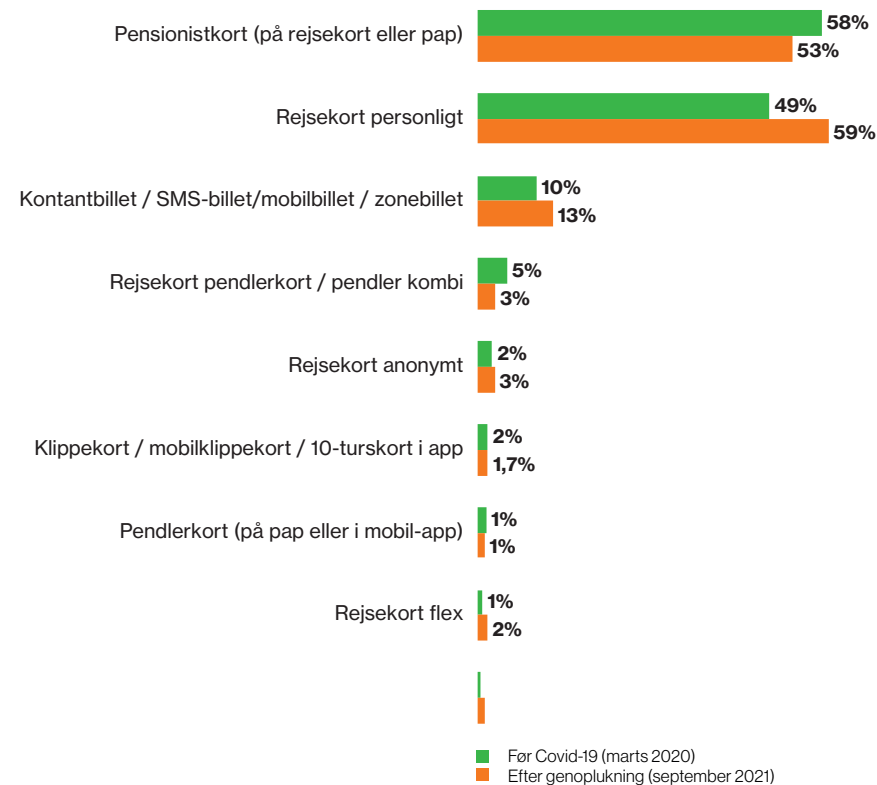
For de erhvervsaktive og studerende har Covid-19 medført et skift fra pendlerprodukter i retning af især rejsekort og kontantbilletter.



FIGUR 12

Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489 (før Covid-19), n = 1.442 (efter genoplukning)

For pensionisterne har Covid-19 medført et fald i pensionistkortet og en stigning i brug af især rejsekort og kontantbilletter.



FIGUR 13

Filter: Pensionister, n = 962 (før Covid-19), n = 940 (efter genoplukning)

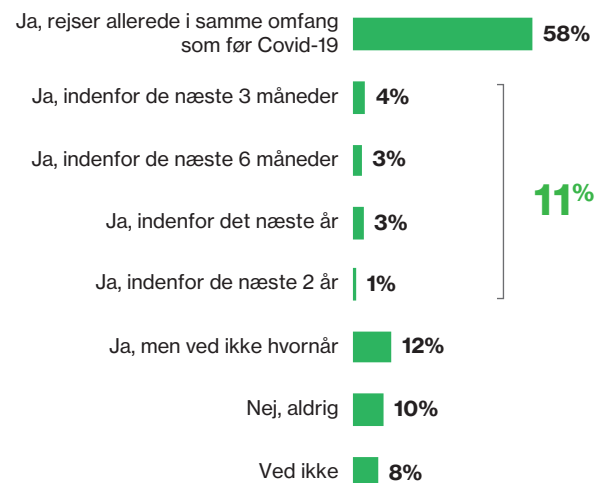
Spm.2B: Hvilke typer af billetter/kort benyttede du primært på dine rejser med kollektiv transport før Danmark blev lukket ned 14. marts 2020 som følge af Covid-19-pandemien?

Spm.6: Hvilke type af billetter/kort benytter du nu primært på dine rejser med kollektiv transport?

Fremtiden.
Forventninger til brug
**af kollektiv transport
efter Covid-19**

Forventninger til fremtidig brug af kollektiv transport

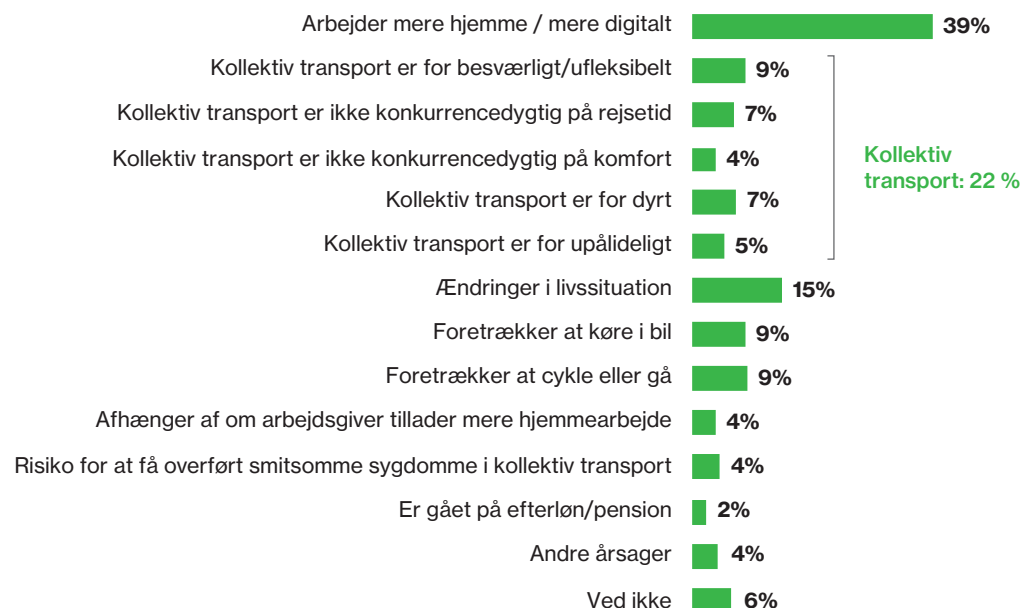
6 ud af 10 rejser allerede i samme omfang som før Covid-19.
2 ud af 10 forventer på et tidspunkt at rejse lige så meget som før Covid-19.
2 ud af 10 er enten i tvivl eller forventer aldrig at rejse lige så meget som før Covid-19.



FIGUR 14

Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489

De primære årsager til forventningen om ikke at anvende kollektiv transport i samme omfang som før Covid-19 er en stigning i hjemmearbejde, digitale møder, samt generel utilfredshed med kollektiv transport og ændringer i livssituation.



FIGUR 15

Filter: Erhvervsaktive og studerende, har svaret "Nej aldrig" eller "ved ikke" i Spm.19, n = 268

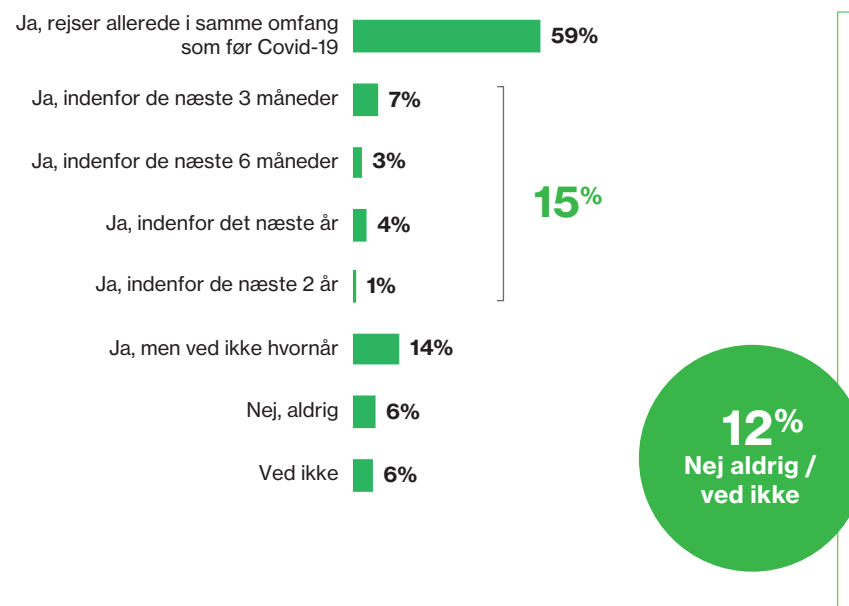
Spm.19: Tror du, at du nogensinde kommer til at bruge kollektiv transport lige så meget som før?

Spm.19A: Hvorfor ikke?

Note: Resultaterne er beregnet i forhold til den **fulde base**. Dvs. at de respondenter, der allerede har svaret, at de rejser lige så meget eller mere end før, tæller med som "Ja, rejser allerede i samme omfang som før Covid-19" i resultaterne.

Forventninger til fremtidig brug af kollektiv transport

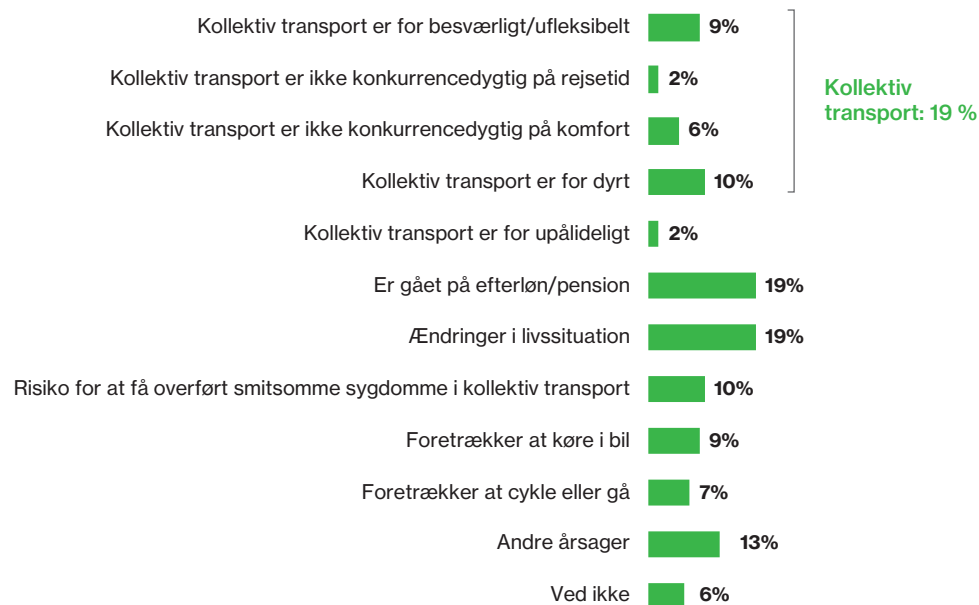
6 ud af 10 rejser allerede i samme omfang som før Covid-19. 3 ud af 10 forventer på et tidspunkt at rejse lige så meget som før. 1 ud af 10 er enten i tvivl eller forventer aldrig at rejse lige så meget som før.”



FIGUR 16

Filter: Pensionister, n = 962

De primære årsager til forventningen om ikke at anvende kollektiv transport i samme omfang som før Covid-19 er generel utilfredshed med kollektiv transport og ændringer i livssituation.



FIGUR 17

Filter: Pensionister, har svaret "Nej aldrig" eller "ved ikke" i Spm.19, n = 109

Spm.19: Tror du, at du nogensinde kommer til at bruge kollektiv transport lige så meget som før?

Spm.19A: Hvorfor ikke?

Note: Resultaterne er beregnet i forhold til den **fulde base**. Dvs. at de respondenter, der allerede har svaret, at de rejser lige så meget eller mere end før, tæller med som "Ja, rejser allerede i samme omfang som før Covid-19" i resultaterne.

Fremtiden

**Hvad skal der til for at
få passagererne tilbage
i kollektiv transport?**

Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?

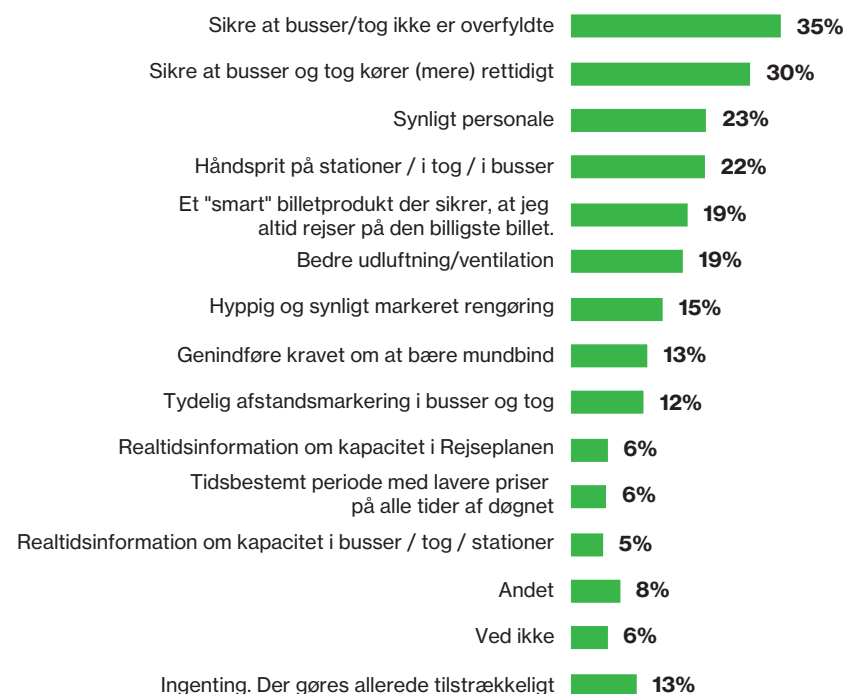
De erhvervsaktive og studerende peger især på øget kapacitet, bedre regularitet og indførelse af et mere "smart" billetprodukt, der sikrer, at man altid rejser på den billigste billet. En del peger også på mere personale, samt bedre rengøring og udluftning.



FIGUR 18

Filter: Erhvervsaktive og studerende, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport, n = 622

Pensionisterne peger især på mere kapacitet, bedre regularitet, mere personale og bedre rengøring / hygiejne. 1 ud af 5 peger også på et "smart" billetprodukt.



FIGUR 19

Filter: Pensionister, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport, n = 390

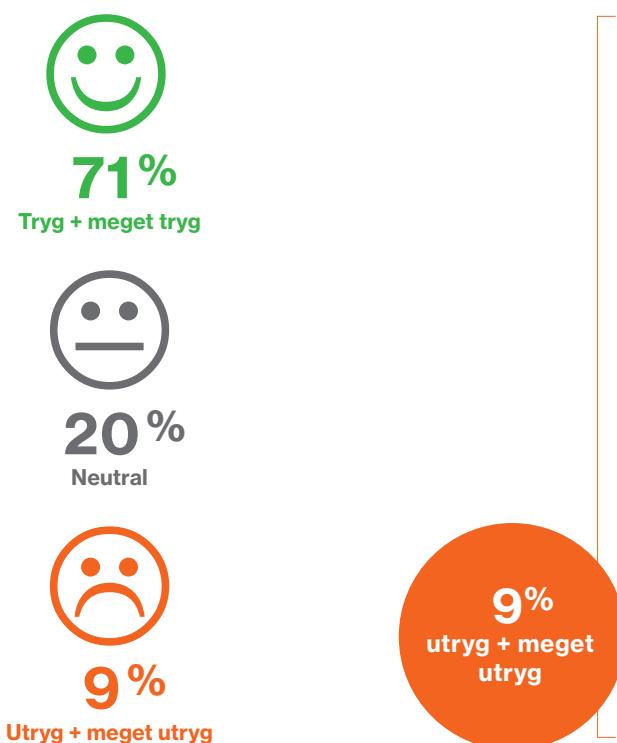
Spm.18: Hvad kan myndigheder, jernbaneoperatører og trafikselskaber gøre for at få dig til at benytte kollektiv transport igen / i samme omfang som før nedlukningen 14. marts 2020

Oplevelse af tryghed
efter genoplukningen

Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport efter genoplukningen

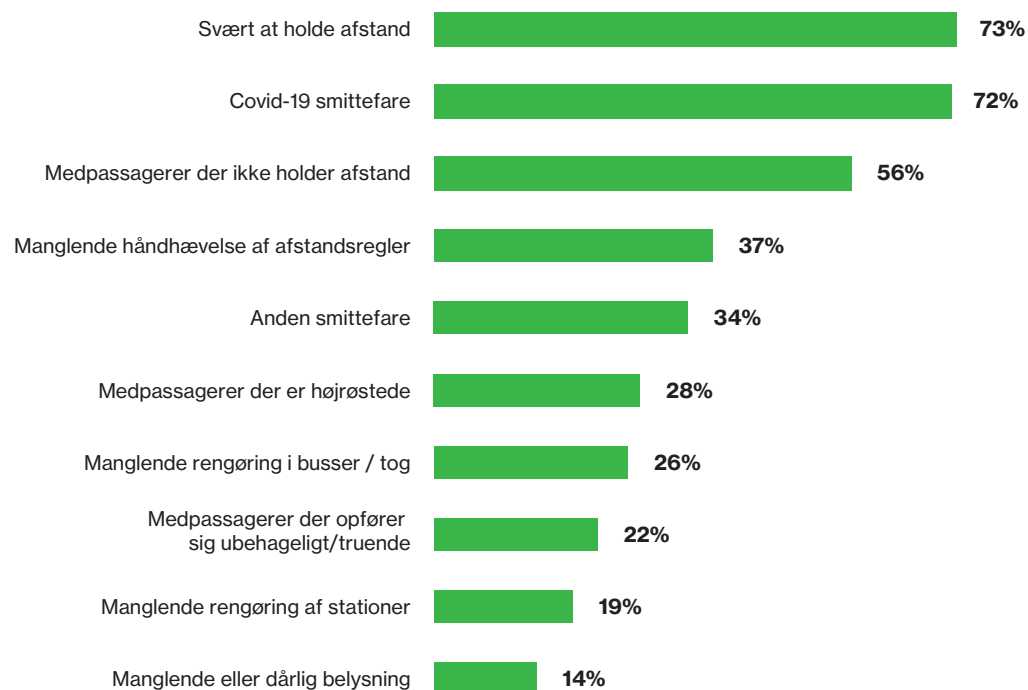
7 ud af 10 føler sig tryk eller meget tryk i kollektiv transport.

De primære kilder til utryghed er angst for Covid-19 smittefare, herunder manglende håndhævelse af regler for afstand, samt medpassagerers opførsel



FIGUR 20

Filter: Erhvervsaktive og studerende, rejser med kollektiv transport, n = 1.442



FIGUR 21

Figur 21: Filter: Erhvervsaktive og studerende, Føler sig utryk eller meget utryk, n = 123

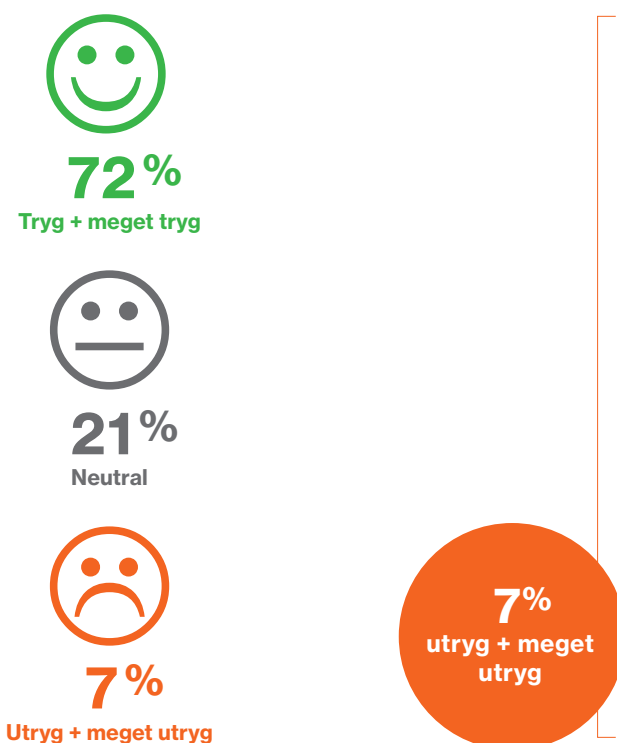
Spm.10: Hvor tryk føler du dig, når du rejser med kollektiv transport?

Spm.10A: Hvorfor føler du dig ikke tryk, når du rejser med kollektiv transport?

Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport efter genoplukningen

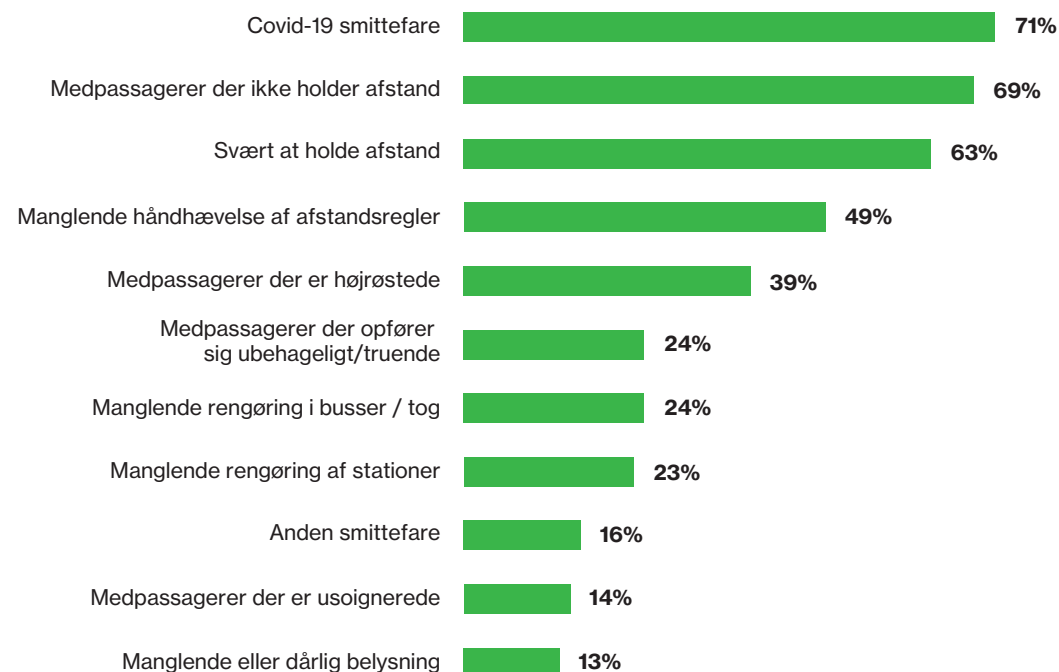
7 ud af 10 føler sig tryk eller meget tryk i kollektiv transport.

De primære kilder til utryghed er angst for Covid-19 smittefare, herunder manglende håndhævelse af regler for afstand, samt medpassagerers opførsel



FIGUR 22

Filter: Pensionister, rejser med kollektiv transport, n = 940



FIGUR 23

Filter: Pensionister, Føler sig utryk eller meget utryk, n = 70

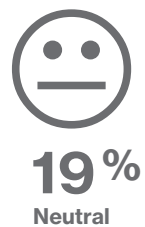
Spm.10: Hvor tryk føler du dig, når du rejser med kollektiv transport?

Spm.10A: Hvorfor føler du dig ikke tryk, når du rejser med kollektiv transport?

Efter genoplukning
Holdning til myndigheders og
selskabers håndtering af Covid-19
– herunder mundbind

Holdning til selskabernes håndtering af Covid-19

Ca. 3 ud af 4 mener, at trafikselskaberne har håndteret Covid-19 godt eller fremragende. Tilfredsheden er lidt højere blandt pensionister.



FIGUR 24

Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489



FIGUR 25

Filter: Pensionister, n = 962

Spm.16: Hvor godt synes du, at trafikselskaberne generelt har håndteret Covid-19-pandemien?

Holdning til afskaffelse af krav om mundbind i kollektiv transport

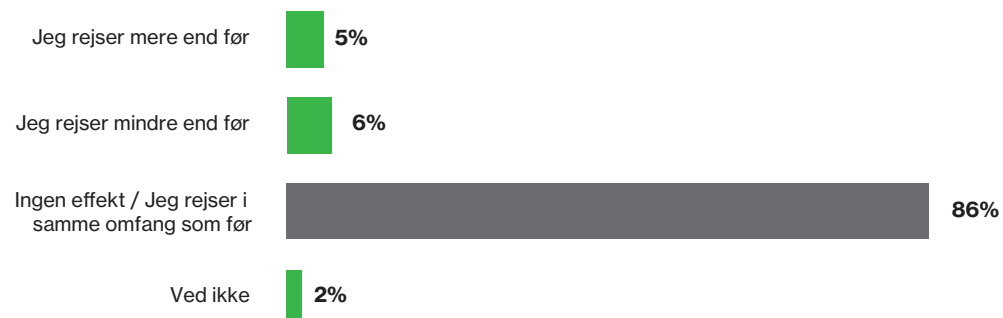
Godt 6 ud af 10 er enige i afskaffelsen af kravet om mundbind i kollektiv transport.
Næsten 9 ud af 10 har en uændret rejseadfærd.



FIGUR 26

Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489

Spm.17: Den 14. august 2021 blev kravet om at bære mundbind i kollektiv transport afskaffet. Hvor enig er du i den beslutning?



FIGUR 27

Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489

Spm.17A: Hvordan har afskaffelsen af kravet om at bære mundbind påvirket din brug af kollektiv transport?

Holdning til afskaffelse af krav om mundbind i kollektiv transport

Godt 6 ud af 10 er enige i afskaffelsen af kravet om mundbind i kollektiv transport.

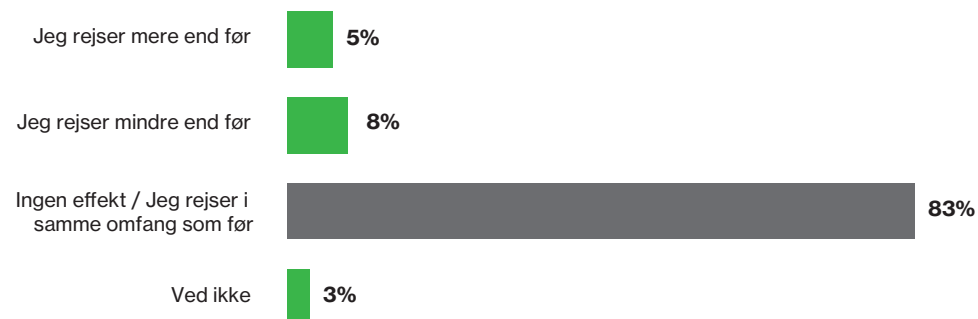
Godt 8 ud af 10 har en uændret rejseadfærd.



FIGUR 28

Filter: Pensionister, n = 962

Spm.17: Den 14. august 2021 blev kravet om at bære mundbind i kollektiv transport afskaffet. Hvor enig er du i den beslutning?



FIGUR 29

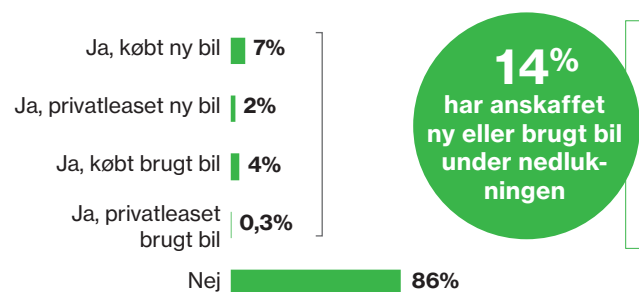
Filter: Pensionister, n = 962

Spm.17A: Hvordan har afskaffelsen af kravet om at bære mundbind påvirket din brug af kollektiv transport?

Øvrige
**Anskaffelse af ny
eller brugt bil**

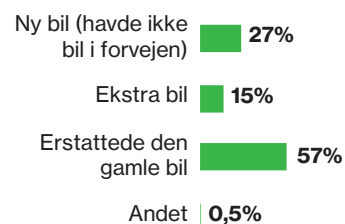
Anskaffelse af ny eller brugt bil efter nedlukning, omfang og årsager

14 % af de erhvervsaktive og studerende har anskaffet ny eller brugt bil under nedlukningen. I de fleste tilfælde erstattede den en gammel bil, men godt 4 ud af 10 anskaffede enten en ekstra bil eller havde ikke bil i forvejen. De primære årsager for udskiftning af den gamle var, at man gerne ville have en ny bil eller ændrede kørselsbehov. 3 ud af 10 peger dog også på, at det skyldes forringelser i kollektiv transport, og/eller at man gerne vil undgå at rejse med kollektiv transport.



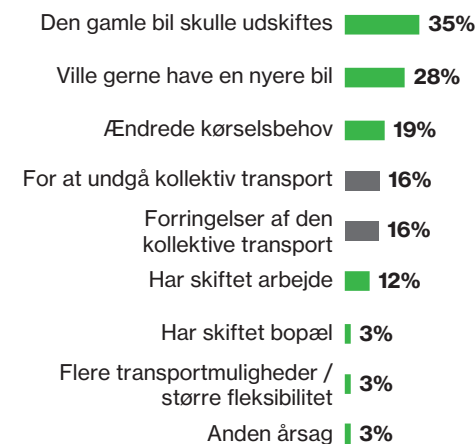
FIGUR 30
Filter: Erhvervsaktive og studerende, n = 1.489

Spm.5: Har du købt eller privatleaset en ny eller brugt bil efter 14. marts 2020?



FIGUR 31
Filter: Erhvervsaktive og studerende, har anskaffet ny/brugt bil, n = 214

Spm.5A: Var der tale om en ny bil (havde ikke bil i forvejen), en ekstra bil, eller erstattede den en gammel bil?

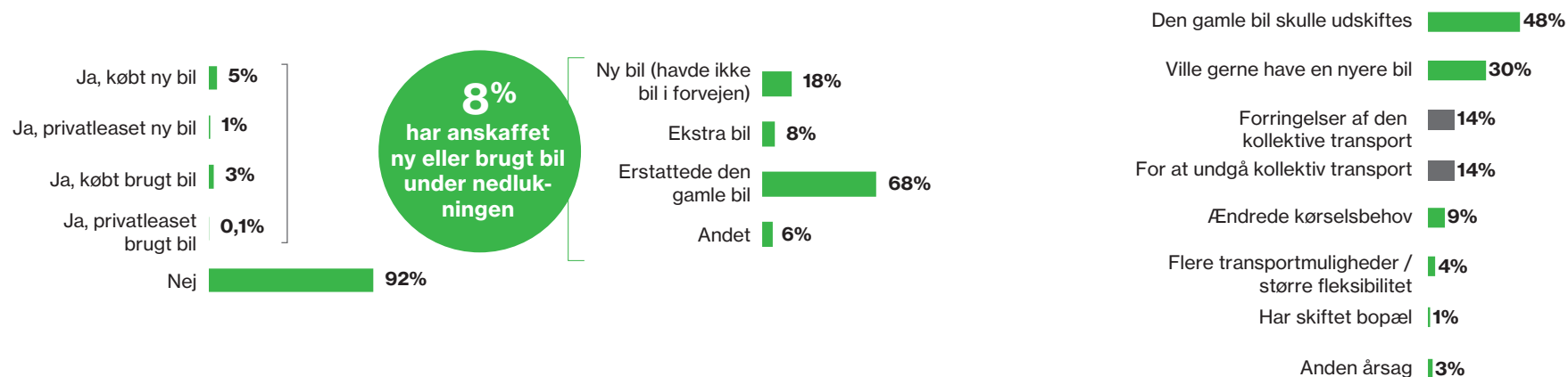


FIGUR 32
Filter: Erhvervsaktive og studerende, har anskaffet ny/brugt bil, n = 214

Spm.5B: Hvad var årsagen til, at du/I købte eller leasede bilen?

Anskaffelse af ny eller brugt bil efter nedlukning, omfang og årsager

8 % af pensionisterne har anskaffet ny eller brugt bil under nedlukningen. I de fleste tilfælde erstattede den en gammel bil, men 1 ud af 4 anskaffede enten en ekstra bil eller havde ikke bil i forvejen. De primære årsager for udskiftning af den gamle var, at man gerne ville have en ny bil eller ændrede kørselsbehov. Knap 3 ud af 10 peger dog også på, at det skyldes forringelser i kollektiv transport, og/eller at man gerne vil undgå at rejse med kollektiv transport.



FIGUR 33
Filter: Pensionister, n = 962

Spm.5: Har du købt eller privatleaset en ny eller brugt bil efter 14. marts 2020?

FIGUR 34
Filter: Pensionister, har anskaffet ny/brugt bil, n = 79

Spm.5A: Var der tale om en ny bil (havde ikke bil i forvejen), en ekstra bil, eller erstattede den en gammel bil?

FIGUR 35
Filter: Pensionister, har anskaffet ny/brugt bil, n = 79

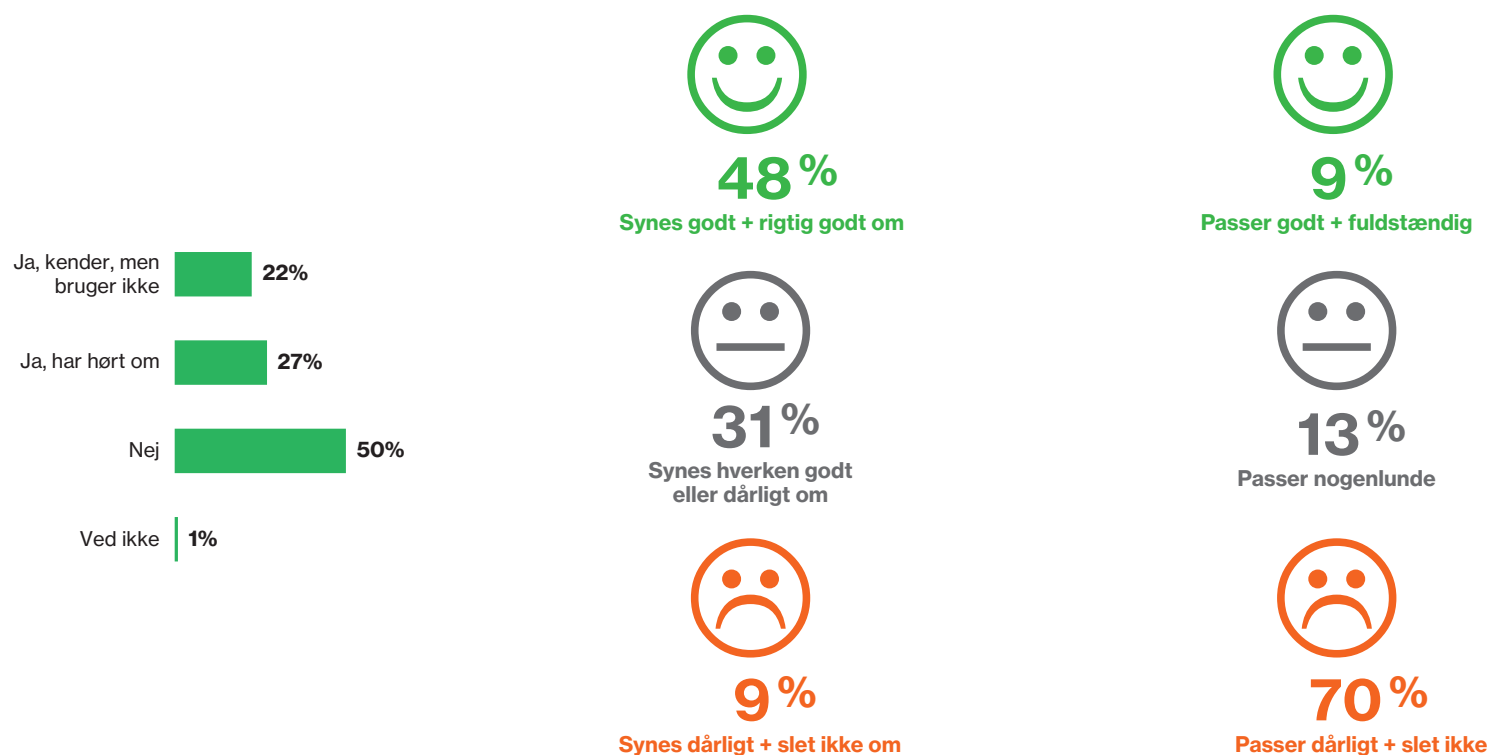
Spm.5B: Hvad var årsagen til, at du/I købte eller leasede bilen?

Øvrige
**Kendskab til nye
billetprodukter**

Kendskab og holdning til nyt deltids pendlerprodukt (Pendler20)

Knap 5 ud af 10 kender eller har hørt om Pendler20.

Knap 5 ud af 10 synes godt eller rigtig godt om Pendler20, men kun knap 1 ud af 10 synes, at det passer godt eller fuldstændig til deres rejsebehov.



FIGUR 36

Filter: Erhvervsaktive og studerende, bruger ikke Pendler20 i forvejen, n = 1.400

Spm.17: Kender du Pendler20?

FIGUR 37

Filter: Erhvervsaktive og studerende, rejser med kollektiv transport, n = 1.442

Spm.8: Hvad synes du om Pendler20?

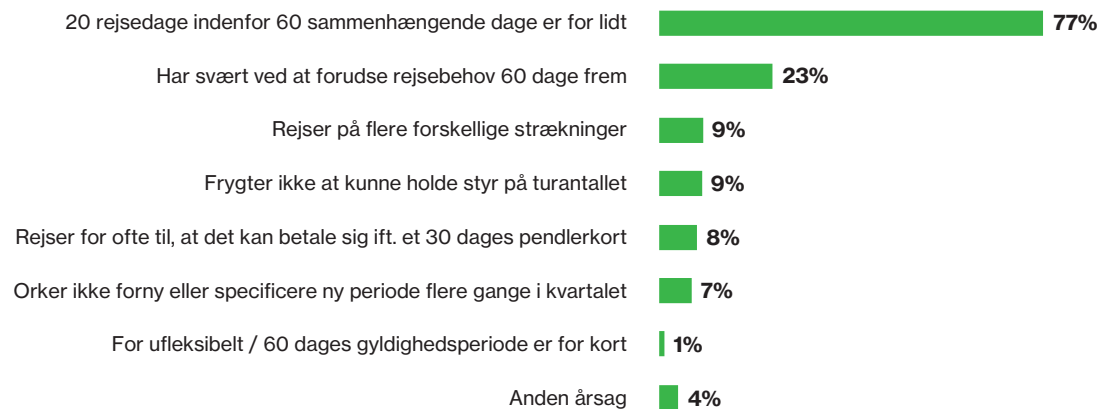
FIGUR 38

Filter: Erhvervsaktive og studerende, bruger eller har tidligere brugt et pendlerprodukt, n = 512

Spm.9: Hvor godt vil du vurdere, at Pender20 passer til dine nuværende rejsebehov sammenlignet med det "almindelige" pendlerkort, der løber 30 dage?

Hvorfor passer Pendler20 dårligt eller slet ikke til rejsebehov?

Knap 8 ud af 10 har svaret, at 20 rejsedage indenfor 60 sammenhængende dage er for lidt til at dække nuværende rejsebehov. Knap 1 ud af 4 har svaret, at de har svært ved at forudse deres rejsebehov 60 dage frem.



FIGUR 39

Erhvervsaktive og studerende, Passer nogenlunde + dårligt + slet ikke til rejsebehov, n = 426

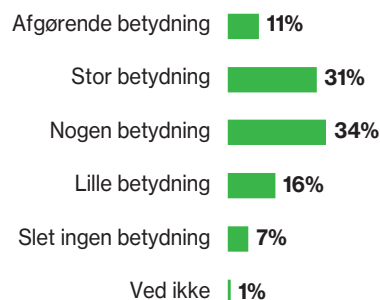
Spm.9A: Du har svaret, at Pender20 passer [nogenlunde / dårligt / slet ikke] til dine nuværende rejsebehov. Kan du uddybe hvorfor?

Øvrige

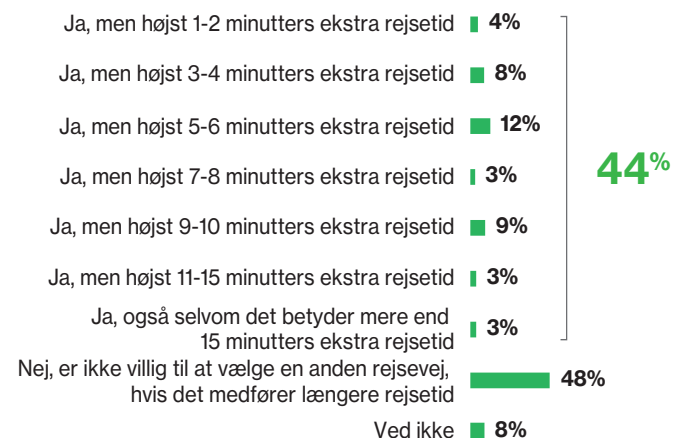
**Oplevelse af trængsel
i kollektiv transport**

Vil erhvervsaktive og studerende vælge en anden rejsevej, hvis det betyder mindre trængsel?

Knap 8 ud af 10 erhvervsaktive og studerende har svaret, at trængsel har 'nogen', 'stor' eller 'afgørende' betydning for deres oplevelse af tryghed. Knap 5 ud af 10 oplever selv trængsel i kollektiv transport, og heraf er godt 4 ud af 10 villig til at vælge en anden rejsevej, selvom det betyder længere rejsetid, hvis det til gengæld betyder mindre trængsel.



48%
oplever trængsel i kollektiv transport.*



FIGUR 40

Filter: Erhvervsaktive og studerende, rejser med kollektiv transport, n = 1.442

Spm.11: Hvor stor betydning har trængsel for din oplevelse af tryghed i kollektiv transport?

* Baseret på videreberegning på 2 spørgsmål om oplevet trængsel i bus/tog og på stationen/ved stoppestedet på en normal rejsedag.

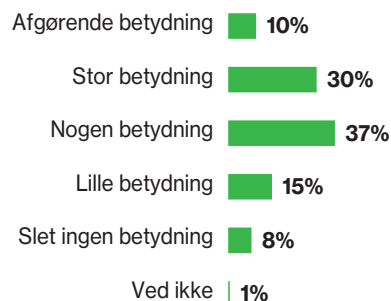
FIGUR 41

Filter: Erhvervsaktive og studerende, oplever trængsel, n=689

Spm.15: Vil du være villig til at vælge en anden rejsevej, hvis det betyder mindre trængsel, også selvom det betyder længere rejsetid?

Vil pensionisterne vælge en anden rejsevej, hvis det betyder mindre trængsel?

Knap 8 ud af 10 pensionister har svaret, at trængsel har 'nogen', 'stor' eller 'afgørende' betydning for deres oplevelse af tryghed. 1 ud af 4 oplever selv trængsel i kollektiv transport, og heraf er 5 ud af 10 villig til at vælge en anden rejsevej, selvom det betyder længere rejsetid, hvis det til gengæld betyder mindre trængsel.



25%
oplever trængsel i kollektiv transport.*



50%

FIGUR 42

Filter: Pensionister, rejser med kollektiv transport, n = 940

Spm.11: Hvor stor betydning har trængsel for din oplevelse af tryghed i kollektiv transport?

* Baseret på videregående beregning på 2 spørgsmål om oplevet trængsel i bus/tog og på stationen/ved stoppestedet på en normal rejsedag.

FIGUR 43

Filter: Pensionister, oplever trængsel, n = 232

Spm.15: Vil du være villig til at vælge en anden rejsevej, hvis det betyder mindre trængsel, også selvom det betyder længere rejsetid?

Om undersøgelsen

Dataindsamlingsperiode: **7. til 20. september 2021**
Målgruppe: **Personer, der benytter kollektiv transport**
Nettostikprøve: **2.451**
Stikprøven er ikke vejet.

Om deltagerne

Erhvervsaktive og studerende

Antal besvarelser: **1.489**

Køn	Andel
Mand	46 %
Kvinde	54 %
Gennemsnitsalder	52,2 år

Region	Andel
Region Hovedstaden	57 %
Region Sjælland	15 %
Region Syddanmark:	
Fyn	7 %
Sydjylland	6 %
Region Midtjylland	11 %
Region Nordjylland	4 %

Rejsefrekvens med KT før Corona-nedlukning	Andel
5-7 dage om ugen	47 %
3-4 dage om ugen	21 %
1-2 dage om ugen	12 %
1-3 dage om måneden	14 %
Ca. en dag i kvartalet	5 %
Sjældnere	2 %

Pensionister

Antal besvarelser: **962**

Køn	Andel
Mand	34 %
Kvinde	66 %
Gennemsnitsalder	71,7 år

Region	Andel
Region Hovedstaden	65 %
Region Sjælland	10 %
Region Syddanmark:	
Fyn	4 %
Sydjylland	5 %
Region Midtjylland	11 %
Region Nordjylland	4 %

Rejsefrekvens med KT før Corona-nedlukning	Andel
5-7 dage om ugen	13 %
3-4 dage om ugen	23 %
1-2 dage om ugen	28 %
1-3 dage om måneden	27 %
Ca. en dag i kvartalet	6 %
Sjældnere	3 %

*) Gruppen "Erhvervsaktive og studerende" inkluderer lønmodtagere, selvstændige og studerende

Post Covid-19 -
kommer passagererne tilbage?

RAPPORTEN ER UDARBEJDET AF:
Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk

Foto: Anette Sønderby Madsen

Passagerpulsen hos
Forbrugerrådet Tænk
Fiolstræde 17B
Postboks 2188
1017 København K.

Telefon: +45 77 41 77 41
E-mail: passagerpulsen@fbr.dk
Hjemmeside: www.passagerpulsen.dk

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpulsen