



Aarhus, 24. oktober 2025

**Bilagssamling
til åben dagsorden til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
31. oktober 2025 kl. 09:30**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Forventet regnskab 2 2025

Bilag 1 - Hovednotat

1	Forventet regnskab 2 2025	2
1.1	Midttrafiks samlede driftsbudget	2
1.2	Passagerindtægter	3
1.3	Operatørudgifter	4
1.4	Drifts- og billetsystemer	7
1.5	Billetkontrol	8
1.6	Trafikselskab og Flextrafikadministration	8
1.7	Finansindtægter og -udgifter	9
1.8	Likviditet	10
1.9	Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau	12

1 Forventet regnskab 2 2025

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2 2025 (FR2 fremadrettet) er budget 2025 (B2025 fremadrettet)

1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Passagerindtægter	-865,7	-879,4	-878,0	-878,7	-	0,7
Operatørudgifter	2.588,7	2.679,0	2.658,5	2.634,8	-32,3	-44,2
- Udgift excl. NT/SYD	2.568,5	2.658,8	2.639,0	2.615,4	-31,7	-43,5
- NT/SYD	20,2	20,2	19,5	19,4	-0,6	-0,8
Drifts- og billetsystemer	73,5	117,2	115,9	112,7	-	-4,6
Billetkontrol	-0,8	1,6	2,2	-0,8	-	-2,4
Trafikselskab og Flexadministration	161,5	179,7	164,2	179,9	-	0,3
Fællesomkostninger	-6,4	7,6	6,2	3,9	-	-3,7
Total	1.950,9	2.105,6	2.069,0	2.051,7	-32,3	-53,9
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>						
Bus	924,0	1.041,9	1.014,2	1.020,8	-28,0	-21,0
Tog	59,2	79,2	79,3	83,5	-	4,3
Letbane	250,6	274,6	276,3	269,6	-	-5,0
Flextrafik	716,3	702,4	693,0	673,9	-4,3	-28,5
Fælles	-6,4	7,6	6,2	3,9	-	-3,7
Merforbrug	7,1	-	-	-	-	-

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2025 er nedjusteret med 53,9 mio. kr. til i alt 2.051,7 mio. kr., hvilket primært skyldes et samlet indeksfald på 32,3 mio. kr.

Af de samlede driftsudgifter står 2.040,7 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks samlede driftsudgifter for året og det beløb, der fordeles mellem bestillerne, skyldes hovedsageligt Midttrafiks eget bidrag til letbanesekretariatet samt ydelser og tilbagebetalinger vedrørende rejsekortlån og overført overskud.

1.2 Passagerindtægter

Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Passagerindtægter i alt	-865,7	-879,4	-878,0	-878,7	0,7
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>					
Bus	-719,2	-730,3	-729,1	-726,8	3,5
Tog	-21,1	-22,6	-22,7	-19,6	3,1
Letbane	-93,4	-98,1	-98,2	-103,3	-5,2
Flextrafik	-31,9	-28,4	-28,1	-29,0	-0,6

Middtrafiks forventede passagerindtægter i 2025 udgør 878,7 mio. kr., hvilket er en samlet nedjustering på 0,7 mio. kr. i forhold til budgettet, hvoraf 1,1 mio. kr. skyldes forlængelse af den gratis lokale buskørsel i Herning Kommune, 0,3 mio. kr. skyldes gratis kørsel på Lemvigbanen fra oktober 2025 og året ud.

Opjustering af den åbne flexkørsel har betydet en opjustering af passagerindtægter for Flextrafik på 0,6 mio. Kr.

Middtrafiks indtægtsdelingsmodel er baseret på de seneste fire kvartalers indtægtsdata (4. kvartal 2024 – 3. kvartal 2025), hvor tilførslen af data fra perioden, har medført ændringer i fordelingen af Middtrafiks samlede indtægter.

I forbindelse med 4. kvartal 2024 blev der i indtægtsdelingsmodellen implementeret 3 nye datakilder: Rejsekort som App, Rejsebillet og DSB Check-Ind. Rejsekort som App indgår i beregningen af de generelle fordelingsnøgler, sammen med Rejsekort som kort. I takt med at kunderne skifter billetteringsform, og i stigende grad benytter rejsekortprodukterne, herunder Rejsekort som app, øges andelen af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data for den enkelte rejse (princip 1), hvilket øger andelen af direkte fordelte indtægter, samt giver et styrket datagrundlag for beregning af de generelle fordelingsnøgler (princip 2 og 3). Dette giver dog en ændret sammensætning af rejser – især med flere korte rejser i f.eks. Aarhus-området, som påvirker den gennemsnitlige rejselængde og dermed det samlede resultat af modellen. Tendensen viser at Region Midtjylland står til at få et større andel af passagerindtægterne end tidligere på bekostning af bybuskommunerne.

Selvom andre faktorer også er i spil, såsom færre/flere passagerer og længerevarende aflysninger, så vurderes det at flytningen af kunder over på Rejsekort som app er den væsentligste årsag til ændringerne i indtægtsdelingen. Denne flytning af kunderne fra f.eks. Middtrafik App er forsat i gang, og der er tale om en varig ændring, som bidrager til en mere retvisende og datadrevet fordeling af passagerindtægterne.

I forbindelse med forventet regnskab 2 er ændringen i fordelingen nedjusteret manuelt, ud fra et forsigtighedsprincip med det formål at nedtone effekten indtil vi har mere data tilgængeligt og den nye datatilførsel har stabiliseret sig yderligere. Der skal understreges, at alle passagerindtægter bliver i sidste ende fordelt på baggrund af data.

Indtægtsdelingsmodellen er baseret på 4 fordelingsprincipper, som anvendes afhængigt af de rejseinformationer, som er tilknyttet i data.

Princip 1 – direkte fordeling baseret på fuldstændig rejseinformation

Benyttes når information fra kort eller billet er tilstrækkelig til at indtægten kan fordeles direkte. Eksempler på dette er Rejsekort som Kort, Rejsekort som App og DSB Check-in, hvor alle rejser er registreret med start- og slutdestination på stations- eller stoppestedsniveau.

Princip 2 – fordeling baseret på rejseplan eller rejsekortdata

Hvis rejseinformation gør det muligt at fastlægge en rejse ved opslag i Rejseplanen, og der kun findes én rejsemulighed, fordeles indtægten direkte herefter. I de tilfælde, hvor der er flere ruter, anvendes rejsekortdata til at estimere fordelingen mellem de forskellige ruter. Eksempel på dette er skolekort, ungdomskort og periodekort.

Princip 3 – fordeling baseret på rejsekortdata

Hvis rejseinformationen ikke er tilstrækkelig til at Rejseplan opslag kan laves som i princip 2, foretages fordelingen alene på baggrund af Rejsekortdata. Eksempel på dette er Midttrafik app, Rejsekort enkeltbillet og Rejsebillet.

Princip 4 – fordeling uden rejserelateret information

Denne dækker kort og billetter, hvor der ikke er tilstrækkelig rejseinformation til at anvende princip 1-3. Fordeling sker derfor ud fra særlige fordelingsnøgler eller særskilte aftaler. Eksempler på dette er arrangement billetter, som Smukfest, Djurs Sommerland, samt statslige kompensationer som fx. Børnerabat og off-peak.

1.3 Operatørudgifter

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025		
				FR2 2025	Prisfremskrivning	I alt
Kontraktbetaling og driftstilskud til operatører	2.565,2	2.639,0	2.619,2	2.594,7	-31,7	-44,4
Samarbejder, særftaler og enkeltstående udgifter	3,3	19,8	19,8	20,7	-	0,9
Operatørudgifter i alt	2.568,5	2.658,8	2.639,0	2.615,4	-31,7	-43,5
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>						
Bus	1.454,1	1.515,6	1.505,4	1.499,2	-27,4	-16,4
- Heraf Flexbus	5,2	5,8	5,3	4,8	-0,1	-1,0
Tog	78,3	97,9	97,9	97,9	-	-
Letbane	332,1	357,0	357,0	357,0	-	-
Flextrafik	703,9	688,3	678,7	661,3	-4,3	-27,1

De samlede operatørudgifter i FR2 udgør 2.615,4 mio. kr., hvilket medfører et samlet mindreforbrug på 43,5 mio. kr. i forhold til B2025.

1.3.1 Bus

For bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter et finansieringsbehov på 1.499,2 mio. kr. Sammenholdt med det budgetterede beløb for 2025 på 1.515,6 mio. kr. resulterer dette i et mindreforbrug på 16,4 mio. kr.

For den almindelige rutekørsel er der et samlet mindreforbrug på 16,3 mio. kr. i forhold til budget 2025.

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en mindreudgift for Midttrafiks ejere på 27,3 mio. kr.
- Reduktion af kørselsomfanget med ca. 3.400 timer medfører en mindreudgift på 2,6 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet merudgift på 13,6 mio. Kr. Som primært vedrører Region Midtjylland. Der henvises til de enkelte kommentarer i skemaet nedenfor for nærmere detaljer vedrørende de enkelte bestillere.

Bestiller	Ændr. i timer	Mio. kr.				Bemærkning
		Effekt af timer	Indeks effekt	Øvr. Be-vælgelser	I alt	
Favrskov	-316	-0,3	-0,4	0,1	-0,6	Indekseffekt og nedgang i køreplantimer
Hedensted	83	0,1	-0,3	0,6	0,4	Stigning i busafhængige omk. Samt mere ekstrakørsel. Ny kontrakt til K25
Herning	-250	-0,2	-1,9	1,9	-0,2	Nedgang i skolekørsel, samt højere omkostning til arrangementskørsel
Holstebro	-178	-0,1	-0,2	0,0	-0,3	Færre køreplantimer og indekseffekt
Horsens	2.736	1,9	-2,1	-0,1	-0,3	Indekseffekt, stigning i køreplantimer på rute 110 og 1112
Ikast-Brande	-1.947	-1,4	-0,3	1,3	-0,5	Ny kontrakt på skolekørsel: Færre køreplantimer, højere omk.. Rute 191 er fra K25 blevet flex-rute. Administration på ny kontrakt.
Lemvig	16	0,0	-0,1	0,3	0,2	Højere udgifter til skolekørsel
Norddjurs	-548	-0,5	-0,7	0,2	-1,0	Fald i køreplantimer, samt indekseffekt.
Odder	-12	-0,0	-0,4	0,1	-0,3	Indekseffekt
Randers	-715	-0,6	-2,0	1,5	-1,1	Nedgang i køreplantimer på bybusserne, indekseffekt, mere ekstrakørsel.
Ringkøbing-Skjern	-529	-0,3	-0,6	0,5	-0,4	Fald i køreplantimer, indekseffekt, ekstra omkostning for "Omkørsel".
Silkeborg	-94	-0,1	-0,5	-1,5	-2,1	Fald i køreplantimer, indekseffekt. 2 nye kontrakter til K25
Skanderborg	261	0,2	-0,7	0,3	-0,3	Indekseffekt, stigning i køreplantimer
Skive	-138	-0,1	-0,6	1,3	0,6	Stigning i busafhængig omk. Og arrangementskørsel
Struer	-26	-0,0	-0,3	0,0	-0,3	Indekseffekt
Syddjurs	-688	-0,6	-0,5	0,2	-0,8	Indekseffekt og nedgang i antal køreplantimer
Viborg	-680	-0,4	-1,9	-1,5	-3,8	Indekseffekt, nedgang i køreplantimer og busafhængige omk.
Aarhus	-339	-0,3	-2,5	-2,1	-4,9	Indekseffekt, mere ekstrakørsel, lavere administration.
Region Midtjylland	-39	-0,0	-11,1	10,4	-0,8	Manglende budgettering af busaf. Omk., højere udgifter til ekstrakørsel. Stigning i timepriser.
I alt	-3.403	-2,6	-27,3	13,6	-16,3	

Udover den normale ruteøkonomi, er der i forventet regnskab en udgift på 0,9 mio. Kr. til særaftaler som ikke er budgetteret.

For Flexbus er FR2 udarbejdet med afsæt i den faktiske kørsel i perioden januar til august 2025, suppleret med en prognose for resten af året, herunder kendte ændringer i kørslen fra køreplansskiftet.

De samlede operatørudgifter til Flexbus ligger 1 mio. kr. under det budgetterede niveau. Dette skyldes primært færre ture end forventet. Hertil kommer ændringer i køretider samt oprettelse af nye ruter, som ikke er blevet anvendt i det forventede omfang.

1.3.2 *Tog*

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget. Der er foretaget en teknisk omplacering på 0,2 mio. kr. fra budgettet til operatørudgifter til drifts- og billetsystemer, hvor forbruget korrekt hører til.

Efter udarbejdelse af forventet regnskab 2 har Region Midtjylland meldt ind, at de vil nedskrive indtægtsgrundlægget med 0,3 mio. kr. som i stedet skal dækkes af øgede operatørudgifter. Beløbet vil blive reguleret med en ekstra opkrævning i december 2025.

1.3.3 *Letbane*

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget.

1.3.4 *Flextrafik*

I forhold til B2025 er der i FR2 indarbejdet aktivitetsændringer baseret på den faktiske kørsel i perioden januar til august 2025.

Omkostningsindekset er faldet siden budgetlægningen, hvilket giver en mindreudgift på 4,3 mio. kr. Derudover er kørselsomfanget justeret som følge af ændrede kørselsmønstre, og priserne på de indbudte kontrakter er faldet markant, hvilket reducerer omkostningerne pr. tur sammenlignet med sidste udbudsperiode. Dette har for nogle kommuner medført besparelser, selvom der har været mere kørsel end budgetteret. Samlet set giver disse forhold en mindreudgift på operatørudgifterne på 27,1 mio. kr.

En nedjustering af forventningerne til handicapkørsel, en opjustering af den åbne kørsel og billigere kontrakter i 2025 resulterer i et samlet mindreforbrug på 16,9 mio. kr.

For siddende patientbefordring og kommunal kørsel forventes lavere aktivitetsniveauer, hvilket giver et samlet mindreforbrug på 10,1 mio. kr., hvoraf 6,3 mio. kr. vedrører siddende patientbefordring og 3,8 mio. kr. kommunal kørsel.

Randers kommune ønsker også at få nedskrevet budgettet for brækket ben kørsel med 0,1 mio. kr. Dette skyldes de realiserede udgifter har været langt under budget.

Bilag 3 indeholder en detaljeret opdeling på områder og bestillere.

1.4 Drifts- og billetsystemer

Tabel 1.4 Drifts- og billetsystemer (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Udgifter til billetsystemer					
Rejsekort	54,2	93,1	89,6	85,5	-7,7
Midttrafik app	5,4	4,9	4,9	5,6	0,7
Øvrige billetprodukter	0,3	-	-	-	-
Udgifter til billetsystemer i alt	59,9	98,1	94,6	91,1	-7,0
Udgifter til driftssystemer og særaftaler i alt	10,6	15,7	17,9	18,1	2,4
Drifts og billetsystemer i alt	73,5	117,2	115,9	112,7	-4,6

Udgifterne til drifts- og billetsystemer omfatter bl.a. bus-IT, transaktionsomkostninger ved digitalt billetsalg, vedligeholdelse af billetudstyr samt drift og installation af Rejsekortudstyr.

For 2025 forventes et samlet forbrug på 112,7 mio. kr., hvilket er 4,6 mio. kr. lavere end budgetteret. Budgettet er opjusteret med 3,2 mio. kr. i forhold til oprindeligt budget, pga. infoskærme i busser, som finansieres af Regionen. Der er desuden foretaget en teknisk omplacering på 0,2 mio. kr. fra operatørudgifter til drifts- og billetsystemer, hvor forbruget korrekt hører til.

Anskaffelse af hardware til nyt realtidssystem og passagertælling forventes at medføre et merforbrug på 2,4 mio. kr., som følge af usikkerhed om betalingstidspunktet af hardware i 2025-2026.

Udgifter til Midttrafik-appen forventes højere med 0,7 mio.kr pga. mindre udviklinger i forbindelse med at Midttrafik lukker for salget af klippekort og pendlerkort. Omvendt reduceres udgifter til drift af tællesystemer og særaftaler i Aarhus Kommune, da disse nu henføres til busområdet.

For Rejsekortet forventes et forbrug på 85,5 mio. kr., 7,7 mio. kr. lavere end budgetteret, primært pga. mindre indkøb af validatorer til de nye Basis kort og udsættelse af en del af omstillingsbidraget. Derudover, er en lille del af omkostningen til den Basiskortet flyttet fra 2025 til 2026.

Udover ovenstående er der på togdriften (Lemvigbanen) tilført 0,4 mio. kr. til dækning af NIS2 (et EU-direktiv, der har til formål at styrke og ensarte cybersikkerheden på tværs af EU). Dette skyldes, at udgiften først er blevet bekendt i forbindelse med udarbejdelsen af forventet regnskab.

Efter udarbejdelse af forventet regnskab 2 har Region Midtjylland meldt ind, at i stedet for kun at tilføre 0,4 mio. kr. til NIS2 vedrørende Lemvigbanen, skal der yderligere tilføres 0,4 mio. kr. til NIS2. Samlet 0,8 mio. kr. som vil blive reguleret med en ekstra opkrævning i december 2025.

1.5 Billetkontrol

Tabel 1.5 Billetkontrol (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Udgifter til egen drift og administration	5,6	6,8	7,0	6,9	0,1
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	12,8	13,0	13,0	13,0	-
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-25,2	-21,1	-22,5	-23,6	-2,5
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	5,9	2,9	4,7	2,9	-
Billetkontrol i alt	-0,8	1,6	2,2	-0,8	-2,4

For 2025 forventes en indtægt på 0,8 mio. kr., hvilket svarer til en mindreudgift på 2,4 mio. kr. i forhold til B2025.

I perioden januar til august 2025 er der udstedt flere afgifter end budgetteret, cirka 12 %. Dette betyder at indtægtsforventningen - bestående af kontrolafgifter og gebyrer - er opjusteret til 23,6 mio. kr., hvilket er 2,5 mio. kr. mere end budgetteret.

Det forventede tab på debitorer, som dækker ubetalte kontrolafgifter, estimeres til 37,5 mio. kr. ved udgangen af 2025. Til sammenligning blev tallet i regnskabet for 2024 opgjort til 34,6 mio. kr., hvilket medfører en udgiftsstigning på 2,9 mio. kr. for 2025, svarende til det budgetterede for 2025.

1.6 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Tabel 1.6 Trafikselskab og Flexadministration

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Trafikselskabet	137,7	135,0	119,7	136,3	1,3
Letbanesekretariatet	1,1	1,2	1,2	1,2	0,0
Flextrafikadministration	22,8	43,4	43,2	42,4	-1,1
- Heraf Flextrafik	39,8	42,5	42,3	41,6	-0,9
Trafikselskab og Flexadministration i alt	161,5	179,7	164,2	179,9	0,3

For R2024 er administrationsudgifter til handicapadministrationen byrdefordelt under bus.

Fællesomkostninger (pension) var ligeledes fordelt under bus i R2024 men er splittet op i dette materiale

1.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2025 et samlet budget på 135 mio. kr., fordelt med 1,0 mio. kr. til togadministration, 5,9 mio. kr. til letbaneadministration og 110,7 mio. kr. til busadministration. Budgettet er blevet forhøjet med et overført overskud fra regnskab 2024 på 15,3 mio. kr., som er allokeret til specifikke projekter, der igangsættes eller videreføres i 2025 og 2026.

Der er desuden indarbejdet 2,1 mio. kr. i forbindelse med EU-projektet MOVE, svarende til det resterende EU-tilskud til projektet, som løber frem til og med 2026. MOVE er et

treårigt skandinavisk Interreg-projekt, der har til formål at fremme bæredygtige transportvaner gennem tværregionalt samarbejde og lokale pilotprojekter, og blev godkendt af bestyrelsen i 2023.

Afvigelsen fra budget 2025 på 1,3 mio. kr. skyldes projektet LES, som handler om behovsstyret buskørsel i Syddjurs og har til formål at etablere et fleksibelt, behovsstyret transporttilbud, der supplerer den eksisterende kollektive trafik og forbedrer mobiliteten i områder med lav passagerdækning.

Det indstilles til bestyrelsen, at der gives en tillægsbevilling på 4,5 mio. kr. for perioden 2025-2027 til projektet LES. Heraf vedrører 1,7 mio. kr. budgetåret 2025, hvoraf ca. 0,4 mio. kr. relaterer sig til Flextrafik og Midttrafiks egenfinansiering på 0,1 mio. kr.

Finansieringen fordeles som følge

- Trafikstyrelsen: 3,7 mio. kr. (afregnes efter årsregnskab)
- Region Midtjylland: 0,4 mio. kr. (via forhøjet bestillerbidrag)
- Syddjurs Kommune: 0,4 mio. kr. (via forhøjet bestillerbidrag)
- Midttrafik: 0,4 mio. kr. (egenfinansiering fra projektpuljen fordelt over projektperioden)

Det foreslås, at projektet tildeles overførselsadgang mellem regnskabsårene, under forudsætning af, at den samlede ramme ikke overskrides.

Udgifterne til trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2025.

1.6.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2025 et samlet budget på 42,5 mio. kr. Siden FR1 er budgettet blevet reguleret med 0,1 mio. kr. i en tillægsbevilling til Skive kommunes specialkørsel og er derfor lavere end budgettet i FR1. Det forventede forbrug ligger på 41,6 mio. kr., primært som følge af lavere turantal og højere udgifter til FlexDK. Overforbruget forventes dog delvist finansieret via indtægter fra afgifter i løbet af året.

Administrationsomkostningerne finansieres via en fast pris pr. kørt tur, hvilket betyder, at afvigelser i det faktiske antal ture direkte påvirker administrationens reelle budget.

1.7 Finansindtægter og -udgifter

For 2025 er der budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. I perioden januar til august er der registreret et afkast på 3,0 mio. kr. (inklusive 2,1 mio. kr. i renteindtægter), svarende til en afkastprocent på 2,29 %. Afkastet fordeles mellem Midttrafiks ejere. Horisontafkastet – det annualiserede afkast for de kommende seks måneder – er oplyst til 2,44 %.

1.8 Likviditet

Middtrafiks likviditet i 2025 vurderes forsat til at være robust og stabil. Middtrafik tilstræber samtidig at fastholde en konservativ tilgang til finansiering, hvor restgæld og forskudte betalinger håndteres i tæt samspil med bestillerne. På den måde sikres, at midlertidige likviditetsbehov ikke udvikler sig til strukturelle udfordringer, og at kassekreditte alene fungerer som et udjævningsredskab og ikke som varig driftsfinansiering.

De samlede betalingsstrømme fremstår forudsigelige og afbalancerede, hvilket understøtter en likviditetsprofil, der både kan rumme de ordinære driftsudgifter og de finansielle konsekvenser af større projekter. Kassekreditte anvendes primært til kortfristet styring og suppleres ved behov af repo-forretning og KommuneKredit, som tilsammen sikrer den nødvendige fleksibilitet.

Regnskabsresultatet for 2025 forventes at udvise et mindreforbrug på 53,9 mio. kr. Dette indebærer en tilsvarende efterregulering i 2026 over for bestillerkredsen. Samtidig understøtter resultatet billedet af en sund økonomi, hvor realiserede resultater i vidt omfang er i overensstemmelse med de fastlagte budgetforudsætninger.

Businesscase for den nye nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste ved Rejsekort & Rejseplan A/s, ajourføres løbende, og projektets likviditetseffekt indgår som et centralt parameter i Middtrafiks samlede finansielle planlægning. Det stigende likviditetsbehov i anlægsfasen indebærer, at den hidtil forudsatte låneramme på 40 mio. kr. for 2025 vil blive fuldt udnyttet.

I takt med projektets fremdrift forventes de samlede udgifter i 2025 at udgøre 51,4 mio. kr. Denne udgiftsudvikling er indarbejdet i den samlede finansieringsplan, og likviditetsstyringen er tilrettelagt, så de øgede projektudgifter kan rummes uden behov for yderligere lånedispensation.

Middtrafik har valgt at tilslutte sig ordningen om fremrykning af omstillingsbidraget fra 2027 til 2025. Halvdelen af bidraget, svarende til 5,34 mio. kr., indbetales i indeværende år som første rate. Fremrykningen følger det regnskabsmæssige matchingprincip, hvor indbetalingerne tidsmæssigt tilpasses de faktiske udgifter i Rejsekort & Rejseplan A/S. Dette medfører en skattebesparelse på 0,92 mio. kr., som i 2026 vil blive modregnet i Middtrafiks andel af udfasningsomkostningerne for det eksisterende Rejsekortsystem.

1.8.1 Rejsekortlån – Middtrafik

I perioden 2013–2016 optog Middtrafik tre lån hos KommuneKredit til finansiering af Rejsekortprojektets oprindelige udstyrsplan samt efterfølgende tilkøb af ekstraudstyr. Lånebestår af ét større og to mindre lån og udgør samlet 169,27 mio. kr. Restgælden udgør 30,4 mio. kr. ved udgangen af 2025. Lånene afvikles i henhold til faste amortiseringsplaner, hvor den største lånepost forventes indfriet i juni 2028, mens den samlede restgæld vil være fuldt afviklet senest den 16. december 2030.

I 2025 blev der optaget et nyt lån på 40 mio. kr. hos KommuneKredit til den fortsatte udbygning og digitalisering af Rejsekortsystemet. Der er endnu ikke påbegyndt betaling af afdrag og renter på dette lån, hvorfor restgælden fortsat udgør 40 mio. kr. ved udgangen af 2025.

Derudover modtager Midttrafik tilbagebetaling af det ansvarlige lån fra Rejsekort & Rejseplan A/S. Tilbagebetalingen modregnes i bestillernes betalinger, hvilket betyder, at Midttrafik modtager den sidste del af tilbagebetalingen i 2025, mens modregningen af det ansvarlige lån fortsætter frem til 2027.

Tabel: Midttrafiks lån hos KommuneKredit til finansiering af Rejsekort

Finansielle poster, mio. kr		
<u>Midttrafiks lån hos KommuneKredit</u>	2024	2025
Det oprindelige rejsekortlån (2013-2016)		
Startgæld	53,7	42,1
Afdrag	11,7	11,7
Ydelse (Afdrag + renter)	12,2	11,7
Slutgæld	42,1	<u>30,4</u>
Det nye rejsekort lån (2025)		
Startgæld		40,00
Afdrag		
Ydelse (Afdrag + renter)		
Slutgæld		<u>40,00</u>

1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Tabel 1.7 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-718,4	-730,3	-729,1	-726,8	-	3,5
- Bus	-	-730,0	-728,8	-726,4	-	3,6
- Flexbus	-	-0,3	-0,3	-0,4	-	-0,1
Operatørudgifter	1.448,9	1.515,6	1.505,4	1.499,2	-27,4	-16,4
- Bus	1.443,9	1.509,9	1.500,1	1.494,5	-27,3	-15,4
- Flexbus	5,1	5,8	5,3	4,8	-0,1	-1,0
NT/Sydtrafik-samarbejde	20,2	20,2	19,5	19,4	-0,6	-0,8
Drifts- og Billetsystemer	66,1	105,3	102,2	99,5	-	-5,8
Billetkontrol	0,3	1,9	2,3	-0,8	-	-2,7
Trafikselskab	106,2	111,9	111,8	113,0	-	1,1
EU projekt MOVE	0,7	2,1	2,1	2,1	-	-
Busdrift i alt	924,0	1.026,6	1.014,2	1.005,5	-28,0	-21,0
Togdrift						
Passagerindtægter	-21,1	-22,6	-22,7	-19,6	-	3,1
Operatørudgifter	78,3	97,9	97,9	97,9	-	-
Drifts- og Billetsystemer	1,6	3,2	3,2	3,6	-	0,4
Billetkontrol	-0,8	-0,2	-0,1	0,6	-	0,9
Trafikselskab Tog	1,1	1,0	1,0	1,0	-	-
Togdrift i alt	59,2	79,2	79,3	83,5	-	4,3
Letbanedrift						
Passagerindtægter	-93,4	-98,1	-98,2	-103,3	-	-5,2
Operatørudgifter	332,1	357,0	357,0	357,0	-	-
Drifts- og Billetsystemer	5,8	8,7	10,5	9,5	-	0,8
Billetkontrol	-0,3	-0,1	0,1	-0,6	-	-0,6
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariat	6,5	6,9	6,9	6,9	-	0,0
Letbanedrift i alt	250,6	274,6	276,3	269,6	-	-5,0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-28,2	-28,4	-28,1	-29,0	-	-0,6
- Åben kørsel	-10,6	-10,2	-10,0	-11,8	-	-1,6
- Handicapkørsel	-15,5	-18,1	-18,1	-17,2	-	1,0
- Kommunal kørsel og Siddende						
Patientbefordring	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-	0,0
- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	-2,1	-0,0	-0,0	-0,0	-	0,0
Operatørudgifter	704,6	688,3	678,7	661,3	-4,3	-27,1
- Åben kørsel	34,7	29,0	27,7	31,9	-0,4	2,9
- Handicapkørsel	82,9	94,8	93,8	75,0	-1,0	-19,8
- Kommunal kørsel og Siddende						
Patientbefordring	226,3	224,4	217,1	214,2	-2,9	-10,1
- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	360,7	340,2	340,2	340,1	-0,0	-0,1
Flexadministration	39,8	42,5	42,3	41,6	-	-0,9

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem- skrivning	I alt
- Åben kørsel	6,2	5,8	5,7	7,0	-	1,2
- Handicapkørsel	17,8	19,3	19,4	17,8	-	-1,5
- Kommunal kørsel og Siddende						
Patientbefordring	15,2	16,8	16,6	16,3	-	-0,5
- Øvrige Trafikselskaber	0,6	0,6	0,6	0,6	-	-0,0
Flextrafik i alt	716,3	702,4	693,0	673,9	-4,3	-28,5
Overført overskud		15,3		15,3		
Fællesomkostninger						-
Tjenestemandspension	2,9	7,6	7,6	7,6	-	0,0
Finansindtægter og -udgifter	-9,3	-	-1,4	-3,7	-	-3,7
Merforbrug på trafikselskabet og letbanesek.	7,1	-	-	-	-	-
Fællesomkostninger i alt	0,7	7,6	6,2	3,9	-	-3,7
Resultat af primær drift	1.950,9	2.105,6	2.069,0	2.051,7	-32,3	-53,9
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejekort	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejekort	6,0	6,0	6,0	6,0	-	-
Langfristede tilgodehavende -						
Tjenestemandspension	4,3	-	-	-	-	-
Ikke byrdefordelt administration	-7,1	-	-	-	-	-
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,7	-	-	-	-	-
Middtrafik	-0,3	-0,1	-0,1	-0,2	-	-0,1
Trafikstyrelsen		-	-	-1,0	-	-1,0
Overført overskud	-	-15,3	-	-15,3		-
Resultat til byrdefordeling	1.954,0	2.095,7	2.074,4	2.040,7	-32,3	-55,0

Forventet regnskab 2 2025

Bilag 2 - Byrdefordeling

2	Byrdefordeling for forventet regnskab 2 2025	2
2.1	Byrdefordeling mellem Ejerkredsen	2
2.2	Byrdefordeling af passagerindtægter	3
2.3	Byrdefordeling af operatørudgifter	4
2.4	Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet	5
2.5	Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer	5
2.6	Byrdefordeling af afdrag på rejsekort	6
2.7	Byrdefordeling af billetkontrol	7
2.8	Byrdefordeling af trafikselskabet og flexadministration	8
2.9	Byrdefordeling af tjenestemandspensioner	9
2.10	Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter	10

2 Byrdefordeling for forventet regnskab 2025

2.1 Byrdefordeling mellem Ejerkredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2025 for Midttrafiks ejerkreds:

Tabel 2.1 Byrdefordeling af Midttrafiks samlede udgifter og indtægter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Favrskov	29,5	30,9	29,6	30,6	-0,6	-0,2
Hedensted	13,5	13,6	13,2	13,1	-0,4	-0,6
Herning	50,3	54,8	56,8	55,4	-2,0	0,6
Holstebro	21,1	17,8	16,2	16,6	-0,3	-1,2
Horsens	57,8	61,7	59,7	60,0	-2,2	-1,6
Ikast-Brande	19,5	20,8	20,6	19,7	-0,3	-1,1
Lemvig	9,0	9,7	9,6	9,0	-0,2	-0,7
Norddjurs	37,6	40,4	39,4	38,0	-0,8	-2,4
Odder	11,9	12,7	12,7	12,4	-0,4	-0,4
Randers	96,2	98,4	96,4	95,5	-2,2	-2,9
Ringkøbing-Skjern	30,3	32,3	32,3	31,8	-0,6	-0,6
Silkeborg	50,2	52,3	51,7	50,0	-0,7	-2,3
Skanderborg	27,0	31,9	28,2	28,5	-0,8	-3,4
Skive	48,3	43,8	44,5	45,0	-0,9	1,2
Struer	7,9	10,6	10,2	9,5	-0,3	-1,1
Syddjurs	30,6	32,9	32,2	32,1	-0,6	-0,8
Viborg	52,8	55,0	50,7	48,9	-2,0	-6,1
Aarhus	396,1	450,2	449,5	436,3	-3,0	-13,9
Region Midtjylland	604,6	683,1	678,0	665,7	-14,0	-17,5
Øvrige trafikelskaber, Samsø og EU	359,9	342,9	342,9	342,8	-0,0	-0,1
Byrdefordeling i alt	1.954,0	2.095,7	2.074,4	2.040,7	-32,3	-55,0
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr.						
Rejsekort	0,5	0,5	0,5	0,5	-	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-	-
Langfristede tilgodehavende -						
Tjenestemandspension	-4,3	-	-	-	-	-
Ikke byrdefordelt merforbrug på administr.	7,1	-	-	-	-	-
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	-0,7	-	-	-	-	-
Midttrafik	0,3	0,1	0,1	0,2	-	0,1
Trafikstyrelsen	-	-	-	1,0	-	1,0
Overført overskud		15,3		15,3		
Regulering til drift	-3,2	9,9	-5,4	11,0	-	1,1
Primær drift	1.950,9	2.105,6	2.069,0	2.051,7	-32,3	-53,9

2.2 Byrdefordeling af passagerindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter:

Tabel 2.2 Byrdefordeling af de samlede indtægter (t. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	-5.880	-6.069	-5.924	-5.753	316
Hedensted	-3.936	-3.984	-3.997	-4.532	-548
Herning	-10.103	-10.737	-8.742	-8.802	1.935
Holstebro	-2.852	-1.150	-971	-1.531	-381
Horsens	-19.034	-19.219	-19.328	-18.131	1.088
Ikast-Brande	-639	-775	-778	-792	-17
Lemvig	-455	-585	-521	-529	56
Norddjurs	-2.956	-2.979	-3.017	-2.897	82
Odder	-2.292	-2.705	-2.285	-2.431	274
Randers	-27.968	-29.440	-29.518	-28.511	929
Ringkøbing-Skjern	-5.078	-5.208	-4.703	-4.258	950
Silkeborg	-19.375	-20.843	-19.849	-20.127	716
Skanderborg	-11.435	-9.473	-11.858	-10.850	-1.377
Skive	-6.542	-7.091	-6.638	-6.414	677
Struer	-382	-488	-488	-522	-34
Syddjurs	-4.489	-5.165	-4.763	-4.465	700
Viborg	-13.849	-13.900	-14.030	-12.930	970
Aarhus	-358.485	-371.414	-371.018	-370.793	621
Region Midtjylland	-363.342	-368.183	-369.528	-374.409	-6.227
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	-9	-6	-6	-5	1
Byrdefordeling i alt	-859.102	-879.413	-877.962	-878.682	731
Ikke-støttet Flextur	-4.503	-	-	-	-
Midttrafik	-2.046	-	-	-	-
Primær drift	-865.652	-879.413	-877.962	-878.682	731

2.3 Byrdefordeling af operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter:

Tabel 2.3 Byrdefordeling af de samlede operatørudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Favrskov	32,7	33,7	32,3	33,3	-0,6	-0,5
Hedensted	15,2	15,1	14,7	15,1	-0,4	-0,0
Herning	54,8	58,4	58,6	57,4	-2,0	-1,0
Holstebro	21,0	16,5	14,7	15,3	-0,3	-1,1
Horsens	68,2	70,6	69,0	68,3	-2,2	-2,3
Ikast-Brande	18,5	19,6	19,5	18,6	-0,3	-1,0
Lemvig	8,9	9,5	9,4	8,9	-0,2	-0,6
Norddjurs	37,7	39,8	39,0	37,5	-0,8	-2,4
Odder	12,5	13,5	13,1	12,9	-0,4	-0,6
Randers	110,3	111,2	109,6	108,0	-2,2	-3,2
Ringkøbing-Skjern	32,1	33,1	32,6	31,8	-0,6	-1,3
Silkeborg	61,9	63,7	62,3	61,1	-0,7	-2,6
Skanderborg	34,7	36,7	35,4	35,0	-0,8	-1,7
Skive	49,8	45,1	45,6	45,9	-0,9	0,8
Struer	7,5	10,0	9,7	9,0	-0,3	-1,0
Syddjurs	31,8	34,1	33,1	32,6	-0,6	-1,5
Viborg	58,1	58,9	54,9	52,4	-2,0	-6,5
Aarhus	680,6	724,4	723,8	714,2	-3,0	-10,1
Region Midtjylland	867,1	924,8	921,6	917,9	-13,4	-6,9
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	358,6	340,2	340,2	340,1	-0,0	-0,1
Byrdefordeling i alt	2.561,8	2.658,8	2.639,0	2.615,4	-31,7	-43,5
Ikke-støttet Flextur	4,5	-	-	-	-	-
Midttrafik	2,2	-	-	-	-	-
Primær drift	2.568,5	2.658,8	2.639,0	2.615,4	-31,7	-43,5

2.4 Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik omfatter Midttrafiks kørsel i deres områder og omvendt. I 2025 forventes et finansieringsbehov på 19,4 mio. kr. sammenlignet med det budgetterede 20,2 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,8 mio. kr. Samarbejdet omfatter alene Region Midtjylland og Viborg Kommune.

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af nettoudgifter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet:

Tabel 2.4 Byrdefordeling af udgifter og indtægter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet (t. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Viborg	226	225	224	224	-1
Region Midtjylland	20.021	19.936	19.246	19.164	-772
Byrdefordeling i alt	20.247	20.161	19.470	19.388	-773

2.5 Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af drifts- og billetsystemer:

Tabel 2.5 Byrdefordeling af udgifter til drifts- og billetsystemer (t. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	300	581	558	536	-45
Hedensted	318	498	473	449	-49
Herning	1.407	2.199	2.122	2.017	-182
Holstebro	621	622	655	616	-6
Horsens	2.121	3.270	3.099	2.964	-306
Ikast-Brande	144	380	342	319	-61
Lemvig	1	1	3	2	1
Norddjurs	343	653	616	590	-63
Odder	243	457	426	404	-53
Randers	3.829	5.997	5.797	5.504	-493
Ringkøbing-Skjern	747	1.349	1.279	1.210	-139
Silkeborg	2.430	3.612	3.438	3.365	-247
Skanderborg	668	1.064	1.035	986	-78
Skive	1.032	1.651	1.578	1.534	-117
Struer	47	184	165	161	-23
Syddjurs	573	876	824	780	-96
Viborg	2.477	3.589	3.510	3.358	-231
Aarhus	28.461	43.650	42.875	42.228	-1.422
Region Midtjylland	27.704	46.575	47.125	45.634	-941
Byrdefordeling i alt	73.466	117.207	115.919	112.657	-4.550

2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af afdrag på rejsekort:

Tabel 2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort (t. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	20	20	20	20	-
Hedensted	25	26	26	26	-
Herning	188	189	189	189	-
Holstebro	108	108	108	108	-
Horsens	-192	-192	-192	-192	-
Ikast-Brande	16	16	16	16	-
Lemvig	8	8	8	8	-
Norddjurs	13	13	13	13	-
Odder	7	7	7	7	-
Randers	375	375	375	375	-
Ringkøbing-Skjern	74	74	74	74	-
Silkeborg	-261	-261	-261	-261	-
Skanderborg	65	65	65	65	-
Skive	131	131	131	131	-
Struer	24	24	24	24	-
Syddjurs	35	35	35	35	-
Viborg	245	246	246	246	-
Aarhus	1.759	1.761	1.761	1.761	-
Region Midtjylland	2.863	2.865	2.865	2.865	-
Byrdefordeling i alt	5.504	5.510	5.510	5.510	-
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	460	460	460	460	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	-5.964	-5.970	-5.970	-5.970	-
Primær drift	-	-	-	-	-

2.7 Byrdefordeling af billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af billetkontrollen:

Tabel 2.7 Byrdefordeling af de samlede udgifter og indtægter vedr. billetkontrol (t. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	8	6	8	6	-
Hedensted	8	8	8	1	-7
Herning	39	41	42	39	-2
Holstebro	22	19	21	3	-16
Horsens	31	36	36	48	12
Lemvig	-	-	1	-	-
Norddjurs	9	8	9	8	-
Odder	8	7	8	6	-1
Randers	69	78	78	51	-27
Ringkøbing-Skjern	7	8	8	5	-3
Silkeborg	43	58	52	30	-28
Skanderborg	8	12	9	10	-2
Skive	30	35	33	33	-2
Syddjurs	9	10	10	7	-3
Viborg	47	57	52	52	-5
Aarhus	-701	963	1.490	-1.174	-2.137
Region Midtjylland	-485	247	377	69	-178
Byrdefordeling i alt	-848	1.593	2.242	-806	-2.399

2.8 Byrdefordeling af trafikskabet og flexadministration

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af trafikskabet og flexadministrationen:

Tabel 2.8 Byrdefordeling af de samlede udgifter til administration (t. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	2.498	2.576	2.570	2.551	-25
Hedensted	1.956	1.977	1.982	2.028	51
Herning	4.119	4.401	4.401	4.335	-66
Holstebro	2.231	1.627	1.538	1.907	280
Horsens	6.863	6.881	6.847	6.791	-90
Ikast-Brande	1.536	1.549	1.559	1.523	-26
Lemvig	530	728	671	593	-135
Norddjurs	2.657	2.826	2.802	2.817	-9
Odder	1.396	1.438	1.438	1.476	38
Randers	9.808	9.737	9.712	9.690	-47
Ringkøbing-Skjern	2.615	2.895	2.967	2.848	-47
Silkeborg	5.595	5.803	5.830	5.800	-3
Skanderborg	3.173	3.417	3.419	3.221	-196
Skive	3.974	3.756	3.741	3.667	-89
Struer	811	820	820	773	-47
Syddjurs	2.748	2.962	2.937	3.086	124
Viborg	5.704	5.587	5.520	5.281	-306
Aarhus	45.464	48.689	48.685	48.328	-361
Region Midtjylland	53.619	53.858	53.872	53.971	113
Øvrige trafikskaber, Samsø og EU	1.349	2.725	2.727	3.701	976
Byrdefordeling i alt	158.646	164.252	164.038	164.387	135
Langfristede tilgodehavende -					
Tjenestemandspension	-4.322	-	-	-	-
Ikke byrdefordelt merforbrug på administrationen	7.092	-	-	-	-
Midttrafik	127	118	119	234	116
Overført overskud		15.285		15.285	
Primær drift	161.543	179.655	164.157	179.905	251

2.9 Byrdefordeling af tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af tjenestemandspensionerne:

Tabel 2.9 Byrdefordeling af tjenestemandspensioner (t. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	24	34	35	35	1
Hedensted	15	27	27	27	-
Herning	94	249	249	249	-
Holstebro	56	155	155	155	-
Horsens	102	260	261	261	1
Ikast-Brande	26	63	63	63	-
Lemvig	12	32	32	32	-
Norddjurs	26	58	58	58	-
Odder	10	27	27	27	-
Randers	179	469	470	470	1
Ringkøbing-Skjern	49	117	117	117	-
Silkeborg	123	227	227	227	-
Skanderborg	37	65	65	65	-
Skive	65	167	167	167	-
Struer	17	46	46	46	-
Syddjurs	31	53	53	53	-
Viborg	113	277	278	278	1
Aarhus	848	2.207	2.208	2.208	1
Region Midtjylland	1.112	3.050	3.052	3.052	2
Byrdefordeling i alt	2.939	7.583	7.590	7.590	7

2.10 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af finansindtægter og -udgifter:

Tabel 2.10 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter (t. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	-139	-	-21	-31	-31
Hedensted	-57	-	-9	-13	-13
Herning	-221	-	-37	-54	-54
Holstebro	-77	-	-12	-18	-18
Horsens	-274	-	-42	-61	-61
Ikast-Brande	-86	-	-14	-21	-21
Lemvig	-43	-	-7	-10	-10
Norddjurs	-167	-	-28	-40	-40
Odder	-51	-	-9	-13	-13
Randers	-433	-	-66	-96	-96
Ringkøbing-Skjern	-135	-	-22	-32	-32
Silkeborg	-293	-	-44	-73	-73
Skanderborg	-141	-	-22	-31	-31
Skive	-216	-	-33	-43	-43
Struer	-42	-	-7	-10	-10
Syddjurs	-138	-	-22	-32	-32
Viborg	-236	-	-37	-54	-54
Aarhus	-1.840	-	-302	-445	-445
Region Midtjylland	-4.015	-	-651	-2.605	-2.605
Byrdefordeling i alt	-8.605	-	-1.385	-3.682	-3.682
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	-698	-	-	-	-
Primær drift	-9.302	-	-1.385	-3.682	-3.682

Forventet regnskab 2 2025

Bilag 3 - Bestillermateriale

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af forventet regnskab 2 2025 2

3.1	Favrskov Kommune	3
3.2	Hedensted Kommune	5
3.3	Herning Kommune	7
3.4	Holstebro Kommune	9
3.5	Horsens Kommune	11
3.6	Ikast-Brande Kommune	13
3.7	Lemvig Kommune	15
3.8	Norddjurs Kommune	17
3.9	Odder Kommune	19
3.10	Randers Kommune	21
3.11	Ringkøbing-Skjern Kommune	23
3.12	Silkeborg Kommune	25
3.13	Skanderborg Kommune	27
3.14	Skive Kommune	29
3.15	Struer Kommune	31
3.16	Syddjurs Kommune	32
3.17	Viborg Kommune	34
3.18	Aarhus Kommune	36
3.19	Region Midtjylland	38

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af forventet regnskab 2025

I det følgende materiale gives et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved væsentlige budgetafvigelser, der er specifikke for den enkelte bestiller, vil disse blive kommenteret. For afvigelser, der følger generelle tendenser for områderne, henvises der til bilag 1. Detaljerede tabeller samt ruteøkonomi findes på Midttrafiks ekstranet for kommuner og Region Midtjylland, sammen med det øvrige materiale.

For Flextrafik kommenteres der ikke på store ændringer i kørselsniveauet eller de økonomiske konsekvenser heraf. Disse oplysninger fremgår i stedet af de detaljerede tabeller på ekstranettet, herunder turantal og omkostninger.

På drifts- og billetsystemer er der merforbrug til indkøb af hardware til nyt realtidssystem og passagertælling. Ændringerne skyldes usikkerhed om tidspunktet for betaling i 2025 og 2026 for de indledende anskaffelser. Herudover forventes højere udgifter til Midttrafik app, primært på grund af mindre udviklinger i forbindelse med at Midttrafik lukker for salget af klippekort og pendlerkort. Omvendt falder budgettet til Rejsekortet, da indkøbet af validatorer til Basis kortet bliver mindre omfattende end først antaget, og en mindre del af omkostningen er flyttet fra 2025 til 2026. Derudover er en del af omstillingsbidraget flyttet fra 2025 til 2026.

Den forskudte finansiering af Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, afdrages i perioden 2027-2031.

Arbejde med nedlukning af midttrafik app og migrering af brugere over på Rejsekort som app betyder øget andel af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data fra den enkelte rejse i indtægtsdelingsmodellen. Denne øgning giver et styrket datagrundlag for beregning af de generelle fordelingsnøgler og ændre sammensætning af rejser - især med korte rejser, som påvirker den gennemsnitlige rejselængde, og dermed det samlede resultat af modellen, hvor tendensen er at Region Midtjylland står til at få en større andel af passagerindtægterne end tidligere på bekostning af bybuskommunerne. Denne migrering er stadig i gang, og der er tale om en varig ændring, som bidrager til en mere retvisende og datadrevet fordeling af passagerindtægterne.

3.1 Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 30,6 mio. kr. sammenlignet med de budgetterede 30,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,2 mio. kr.

Tabel 3.1 Favrskov Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfremskrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-4.781	-4.852	-4.754	-4.541	-	311
- Bus	-	-4.839	-4.741	-4.534	-	305
- Flexbus	-	-13	-13	-7	-	6
Operatørudgifter	20.481	20.080	19.603	19.468	-417	-612
- Bus	20.426	19.990	19.514	19.427	-416	-563
- Flexbus	55	90	89	41	-1	-49
Drifts- og Billetsystemer	300	581	558	536	-	-45
Billetkontrol	8	6	8	6	-	-
Trafikselskab	1.232	1.206	1.206	1.196	-	-10
Busdrift i alt	17.240	17.021	16.620	16.665	-417	-356
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	47	49	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	49	-	-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.100	-1.217	-1.170	-1.212	-	5
- Åben kørsel	-632	-666	-666	-658	-	8
- Handicapkørsel	-468	-551	-504	-554	-	-3
Operatørudgifter	12.180	13.622	12.725	13.783	-185	161
- Åben kørsel	1.508	1.391	1.370	1.529	-20	138
- Handicapkørsel	2.202	2.184	2.443	2.262	-30	78
- Kommunal kørsel	8.469	10.047	8.912	9.992	-134	-55
Flexadministration	1.207	1.321	1.315	1.306	-	-15
- Åben kørsel	377	398	398	425	-	27
- Handicapkørsel	404	408	456	424	-	16
- Kommunal kørsel	426	515	461	457	-	-58
Flextrafik i alt	12.287	13.726	12.870	13.877	-185	151
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	36	34	35	35	-	1
Finansindtægter og -udg.	-139	-	-21	-31	-	-31
Fællesomkostninger i alt	-102	34	14	4	-	-30
Drift i alt	29.472	30.830	29.553	30.595	-601	-235
Afdrag KK-lån Rejsekort	20	20	20	20	-	-
Favrskov kommune i alt	29.492	30.850	29.574	30.615	-601	-235
Forskuadt finansiering vedr. Rejsekort		-161	-136	-110	-	51
I alt incl. Forskuadt finans.	29.492	30.689	29.438	30.505	-601	-184
Bestillerbidrag indbetalt	-28.923	-30.689	-30.689	-30.689	-	-
Resultat til overførsel	-14	-	-	-		
Resultat til efterregulering	582	-	-1.251	-184		

Busindtægterne forventes at være 0,3 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Middtrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Favrskov Kommunes andel af Middtrafiks samlede indtægter.

Operatørudgifterne for flexbus har ligget lidt under budget hvilket reducerer operatørudgifterne på busområdet med 0,05 mio. kr.

På ruteøkonomien for busdrift ses et mindre fald på 0,6 mio. kr. Faldet skyldes indekseffekten samt et lavere antal køreplantimer, især på rute 851, der fra K25 er omlagt til skolerute.

For Flextur har antallet af ture været højere end forventet, og turantallet er derfor opskrevet med 1.100 ture. Dette medfører en merudgift på 0,2 mio. kr. Antallet af ture på Plustur har derimod ligget lidt under budget, hvilket reducerer den samlede merudgift på den åbne kørsel en smule.

3.2 Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 13,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 13,6 mio. kr. Dermed forventes et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

Tabel 3.2 Hedensted Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-2.105	-2.262	-2.275	-2.594	-	-332
- Bus	-	-2.244	-2.257	-2.568	-	-324
- Flexbus	-	-18	-18	-26	-	-8
Operatørudgifter	8.232	8.853	8.504	9.070	-290	217
- Bus	7.708	8.337	7.996	8.724	-285	387
- Flexbus	524	516	508	346	-5	-170
Drifts- og Billetsystemer	318	498	473	449	-	-49
Billetkontrol	8	8	8	1	-	-7
Trafikskelskab	665	781	781	744	-	-37
Busdrift i alt	7.118	7.878	7.492	7.670	-290	-208
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.831	-1.722	-1.722	-1.938	-	-216
- Åben kørsel	-1.242	-1.080	-1.080	-1.329	-	-249
- Handicapkørsel	-589	-642	-642	-609	-	33
Operatørudgifter	6.920	6.233	6.172	6.011	-81	-222
- Åben kørsel	3.702	2.787	2.744	3.304	-44	517
- Handicapkørsel	3.166	3.446	3.392	2.669	-36	-777
- Kommunal kørsel	52	-	36	38	-1	38
Flexadministration	1.279	1.196	1.201	1.284	-	88
- Åben kørsel	692	556	556	719	-	163
- Handicapkørsel	582	640	640	560	-	-80
- Kommunal kørsel	5	-	5	5	-	5
Flextrafik i alt	6.368	5.707	5.651	5.357	-81	-350
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	26	27	27	27	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-57	-	-9	-13	-	-13
Fællesomkostninger i alt	-31	27	18	14	-	-13
Drift i alt	13.455	13.612	13.161	13.041	-370	-571
Afdrag KK-lån Rejsekort	25	26	26	26	-	-
Hedensted kommune i alt	13.480	13.638	13.186	13.067	-370	-571
Forskuet finansiering vedr. Rejsekort	-	-176	-148	-120	-	56
I alt incl. Forskuet finansiering	13.480	13.462	13.039	12.947	-370	-515
Bestillerbidrag	-13.145	-13.462	-13.462	-13.462	-	-
Resultat til overførsel	-22	-	-	-	-	-
Resultat til efterregulering	358	-	-423	-515	-	-

Busindtægterne forventes at være 0,3 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes Middttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har øget Hedensted Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

På Flexbus-området har der været et lavere turantal, hvilket har medført en nedskrivning på 1.000 ture, svarende til et mindreforbrug på 0,2 mio. Kr.

På ruteøkonomien for busdrift ses en stigning på 0,4 mio. kr. Stigningen skyldes en mindre stigning i køreplantimer, øget ekstrakørsel samt stigning i busafhængige omkostninger grundet ny kontrakt startende til K25.

For handicapkørsel har der været færre ture end budgetteret, og turantallet er derfor nedskrevet med 1.000 ture, svarende til et mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

I den åbne flextrafik har der været flere ture end budgetteret, og turantallet er derfor opskrevet med 4.800 ture, svarende til en merudgift på 0,5 mio. kr.

For kommunalkørsel har der i 2025 været øget kørsel, og det forventede regnskab er opskrevet med 200 ture, svarende til en merudgift for kommunen på 0,04 mio. kr.

3.3 Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 55,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 54,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,6 mio. kr.

Tabel 3.3 Herning Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-9.158	-9.781	-7.786	-7.812	-	1.969
- Bus	-	-9.765	-7.770	-7.800	-	1.965
- Flexbus	-	-16	-16	-12	-	4
Operatørudgifter	49.944	53.315	53.570	53.199	-1.901	-115
- Bus	49.842	53.196	53.453	53.013	-1.898	-182
- Flexbus	102	119	117	186	-2	67
Drifts- og Billetsystemer	1.407	2.199	2.122	2.017	-	-182
Billetkontrol	39	41	42	39	-	-2
Trafikselskab	3.156	3.585	3.585	3.585	-	-
Busdrift i alt	45.388	49.359	51.532	51.028	-1.901	1.670
Flextrafik						
Passagerindtægter	-945	-956	-956	-990	-	-34
- Åben kørsel	-261	-197	-197	-316	-	-119
- Handicapkørsel	-684	-759	-759	-674	-	85
Operatørudgifter	4.828	5.105	5.026	4.199	-56	-906
- Åben kørsel	860	637	627	848	-11	211
- Handicapkørsel	3.968	4.468	4.399	3.351	-45	-1.117
Flexadministration	818	816	816	750	-	-66
- Åben kørsel	158	144	144	174	-	30
- Handicapkørsel	660	672	672	576	-	-96
Flextrafik i alt	4.700	4.965	4.886	3.959	-56	-1.006
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	240	249	249	249	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-221	-	-37	-54	-	-54
Fællesomkostninger i alt	19	249	212	195	-	-54
Drift i alt	50.107	54.573	56.630	55.182	-1.957	610
Afdrag KK-lån Rejsekort	188	189	189	189	-	-
Herning kommune i alt	50.295	54.762	56.819	55.371	-1.957	610
Forskuet finansiering vedr. Rejsekort	-	-776	-653	-531	-	245
I alt incl. Forskuet finansiering	50.295	53.986	56.166	54.840	-1.957	855
Bestillerbidrag	-49.285	-53.986	-53.986	-53.986	-	-
Resultat til overførsel	-80	-	-			
Resultat til efterregulering	1.090	-	2.181	855		

Busindtægterne forventes at være 1,9 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forlængelsen af gratis lokalkørsel frem til juli 2026 for 1,1 mio. Kr. og en reduceret andel af Midttrafiks samlede indtægter i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

For busdriftens operatørudgifter forventes et mindre fald i omkostningerne til skolekørsel. Derudover har der været uforudsete omkostninger til arrangementskørsel, som ikke var indeholdt i budget 2025. Samlet set forventes ruteomkostningerne at lande 0,2 mio. kr. under budget. Samtidig har der været en merudgift til flexbusser på 0,07 mio. kr.

For handicapkørsel har der været færre ture end budgetteret, og turantallet er derfor nedskrevet med 1.200 ture, hvilket medfører et mindreforbrug på 1,1 mio. kr.

I den åbne flextrafik har der været flere ture end budgetteret, og turantallet er derfor opskrevet med 800 ture, svarende til en merudgift på 0,2 mio. kr.

3.4 Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre ca. 16,6 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 17,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,2 mio. kr.

Tabel 3.4 Holstebro Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-1.782	-82	-85	-66	-	16
- Bus	-	-62	-65	-62	-	-
- Flexbus	-	-20	-20	-4	-	16
Operatørudgifter	13.409	9.187	8.524	8.908	-192	-279
- Bus	13.265	9.149	8.487	8.867	-191	-282
- Flexbus	144	38	37	41	-1	3
Drifts- og Billetsystemer	621	622	655	616	-	-6
Billetkontrol	22	19	21	3	-	-16
Trafikelskab	1.028	620	620	620	-	-
Busdrift i alt	13.298	10.366	9.735	10.081	-192	-285
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.070	-1.068	-886	-1.465	-	-397
- Åben kørsel	-479	-375	-193	-867	-	-492
- Handicapkørsel	-591	-693	-693	-598	-	95
Operatørudgifter	7.608	7.268	6.132	6.441	-86	-827
- Åben kørsel	2.127	1.351	725	2.808	-38	1.457
- Handicapkørsel	3.812	4.498	4.428	2.704	-36	-1.794
- Kommunal kørsel	1.669	1.419	979	929	-12	-490
Flexadministration	1.113	1.007	918	1.287	-	280
- Åben kørsel	291	184	103	600	-	416
- Handicapkørsel	703	704	704	584	-	-120
- Kommunal kørsel	119	119	111	103	-	-16
Flextrafik i alt	7.650	7.207	6.164	6.263	-86	-944
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	146	155	155	155	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-77	-	-12	-18	-	-18
Fællesomkostninger i alt	69	155	143	137	-	-18
Drift i alt	21.017	17.728	16.042	16.481	-278	-1.247
Afdrag KK-lån Rejsekort	108	108	108	108	-	-
Holstebro kommune i alt	21.126	17.836	16.151	16.589	-278	-1.247
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-163	-137	-112	-	51
I alt incl. Forskudt finansiering	21.126	17.673	16.014	16.477	-278	-1.196
Bestillerbidrag	-17.982	-17.673	-17.673	-17.673	-	-
Resultat til overførsel	-44	-	-	-	-	-
Resultat til efterregulering	3.187	-	-1.659	-1.196	-	-

I det forventede regnskab forventes et fald i køreplantimer på 178. Dette, kombineret med indekseffekten, medfører et fald i ruteomkostningerne på 0,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2025.

Passagerindtægter for bus relaterer sig til værnepligtige.

Antallet af ture på flexbusområdet er lavere end budgetteret hvilket medfører en mindre-udgift samt en mindre indtægt.

Fra 2025 har Holstebro Kommune indført gratis buskørsel. Det betyder, at kommunen ikke har udgifter til billetkontrol. Der er dog et mindre efterslæb i 2025 vedrørende "tab på debitorer", dvs. kunder, der har modtaget kontrolafgift, men ikke har betalt, som kommunen skal dække.

For handicapkørsel er det forventede antal ture lavere end budgetteret, og turantallet er derfor nedskrevet med 1.500 ture, svarende til en mindreudgift på 1,8 mio. kr.

I den åbne kørsel er antallet af ture markant højere end budgetteret, og turantallet er derfor opskrevet med 11.100 ture, svarende til en merudgift på 1,4 mio. kr.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være lavere end først antaget, og det forventede regnskab nedskrives derfor med 600 ture, svarende til en mindreudgift for kommunen på 0,5 mio. kr.

3.5 Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 60 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 61,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,6 mio. kr.

Tabel 3.5 Horsens Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-17.126	-17.209	-17.318	-16.132	-	1.077
- Bus	-	-17.174	-17.283	-16.076	-	1.098
- Flexbus	-	-35	-35	-56	-	-21
Operatørudgifter	57.537	59.681	58.633	58.941	-2.122	-740
- Bus	56.824	58.704	57.671	58.362	-2.115	-342
- Flexbus	713	977	962	579	-8	-398
Drifts- og Billetsystemer	2.121	3.270	3.099	2.964	-	-306
Billetkontrol	31	36	36	48	-	12
Trafikskelskab	4.569	4.675	4.675	4.601	-	-74
Busdrift i alt	47.132	50.453	49.126	50.422	-2.122	-31
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.908	-2.010	-2.010	-1.999	-	11
- Åben kørsel	-908	-819	-819	-977	-	-158
- Handicapkørsel	-1.000	-1.191	-1.191	-1.022	-	169
Operatørudgifter	10.691	10.935	10.409	9.392	-126	-1.543
- Åben kørsel	3.576	2.708	2.666	3.364	-45	656
- Handicapkørsel	4.431	5.286	5.204	3.753	-50	-1.533
- Kommunal kørsel	2.683	2.941	2.539	2.275	-30	-666
Flexadministration	2.144	2.206	2.172	2.190	-	-16
- Åben kørsel	641	556	556	747	-	191
- Handicapkørsel	1.108	1.184	1.184	1.048	-	-136
- Kommunal kørsel	394	466	432	395	-	-71
Flextrafik i alt	10.927	11.131	10.571	9.583	-126	-1.548
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	253	260	261	261	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-274	-	-42	-61	-	-61
Fællesomkostninger i alt	-21	260	219	200	-	-60
Drift i alt	58.037	61.844	59.916	60.205	-2.248	-1.639
Afdrag KK-lån Rejsekort	-192	-192	-192	-192	-	-
Horsens kommune i alt	57.845	61.652	59.724	60.013	-2.248	-1.639
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-1.065	-895	-729	-	336
I alt incl. Forskudt finansiering	57.845	60.587	58.829	59.284	-2.248	-1.303
Bestillerbidrag	-63.225	-60.587	-60.587	-60.587	-	-
Resultat til overførsel	-190	-	-	-		
Resultat til efterregulering	-5.190	-	-1.759	-1.303		

Busindtægterne forventes at være 1,1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Horsens Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,3 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes den negative indekseffekt. En stigning i køreplantimer på samlet 2.736 timer, hovedsageligt på rute 110 og 1112, medfører dog ekstraomkostninger på 1,9 mio. Kr. Flexbus-området har haft færre ture end budgetteret, og turantallet nedjusteres med 2.200 ture, svarende til et mindreforbrug på 0,4 mio. kr.

For handicapkørsel forventes antallet af ture at være lavere end budgetteret, og turantallet nedskrives derfor med 1.700 ture, hvilket giver et mindreforbrug på 1,5 mio. kr.

På den åbne kørsel har der været mere kørsel på Flextur-området end budgetteret, og turantallet er opskrevet med 3.800 ture, svarende til en merudgift på 0,5 mio. kr. Ligeledes har Plustur haft flere ture end budgetteret, og turantallet er derfor opskrevet med 1.900 ture, hvilket medfører en merudgift på 0,1 mio. Kr.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være lavere end først antaget, og det forventede regnskab nedskrives med 2.700 ture, hvilket giver en mindreudgift på 0,7 mio. kr.

3.6 Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 19,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 20,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,1 mio. kr.

Tabel 3.6 Ikast-Brande Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-	-	-3	-	-	-
Operatørudgifter	16.263	16.898	16.841	16.435	-294	-463
- Bus	16.263	16.898	16.779	16.435	-294	-463
- Flexbus	-	-	62	-	-	-
Drifts- og Billetsystemer	144	380	342	319	-	-61
Trafiksekskab	974	1.022	1.032	1.022	-	-
Busdrift i alt	17.381	18.300	18.212	17.776	-294	-524
Flextrafik						
Passagerindtægter	-639	-775	-775	-792	-	-17
- Åben kørsel	-291	-322	-322	-381	-	-59
- Handicapkørsel	-348	-453	-453	-411	-	42
Operatørudgifter	2.191	2.663	2.621	2.160	-29	-503
- Åben kørsel	537	538	529	602	-8	64
- Handicapkørsel	1.654	2.125	2.092	1.558	-21	-567
Flexadministration	525	527	527	501	-	-26
- Åben kørsel	153	167	167	181	-	14
- Handicapkørsel	373	360	360	320	-	-40
Flextrafik i alt	2.077	2.415	2.373	1.869	-29	-546
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	62	63	63	63	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-86	-	-14	-21	-	-21
Fællesomkostninger i alt	-23	63	49	42	-	-21
Drift i alt	19.435	20.778	20.634	19.687	-323	-1.091
Afdrag KK-lån Rejsekort	16	16	16	16	-	-
Ikast-Brande kommune i alt	19.450	20.794	20.650	19.703	-323	-1.091
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-198	-166	-135	-	63
I alt incl. Forskudt finansiering	19.450	20.596	20.483	19.568	-323	-1.028
Bestillerbidrag	-19.823	-20.596	-20.596	-20.596	-	-
Resultat til overførsel	-11	-	-	-		
Resultat til efterregulering	-361	-	-113	-1.028		

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,5 mio. kr. under budget. Nedgangen skyldes primært færre køreplantimer på lokalruter samt omlægning af rute 191 til en Flexbus-rute fra K25. Som modsvar er der via den nye kontrakt på udbud 71 en administrationsomkostning, som ikke var en del af den tidligere kontrakt.

På skoleruterne er der indgået en ny kontrakt, som gør ruterne dyrere.

Handicapkørselen har haft færre ture end budgetteret og forventes at være 500 ture under budget, hvilket medfører en mindreudgift på 0,6 mio. kr.

3.7 Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 9 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 9,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,7 mio. kr.

Tabel 3.7 Lemvig Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-	-3	-3	-	-	3
Operatørudgifter	6.470	6.412	6.638	6.515	-139	103
- Bus	6.443	6.333	6.560	6.511	-139	178
- Flexbus	27	79	78	4	-0	-75
Drifts- og Billetsystemer	1	1	3	2	-	1
Billetkontrol	-	-	1	-	-	-
Trafikskelskab	200	203	203	193	-	-10
Busdrift i alt	6.671	6.613	6.843	6.710	-139	97
Flextrafik						
Passagerindtægter	-455	-582	-518	-529	-	53
- Åben kørsel	-210	-279	-215	-243	-	36
- Handicapkørsel	-245	-303	-303	-286	-	17
Operatørudgifter	2.438	3.073	2.735	2.352	-32	-721
- Åben kørsel	865	1.181	885	945	-13	-236
- Handicapkørsel	1.471	1.787	1.759	1.322	-18	-465
- Kommunal kørsel	102	105	91	85	-1	-20
Flexadministration	310	525	468	400	-	-125
- Åben kørsel	133	208	151	171	-	-37
- Handicapkørsel	172	312	312	224	-	-88
- Kommunal kørsel	5	5	5	5	-	-
Flextrafik i alt	2.294	3.016	2.685	2.223	-32	-793
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	32	32	32	32	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-43	-	-7	-10	-	-10
Fællesomkostninger i alt	-11	32	25	22	-	-10
Drift i alt	8.954	9.661	9.553	8.955	-170	-706
Afdrag KK-lån Rejsekort	8	8	8	8	-	-
Lemvig kommune i alt	8.961	9.669	9.560	8.963	-170	-706
Bestillerbidrag	-9.935	-9.669	-9.669	-9.669		-
Resultat til overførsel	-0	-	-	-		
Resultat til efterregulering	-973	-	-109	-706		

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,2 mio. kr. over budget, hvilket skyldes en mindre stigning i køreplantimer samt øgede omkostninger til skolekørsel. Der har også været mindre kørsel på flexbusområdet hvilket medfører en mindreudgift på 0,1 mio. kr.

I den åbne kørsel har der været færre ture end budgetteret og det medfører en mindre-udgift på 0,2 mio. kr.

På handicapområdet har der været mindre aktivitet end forventet. Turantallet forventes at ligge 1.100 under budget, hvilket resulterer i et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

3.8 Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 38 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 40,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindre-forbrug på ca. 2,4 mio. kr.

Tabel 3.8 Norddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-1.846	-1.806	-1.844	-1.667	-	139
- Bus	-	-1.775	-1.813	-1.646	-	129
- Flexbus	-	-31	-31	-21	-	10
Operatørudgifter	29.597	31.575	30.824	30.329	-697	-1.246
- Bus	28.949	30.956	30.215	29.986	-693	-970
- Flexbus	648	619	609	343	-5	-276
Drifts- og Billetsystemer	343	653	616	590	-	-63
Billetkontrol	9	8	9	8	-	-
Trafikselskab	1.434	1.576	1.576	1.546	-	-30
Busdrift i alt	29.536	32.006	31.180	30.806	-697	-1.200
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	47	49	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	49	-	-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.110	-1.173	-1.173	-1.230	-	-57
- Åben kørsel	-741	-703	-703	-837	-	-134
- Handicapkørsel	-369	-470	-470	-393	-	77
Operatørudgifter	8.078	8.272	8.135	7.143	-96	-1.129
- Åben kørsel	2.764	2.174	2.140	2.275	-30	101
- Handicapkørsel	1.885	2.268	2.233	1.657	-22	-611
- Kommunal kørsel	3.428	3.830	3.762	3.211	-43	-619
Flexadministration	1.141	1.201	1.177	1.222	-	21
- Åben kørsel	462	402	402	536	-	134
- Handicapkørsel	310	360	360	320	-	-40
- Kommunal kørsel	369	439	415	366	-	-73
Flextrafik i alt	8.109	8.300	8.139	7.135	-96	-1.165
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	61	58	58	58	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-167	-	-28	-40	-	-40
Fællesomkostninger i alt	-106	58	30	18	-	-40
Drift i alt	37.586	40.413	39.398	38.008	-793	-2.405
Afdrag KK-lån Rejsekort	13	13	13	13	-	-
Norrdjurs kommune i alt	37.600	40.426	39.412	38.021	-793	-2.405
Forskuadt finansiering, Rejsekort	-	-213	-179	-146	-	67
I alt incl. Forskuadt finansiering	37.600	40.213	39.233	37.875	-793	-2.338
Bestillerbidrag	-38.729	-40.213	-40.213	-40.213	-	-
Resultat til overførsel	-19	-	-	-		
Resultat til efterregulering	-1.111	-	-980	-2.338		

Busindtægterne forventes at være 0,1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Middtrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Norddjurs Kommunes andel af Middtrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 1 mio. kr., hvilket primært skyldes færre køreplantimer samt et fald i brændstofindekset. Derudover betales der i 2025 en kompensation for reduktioner i K25 på 0,2 mio. Kr. På flexbusområdet har der været færre ture end budgetteret. Dette medfører et mindreforbrug på 0,3 mio. kr.

På handicapområdet har mængden af kørsel været lavere end budgetteret, hvilket svarer til 500 færre ture og et mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

I den kommunale kørsel har der været færre ture end budgetteret, og turantallet nedskrives med 2.900 ture. Dette giver et mindreforbrug på 0,6 mio. kr., primært som følge af genoptræning, hvor der har været 2.100 færre ture end forventet.

I den åbne kørsel har der været flere Flexture og plusture end forventet dette medfører at det forventede regnskab opskrives med 0,1 mio. Kr.

3.9 Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre ca. 12,4 mio. kr., mod et budgetteret beløb på 12,7 mio. kr. hvilket medfører et mindreforbrug på ca. 0,4 mio. kr.

Tabel 3.9 Odder Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-1.737	-2.140	-1.720	-1.724	-	416
- Bus	-	-2.114	-1.694	-1.693	-	421
- Flexbus	-	-26	-26	-31	-	-5
Operatørudgifter	9.768	10.657	10.292	10.274	-405	-383
- Bus	9.479	10.367	10.007	10.085	-402	-282
- Flexbus	289	290	285	189	-3	-101
Drifts- og Billetsystemer	243	457	426	404	-	-53
Billetkontrol	8	7	8	6	-	-1
Trafikskelskab	776	864	864	833	-	-31
Busdrift i alt	9.058	9.845	9.870	9.793	-405	-52
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	47	49	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	49	-	-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-555	-565	-565	-707	-	-142
- Åben kørsel	-248	-211	-211	-291	-	-80
- Handicapkørsel	-307	-354	-354	-416	-	-62
Operatørudgifter	2.779	2.858	2.814	2.638	-35	-220
- Åben kørsel	1.107	753	742	963	-13	210
- Handicapkørsel	1.672	2.105	2.072	1.675	-22	-430
Flexadministration	557	525	525	594	-	69
- Åben kørsel	211	157	157	218	-	61
- Handicapkørsel	346	368	368	376	-	8
Flextrafik i alt	2.781	2.818	2.774	2.525	-35	-293
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	27	27	27	27	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-51	-	-9	-13	-	-13
Fællesomkostninger i alt	-24	27	18	14	-	-13
Drift i alt	11.862	12.739	12.711	12.381	-440	-358
Afdrag KK-lån Rejsekort	7	7	7	7	-	-
Odder kommune i alt	11.869	12.746	12.718	12.388	-440	-358
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-176	-148	-120	-	56
I alt incl. Forskudt finansiering	11.869	12.570	12.570	12.268	-440	-302
Bestillerbidrag	-11.623	-12.570	-12.570	-12.570	-	-
Resultat til overførsel	-13	-	-	-	-	-
Resultat til efterregulering	258	-	-0	-302	-	-

Busindtægterne forventes at være 0,4 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Middtrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Odder Kommunes andel af Middtrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,3 mio. kr., hvilket primært skyldes fald i brændstofindekset.

På handicapområdet har der været lidt mere aktivitet end budgetteret, og antallet af ture forventes at stige med 100. Omkostningen falder dog med 0,4 mio. kr., da udbuddet 2025-2027 har gjort kørsel billigere end i foregående år.

I den åbne flextrafik har der været flere Flexture end budgetteret, og antallet af ture forventes at stige med 1.600 ture, hvilket medfører en merudgift på 0,2 mio. kr.

3.10 Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 95,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 98,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 2,9 mio. kr.

Tabel 3.10 Randers Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-26.259	-27.589	-27.667	-26.545	-	1.044
- Bus	-	-27.582	-27.660	-26.532	-	1.050
- Flexbus	-	-7	-7	-13	-	-6
Operatørudgifter	98.248	97.817	96.948	96.918	-2.053	-899
- Bus	97.861	97.553	96.688	96.445	-2.047	-1.108
- Flexbus	387	264	260	473	-6	209
Drifts- og Billetsystemer	3.829	5.997	5.797	5.504	-	-493
Billetkontrol	69	78	78	51	-	-27
Trafikskelskab	7.220	7.085	7.085	7.119	-	34
Busdrift i alt	83.107	83.388	82.241	83.047	-2.053	-341
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	47	49	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	49	-	-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.709	-1.851	-1.851	-1.966	-	-115
- Åben kørsel	-439	-356	-356	-445	-	-89
- Handicapkørsel	-1.271	-1.495	-1.495	-1.521	-	-26
Operatørudgifter	12.072	13.409	12.611	11.116	-149	-2.293
- Åben kørsel	1.600	1.202	1.184	1.414	-19	212
- Handicapkørsel	6.720	8.085	7.959	6.721	-90	-1.364
- Kommunal kørsel	3.751	4.122	3.468	2.981	-40	-1.141
Flexadministration	2.266	2.603	2.578	2.522	-	-81
- Åben kørsel	267	238	238	288	-	50
- Handicapkørsel	1.561	1.856	1.856	1.832	-	-24
- Kommunal kørsel	437	509	484	402	-	-107
Flextrafik i alt	12.628	14.161	13.338	11.672	-149	-2.489
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	455	469	470	470	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-433	-	-66	-96	-	-96
Fællesomkostninger i alt	21	469	404	374	-	-95
Drift i alt	95.804	98.067	96.032	95.142	-2.202	-2.925
Afdrag KK-lån Rejsekort	375	375	375	375	-	-
Randers kommune i alt	96.178	98.442	96.407	95.517	-2.202	-2.925
Forskudt finansiering, Rejsekort	-	-1.794	-1.508	-1.228	-	566
I alt incl. Forskudt finansiering	96.178	96.648	94.899	94.289	-2.202	-2.359
Bestillerbidrag	-95.180	-96.648	-96.648	-96.648	-	-
Resultat til overførsel	-205	-	-	-	-	-
Resultat til efterregulering	1.203	0	-1.749	-2.359	-	-

Busindtægterne forventes at være 1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Randers Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at blive reduceret med ca. 1,1 mio. kr. sammenlignet med budget 2025. Reduktionen skyldes primært et fald på 715 køreplantimer samt indekseffekten, modsvaret af en mindre merudgift som følge af ekstra kørsel. Samtidig har antallet af flexbus ture været højere end budgetteret og der forventes derfor en merudgift på 0,2 mio. Kr.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være lavere end først antaget, og det forventede regnskab nedskrives med 3.900 ture, svarende til en mindreudgift for kommunen på 1,1 mio. Kr. Randers kommune ønsker også at få nedskrevet budgettet for brækket ben kørsel med 0,1 mio. kr.

For handicapkørsel forventes antallet af ture at være lidt lavere end budgetteret. Turantallet nedjusteres med 300 ture, hvilket reducerer udgiften med 1,4 mio. kr. Dette skyldes det nye udbud i 2025, som er markant billigere end i 2024.

På den åbne flextrafik har der været mere kørsel end budgetteret. Antallet af Flextur-ture forventes at være 1.500 højere end budgetteret. Dette medfører en merudgift på 0,3 mio. Kr. Det bliver dog modsvaret af lavere omkostninger til plustur på 0,1 mio. kr.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 31,8 mod et budgetteret beløb på 32,3 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på ca. 0,6 mio. Kr.

Tabel 3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-3.677	-3.723	-3.254	-2.729	-	994
- Bus	-	-3.715	-3.246	-2.722	-	993
- Flexbus	-	-8	-8	-7	-	1
Operatørudgifter	26.260	27.298	26.716	26.940	-575	-358
- Bus	26.138	27.176	26.596	26.788	-573	-388
- Flexbus	122	122	120	152	-2	30
Drifts- og Billetsystemer	747	1.349	1.279	1.210	-	-139
Billetkontrol	7	8	8	5	-	-3
Trafikskelskab	1.611	2.022	2.022	2.025	-	3
Busdrift i alt	24.948	26.954	26.770	27.451	-575	497
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.401	-1.485	-1.449	-1.529	-	-44
- Åben kørsel	-874	-898	-898	-989	-	-91
- Handicapkørsel	-526	-587	-551	-540	-	47
Operatørudgifter	5.806	5.802	5.900	4.874	-65	-928
- Åben kørsel	2.504	2.387	2.350	2.221	-30	-166
- Handicapkørsel	3.301	3.415	3.550	2.653	-36	-762
Flexadministration	940	873	945	823	-	-50
- Åben kørsel	400	425	425	415	-	-10
- Handicapkørsel	540	448	520	408	-	-40
Flextrafik i alt	5.345	5.190	5.396	4.168	-65	-1.022
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	113	117	117	117	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-135	-	-22	-32	-	-32
Fællesomkostninger i alt	-22	117	95	85	-	-32
Drift i alt	30.270	32.261	32.261	31.704	-640	-557
Afdrag KK-lån Rejsekort	74	74	74	74	-	-
Ringkøbing-Skjern kommune i alt	30.344	32.335	32.335	31.778	-640	-557
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-548	-461	-375	-	173
I alt incl. Forskudt finansiering	30.344	31.787	31.874	31.403	-640	-384
Bestillerbidrag	-31.361	-31.787	-31.787	-31.787		-
Resultat til overførsel	-42	-	-			
Resultat til efterregulering	-975	-	88	-384		

Busindtægterne forventes at være 1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Ringkøbing-Skjern Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at falde med 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet, primært som følge af en nedskrivning af køreplantimerne med 529 timer samt indeks-effekten. Derudover har der været ekstra udgifter til omkørsler.

I den åbne kørsel har der været mindre kørsel end forventet hvilket resulterer i et mindre forbrug på 0,2 mio. kr.

For handicapkørsel har aktivitetsniveauet været lavere end forventet, og det forventede regnskab nedskrives med 500 ture, svarende til et mindreforbrug for kommunen på 0,8 mio. kr.

3.12 Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 50 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 52,3 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 2,3 mio. kr.

Tabel 3.12 Silkeborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

					Afvigelse 2025	
	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-18.095	-19.448	-18.459	-18.482	-	966
- Bus	-	-19.440	-18.451	-18.460	-	980
- Flexbus	-	-8	-8	-22	-	-14
Operatørudgifter	53.692	54.813	53.313	52.697	-543	-2.116
- Bus	53.521	54.578	53.186	52.501	-540	-2.077
- Flexbus	171	235	127	196	-3	-39
Drifts- og Billetsystemer	2.430	3.612	3.438	3.365	-	-247
Billetkontrol	43	58	52	30	-	-28
Trafikskelskab	3.879	4.133	4.117	4.127	-	-6
Busdrift i alt	41.949	43.168	42.461	41.737	-543	-1.431
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	47	49	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	49	-	-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.281	-1.395	-1.390	-1.645	-	-251
- Åben kørsel	-441	-347	-347	-632	-	-285
- Handicapkørsel	-825	-1.029	-1.029	-1.003	-	26
- Kommunal kørsel	-15	-19	-14	-10	-	9
Operatørudgifter	8.213	8.869	8.958	8.353	-112	-516
- Åben kørsel	1.050	728	717	1.236	-17	508
- Handicapkørsel	4.546	5.471	5.386	4.478	-60	-993
- Kommunal kørsel	2.617	2.670	2.855	2.639	-35	-31
Flexadministration	1.582	1.621	1.664	1.624	-	3
- Åben kørsel	191	154	154	254	-	100
- Handicapkørsel	1.040	1.104	1.104	1.000	-	-104
- Kommunal kørsel	351	363	406	370	-	7
Flextrafik i alt	8.515	9.096	9.232	8.332	-112	-764
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	210	227	227	227	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-293	-	-44	-73	-	-73
Fællesomkostninger i alt	-82	227	183	154	-	-73
Drift i alt	50.429	52.540	51.925	50.272	-655	-2.267
Afdrag KK-lån Rejsekort	-261	-261	-261	-261	-	-
Silkeborg kommune i alt	50.168	52.279	51.664	50.011	-655	-2.267
Forskudt finansiering, Rejsekort	-	-1.105	-929	-756	-	349
I alt incl. Forskudt finansiering	50.168	51.174	50.736	49.255	-655	-1.918
Bestillerbidrag	-50.631	-51.174	-51.174	-51.174	-	-
Resultat til overførsel	-127	-	-	-		
Resultat til efterregulering	-336	-	-438	-1.918		

Busindtægterne forventes at være 1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Silkeborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at falde med 2,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Faldet skyldes et mindre antal køreplantimer, indekseffekt, lavere priser samt mindre ekstrakørsel end budgetteret. Til K25 er der startet to nye kontrakter.

For handicapkørsel har aktivitetsniveauet været lavere end forventet, og turantallet forventes at være 1.300 under budget, hvilket medfører en lavere udgift på 1 mio. kr.

I den åbne flextrafik har der været flere Flextur-ture end budgetteret. Antallet af ture opskrives derfor med 2.800, hvilket resulterer i en merudgift på 0,5 mio. kr.

3.13 Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 28,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 31,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på ca. 3,4 mio. kr.

Tabel 3.13 Skanderborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-9.690	-7.613	-9.998	-9.221	-	-1.608
- Bus	-	-7.558	-9.943	-9.129	-	-1.571
- Flexbus	-	-55	-55	-92	-	-37
Operatørudgifter	28.080	30.547	29.375	29.869	-756	-677
- Bus	27.026	29.303	28.150	29.040	-745	-262
- Flexbus	1.054	1.244	1.225	829	-11	-415
Drifts- og Billetsystemer	668	1.064	1.035	986	-	-78
Billetkontrol	8	12	9	10	-	-2
Trafikskelskab	1.681	1.990	1.990	1.930	-	-60
Busdrift i alt	20.747	26.000	22.411	23.574	-756	-2.425
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	47	49	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	49	-	-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.746	-1.860	-1.860	-1.629	-	231
- Åben kørsel	-1.270	-1.270	-1.270	-1.128	-	142
- Handicapkørsel	-476	-590	-590	-501	-	89
Operatørudgifter	6.575	6.155	6.069	5.156	-69	-999
- Åben kørsel	4.014	3.301	3.249	2.858	-38	-443
- Handicapkørsel	2.529	2.834	2.790	2.265	-30	-569
- Kommunal kørsel	32	20	30	33	-0	13
Flexadministration	1.417	1.378	1.380	1.242	-	-136
- Åben kørsel	825	791	791	693	-	-98
- Handicapkørsel	587	584	584	544	-	-40
- Kommunal kørsel	5	3	5	5	-	2
Flextrafik i alt	6.247	5.673	5.589	4.769	-69	-904
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	65	65	65	65	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-141	-	-22	-31	-	-31
Fællesomkostninger i alt	-77	65	43	34	-	-31
Drift i alt	26.964	31.787	28.092	28.426	-825	-3.360
Afdrag KK-lån Rejsekort	65	65	65	65	-	-
Skanderborg kommune i alt	27.030	31.852	28.157	28.491	-825	-3.360
Forskuet finansiering, Rejsekort	-	-314	-264	-215	-	99
I alt incl. Forskuet finansiering	27.030	31.538	27.894	28.276	-825	-3.261
Bestillerbidrag	-29.236	-31.538	-31.538	-31.538	-	-
Resultat til overførsel	-42	-	-	-		
Resultat til efterregulering	-2.164	-0	-3.644	-3.261		

Busindtægterne forventes at være 1,6 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes arrangement kørsel og at Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Skanderborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 0,3 mio. kr., primært som følge af et fald i brændstofindekset. Der forventes dog en mindre stigning i køreplantimer på 261 timer. Flexbus har oplevet mindre kørsel end budgetteret. Turantallet nedskrives derfor med 1.800 ture og en tilsvarende mindreudgift på 0,4 mio. kr.

For handicapkørsel har det realiserede turantal været lavere end forventet, og forventningerne nedskrives derfor med 500 ture i forhold til budget, hvilket medfører en mindreudgift på 0,6 mio. kr.

I den åbne kørsel har der generelt været mindre aktivitet end forventet. Det forventede turantal på Flextur og Plustur nedskrives med henholdsvis 2.100 og 800 ture, hvilket giver et samlet mindreforbrug på 0,4 mio. kr.

3.14 Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 45 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 43,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 1,2 mio. kr.

Tabel 3.14 Skive Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-5.867	-6.391	-5.938	-5.668	-	723
- Bus	-	-6.384	-5.931	-5.660	-	724
- Flexbus	-	-7	-7	-8	-	-1
Operatørudgifter	30.776	27.937	28.395	28.531	-619	594
- Bus	30.687	27.860	28.319	28.432	-618	572
- Flexbus	89	77	76	99	-1	22
Drifts- og Billetsystemer	1.032	1.651	1.578	1.534	-	-117
Billetkontrol	30	35	33	33	-	-2
Trafikselskab	2.444	2.369	2.369	2.372	-	3
Busdrift i alt	28.415	25.601	26.437	26.802	-619	1.201
Flextrafik						
Passagerindtægter	-675	-700	-700	-746	-	-46
- Åben kørsel	-200	-145	-145	-268	-	-123
- Handicapkørsel	-474	-555	-555	-478	-	77
Operatørudgifter	19.055	17.168	17.175	17.358	-233	190
- Åben kørsel	876	486	478	1.069	-14	583
- Handicapkørsel	2.683	3.038	2.991	2.237	-30	-801
- Kommunal kørsel	15.497	13.644	13.706	14.052	-188	408
Flexadministration	1.436	1.387	1.372	1.295	-	-92
- Åben kørsel	123	87	87	191	-	104
- Handicapkørsel	603	536	536	408	-	-128
- Kommunal kørsel	710	764	749	696	-	-68
Flextrafik i alt	19.817	17.855	17.847	17.907	-233	52
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	159	167	167	167	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-216	-	-33	-43	-	-43
Fællesomkostninger i alt	-57	167	134	124	-	-43
Drift i alt	48.175	43.623	44.418	44.833	-851	1.210
Afdrag KK-lån Rejsekort	131	131	131	131	-	-
Skive kommune i alt	48.306	43.754	44.549	44.964	-851	1.210
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-620	-521	-424	-	196
I alt incl. Forskudt finansiering	48.306	43.134	44.028	44.540	-851	1.406
Bestillerbidrag	-50.069	-43.134	-43.134	-43.134	-	-
Resultat til overførsel	-50	-	-	-		
Resultat til efterregulering	-1.714	-	894	1.406		

Busindtægterne forventes at være 0,7 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Skive Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes stigning i de busafhængige omkostninger, arrangementskørsel samt højere udbetalt bonus end budgetteret.

For handicapkørsel har aktiviteten været lavere end budgetteret, og antallet af ture nedskrives derfor med 1.300, hvilket medfører et mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

I den åbne kørsel har der været mere aktivitet på Flextur og Plustur. Turantallet opskrives med henholdsvis 2.300 og 800 ture, hvilket giver merudgifter på 0,5 mio. kr. og 0,1 mio. kr.

I den kommunale kørsel har der været færre ture end budgetteret, og forventningen til turantallet nedjusteres med 2.500 ture, hvilket medfører en reduktion i udgifterne på 0,3 mio. Kr. For specialkørsel har antallet af ture været højere end først antaget, og det forventede regnskab for 2025 opskrives derfor med 0,7 mio. Kr. Her skal også nævnes at budget 2025 for kommunal kørsel er blevet ændret efter ønske fra kommunen.

3.15 Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 9,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 10,6 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på ca. 1,1 mio. kr.

Tabel 3.15 Struer Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	52	-	-	-	-	-
Operatørudgifter	5.259	7.524	7.239	7.213	-302	-311
Drifts- og Billetsystemer	47	184	165	161	-	-23
Trafikskelskab	441	466	466	466	-	-
Busdrift i alt	5.799	8.174	7.870	7.840	-302	-334
Flextrafik						
Passagerindtægter	-434	-488	-488	-522	-	-34
- Åben kørsel	-192	-216	-216	-252	-	-36
- Handicapkørsel	-242	-272	-272	-270	-	2
Operatørudgifter	2.193	2.468	2.429	1.795	-24	-673
- Åben kørsel	690	751	739	673	-9	-78
- Handicapkørsel	1.503	1.717	1.690	1.122	-15	-595
Flexadministration	343	354	354	307	-	-47
- Åben kørsel	94	114	114	131	-	17
- Handicapkørsel	249	240	240	176	-	-64
Flextrafik i alt	2.102	2.334	2.295	1.580	-24	-754
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	44	46	46	46	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-42	-	-7	-10	-	-10
Fællesomkostninger i alt	1	46	39	36	-	-10
Drift i alt	7.902	10.554	10.204	9.456	-326	-1.098
Afdrag KK-lån Rejsekort	24	24	24	24	-	-
Struer kommune i alt	7.926	10.578	10.228	9.480	-326	-1.098
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-129	-108	-88	-	41
I alt incl. Forskudt finansiering	7.926	10.449	10.120	9.392	-326	-1.057
Bestillerbidrag	-9.794	-10.449	-10.449	-10.449	-	-
Resultat til overførsel	2	-	-			
Resultat til efterregulering	-1.870	-	-330	-1.057		

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 0,3 mio. kr., primært som følge af et fald i brændstofindekset.

Aktiviteten i handicapkørsel har været lavere end budgetteret, hvilket medfører en nedjustering af antallet af ture med 800 og en reduktion i udgifterne på 0,6 mio. kr.

3.16 Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 32 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 32,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på ca. 0,8 mio. kr.

Tabel 3.16 Syddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-2.930	-3.377	-2.975	-2.811	-	566
- Bus	-	-3.352	-2.950	-2.754	-	598
- Flexbus	-	-25	-25	-57	-	-32
Operatørudgifter	23.906	25.396	24.803	25.028	-520	-368
- Bus	23.474	24.938	24.352	24.117	-513	-821
- Flexbus	433	458	451	911	-6	453
Drifts- og Billetsystemer	573	876	824	780	-	-96
Billetkontrol	9	10	10	7	-	-3
Trafikselskab	1.448	1.570	1.570	1.752	-	182
Busdrift i alt	23.007	24.475	24.233	24.756	-520	281
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	47	49	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	49	-	-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.559	-1.788	-1.788	-1.654	-	134
- Åben kørsel	-1.214	-1.341	-1.341	-1.225	-	116
- Handicapkørsel	-345	-447	-447	-429	-	18
Operatørudgifter	7.908	8.702	8.317	7.585	-102	-1.117
- Åben kørsel	4.139	3.968	3.906	3.493	-47	-475
- Handicapkørsel	1.996	2.721	2.679	2.183	-29	-538
- Kommunal kørsel	1.773	2.013	1.732	1.909	-26	-104
Flexadministration	1.231	1.343	1.318	1.285	-	-58
- Åben kørsel	670	693	693	710	-	17
- Handicapkørsel	395	448	448	376	-	-72
- Kommunal kørsel	166	202	177	199	-	-3
Flextrafik i alt	7.579	8.257	7.847	7.216	-102	-1.041
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	53	53	53	53	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-138	-	-22	-32	-	-32
Fællesomkostninger i alt	-85	53	31	21	-	-32
Drift i alt	30.548	32.834	32.160	32.042	-621	-792
Afdrag KK-lån Rejsekort	35	35	35	35	-	-
Syddjurs kommune i alt	30.583	32.869	32.195	32.077	-621	-792
Forskuet finansiering, Rejsekort	-	-335	-281	-229	-	106
I alt incl. Forskuet finansiering	30.583	32.534	31.913	31.848	-621	-686
Bestillerbidrag	-30.878	-32.534	-32.534	-32.534	-	-
Resultat til overførsel	-33	-	-			
Resultat til efterregulering	-262	-	-621	-686		

Busindtægterne forventes at være 0,5 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Middtrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Syddjurs Kommunes andel af Middtrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,8 mio. kr., primært som følge af et fald i brændstofindekset samt en reduktion af køreplantimerne med 688 timer. Derudover bliver operatørudgiften opskrevet med 0,5 mio. Kr. grundet LES projektet, se yderligere under Trafikselskabet.

For handicapkørsel har aktivitetsniveauet været lavere end budgetteret, og turantallet nedskrives derfor med 900 ture, hvilket giver et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

Aktivitetsniveauet for Plusture har været højere end budgetteret, hvilket medfører en merudgift på 0,1 mio. kr. På Flextur-området har der derimod været lavere aktivitet, og det forventede turantal nedskrives med 100 ture, hvilket reducerer udgiften med 0,5 mio. kr.

Trafikselskabets budget er steget med 0,2 mio. kr., inkl. administration af Flexbus, som følge af projektet LES – Behovsstyret buskørsel i Syddjurs. Projektet har til formål at etablere et fleksibelt transporttilbud, der supplerer den eksisterende kollektive trafik og forbedrer mobiliteten i områder med lav passagerdækning.

3.17 Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at være 48,9 mio. kr. mod de budgetterede 55 mio. kr. Der forventes således et mindreforbrug på 6,1 mio. kr.

Tabel 3.17 Viborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-12.152	-11.890	-12.020	-11.167	-	723
- Bus	-	-11.882	-12.012	-11.151	-	731
- Flexbus	-	-8	-8	-16	-	-8
Operatørudgifter	49.965	49.281	45.443	45.149	-1.906	-4.131
- Bus	49.858	48.835	45.377	45.072	-1.905	-3.762
- Flexbus	108	446	66	77	-1	-369
NT/Sydtrafik-samarbejde	226	225	224	224	-	-1
Drifts- og Billetsystemer	2.477	3.589	3.510	3.358	-	-231
Billetkontrol	47	57	52	52	-	-5
Trafikskelskab	3.991	3.767	3.700	3.703	-	-64
Busdrift i alt	44.555	45.029	40.909	41.319	-1.906	-3.710
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.697	-2.010	-2.010	-1.763	-	247
- Åben kørsel	-433	-464	-464	-418	-	46
- Handicapkørsel	-1.264	-1.546	-1.546	-1.345	-	201
Operatørudgifter	8.120	9.653	9.504	7.266	-97	-2.387
- Åben kørsel	1.179	1.134	1.117	987	-13	-147
- Handicapkørsel	6.923	8.487	8.355	6.244	-84	-2.243
- Kommunal kørsel	18	32	32	35	-0	3
Flexadministration	1.562	1.820	1.820	1.578	-	-242
- Åben kørsel	221	241	241	231	-	-10
- Handicapkørsel	1.339	1.576	1.576	1.344	-	-232
- Kommunal kørsel	2	3	3	3	-	-
Flextrafik i alt	7.984	9.463	9.314	7.081	-97	-2.382
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	265	277	278	278	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-236	-	-37	-54	-	-54
Fællesomkostninger i alt	29	277	241	224	-	-53
Drift i alt	52.567	54.769	50.464	48.624	-2.003	-6.145
Afdrag KK-lån Rejsekort	245	246	246	246	-	-
Viborg kommune i alt	52.813	55.015	50.710	48.870	-2.003	-6.145
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-979	-823	-670	-	309
I alt incl. Forskudt finansiering	52.813	54.036	49.887	48.200	-2.003	-5.836
Bestillerbidrag	-51.685	-54.036	-54.036	-54.036	-	-
Resultat til overførsel	-207	-	-	-	-	-
Resultat til efterregulering	1.335	-	-4.149	-5.836	-	-

Busindtægterne forventes at være 0,7 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Viborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med 3,8 mio. kr., som følge af et fald i brændstofindekset samt et lavere antal køreplantimer på 680 timer, derudover har der været en nedgang i busafhængige omkostninger grundet for høj budgettering. På Flexbus-området er der oprettet nye ruter, som ikke har haft den forventede belægning, hvilket giver et forventet mindreforbrug på 0,4 mio. kr. for kommunen.

I handicapkørslen har aktivitetsniveauet været lavere end budgetteret, og turantallet nedjusteres med 3.000 ture, hvilket medfører en reduktion i udgifterne på 2,2 mio. kr.

3.18 Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 436,3 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 450,2 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 13,9 mio. kr.

Tabel 3.18 Aarhus Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-305.782	-315.621	-315.167	-312.497	-	3.124
- Bus	-	-315.610	-315.156	-312.490	-	3.120
- Flexbus	-	-11	-11	-7	-	4
Operatørudgifter	495.856	524.745	525.196	520.776	-2.547	-3.969
- Bus	495.663	524.562	525.016	520.591	-2.545	-3.971
- Flexbus	193	183	180	185	-2	2
Drifts- og Billetsystemer	25.586	39.283	37.639	37.465	-	-1.818
Billetkontrol	-540	993	1.459	-853	-	-1.846
Trafikelskab	33.347	36.944	36.944	36.944	-	-
Busdrift i alt	248.467	286.344	286.071	281.835	-2.547	-4.509
Letbanedrift						
Passagerindtægter	-46.713	-49.032	-49.090	-51.643	-	-2.612
Operatørudgifter	149.215	161.283	161.283	161.283	-	-
Drifts- og Billetsystemer	2.876	4.367	5.236	4.763	-	397
Billetkontrol	-161	-30	31	-321	-	-291
Trafikelskab Letbane og Letbanesekretariat	2.945	3.133	3.134	3.134	-	1
Letbanedrift i alt	108.162	119.721	120.594	117.216	-	-2.505
Flextrafik						
Passagerindtægter	-5.990	-6.761	-6.761	-6.653	-	108
- Åben kørsel	-558	-549	-549	-551	-	-2
- Handicapkørsel	-5.432	-6.212	-6.212	-6.102	-	110
Operatørudgifter	35.507	38.323	37.302	32.162	-431	-6.161
- Åben kørsel	1.636	1.528	1.504	1.359	-18	-169
- Handicapkørsel	28.401	30.851	30.371	26.120	-350	-4.731
- Kommunal kørsel	5.470	5.944	5.427	4.683	-63	-1.261
Flexadministration	7.893	8.612	8.607	8.250	-	-362
- Åben kørsel	293	274	274	272	-	-2
- Handicapkørsel	6.875	7.520	7.520	7.280	-	-240
- Kommunal kørsel	726	818	813	698	-	-120
Flextrafik i alt	37.410	40.174	39.148	33.759	-431	-6.415
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	2.126	2.207	2.208	2.208	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-1.840	-	-302	-445	-	-445
Fællesomkostninger i alt	286	2.207	1.906	1.763	-	-444
Drift i alt	394.325	448.446	447.719	434.573	-2.978	-13.873
Afdrag KK-lån Rejsekort	1.759	1.761	1.761	1.761	-	-
Aarhus kommune i alt	396.084	450.207	449.480	436.334	-2.978	-13.873
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-11.743	-10.640	-9.225	-	2.519

I alt incl. Forskudt finansiering	396.084	438.464	438.840	427.109	-2.978	-11.355
Bestillerbidrag	-396.217	-438.464	-438.464	-438.464	-	-
Resultat til overførsel	-1.008	-	-	-		
Resultat til efterregulering	874	-0	376	-11.355		

Busindtægterne forventes at være 3,1 mio. kr. under budget, og letbaneindtægterne forventes at være 2,6 mio. Kr. over budget, hvilket begge primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har samlet reduceret Aarhus Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med samlet 4 mio. Kr. Ruteøkonomien nedskrives med 4,9 mio.kr. hvilket primært skyldes fald i brændstofindekset, et lavere antal køreplantimer på 339 timer samt reducerede administrationsudgifter. Modsvarende har der dog været mere ekstrakørsel. Derudover er der brugt 0,9 mio. Kr. på særaftaler/arrangementskørsel, som ikke er budgetteret.

Der forventes væsentligt flere kontrolafgifter end budgetteret, hvilket ændrer billetkontrollens budgetterede udgift til en forventet indtægt på 0,9 mio. kr.

Udgifterne til drifts- og billetsystemer for Letbanen er øget med 0,4 mio. kr., som følge af, at installationen af validatorer til Basiskortet på Rejsekort er rykket til 2025.

Aktiviteten i handicapkørsel har været lavere end budgetteret, og turantallet nedjusteres med 3.000 ture, hvilket medfører en reduktion i udgifterne på 4,7 mio. kr.

Aktiviteten i kommunal kørsel har ligeledes været lavere end budgetteret, og turantallet nedjusteres med 4.700 ture, hvilket giver en mindreudgift på 1,3 mio. kr.

3.19 Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre ca. 665,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 683,1 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 17,4 mio. kr.

Tabel 3.19 Region Midtjylland, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-295.490	-296.513	-297.786	-303.179	-	-6.666
- Bus	-	-296.513	-297.781	-303.135	-	-6.622
- Flexbus	-	-	-5	-44	-	-44
Operatørudgifter	425.175	453.600	454.563	452.952	-11.123	-649
- Bus	425.175	453.600	454.481	452.846	-11.121	-755
- Flexbus	-	-	82	106	-1	106
NT/Sydtrafik-samarbejde	20.021	19.936	19.246	19.164	-627	-772
Drifts- og Billetsystemer	23.202	38.997	38.689	37.250	-	-1.747
Billetkontrol	467	491	422	-255	-	-746
Trafikskelskab	36.081	36.981	36.994	37.093	-	112
Busdrift i alt	209.456	253.492	252.128	243.025	-11.750	-10.468
Togdrift						
Passagerindtægter	-21.140	-22.638	-22.652	-19.587	-	3.051
Operatørudgifter	78.345	97.854	97.854	97.854	-	-
Drifts- og Billetsystemer	1.626	3.212	3.200	3.618	-	406
Billetkontrol	-790	-214	-76	645	-	859
Trafikskelskab Tog	1.135	969	969	969	-	-
Togdrift i alt	59.176	79.183	79.295	83.499	-	4.316
Letbanedrift						
Passagerindtægter	-46.713	-49.032	-49.090	-51.643	-	-2.612
Operatørudgifter	182.869	195.740	195.740	195.740	-	-
Drifts- og Billetsystemer	2.876	4.366	5.236	4.766	-	401
Billetkontrol	-161	-30	31	-321	-	-291
Trafikskelskab Letbane og						
Letbanesekretariat	3.155	3.351	3.352	3.352	-	1
Letbanedrift i alt	142.025	154.395	155.269	151.894	-	-2.501
Flextrafik						
Operatørudgifter	180.707	177.597	173.491	171.376	-2.295	-6.221
- Siddende Patientbefordring	180.707	177.597	173.491	171.376	-2.295	-6.221
Flexadministration	11.471	12.557	12.557	12.557	-	-
- Siddende Patientbefordring	11.471	12.557	12.557	12.557	-	-
Flextrafik i alt	192.178	190.154	186.048	183.933	-2.295	-6.221
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	2.889	3.050	3.052	3.052	-	2
Finansindtægter og -udgifter	-4.015	-	-651	-2.605	-	-2.605
Fællesomkostninger i alt	-1.127	3.050	2.401	447	-	-2.603
Drift i alt	601.709	680.274	675.141	662.798	-14.045	-17.477
Afdrag KK-lån Rejsekort	2.863	2.865	2.865	2.865	-	-
Region Midtjylland i alt	604.571	683.139	678.006	665.663	-14.045	-17.477

Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-12.610	-11.609	-10.220	-	2.391
I alt incl. Forskudt finansiering	604.571	670.529	666.397	655.443	-14.045	-15.086
Bestillerbidrag	-643.228	-670.529	-670.529	-670.529	-	-
Resultat til overførsel	-1.942	-	-			
Resultat til efterregulering	-36.716	-	-4.132	-15.086		

Busindtægterne forventes at være 6,6 mio. kr. over budget og letbaneindtægter forventes at være 2,6 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har øget Region Midtjyllands andel af Midttrafiks samlede indtægter.

For den almindelige rutekørsel forventes en mindreudgift på 0,8 mio. kr., primært som følge af indekseffekten. Højere udgifter til ekstrakørsel, stigende timepriser samt manglende budgettering af busafhængige omkostninger modvirker dog en del af besparelsen.

Der forventes væsentligt flere kontrolafgifter på busdriften end budgetteret, hvilket ændrer den budgetterede udgift til billetkontrollen til en forventet indtægt på 0,3 mio. kr.

Omvendt forventes en væsentlig lavere indtægt på togdriften end budgetteret, primært som følge af indsættelsen af erstatningsbusser, hvor der ikke er foretaget samme kontrol som i togene.

Derudover er der tilføjet en forventet merudgift på togdriften på 0,4 mio. kr. til driftsudgifter vedrørende NIS2 på Lemvigbanen. Udgifter til NIS2 for Holstebro-/Skjernbanen forventes dækket inden for det nuværende budget.

Region Midtjylland har efter udarbejdelse af forventet regnskab 2 meldt ind, at i stedet for kun at tilføre 0,4 mio. kr. til NIS2 vedrørende Lemvigbanen, skal der yderligere tilføres 0,4 mio. kr. til NIS2 på Holstebro-Skjern. Samlet 0,8 mio. kr. som vil blive reguleret med en ekstra opkrævning i december 2025.

Togindtægter forventet at være 3 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at passagerindtægter for Lemvigbanen er nedjusteret med 0,3 mio. kr. på grund af gratis kørsel på strækningen fra 1. oktober og året ud. Det planlagte sporarbejde mellem marts og juli på Holstebro-Skjern strækningen har betydet en nedjustering af forventningen for passagerindtægterne på 1,9 mio. Kr. Samt at Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har reduceret togområdet andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Efter udarbejdelse af forventet regnskab 2 har Region Midtjylland meldt ind, at de nedskrevne indtægter på 0,3 mio. kr. på Lemvigbanestrækningen skal dækkes af øgede operatørudgifter i 2025. Beløbet vil blive reguleret med en ekstra opkrævning i december 2025.

Region Midtjylland opstarter en Flexbus-rute fra køreplansskiftet sommeren 2025. Dette var ikke indregnet i budgettet, og der tilføjes derfor en merudgift på 0,1 mio. kr.

For NT/Sydtrafik-samarbejdet nedjusteres forventningen til byrdefordelingen med 0,8 mio. kr., primært som følge af indekseffekten samt et mindre fald i køreplantimer på 169 timer.

Udgifterne til drifts- og billetsystemer for Letbanen er øget med 0,4 mio. kr., som følge af, at installationen af validatorer til Basiskortet på Rejsekort er rykket til 2025. For toget er udgiften ligeledes øget med 0,4 mio. kr., primært som følge af en stigning i driftstilskuddet til toget.

Trafikselskabets budget er steget med 0,2 mio. kr., inklusiv administration af Flexbus, som følge af projektet LES – Behovsstyret buskørsel i Syddjurs. Projektet har til formål at etablere et fleksibelt transporttilbud, der supplerer den eksisterende kollektive trafik og forbedrer mobiliteten i områder med lav passagerdækning.

Yderligere har Region Midtjylland meldt ind, at i stedet for kun at tilføre 0,4 mio. kr. til NIS2 vedrørende Lemvigbanen, skal der yderligere tilføres 0,4 mio. kr. til NIS2. Samlet 0,8 mio. kr. som vil blive reguleret med en ekstra opkrævning i december 2025.

OVERORDNET BEREDSKABSPLAN FOR MIDTTRAFIK

Beredskabsplanen



Titel	Overordnet beredskabsplan for Midttrafik, version 1.0
Dato	12. oktober 2025
Journalnr.	6.6.4-14078-2024
Sagsbehandler	Danni Giørtz-Jørgensen
E-mail	dgi@midttrafik.dk
Telefon	87408215
Udgiver	Midttrafik Søren Nymarksvej 3 8270 Højbjerg midttrafik.dk

Indhold

0	Versionshistorik	4
1	Formål med den overordnede beredskabsplan for Midttrafik	5
2	Beredskabshierarki	6
3	Organisering	7
4	Iværksættelse af en eller flere beredskabsplaner	8
4.1	Generelt	8
4.2	Aktivering og drift af kriseledelsen	8
4.3	Informationshåndtering	8
4.3.1	Formål	8
4.3.2	Tilgang af informationer om hændelsen	8
4.3.3	Tilgang af information om ressourcer	9
4.3.4	Behandling af informationer	9
4.3.5	Vurdering af informationer	9
4.4	Koordinering af handlinger og ressourcer	9
4.4.1	Formålet med koordinering af handlinger og ressourcer	9
4.4.2	Rollebaseret kriseledelse	9
4.4.3	Forholdsregler vedrørende handlinger, ressourceanvendelse og bemyndigelse	12
4.5	Krisekommunikation	13
4.5.1	Formålet med crisekommunikation	13
4.6	Operativ indsats	13
4.6.1	Genopretning og fortsat drift	14
5	Godkendelse	15

0 Versionshistorik

Version	Dato	Beskrivelse
1.0	12-10-2025	Første udgave forelagt bestyrelsen for Midttrafik

1 Formål med den overordnede beredskabsplan for Midttrafik

Midttrafik har en vigtig rolle i den kritiske infrastruktur, der skal sikre borgernes mobilitet.

Den rolle skal udfyldes både til hverdag og i situationer, hvor alvorlige trusler eller hændelser indtræffer.

For at sikre, at Midttrafik også kan udfylde sin samfundskritiske rolle ved alvorlige trusler og hændelser, har Midttrafik fastlagt denne overordnede beredskabsplan, der dækker hele Midttrafiks virksomhed.

Alvorlige trusler og hændelser er defineret som forhold, der kræver en ekstraordinær håndtering, hvor det er nødvendigt, at ledelsen inddrages, og hvor en ekstraordinær organisering skal etableres potentielt med kort varsel.

Formålet er, at Midttrafik skal være så robust, at Midttrafik formår at udføre krisestyring. Midttrafik skal fortsat kunne løse sine samfundskritiske opgaver eller hurtigst muligt reetablere løsning af disse i tilfælde af, at trusler, krise, pandemi, storulykker, uroligheder, terror, krig, klimarelaterede eller andre hændelser indtræffer.

Den overordnede beredskabsplan skal sikre hurtig og kompetent reaktion, optimal ressourceudnyttelse og effektiv krisestyring, når trusler eller alvorlige hændelser sætter hele eller dele af Midttrafiks opgaveløsning under pres. Denne overordnede beredskabsplan binder mandat, økonomi, ressourcepersoner og kommunikation sammen.

Sammen med træning i krisestyring skal den overordnede beredskabsplan sikre hurtig erkendelse af en unormal driftssituation og bidrage til øget beredskabsparathed ved Midttrafiks medarbejdere samt Midttrafiks ejere, leverandører og øvrige samarbejdspartnere. På baggrund af et fælles situationsbillede skal den overordnede beredskabsplan sikre en koordineret indsats med effektiv anvendelse af Midttrafiks samlede ressourcer og et godt samspil med øvrige interessenter.

Den overordnede beredskabsplan gælder for trafikelskabet Midttrafik.

AarBus, Midtjyske Jernbaner og Aarhus Letbane udarbejder selv beredskabsplaner for egen virksomhed.

Midttrafik koordinerer med disse og andre interessenter i det omfang, at der er indbyrdes afhængighed i forhold til at opretholde stabil drift.

Den overordnede beredskabsplan godkendes af bestyrelsen for Midttrafik og er gældende, indtil en ny måtte blive vedtaget.

2 Beredskabshierarki

Midttrafiks daglige virke dækker over flere forskellige aktivitetsområder. Det etableres derfor flere delberedskabsplaner med fokus på de forskellige aktivitetsområder.

Der etableres tre delberedskabsplaner under denne overordnede beredskabsplan:

1. Driftsberedskabsplan, der omfatter håndtering af hændelser som fx:
 - a. Driftsudfordringer pga. omfattende alvorligt vejrlig
 - b. Driftsudfordringer pga. store trafikuheld og skader på materiel.
 - c. En eller flere leverandørers omfattende mangel på chauffører.
 - d. Store leverandørers konkurs.
2. IT-beredskabsplan, der omfatter håndtering af hændelser som fx:
 - a. Nedbrud af kritiske IT-system(er).
 - b. Cyberangreb.
 - c. Ransomware.
 - d. Omfattende GDPR-hændelser.
3. Personaleberedskabsplan, der omfatter håndtering af hændelser som fx:
 - a. Udbredt sygdom blandt store dele af Midttrafiks personale.
 - b. Omfattende skader på Midttrafiks faciliteter.
 - c. Alvorlige 0-tolerancehændelser mod Midttrafiks personale.
 - d. Alvorlige arbejdsmiljøhændelser i Midttrafik.

Ovenstående hændelser er eksempler. Det enkelte delberedskab identificerer selv de typer af hændelser, der har størst samfundsmæssig betydning og skal omfattes af delberedskabsplanen. Der laves en indsatsplan for hver af de identificerede hændelser under hver delberedskabsplan. Ledelsen af den enkelte delberedskabsplan *orienterer* ledelsen af den overordnede beredskabsplan om de delberedskabsplaner, der etableres.

Ledelsen af den overordnede beredskabsplan kan beslutte at etablere flere delberedskabsplaner inden for rammerne af den overordnede beredskabsplan. Bestyrelsen *orienteres* herom.

3 Organisering

Midttrafiks beredskab organiseres på tværs af Midttrafiks organisation med tydelig ledelsesmæssig forankring samt relevante fag- og ansvarsområder repræsenteret for at sikre et handlekraftigt og beslutningsdygtigt beredskab. Organiseringen følger ovenstående hierarki.

Det overordnede beredskab og hvert delberedskab bemannes ved at udpege flg. roller:

1. Kriseledelsen (kriselederen med suppleanter)
2. Krisestab (nøglemedarbejdere ift. hvert beredskab)
3. Krisekommunikationsteam (Midttrafiks kommunikationsansvarlige skal indgå).

Kriseledelsen vil være som vist nedenfor. Ledelsen i de enkelte beredskaber er vist i prioriteret rækkefølge, så den førstnævnte er leder for beredskabet, og næstnævnte er første suppleant og så fremdeles:

- Overordnet Beredskab:
 - Direktør
 - Afdelingschef, Kunder & Marked
 - Afdelingschef, Økonomi, IT & Kontrakter
 - Afdelingschef, Planlægning, Rådgivning & Flextrafik
 - Kommunikationsansvarlig
- Driftsberedskab:
 - Afdelingschef, Kunder & Marked
 - Teamleder Trafikservice
 - Teamleder Flextrafik, Trafikstyring
 - Teamleder Flextrafik, Bestillingsmodtagelse
 - Teamleder Kundeservice
 - Kommunikationsansvarlig
- IT-beredskab:
 - Afdelingschef, Økonomi, IT & Kontrakter
 - Teamleder IT & Digitalisering
 - Teamleder Trafikservice
 - Kommunikationsansvarlig
- Personaleberedskab:
 - Direktør
 - Teamleder HR- og Ledelsessekretariat
 - Arbejdsmiljørepræsentant
 - AC tillidsrepræsentant
 - HK Tillidsrepræsentant
 - Kommunikationsansvarlig

Lederen af det enkelte beredskab har ansvaret for til stadighed at vedligeholde en opdateret oversigt over bemanning af de roller, der skal varetages i det enkelte beredskab samt at sikre, at de involverede kender deres opgave. Oversigten indeholder også kontaktoplysninger på væsentlige eksterne interessenter ved fx leverandører, myndigheder, ejere osv.

4 Iværksættelse af en eller flere beredskabsplaner

4.1 Generelt

Det overordnede beredskab er etableret som et "vandfald", hvor det overordnede beredskab fastlægger rammerne for Midttrafiks samlede beredskab, og inden for disse rammer skal hvert delberedskab udformes.

4.2 Aktivering og drift af kriseledelsen

Ved trusler eller hændelser, der ikke kan håndteres som afvigelser inden for den normale drift, skal lederen af det relevante delberedskab straks kontaktes.

Lederen af det relevante beredskab vurderer, om truslen eller hændelsen har en karakter, så det skal yderligere eskaleres til det overordnede beredskab.

Lederen af det relevante beredskab vurderer, om truslen eller hændelsen blot skal følges eller om beredskabet skal aktiveres.

4.3 Informationshåndtering

4.3.1 Formål

Formålet med informationshåndtering er at sikre, at deltagerne i kriseledelsen hurtigst muligt har et samlet situationsbillede, som kan danne grundlag for beslutninger. Situationsbilledet skal løbende opdateres og dokumenteres. Situationsbilledet kan videreformidles såvel internt i organisationen som til kunder, ejere, leverandører, presse, myndigheder og andre interessenter.

Krisestaben udarbejder og opdaterer løbende et samlet situationsbillede til kriseledelsen. Første udgave af situationsbilledet skal foreligge hurtigt efter aktiveringen af beredskabet.

4.3.2 Tilgang af informationer om hændelsen

I forbindelse med en hændelse, hvor kriseledelsen er aktiveret, vil der løbende modtages information fra en lang række kilder, bl.a. egen organisation, leverandører, myndigheder, ejere eller medier.

For at sikre at relevante informationer kommer frem til kriseledelsen, skal der ved første møde i kriseledelsen besluttes, om der skal iværksættes:

- Forstærket overvågning af Midttrafiks hovedpostkasse og evt. relevante funktionspostkasser, Midttrafiks Facebook side samt af Midttrafiks hovednummer og evt. relevante direkte numre.
- Forstærket overvågning af Midttrafiks medieovervågning og sociale medier ud over Midttrafiks Facebook.
- Indhentning, behandling og videreformidling af informationer fra organisationen og andre interessenter.

4.3.3 Tilgang af information om ressourcer

Når kriseledelsen er etableret, skal der skabes et overblik over de ressourcer, som kan er/kan blive relevant for håndtering af hændelsen samt disses tilgængelighed.

4.3.4 Behandling af informationer

Kriseledelsen skal have de rigtige informationer til brug for beslutninger. Det er kriseledelsens ansvar at sikre korrekt, effektiv og rettidig dokumentation af alle væsentlige informationer, møder og beslutninger mv. Det er derfor vigtigt, at alle relevante informationer tilgår kriseledelsen og at alle relevante ind- og udgående informationer samt kriseledelsens beslutninger, handlinger og undladelser registreres i en hændelseslog og journaliseres i Midttrafiks ESDH-system.

Det påhviler krisestaben at sikre korrekt håndtering af klassificerede, fortrolige eller personfølsomme oplysninger, herunder evt. i samarbejde med relevante myndigheder, der måtte indgå i løsning, efterforskning og lignende opgaver i forbindelse med hændelsen.

4.3.5 Vurdering af informationer

Kriseledelsen skal i videst muligt omfang systematisk vurdere alle relevante informationer, så der skabes grundlag for effektiv koordination af handlinger og ressourcer såvel internt som eksternt samt en rettidig og målrettet kommunikation.

Særligt vigtigt er informationer, som indikerer ændringer i det aktuelle situationsbillede, herunder fx ændringer, som kan påvirke allerede iværksatte tiltag og ændringer som kan skabe behov for nye tiltag.

4.4 Koordinering af handlinger og ressourcer

4.4.1 Formålet med koordinering af handlinger og ressourcer

Formålet med koordinering af handlinger og ressourcer er at opnå bedst mulig udnyttelse af de tilstedeværende ressourcer, så konsekvenserne af hændelsen kan begrænses mest muligt og driften normaliseres hurtigst muligt.

4.4.2 Rollebaseret kriseledelse

Kriseledelsen arbejder rollebaseret. Det betyder, at fem roller skal varetages af kriseledelsen uanset, hvor mange personer der er til rådighed og uagtet personernes kompetenceniveau.

Rollerne kan senere omfordeles, og flere personer kan deles om én rolle, så længe de formår at koordinere opgaveløsningen internt. Til hver rolle er prædefineret generiske opgaver, som reducerer kaosfasen markant for kriseledelsen.

Rollerne består af:

1. Kriselederen
2. Ansvarlig for situationsbillede, logføring og dokumentation
3. Ansvarlig for involverede personer
4. Ansvarlig for proces/teknik/bygning/system
5. Ansvarlig for kommunikation

Kriselederen er som udgangspunkt lederen af beredskabet med de på forhånd definerede suppleanter ved lederens fravær. Umiddelbart efter kriseledelsens aktivering fordeler kriselederen de fire øvrige roller til de personer, der kan træffes enten fysisk eller telefonisk. Samme person kan om nødvendigt varetage flere roller.

Kriseledelsen skal som forberedelse af tænkelige hændelser på forhånd have udarbejdet et action card med de konkrete opgaver og skabeloner, som skal anvendes i opgaveløsningen. Herved sikres, at et bredere udsnit af Midttrafiks ledere og medarbejdere vil kunne involveres i opgavens løsning indtil rette leder/specialist/resourceperson kan overtage opgaven.

Kriseledelsens primæropgaver

Nedenfor gives et overblik over de primære opgaver, som den enkelte rolle varetager ved aktivering.

1. Opgaver for kriselederen

Kriselederen har det overordnede ansvar for at binde mandat, økonomi, resourcepersoner og kommunikation sammen, så hændelsen håndteres hurtigt og effektivt. Kriselederen modtager underretning om hændelsen.

Kriselederen har ansvaret for aktivering af den øvrige kriseledelse samt krisestaben og har ansvar for den fysiske sikkerhed for den samlede krisestyringsorganisation.

Kriselederen delegerer roller, ansvar og opgaver til kriseledelsen og skal sikre optimalt samarbejde på tværs af afdelingerne og funktioner samt med eksterne parter.

Kriselederen har ansvar for, at det overordnede situationsbillede altid er opdateret med hjælp fra krisestaben. Kriselederen har ansvar for, at der arbejdes efter den strategiske retning, som er besluttet i kriseledelsen.

Kriselederen af et delberedskab har ansvar for underretning af det overordnede beredskabs ledelse, og kriselederen af det overordnede beredskab har ansvaret for underretning af Midttrafiks bestyrelse efter behov. Kriselederen har også ansvar for at sikre det nødvendige mandat til kriseledelsens løsninger.

Kriselederen har ansvar for at sikre den nødvendige økonomi til opgaveløsningen. Kriselederen har også ansvar for, at indsatte enheder har de nødvendige ressourcer til rådighed for opgaveløsningen, og kriselederen er ansvarlig for, at de nødvendige interne og eksterne specialister og resourcepersoner er til rådighed. Kriselederen har det overordnede ansvar for al kommunikation i relation til hændelsen.

2. Opgaver for ansvarlig for situationsbillede, log og dokumentation

Den ansvarlige for situationsbillede, log og dokumentation (sekretær for kriseledelsen) har ansvar for at indsamle relevant information og tilvejebringe et opdateret situationsbillede.

Sekretæren skal også sørge for, at al information til kriseledelsen bliver dokumenteret sammen med kriseledelsens beslutninger, handlinger og undladelser.

Dokumentationen foretages i Midttrafiks ESDH.

Den ansvarlige for situationsbillede, log og dokumentation udpeges af kriselederen blandt kriseledelsen, krisestaben eller i krisekommunikationsteamet.

Sekretæren for kriseledelsen har også ansvar for kriseledelsens fysiske ramme. Dvs. lokaler, kommunikationsudstyr, arbejdsstationer, sikkerhedsvagt, forplejning, udskiftning, bookning af overnatningsfaciliteter, plan for afløsning på kritiske poster m.v.

Sekretæren for kriseledelsen skal sikre løbende behørig klassificering af dokumenter og journalisering i Midttrafiks dokumenthåndteringssystem.

3. Opgaver for den personansvarlige

Den ansvarlige for de involverede personer skal varetage alle opgaver i relation til de mennesker, der er direkte berørte af hændelsen. Det kan være medarbejdere, leverandører, ansatte ved ejerne m.v.

Som personansvarlig skal man sikre et højt informationsniveau til alle berørte persongrupper baseret på de pressemeddelelser eller interne orienteringer, som den kommunikationsansvarlige udarbejder.

Den personansvarlige skal sikre nødvendig fysisk tilstedeværelse i berørte områder, hvis dette skønnes nødvendigt.

Den personansvarlige skal sikre opdateret kontaktinformation på alle involverede personer, så kommunikationen kan flyde let og ubesværet.

4. Opgaver for den proces/teknik-ansvarlige

Som ansvarlig for proces, teknik, bygninger og systemer indgår man i kriseledelsen med ansvar for teknisk understøttelse og kendskab til de berørte processer og leverancer.

Den ansvarlige for proces/teknik har som den helt overordnede og første opgave at skaffe overblik over fx:

- Hvor hårdt Midttrafik er ramt af hændelsen?
- Hvilke processer er nede?
- Hvilke samfundskritiske opgaver kan ikke længere løses?
- Hvor hurtigt kan Midttrafik etablere en midlertidig løsning?
- Hvad koster det?

Alle disse elementer skal snarest muligt anvendes af kriseledelsen for at kunne tilrettelægge alle andres arbejde i bestræbelserne på at normalisere driften hurtigst muligt.

5. Opgaver for kommunikationsansvarlig

Den kommunikationsansvarlige har til formål at sikre hurtigt, korrekt og afpasset information til de mange berørte målgrupper.

Den kommunikationsansvarlige er altid Midttrafiks normale kommunikations-

ansvarlige. Ved vedkommendes fravær, er det Midttrafik direktør, der varetager kommunikationen. Ved dennes fravær er det relevant chef.

Den kommunikationsansvarlige har som primær opgave at udarbejde en opdateret interessent-analyse, så kriselederen får overblik over, hvem der skal vide hvad og hvornår. Interessentanalysen kan med fordel udarbejdes i en foreløbig version før en hændelse indtræffer, så den kun lige skal tilpasses den konkrete situation.

Den kommunikationsansvarlige udarbejder udkast til pressemeddelelser, opdateringer på sociale medier, interne orienteringer til Midttrafiks medarbejdere via intranet osv. samt memoer m.v., som godkendes af kriselederen forud for distribution.

Det er vigtigt, at kommunikationen afstemmes med evt. øvrige myndigheds interne og eksterne budskaber, så myndighedskommunikationen fremstår gennemarbejdet og uden modstridende signaler.

4.4.3 Forholdsregler vedrørende handlinger, ressourceanvendelse og bemyndigelse

Interne samarbejdsrelationer

Inden for Midttrafiks egen organisation iværksætter de enkelte enheder indledningsvist selv deres handlinger og forvalter deres ressourcer som ved normale hændelser. Handlingslammelse i opstarten skal undgås.

Når kriseledelsen er etableret, træffes beslutninger om handlinger, undladelser og ressourceanvendelse af kriseledelsen.

Der kan inddrages ressourcer fra afdelinger eller udpeges enkeltpersoner i opgaveløsningen. Eventuelt iværksatte handlinger forud for kriseledelsen godkendelse skal hurtigst muligt meddeles til kriseledelsen.

Kriseledelsen skal sørge for, at der er klarhed over de overordnede politiske og ledelsesmæssige prioriteringer. Desuden skal den sikre, at der er dækning for større, ekstraordinære økonomiske dispositioner. Der bør afklares en økonomisk dispositionsramme, som løbende bliver evalueret og dokumenteret.

Øvrige eksterne samarbejdsrelationer

Ved relevante anmodninger om bistand fra øvrige eksterne myndigheder skal kriseledelsen hurtigst muligt og så vidt muligt søge at imødekomme behovet. Dette kan eksempelvis ske ved at omdisponere egne ledige ressourcer eller ved at videreformidle udførelsen til andre aktører.

Særlige forhold

Kriseledelsen skal være særlig opmærksom på:

- Handler eller ressourceanvendelse, hvor det i situationen er uklart, hvem der skal betale.
- Dispositioner, som vil indebære store udgifter for Midttrafik/andre aktører.
- Foranstaltninger, som kan få langvarige eller meget indgribende konsekvenser for det danske samfund, for Midttrafik og/eller vil have høj grad af politisk signalværdi.
- Beredskabsforanstaltninger, som kan påvirke relationer til andre myndigheder.

Kriseledelsen har kompetence til at beslutte hvilke tiltag, der skal iværksættes. Dog således, at den ansvarlige for den operative indsats som udgangspunkt har dispositionsretten til ledige ressourcer og bemyndigelse til at træffe alle operative beslutninger.

4.5 Krisekommunikation

4.5.1 Formålet med krisekommunikation

Formålet med krisekommunikation i forbindelse med alvorlige hændelser er at sikre:

- At organisationen kan reagere med en hurtig og præcis kommunikation ved et pludseligt opstået informationsbehov.
- At Midttrafik er i stand til at opretholde et højt informationsniveau i forhold til presse, Midttrafiks egne enheder og medarbejdere, ejere, kunder, leverandører og øvrige interessenter i langvarige perioder med stor efterspørgsel efter information.
- At få direkte berørte kunder til, at tage ansvar for egen mobilitetsbehov om muligt, så fokus kan lægges på dem, der ikke har andre muligheder.

Kommunikationsarbejdet skal være en integreret del af kriseledelsens fokusområder.

Midttrafiks kommunikationsansvarlige er altid den person, som varetager krisekommunikationen. Vedkommende aftaler med overordnet beredskab, hvordan kommunikationen udføres.

4.6 Operativ indsats

Den operative indsats skal tilrettelægges i de enkelte delberedskabsplaner og indsatsplaner. Alle Midttrafiks delberedskabsplaner, indsatsplaner og øvrige dokumenter skal være tilgængelig elektronisk for alle medlemmer af kriseledelsen, krisestaben og krisekommunikationsstaben af den overordnede beredskabsplan, alle medlemmer af kriseledelsen i en af Midttrafiks delberedskabsplaner. Derudover skal alle medlemmer af krisestaben og krisekommunikationsteamet i et delberedskab have elektronisk adgang til delberedskabsplanen, indsatsplanerne og øvrige relevante dokumenter i dette delberedskab. Relevante dokumenter bør også opbevares i en papirudgave, så de kan tilgås ved manglende elektronisk adgang.

4.6.1 Genopretning og fortsat drift

Erkendte sårbarheder

Foruden at organisere Midttrafiks krisestyring og krisekommunikation, har denne overordnede beredskabsplan og delberedskabsplanerne til formål at sikre, at de samfundskritiske eller livsvigtige offentlige ydelser videreføres eller reetableres hurtigst muligt, når alvorlige hændelser indtræffer.

Hvert delberedskab skal kortlægge de relevante samfundskritiske ydelser inden for rammerne af delberedskabet og udføre en risikoanalyse i forhold til relevante hændelser set i forhold til sandsynlig og konsekvens for opretholdelse af forsvarlig drift.

Hvis en ydelse er karakteriseret ved at være samfundskritisk, og kunne få væsentligt forringet sin gennemførelse ved sandsynlige hændelser, skal disse registreres. Det skal desuden rapporteres, hvordan en evt. hændelse vil blive håndteret i form af indsatsplan og action cards samt om der iværksættes forebyggende foranstaltninger for at undgå hændelsen. Endeligt skal der også tages stilling til evt. afprøvning af beredskabet. Dette overblik skal indstilles til ledelsen af den overordnede beredskabsplan.

Sondring mellem fortsat drift og genopretning

Når først en alvorlig hændelse rammer, vil den procesansvarlige i kriseledelsen udarbejde en vurdering af, hvor hårdt Midttrafik er ramt – også kaldet en damage assessment.

Det er væsentligt at skelne mellem fortsat drift og genopretning. Hvis samfundskritiske ydelser er ramte, skal driften af disse fortsættes hurtigst muligt.

Fortsat drift

Med fortsat drift menes, at der laves "omkørsler", så driften hurtigst muligt er reetableret. Hvis Letbanen ikke kører, kan der fx indsættes erstatningsbusser. Hvis der udbryder smitsom sygdom blandt Midttrafiks personale, kan hjemmearbejde indføres. Der kan med fordel indgås aftaler, før hændelserne indtræffer på de områder, hvor der er tale om samfundskritiske.

Genopretning

Genopretningen skal som minimum bringe Midttrafik tilbage til niveauet før hændelsen ramte.

Genopretningen håndteres typisk af kriseledelsen eller en gruppe nedsat heraf. De skal løse følgende opgaver:

- Identificér problemer og behov.
- Klarlæg løsninger, mål og midler.
- Lav plan for videreførelse af "nød-driften" indtil endelig genopretning kan finde sted.
- Fastlæg nødvendige aktiviteter.
- Afdæk juridiske implikationer ved disse aktiviteter.
- Afdæk forsikringsmæssige forhold ved disse aktiviteter.
- Implementér efter godkendelse i kriseledelsen.
- Monitorér og evaluér.
- Sikre læring til fremtidig implementering i planlægningen.

5 Godkendelse

Denne version af den overordnede beredskabsplan er godkendt af Midttrafiks bestyrelse 31. oktober 2025.

Efter godkendelsen gøres den tilgængelig på Midttrafiks hjemmeside og sendes til alle relevante interessenter.

Interessenter, der har en vigtig rolle at varetage i forbindelse med Midttrafiks beredskabsplan kontaktes og orienteres om deres rolle.

Den overordnede beredskabsplan er gældende, indtil bestyrelsen eller Midttrafiks ledelse vurderer, at der er behov for en ny beredskabsplan.

Notat

Modtager

Udarbejdet af Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

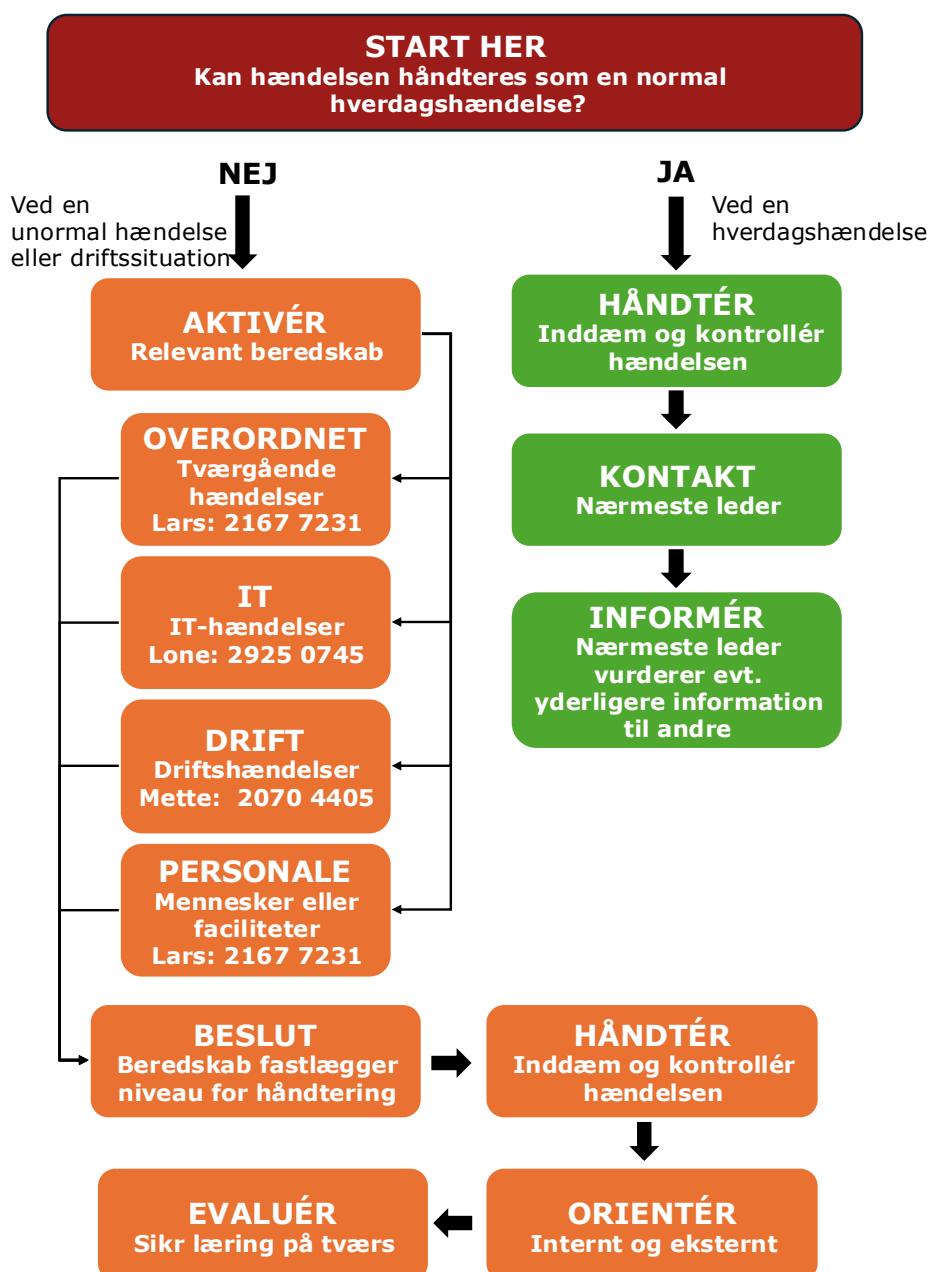
Emne Flowdiagram for aktivering af beredskabsplan

Søren Nymarks Vej 3
8270 HøjbjergTlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

8. september 2025

Journalnr.:
6.6.4-14078-2024Kontaktperson:
Danni Giørtz-JørgensenE-mail:
dgi@midttrafik.dk

Nedenfor vises et eksempel på, hvordan den samlede beredskabsplan kan gøres tilgængelig for alle interessenter i et flowdiagram.



Evaluering af HerningUNG

Rapport juni 2025

Epinion



Bilag til modern fastyrelsen for Midtrafik 31. oktober 2025

06.a - Bilag 1 - Evaluering af HerningUNG.pdf

Epinion

Indhold

3	Baggrund og formål
5	Hovedkonklusioner
9	Introduktion til målgrupperne
15	Kendskab til HerningUNG
20	Evaluering af HerningUNG
27	Prisens betydning
31	De unges vurdering af fordele og barrierer ved kollektiv transport
39	Forældrevinkel
48	Forslag til, hvad der kan få flere unge til at bruge HerningUNG
51	<i>Metode</i>
54	<i>Baggrundsspørgsmål</i>

Formål med undersøgelsen

Evalueringen har til formål at belyse, hvilken betydning pris har for unge midtjyders valg af kollektiv transport

Region Midtjylland arbejder på at skabe god mobilitet for borgere i regionen – særligt med fokus på at få flere unge til at transportere sig med kollektiv transport.

Region Midtjylland bakker derfor også op om billetten HerningUNG, som har til formål at gøre det mere attraktivt for unge at transportere sig med bus i Herning Kommune.

Nærværende rapport er en evaluering af HerningUNG-produktet, og har til formål at gøre både Herning Kommune og Region Midtjylland klogere på, hvilken betydning det rabatterede produkt har for unges brug af kollektiv transport, samt hvilke andre elementer, der er afgørende for deres transportvalg.

For at belyse hvilke elementer, der har afgørende betydning for de unges valg af transport, har Epinion gennemført en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse og kvalitative følgeinterviews med unge bosat i Herning Kommune i aldersgruppen 16-26 år. Der er sendt invitationer til spørgeskemaundersøgelsen ud til 6000 af de i alt ca. 11.500 unge i Herning Kommune og af dem har 610 besvaret spørgeskemaet. Det svarer til en svarprocent på 10%, hvilket er et flot engagement – især i den unge målgruppe.

For at komme hele vejen rundt om problemstillingen har Epinion også gennemført en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse med forældre til unge i samme aldersgruppe i Herning Kommune.

Rapportens første del ser på tværs af spørgeskemaundersøgelsen og følgeinterviewene med de unge, hvor anden del præsenterer resultaterne fra forældreundersøgelsen. Hovedkonklusionerne fremhæver indsigter på tværs af de tre dataindsamlinger.

Hvad er HerningUNG?

Det er et rabatteret billettilbud til unge i Herning Kommune, hvor de kan få et månedskort til 210 kr. Det er halvpris af et almindeligt ungdomskort til 420 kr.

Billetten var gældende i regionale og lokale busser samt bybusser i Herning Kommune.

HerningUng er et forsøgsprodukt. Forsøget i denne form løb fra 1. oktober 2024 til og med udgangen af juni 2025. Forsøget fortsætter i Herning Kommunes by- og lokalbusser.

Hovedkonklusioner

Reduceret pris på kollektiv transport har en indflydelse på de unges transportvalg, især hvis de unge allerede er – bare en smule – i kollektiv transport



Generelt bliver HerningUNG-produktet **modtaget positivt** af både de unge og deres forældre. Der er dog stadig en stor gruppe, som **ikke kender til produktet**.



De unge vurderer mellem **77-122kr. til at være den optimale pris** for HerningUNG, når de spørges åbent ind til det. Til gengæld oplever 69% af brugerne, at HerningUNG er et godt produkt til prisen.



Prisopfattelsen hos de unge kan være påvirket af, at deres forældre tager sig af mange af deres faste udgifter fx har mere end en tredjedel af forældrene købt HerningUNG på vegne af deres barn.

Prisen har en **positiv indflydelse på unges motivation til at bruge kollektiv transport**. Det øgede incitament ses ved, at nogle unge i højere grad tilvælger bussen fremfor andre transportmidler, for at opnå besparelse.



Hvis det at bruge kollektiv transport ikke bliver anvendt som transportform før de unge får kørekort, bliver bilen hurtigt til en så fast vane, at det bliver svært at lokke dem over i kollektiv transport.

Det er derfor **afgørende at introducere dem til kollektiv transport før kørekortet** og at forældrene understøtter valget af den kollektive transport frem for at stille en bil til rådighed. Her er det interessant, at kun knap en tredjedel af forældrene til børn i alderen 18-20 år oplever at have indflydelse på deres børns transportvalg.



Forældrene oplever at have størst indflydelse på deres **ynge børns** (16-17-årige) transportvaner og det er også denne målgruppe som er **mest prissensitive** (optimale pris angivet til 77kr.) samt dem, der er **kortest på uddannelsen og længst fra at få kørekort**.



Det kan derfor give mening at starte med de **16-17 årige – eventuelt gennem deres forældre**.

Der er potentiale for flere unge i kollektiv transport, hvis de kommer i gang med at bruge HerningUNG i starten af deres uddannelse og/eller i god tid før de får kørekort



Brugerne af HerningUNG og kollektivisterne finder flere fordele ved kollektiv transport end de loyale bilister, som generelt synes, det er dyrt og besværligt

Brugere af HerningUNG



Kollektivister



Loyale bilister



Forældre



68% af brugerne af HerningUNG er tilfredse med produktet.



En femtedel kender til HerningUNG og flest har hørt om det på deres uddannelsesinstitution.



Knap en fjerdedel kender HerningUNG. De har hørt om det på deres uddannelsesinstitution.



40% af forældrene kender til HerningUNG. De fleste har hørt om det fra deres børn.



Begrænsningen til kommunegrænsen og til bus er en barriere for at kunne bruge HerningUNG til alle brugernes rejser.



Den primære barriere for at få kollektivisterne til at bruge HerningUNG er deres manglende kendskab.



Den største barriere for at få de loyale bilister til at bruge kollektiv transport er at bilen for dem er nem, bekvem og billig/gratis.



Forældre mener selv, at de har størst mulighed for at influere deres børns transportvaner i en tidlig alder, særligt når de er under 18 år.



HerningUNG er nemt at bruge, og det dækker deres transportbehov.



Det er en fordel ved kollektiv transport, at de kan bruge tiden, som de har lyst til.



Frihed, fleksibilitet og komfort er de største fordele ved bilen.



Stor tilfredshed blandt forældre, der har stået for købet af HerningUNG.



Prisen er god og ses som en klar fordel hos brugerne.



Kollektivister synes generelt kollektiv transport er dyrt.



3/5 af de loyale bilister synes, kollektiv transport er dyrt.



Forældre til børn der ikke benytter HerningUNG, synes, at det skal være billigere.

Forslag til forbedring og udbredelse af HerningUNG

Indsigter om hvad der kan gøre HerningUNG produktet endnu mere attraktivt

Justeringer af HerningUNG kan styrke brugeroplevelsen og skabe bedre forudsætninger for at engagere flere unge til at bruge produktet



Fleksible fornyelsesmuligheder

HerningUNG skal fornys hver 30. dag, hvilket er et interval, som opleves frustrerende for flere fordi den ikke følger en månedlig periode.

Det forårsager, at det kan være svært økonomisk at betale, fordi betalingen skal ske inden de får udbetalt deres SU og løn.

Desuden opleves det upraktisk og svært at huske, hvornår det skal fornyes, som appen ikke giver en påmindelse om.

Anbefaling

Indfør en månedsgyldig billet med fast fornyelsesdato og automatisk påmindelse i appen.



Bred transportdækning

HerningUNG giver kun mulighed for at rejse med bus, men flere efterspørger at kunne bruge produktet på tværs af transportmidler.

Her fremhæves særligt brugen af HerningUNG på togrejser i Herning Kommune, da det for flere er deres eneste alternativ som giver mulighed for at transportere sig i andre tidsrum end, hvad bussen tilbyder.

Anbefaling

Udvid HerningUNG, så det også dækker andre typer af kollektiv transport – herunder togrejser.

Justeringer af HerningUNG kan styrke kendskabet og skabe bedre forudsætninger for at engagere flere unge til at bruge produktet



Kommunikér om initiativet

HerningUNG vækker positiv interesse blandt dem, der hører om det.

Anbefaling

Kommunikér og informer om HerningUNG.

En forlængelse af HerningUNG kan styrkes gennem målrettet information til uddannelsesinstitutioner og forældre, med fokus på at udbrede kendskabet og de muligheder der ligger i tilbuddet.



Tydeliggør zoneafgrænsning

Unge oplever det udfordrende både at gennemskue hvor kommunegrænser går og hvor zoneafgrænsninger starter og slutter.

Anbefaling

Tydeliggør hvor zonegrænser for Herning Kommune starter og slutter.

De unge har ikke overblikket og har svært ved at vurdere om HerningUNG kan bruges til deres behov.



Tilbyd løsning på tværs af kommuner

Flere af de unge i Herning Kommune er studerende, men bor udenfor kommunegrænsen.

Anbefaling

Tilbyd muligheden for en hybridbillet/tilkøbsbillet til unge, der rejser på tværs af kommuner.

Ved at udvide området, har flere unge mulighed for at benytte HerningUNG til/fra skole og samtidig har de unge større mulighed for at besøge hinanden, på tværs af kommunegrænsen.

Introduktion til målgrupperne

De unge er inddelt i tre målgrupper på baggrund af deres typiske transportadfærd for at blive klogere på, hvem HerningUNG rammer og hvordan det tages imod. Derudover udgør forældrene til de unge en målgruppe

I evalueringen berører vi fire målgrupper - tre af målgrupperne inkluderer unge opdelt ud fra deres kendskab og brug af HerningUNG og en belyser forældrevinklen



Brugere af HerningUNG

Målgruppen dækker over unge, der bruger HerningUNG. De er kendetegnet ved at benytte sig af kollektiv transport ugentligt. For størstedelen gælder det, at bussen er deres primære transportform, og de kun sjældent har mulighed for at låne bil eller blive kørt.

I nogle tilfælde skelnes der mellem dem, der tidligere har brugt produktet, men ikke har fornyet det og dem der stadig bruger HerningUNG.



Kollektivister

Målgruppen dækker over unge, der hyppigt benytter sig af kollektiv transport, men hverken bruger eller har brugt HerningUNG. For størstedelen gælder det, at de heller ikke kender til produktet.

Udover at benytte kollektiv transport, har denne målgruppe også mulighed for at køre bil, hvilket de gør i forskelligt omfang.



Loyale bilister

Målgruppen dækker over unge, der primært kører i bil, både når de skal til deres uddannelse/skole og til fritidsaktiviteter. De adskiller sig altså fra kollektivisterne ved, at de kun sjældent bruger kollektiv transport.



Forældre

Målgruppen dækker over forældre, der er bosiddende i Herning Kommune, som alle har hjemmeboende børn mellem 16-26 år.

Læsevejledning:

Igennem rapporten angives det, hvilken af de fire målgrupper, der fortælles om på den pågældende side med et lille logo i højre hjørne. De fire logoer ses herunder:



Brugere af HerningUNG



Tidligere brugere af HerningUNG



Kollektivister



Loyale bilister



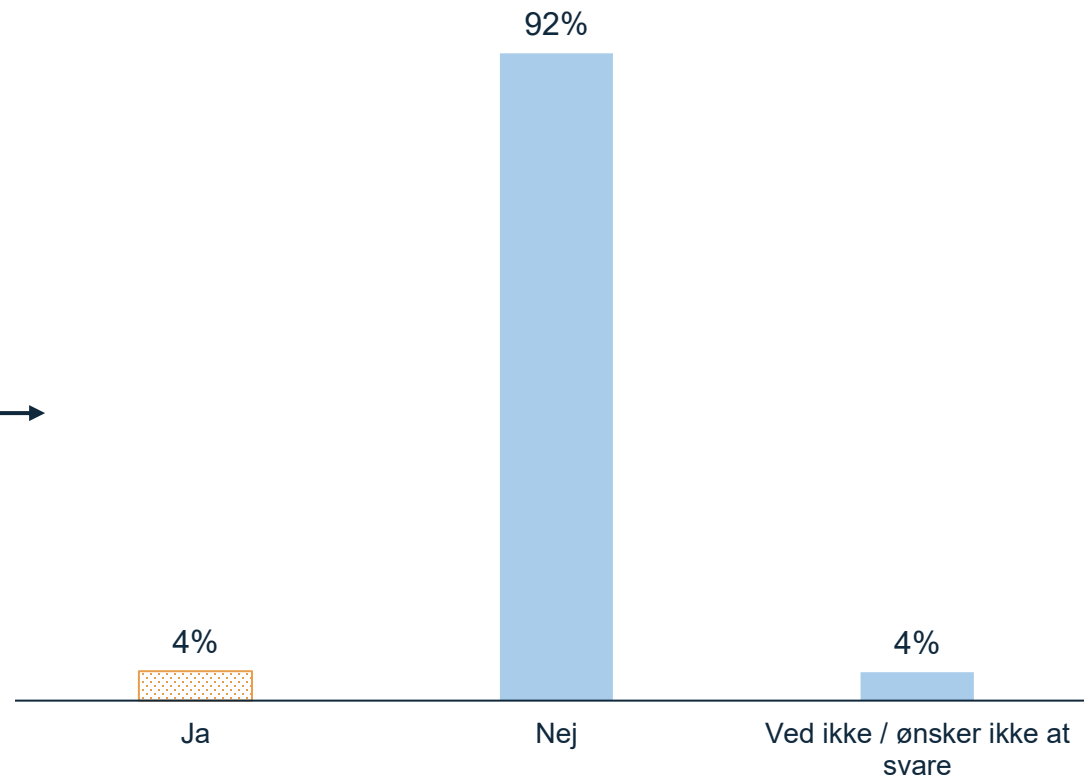
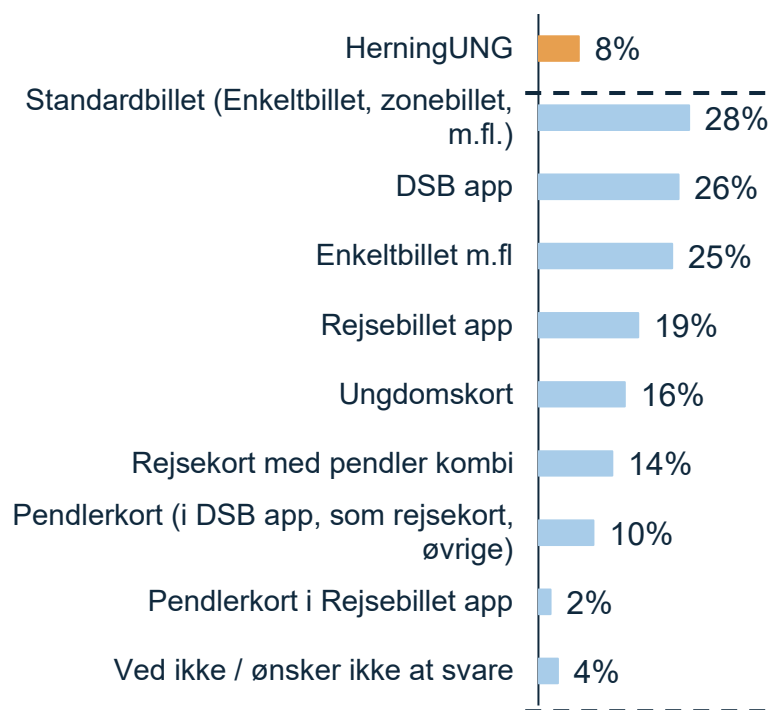
Forældre

Brugere og tidligere brugere af HerningUNG udgør cirka ti procent af de unge, der bruger kollektiv transport



Hvilken billet- eller korttype bruger du, når du rejser med kollektiv transport?

Har du tidligere benyttet HerningUNG som billet- eller korttype, når du rejser med kollektiv transport?



Brugere af HerningUNG Tidligere brugere af HerningUNG Kollektivister

Kollektivisterne er en gruppe, der benytter sig af kollektiv transport mindst 1-5 gange hvert halve år, men IKKE benytter eller har benyttet HerningUNG



Hvor ofte rejser du med kollektiv transport?

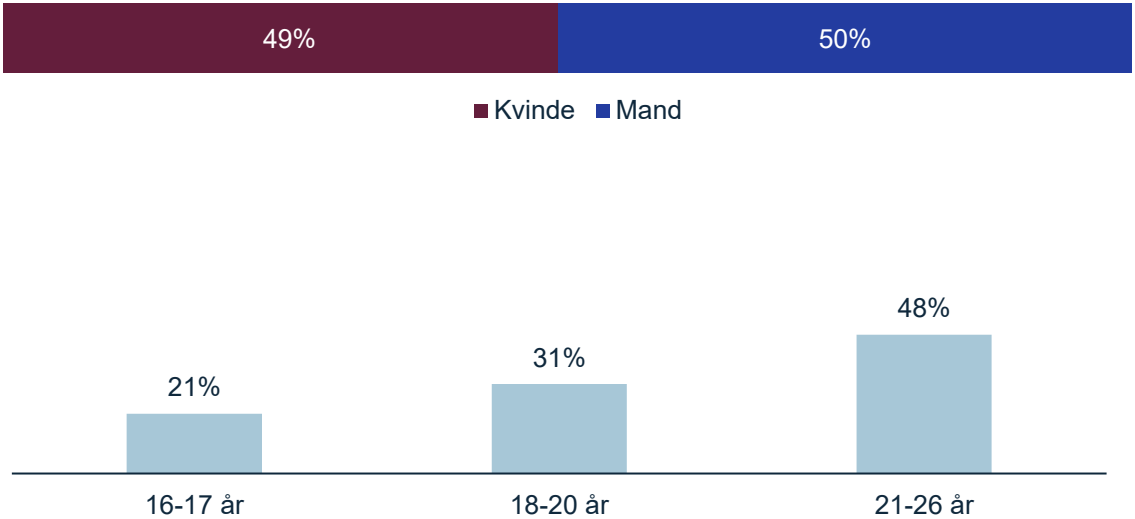
(n=610)



Beskrivelse af målgruppen

(n=422)

Kollektivisterne er en gruppe, der benytter sig af kollektiv transport mindst 1-5 gange hvert halve år, men IKKE benytter eller har benyttet HerningUNG .



De fleste af de unge der primært kører i bil, bruger også kollektiv transport minimum halvårligt, mens kun 16 procent udelukkende bruger bil – det er de loyale bilister



Ikke så overraskende bruger **næsten alle unge bil** (enten kører selv eller som passager) i et eller andet omfang i enten deres hverdag eller fritid

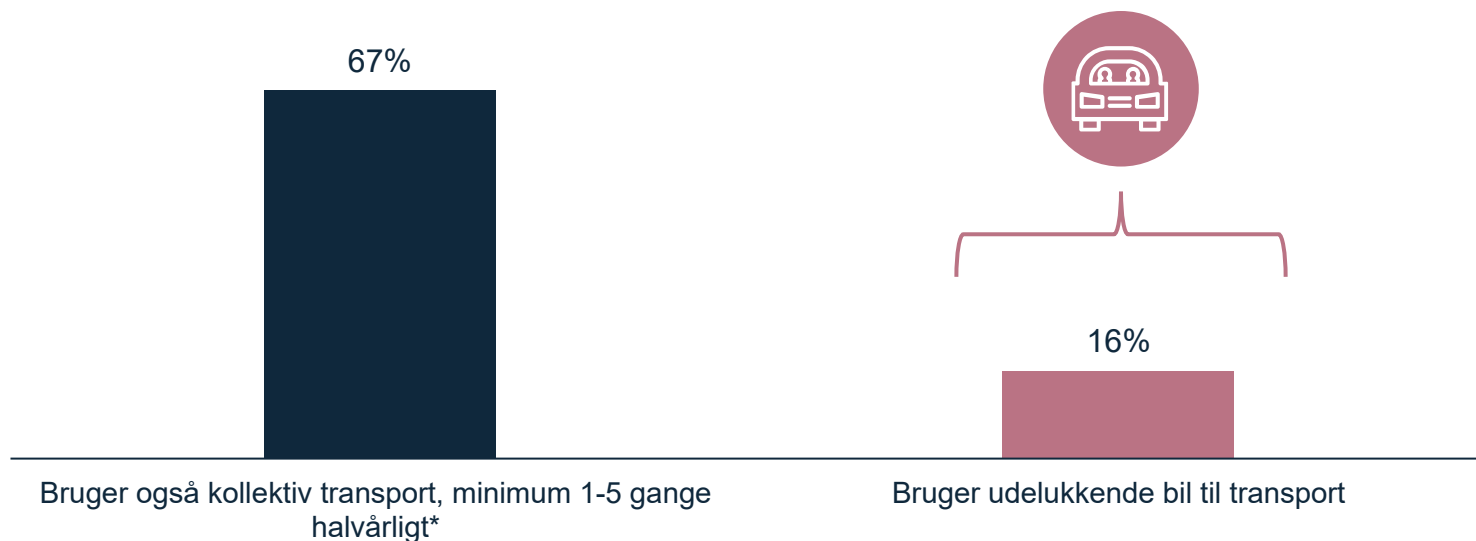
Det er dog **kun 16%** af de unge i Herning Kommune **som udelukkende bruger bil**.

Det interessante her er, at langt **størstedelen af de unge også bruger kollektiv transport** til nogle af deres rejser.

Da denne gruppe **allerede er åbne for at bruge kollektiv transport**, kan man med fordel starte med at få disse unge til at tage **flere rejser med kollektiv transport**, før man går i gang med at omvende de loyale bilister til at bruge kollektiv transport.

Overblik over hvor mange af de unge, der udelukkende bruger bil

67% af alle unge der typisk bruger bil til arbejde, studie eller fritid bruger også kollektiv transport



*Andel af 16-26 der typisk bruger bil på arbejde, studie eller fritid, n=325
16-26-årige i Herning Kommune, n=610
Evaluerings af Herning – 19.06.2025 - Epinion

De unge værdsætter forskellige elementer af turen i deres primære transportmiddel hhv. kollektiv transport og i bilen



Bruger kollektiv transport

Alene

Når de unge skal i skole eller på arbejde, nyder de muligheden for at sidde og slappe af i bussen, hvor de mentalt kan lade op, lave lektier, høre musik eller læse en bog.



Med venner

Når unge jævnligt transporterer sig med kollektiv transport, ser de en mulighed for at være social med dem af sine venner der ligeledes dagligt transporterer sig med kollektiv transport.



Bruger bil

Alene

Når de kører til studie eller arbejde, er de meget glade for den frihed og fleksibilitet, som bilen giver dem. Hele 79% kører alene til studie eller arbejde, og 53% af dem kører også alene i fritiden.



Med venner

Ved at køre flere i samme bil kan de unge dele omkostningerne, og på den måde kan bilen være det økonomiske valg. Enkelte peger også på, at det er mere bæredygtigt at køre i bilen sammen. Det er dog kun 15% af de unge, som kører med andre til studie eller arbejde, mens 41% af dem kører med andre i fritiden.



Med forældre

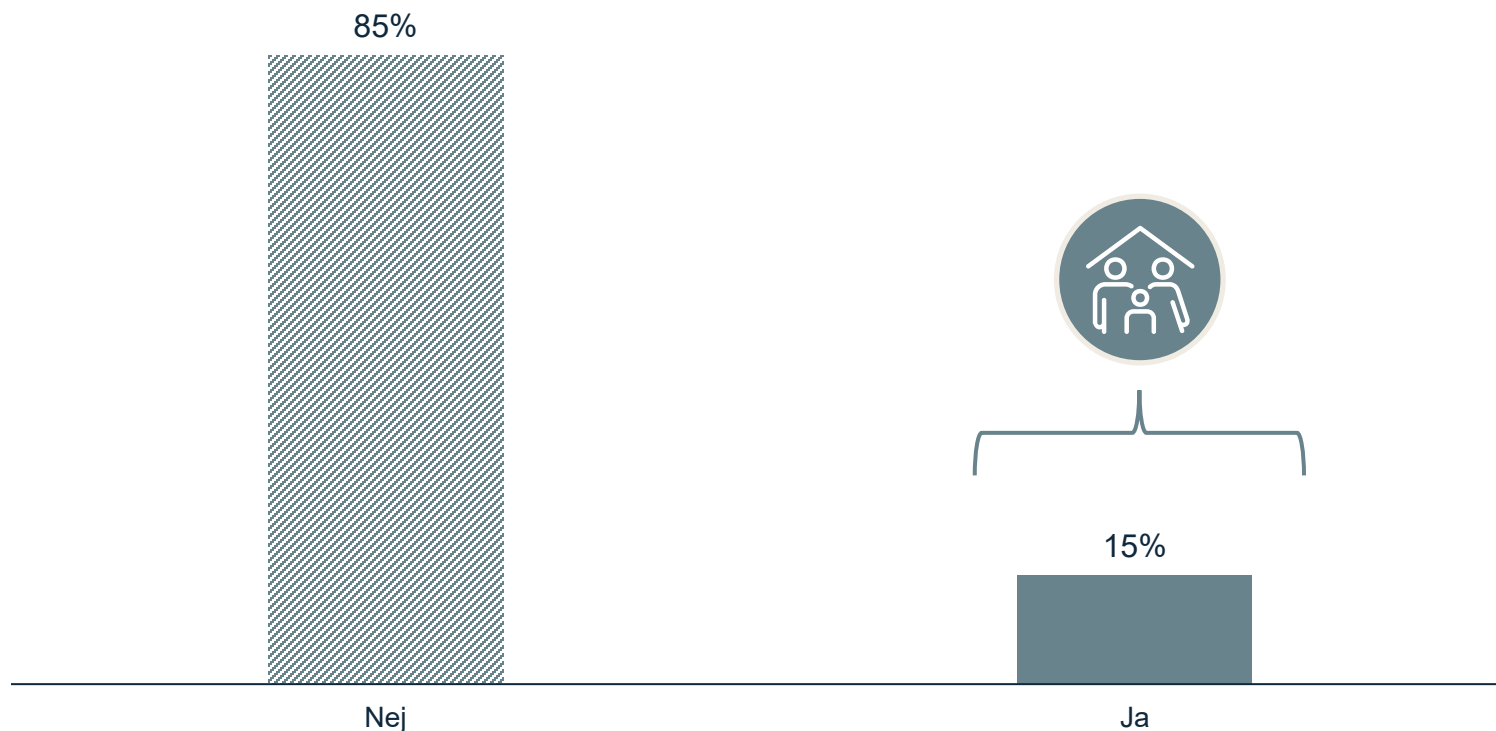
Når forældrene gerne vil køre den unge hver dag – også til fritidsaktiviteter. Det er dog kun 6% af de unge, som bliver kørt af familie eller venner til studie, arbejde eller fritid.



Forældremålgruppen er borgere i Herning Kommune, der har hjemmeboende børn mellem 16-26 år



Har du hjemmeboende børn i alderen 16-26 år?



For at få en yderligere forståelse for HerningUNG produktet, er forældre til børn i alderen mellem 16-26 år, blevet spurgt ind til HerningUNG.

Forældrevinklen i undersøgelsen er interessant, da forældre naturligt spiller en vigtig rolle i at forme de unges transportvaner. Forældrevinkelsektionen vil derfor have fokus på forældres kendskab og holdning til HerningUNG produktet, samt deres indflydelse på deres børns transportvaner.

Derudover er det vigtigt at holde forældrenes opfattelse af HerningUNG i relation til de resterende målgrupper, da de kan have forskellige udgangspunkter og forestillinger om pris og produktegenskaber.

Kendskab til HerningUNG

Dette afsnit præsenterer nøgleindsigter om kendskabet til
HerningUNG blandt de to målgrupper, som ikke bruger det

De færreste unge, der dagligt rejser med kollektiv transport, har et dybdegående kendskab til HerningUNG – det skaber forvirring om hvordan og hvor det kan bruges



De færreste unge kender til HerningUNG

- Hver femte ung, der dagligt rejser med kollektiv transport, kender til eller har hørt om **HerningUNG**. De unges kendskab til HerningUNG, både brugere og ikke brugere, er blevet opmærksomme på produktet lidt tilfældigt for eksempel gennem familie og venner.
- Der er ikke nogen, der har bemærket deciderede reklamer eller fundet det i deres søgning på billetløsninger, og flere unge blander HerningUNG sammen med tilbuddet om gratis lokalruter.

Det manglende kendskab skaber forvirring om produktet

Når de unge hører om HerningUNG, bliver de i tvivl om, hvordan og hvor det kan bruges, hvilket kan afholde dem fra at tage produktet i brug:

- Når de unge skal på en kombineret rejse med bus og tog eller udenfor kommunen, er de i tvivl om, hvordan og om de skal kombinere HerningUNG med andre billetformer. Desuden har de svært ved at regne ud, hvad der økonomisk giver bedst mening for dem, hvis de skal købe tillægsbilletter udover HerningUNG.
- HerningUNGs rækkevidde er formidlet i zoner. Det kan være svært for de unge at gennemskue, i hvilket område de kan rejse frit med HerningUNG. Desuden er flere i tvivl om, hvor kommune- og zonegrænsen går.

Jeg synes, det er lidt svært at finde ud af, hvor den gælder til og fra. Jeg kigger jo ikke lige zoner på Rejseplanen.

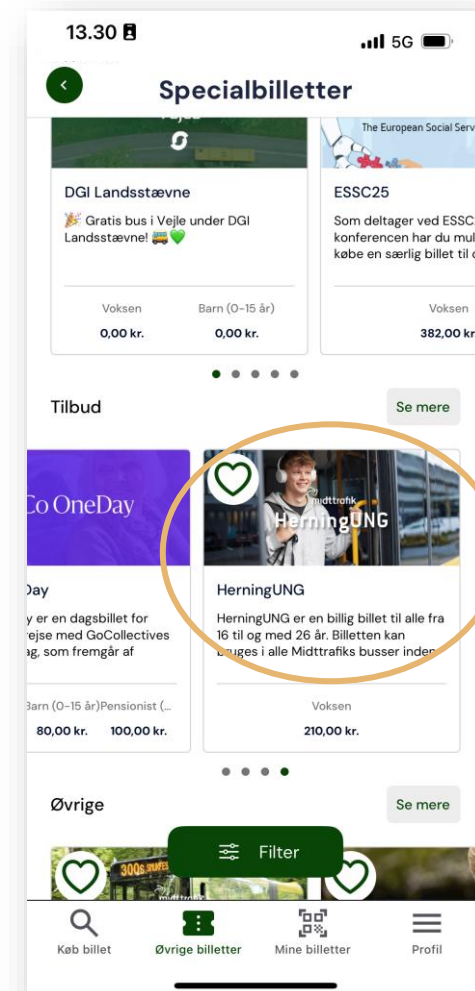
Kvinde, 17 år (HerningUNG bruger)

Jeg ved ikke, hvad HerningUNG er, og kender heller ikke nogen, der bruger det. Men det er da billigt.

Kvinde, 18 år (kollektivist)

Jeg fandt ud af det gennem en veninde, som bruger det og anbefalede det til mig. Jeg har anbefalet det til min søster nu.

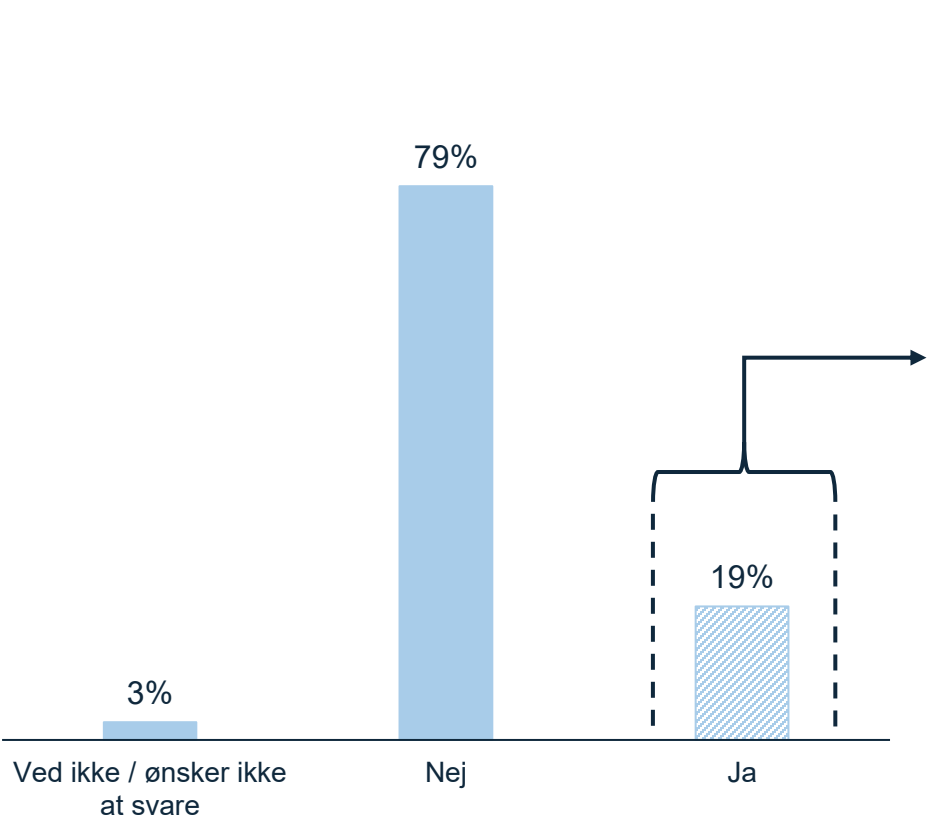
Kvinde, 17 år



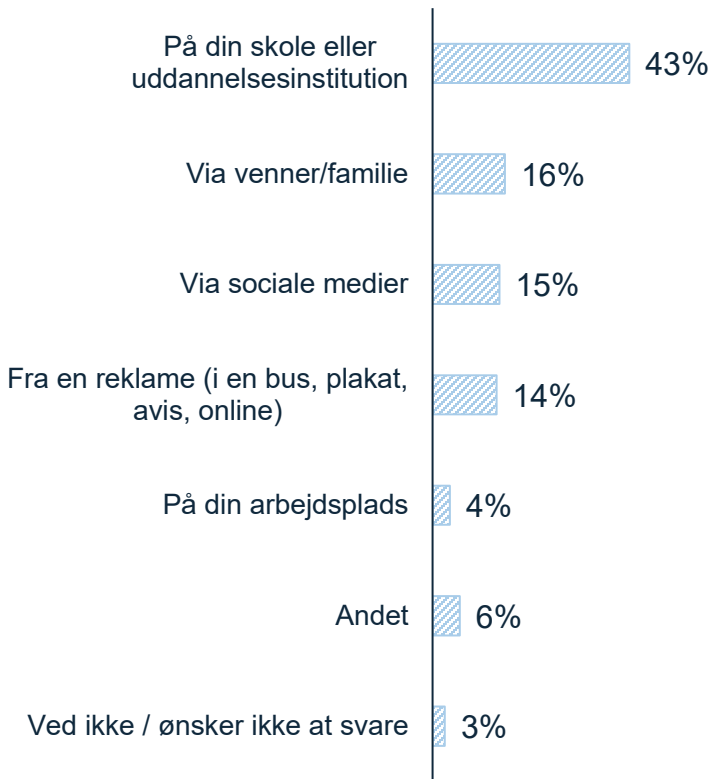
En femtedel af kollektivisterne kender til HerningUNG og størstedelen af dem, har hørt om det på deres skole eller uddannelsesinstitution



Har du set eller hørt om HerningUNG før?



Hvordan hørte du første gang om HerningUNG?



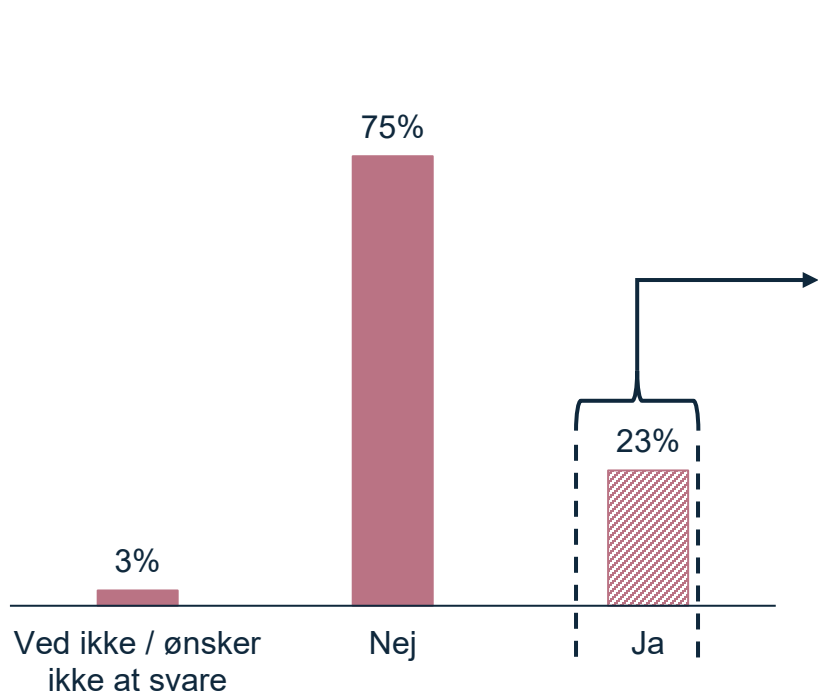
Næsten en fjerdedel af de loyale bilister har hørt om HerningUNG, primært på deres skole eller uddannelsesinstitution



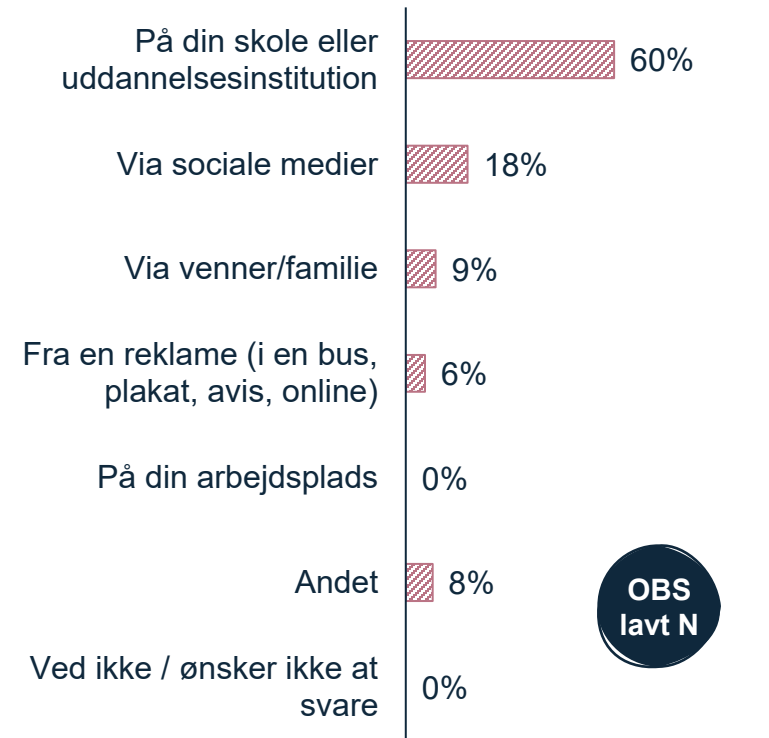
En fjerdedel af de loyale bilister har hørt om HerningUNG, hvilket **er et flot resultat**, når produktet som udgangspunkt ikke relaterer sig til deres transportform.

Det peger desuden på, at de er til at fange gennem kommunikation på skole og uddannelsesinstitution.

Har du set eller hørt om HerningUNG før?



Hvordan hørte du første gang om HerningUNG?



OBS
lavt N



De loyale bilisters kendskab til hvad HerningUNG og kollektiv transport generelt tilbyder er meget begrænset – deres opfattelse er, at kollektiv transport er ubekvem



Unge loyale bilister har generelt et begrænset kendskab til brug af kollektiv transport og dermed også, hvad HerningUNG-produktet tilbyder



Unge loyale bilister har begrænset kendskab til hvad HerningUNG tilbyder

De interviewede loyale bilister har intet eller meget lille kendskab til, hvad HerningUNG tilbyder dem. Hvis de har hørt om det, kender de kun til navnet og forveksler det med tilbuddet om de gratis lokalbusser. De kender heller ikke rigtig nogen, der bruger det.



Trods lavt kendskab til kollektiv transport, opfattes det ubekvem

De unge loyale bilister har generelt en forestilling om, at kollektiv transport er ubekvem og dyrt. Forestillingen gælder hos flere til trods for, at de loyale bilister aldrig eller sjældent benytter sig af kollektiv transport og derfor reelt set kun har lavt eller intet kendskab til ruter, frekvens, pris og komfort.

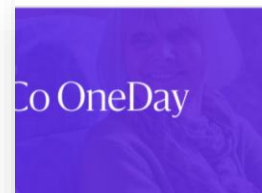


Vil anbefale til omgangskreds

Når de loyale bilister præsenteres for produktet vil de dog gerne anbefale det til deres omgangskreds, særligt på grund af prisen og primært til personer, der endnu ikke har fået kørekort.

10 kr. pr. tur – jeg kan da se en tydelig besparelse ved at benytte HerningUNG – det synes jeg, gør det meget attraktivt

Det er egentlig indeklimaet, der gør det. Så sidder man der tæt, og det er varmt, og en person ved siden af lugter af sved.
Mand, 24 år



Day

y er en dagsbillet for rejse med GoCollectives ag, som fremgår af

Barn (0-15 år) Pensionist (...)

80,00 kr. 100,00 kr.



HerningUNG

HerningUNG er en billig billet til alle fra 16 til og med 26 år. Billetten kan bruges i alle Midttrafiks busser inden

Voksen

210,00 kr.

Evaluering af HerningUNG

Afsnittet udfolder de tre unge målgruppers holdning til HerningUNG samt hvorvidt de vil overveje at bruge det

Over halvdelen af alle brugere af HerningUNG er tilfredse med produktet, og nogle af de unge rejser oftere med bussen, efter de har skiftet til det



Brugerne er generelt godt tilfredse med HerningUNG og ønsker det bliver forlænget.

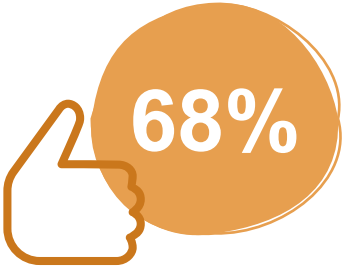
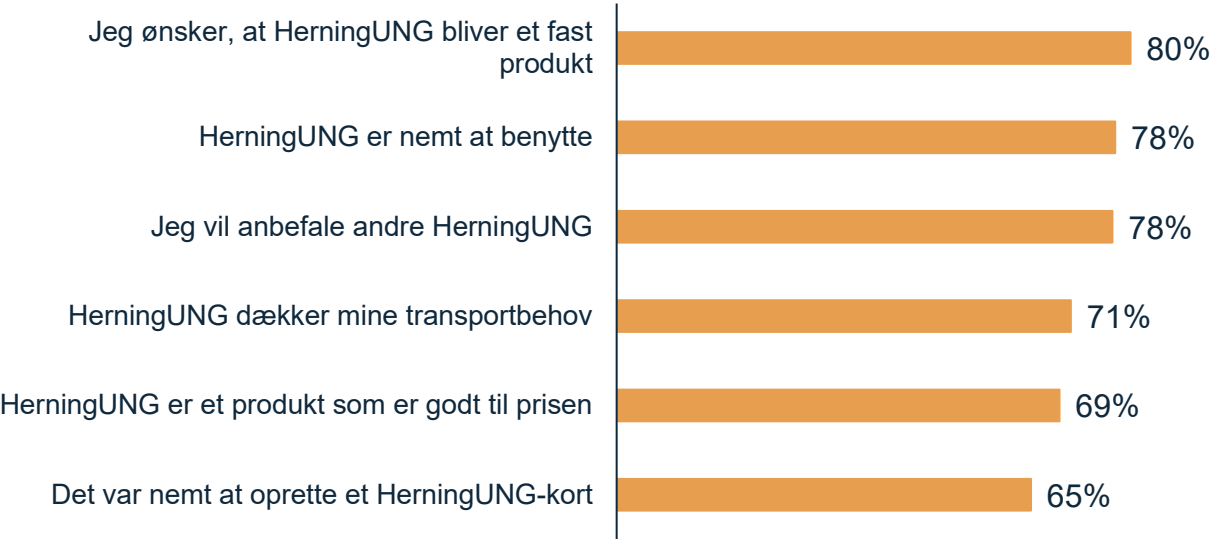
De angiver også, at især brugervenligheden og den lave pris gør produktet attraktivt. Prisen gør det muligt at benytte produktet som studerende uden et job.

I følgeinterviewene ses tilfredsheden ved, at nogle tager bussen mere, efter de har fået HerningUNG. Andre har skiftet deres vanlige tog ud med bussen på trods af, at deres alternativ med tog er hurtigere.

Flere af dem fremhæver også, at det er nemt at købe og bruge via Rejsebillet-appen – specielt for dem, som kender Rejsebillet i forvejen.

Flere har skiftet til HerningUNG efter de selv fik det anbefalet, og de vil også anbefale det til andre.

Her kommer en række udsagn om HerningUNG, som andre har brugt til at beskrive produktet - Andel der har svaret helt enig eller delvis enig



Svarer at de er 'tilfreds' eller 'Meget tilfreds' med HerningUng

Og som sagt slår jeg virkelig et kæmpe slag for HerningUNG. Det er et fantastisk initiativ.
Mand, 19 år

Og jeg håber, at det er noget, der bliver en fast integreret deal. Det er virkelig min oplevelse, at alle er fuldstændig vilde med, at det er en mulighed for 210 kr. at kunne bruge busserne frit.

Mand, 19 år

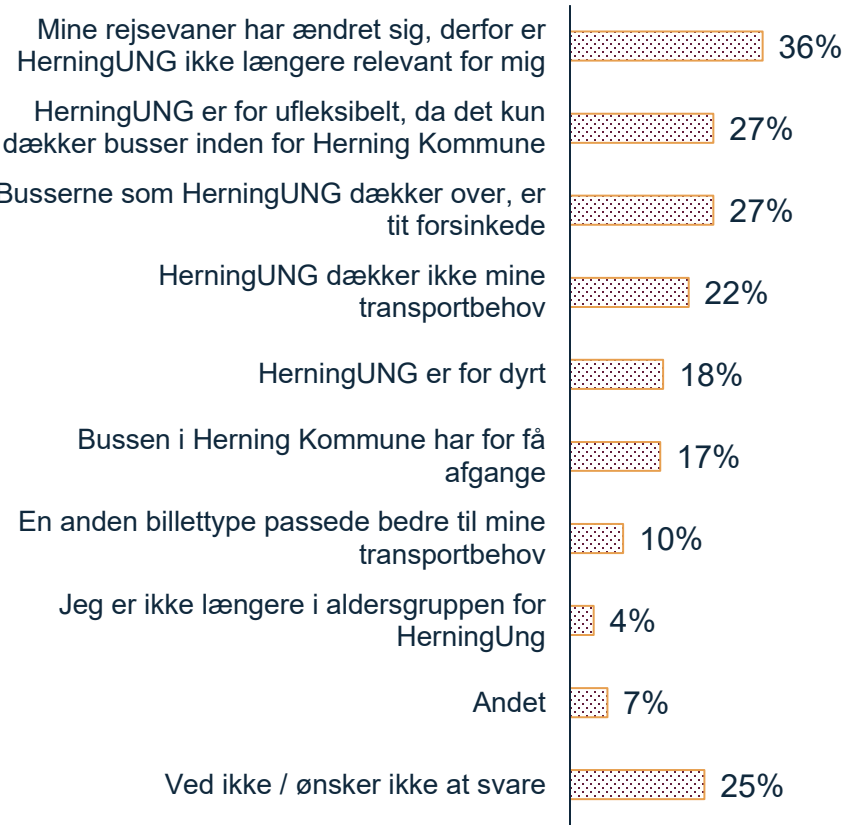
Jeg har nogle venner, der går i skole i Herning, og de synes, det er træls, at de ikke kan få det samme, bare fordi de bor uden for kommunen.

Mand, 19 år

To tredjedele af dem, som tidligere har benyttet HerningUNG, er stoppet med at bruge billetten pga. ændrede transportvaner eller at billetten ikke matcher deres behov



Du har tidligere svaret, at du før har benyttet HerningUNG. Hvorfor benytter du ikke længere HerningUNG?



Tidligere brugere af HerningUNG

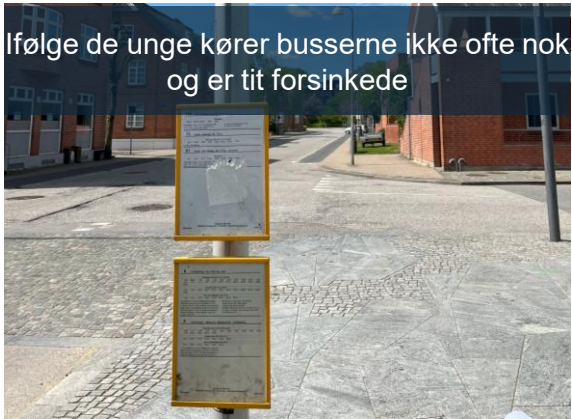
OBS
lille base på
21
respondenter

En lille del af den samlede målgruppe har tidligere benyttet HerningUNG.

68% angiver, at de har fravalgt billetten, fordi den ikke matcher deres transportbehov, deres transportvaner har ændret sig, eller en anden billettype passer bedre.

71% har fravalgt HerningUNG, fordi busserne enten er forsinkede, har for få afgang, eller fordi billetten opleves som ufleksibel, da den kun dækker et begrænset antal ruter. Forsinkelser pointeres ligeledes i interviewene, hvor flere nævner, at de følger bussen på Midttrafik live, frem for på køreplanen, fordi køreplanen ikke opfattes som pålidelig.

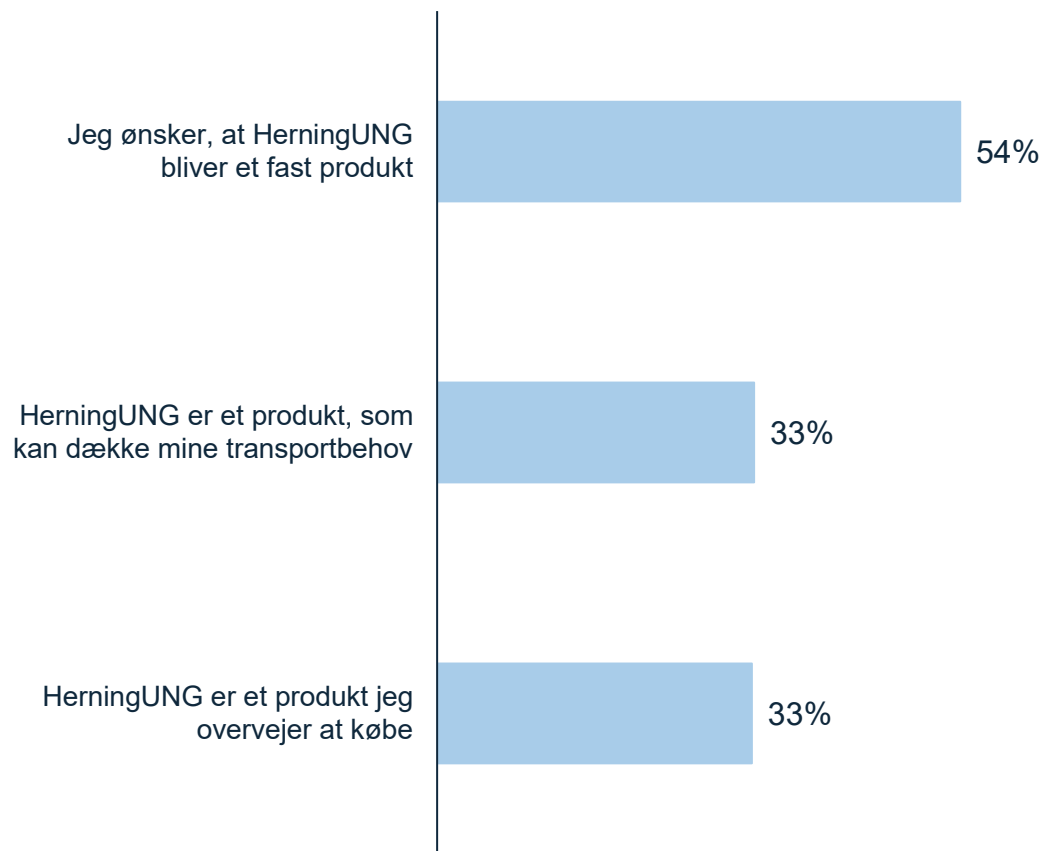
18% har angivet, at prisen har spillet en rolle for deres fravalg af HerningUNG.



Hele hver tredje kollektivist overvejer at købe HerningUNG. Det svarer til dem, der mener, det vil dække deres transportbehov



Her kommer en række udsagn om HerningUNG andre har brugt til at beskrive produktet - *Andel der har svaret helt enig eller delvis enig*



Kollektivisterne kan se mulighederne i HerningUNG

Hele 33% af kollektivisterne angiver, at de overvejer at købe HerningUNG. Det svarer til andelen, der også angiver, at det vil dække deres transportbehov.

Resultaterne viser, at unge der som minimum bruger kollektiv transport i ny og næ og som rejser inden for kommunegrænsen, ser HerningUNG som et attraktivt produkt, de vil overveje at købe. Sammenholdt med resultaterne for det lave kendskab, peger det på, at et øget kendskab til HerningUNG, vil kunne give flere HerningUNG brugere.

Selvom der er tale om personer, der i forvejen bruger kollektiv transport, vil det være en gevinst, da det kan give flere ture i kollektiv transport og være med til at fastholde dem.

Når endnu flere (54%) ønsker at produktet bliver et fast produkt, kan det skyldes, at de tænker, at andre kan få gavn af det selv om de ikke selv vil bruge det.



Selvom de loyale bilister er positivt indstillet over for HerningUNG, er det ikke nok til at ændre deres transportvaner



Generelt er de loyale bilister positivt indstillet overfor HerningUNG

Når de loyale bilister hører om HerningUNG, giver flere udtryk for, at det virker som et godt produkt – især prisen fremhæves som noget positivt. Knap en fjerdedel angiver da også, at de ønsker at HerningUNG bliver et fast produkt. Dog ved vi fra interviewene, at det nærmere er et udtryk for, at de har tanke på yngre familiemedlemmer eller venner, fremfor at de selv kunne overveje at skifte væk fra bilen.

24%

Er helt eller delvist enige i, at de ønsker, at HerningUNG bliver et fast produkt

Bilen betales af de unges forældre, så de unge ikke overvejer alternativer

Nogle af de loyale bilister fortæller i interviewene, at de ville overveje HerningUNG, hvis de ikke havde adgang til bil. De fleste loyale bilister fortæller, at deres adgang til bil skyldes, at forældrene betaler dele af eller alle udgifter til den, og de har derfor ikke behov for at undersøge alternative og billigere transportmidler.

5%

Er helt eller delvist enige i, at HerningUNG er et produkt, de overvejer at købe

De loyale bilister er ikke interesseret i at bruge HerningUNG

HerningUNG er dog ikke tilstrækkeligt til, at de loyale bilister ændrer deres transportvaner og skifter bilen ud med kollektiv transport. Selvom prisen er attraktiv, kan den ikke konkurrere med at køre bil, når udgifterne er helt eller delvist dækket af forældre. Samtidig vurderer flere af de loyale bilister, at friheden og komforten ikke gør et skift relevant.

12%

Er helt eller delvist enige i, at HerningUNG er et produkt, som kan dække deres transportbehov

210 er for en måned. Og så koster det 10 kroner, hvis du bruger det to gange om dagen. Det synes jeg lyder rimeligt. Måske nærmere billigt.

Mand, 19 år

”

Men igen, hvis jeg var 17 eller 18 år. Og hvis jeg kunne rejse for 210 kroner om måneden (...) det er jo virkelig billigt.

Mand, 24 år

”

Jeg tror ikke, at HerningUNG er noget, jeg ville have valgt i forhold til at have en bil.

Kvinde, 17 år

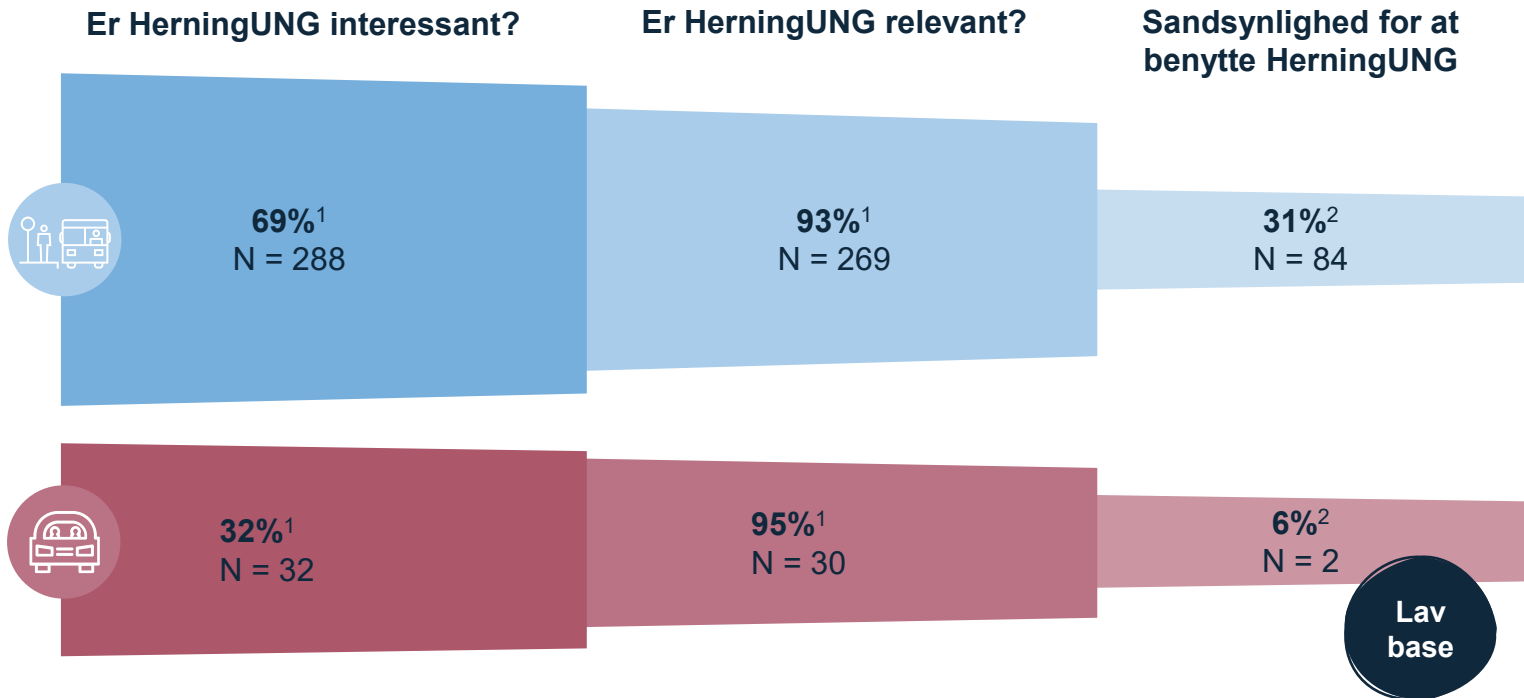
”

Vil helt klart anbefale HerningUNG til andre. Fx min nevø og niece, der er yngre end mig. Det vil være en rigtig god løsning for dem, fordi de ikke har bil.

Mand, 19 år

”

Selv en begrænset kontakt med kollektiv transport øger chancen markant for, at de unge finder HerningUNG interessant, relevant og vil overveje at benytte det



Sådan læses tragten

Tragten viser, hvor mange i hver af de to målgrupper, der finder HerningUNG interessant og hvor mange af dem, der også finder det relevant, og til sidst hvor mange deraf, som også vil overveje at benytte HerningUNG.

1. De præsenterede tal henviser til respondenter, der enten har svaret 'I meget høj grad', 'I høj grad' eller 'I nogen grad'.
2. De præsenterede tal henviser til respondenter, der enten har svaret 'I meget høj grad' eller 'I høj grad'.

Kollektivisterne finder HerningUNG både mere relevant og interessant sammenlignet med de loyale bilister og ser også en større sandsynlighed for at ville bruge det

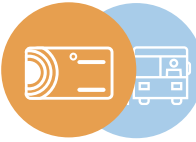
Tragten viser, at 69% af kollektivisterne mener, at HerningUNG er interessant og at stort set alle 70% også oplever det som relevant.

Hos de loyale bilister er der også overensstemmelse mellem dem, der finder det interessant og dem der ser det som relevant, men her er der kun tale om en tredjedel af målgruppen.

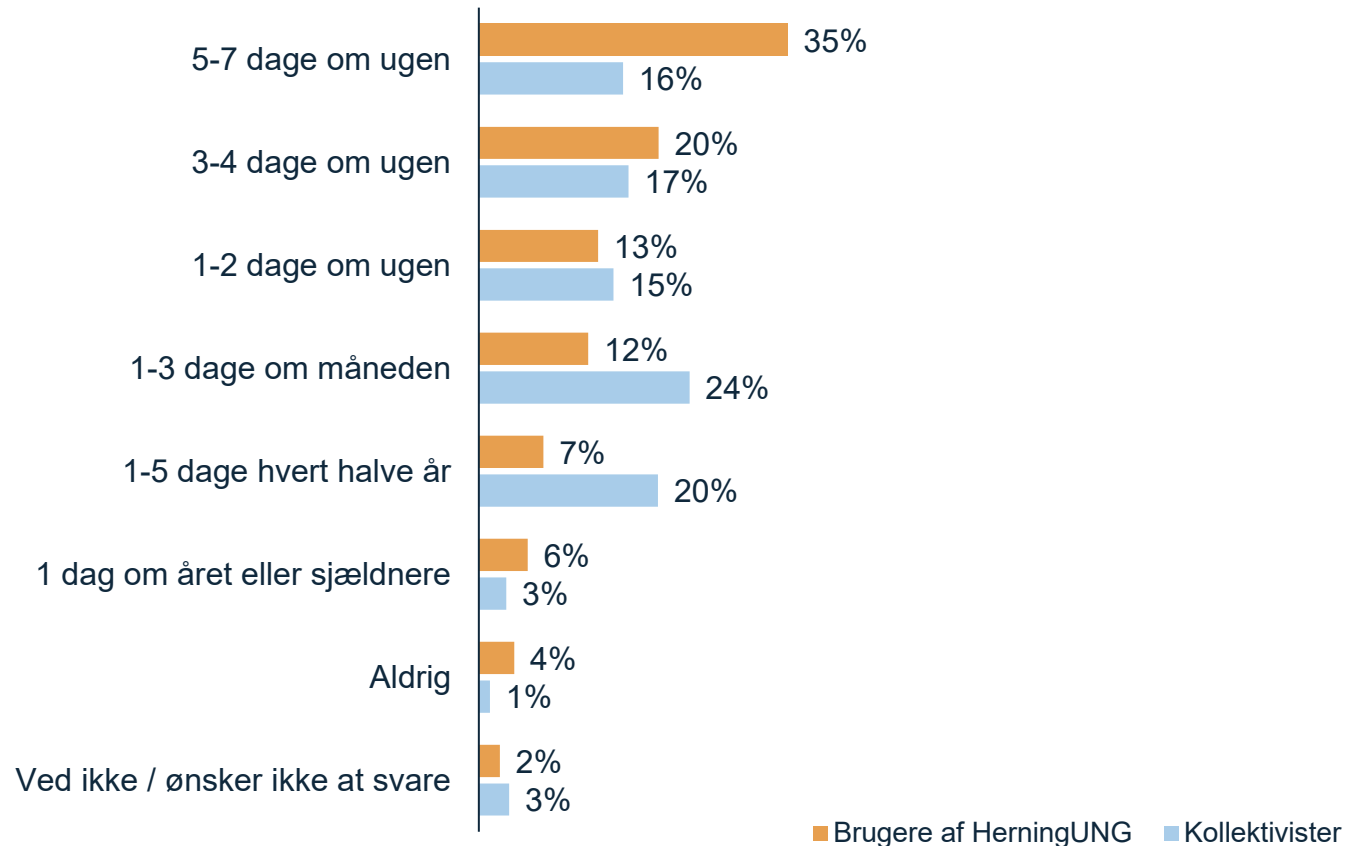
Når det kommer til sandsynlighed for at benytte HerningUNG er det hele en tredjedel af dem, der ser det som interessant og relevant, der også vil overveje at benytte det. Hos de loyale bilister er tallet kun 6%.

Resultaterne her peger på, at hvis blot de unge bruger kollektiv transport minimum 1-5 gange hvert halve år, er der markant højere chance for, at de vil benytte HerningUNG – og dermed i højere grad vælge kollektiv transport.

68% af HerningUNG-brugerne og 48% af kollektivisternes forventer at benytte kollektiv transport ugentligt efter pilotforsøget udløber



Hvor ofte forventer du at rejse med kollektiv transport efter pilotforsøget udløber/ i fremtiden?



Brugere af HerningUNG forventer at rejse mere med kollektiv transport end kollektivisternes efter pilotforsøget udløber.

68% af brugerne af HerningUNG, forventer at benytte kollektiv transport minimum 1-2 dage om ugen efter pilotforsøget udløber. Det samme gælder for **48%** af kollektivisternes.

Det er sandsynligvis ikke selve pilotforsøget, der får HerningUNG-brugerne til at forvente højere brug af kollektiv transport i fremtiden, sammenlignet med kollektivisternes – snarere afspejler det, at denne gruppe allerede i høj grad benytter kollektiv transport i deres hverdag.

OBS: HerningUNG-brugerne har vurderet deres forventede brug af kollektiv transport på hverdage efter pilotforsøget udløber, mens kollektivisternes er blevet spurgt mere generelt om forventet brug. Det kan betyde, at HerningUNG-brugernes forventede brug fremstår højere.

Opfattelse af pris

Denne sektion præsenterer de unges opfattelse af prisen for HerningUNG samt deres generelle betalingsvillighed for kollektiv transport

For at opnå dybere forståelse for, hvilken pris de unge opfatter som den mest optimale for HerningUNG, har Epinion gjort brug af Van Westendorps prismodel

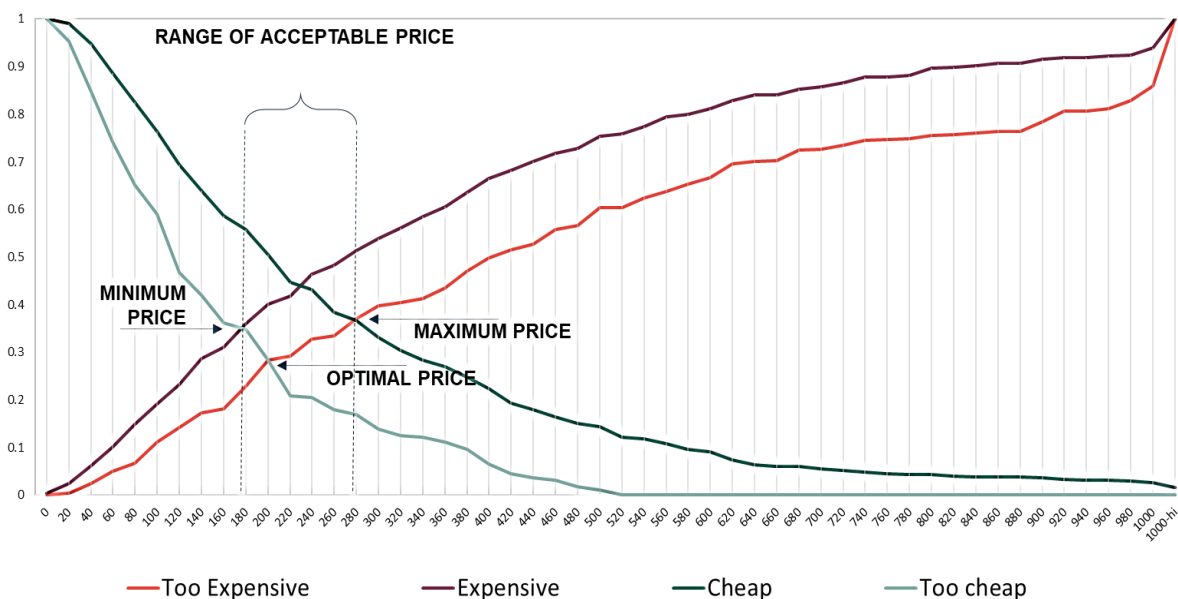
Van Westendorp's Price Sensitivity Meter

Van Westendorp's Price Sensitivity Meter bruges til at undersøge optimale prisniveauer for produkter. I undersøgelsen har vi stillet fire simple spørgsmål, som afdækker både en maksimal, minimal og optimal pris, som de unge er villige til at betale. Spørgsmålene lyder:

1. Til hvilken pris ville du anse produktet for at være så dyrt, at du ikke ville overveje at købe det?
2. Til hvilken pris ville du anse produktet for at være ved at blive dyrt, så det ikke er udelukket, men du stadig ville overveje at købe det?
3. Til hvilken pris ville du anse produktet for at være et rigtig godt køb for pengene?
4. Og til hvilken pris ville du anse produktet for at være prissat så lavt, at du ville tvivle på kvaliteten og ikke købe det?

Ved hjælp af disse spørgsmål udregner vi den acceptable prissækkevidde, som respondenterne er villige til at betale for HerningUNG, samt det optimale prispunkt.

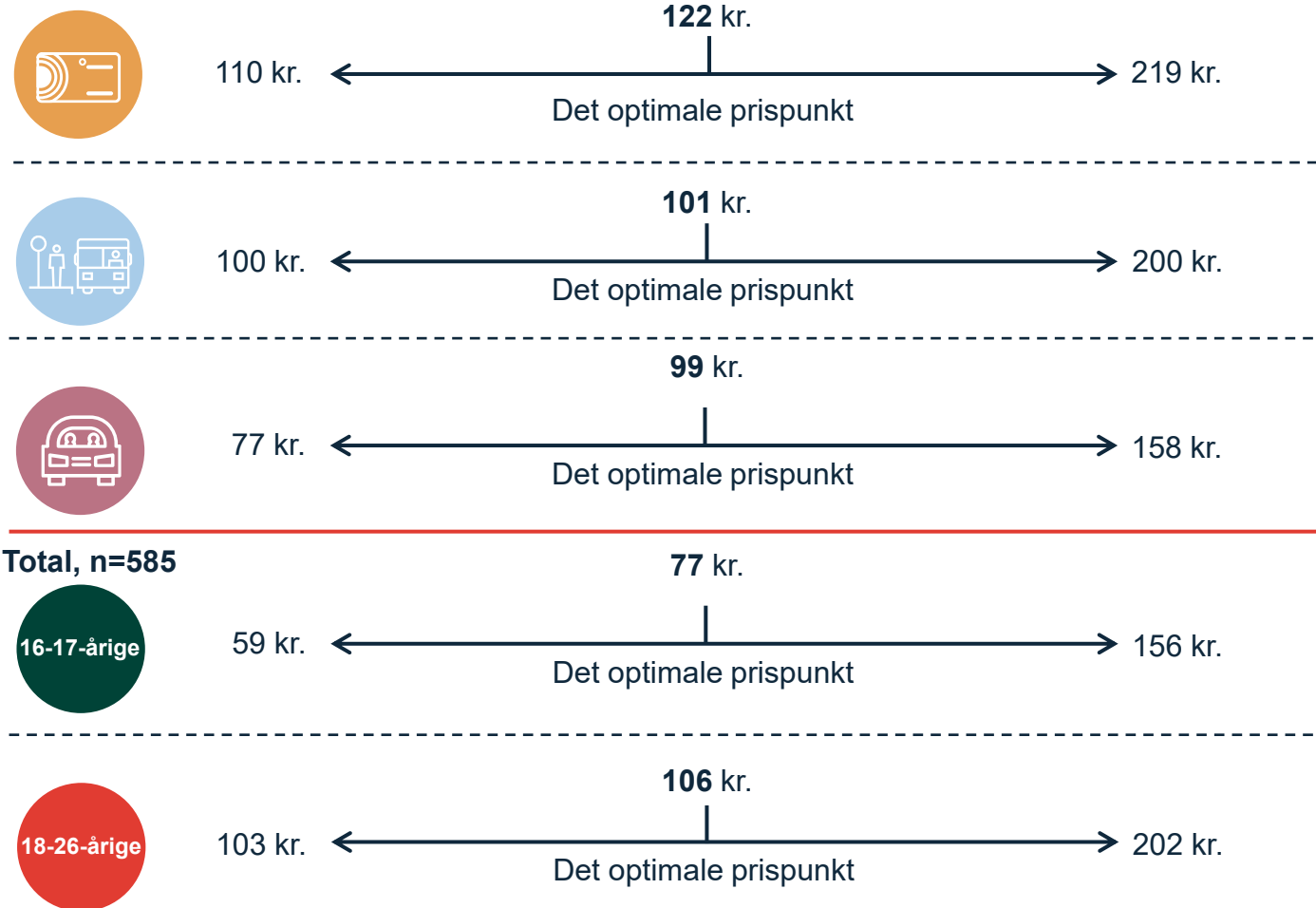
Respondenter bliver frasorteret, hvis de har angivet en højere pris i spørgsmål 2 end i spørgsmål 1. Derudover er respondenter, der har opgivet samme pris i alle fire spørgsmål, samt dem der har angivet mere end 1.000 kr., også udeladt.



Brugerne af HerningUNG er den gruppe, som er villig til at give flest penge for produktet, mens de 16-17 årige vil give mindst



Den acceptable prissækkevidde



HerningUNG-brugerne har den højeste optimale pris, som ligger under den faktiske pris på 210 kr.

Den generelt **lave optimale pris kan skyldes:**

1. At forældrene i nogle tilfælde betaler for billetten, hvilket kan påvirke deres prisforståelse af, hvad kollektiv transport koster.
2. Unge er typisk en lavindkomstgruppe. Det betyder, at de har mindre købekraft.
3. Det er vigtigt for de unge, at deres penge bruges på noget, der fremmer eller udtrykker deres identitet og ikke et lavinvolveringsemne som transport.

De loyale bilister har den laveste betalingsvillighed på 99 kr. Det skyldes sandsynligvis, at de har gratis eller billig adgang til bil via forældrene. Prisen for kollektiv transport skal derfor være tilsvarende lav, før det kan betale sig.

Der sker et skift i de unges betalingsvillighed, når de fylder 18 år. Den optimale pris stiger fra 77 kr. til 106 kr. – en stigning på næsten 38%. Når man fylder 18 år er man villig til at betale mere for HerningUNG, hvilket kan hænge sammen med en øget indkomst i form af højere SU og løn.

I følgeinterviewene er prisens betydning for de unge blevet uddybet



En prissensitiv målgruppe

De unges indkomst består af SU og eventuelt et fritidsjob, hvilket betyder, at deres rådighedsbeløb ikke er så stort – især ikke, hvis de selv skal betale for praktiske udgifter såsom transport, indkøb, abonnementer, mv.

Desuden er de unge optagede af at bruge deres penge på noget identitetsfremmende. De kan derfor have en tendens til at opfatte prisen for fx kollektiv transport som endnu højere fordi den ikke er identitetsfremmende.

Prisen gør produktet attraktivt og anbefalelsesværdigt

Flere af HerningUNG brugerne fremhæver prisen som hovedårsag til, at de har købt billetten.

Prisen er også en afgørende faktor for, at de unge vil anbefale HerningUNG til venner og bekendte.

Flere af de loyale bilister vil også anbefale til dem i deres omgangskreds, som ikke selv har bil pga. prisen.



Prisen kan påvirke transportadfærd

Prisen er ikke bare en gevinst i sig selv, de unge fortæller også, at det kan have betydning for, hvordan de vælger at transportere sig. Fx benytter en HerningUNG-bruger bussen mere nu end før, fordi det nu blevet "*pengene værd*" at køre i bus, andre unge vælger (eller ville vælge) bussen frem for toget på grund af prisen på HerningUNG, selvom rejsetiden er kortere med tog og andre igen bruger udelukkende lokalbusser, efter de er blevet gratis.

De loyale bilister lægger også mærke til den lave pris, og fremhæver den potentielle besparelse. Dog er prisen ikke nok i sig selv for dem til at skifte fra bil til kollektiv transport.

Før jeg fik den her HerningUNG-billet tog jeg toget. Nu tager jeg bussen fordi det er billigst, selvom det ikke er det hurtigste.

Mand, 23 år

”

Nu kan jeg godt finde på at bruge HerningUNG frem for at overveje at købe en bil.

Mand, 19 år

”

De unges vurdering af fordele og barrierer ved kollektiv transport

Næste sektion præsenterer målgruppernes holdning til en række drivere og barrierer for at bruge kollektiv transport

Unge er generelt tilfredse med at bruge bussen som transportform, og ser det som en mulighed for afslapning, men flere unge har ikke andre transportmuligheder



Bussen kan være eneste transportform

For nogle af de unge er den primære årsag til at bruge kollektiv transport, at de ikke har andre transportmuligheder. Den kollektive transport er deres eneste mulighed for at komme frem og tilbage i dagligdagen. Selvom der ikke er andre muligheder, er de fleste af brugerne overordnet tilfredse med bussen og får det bedste ud af rejsen. De unge, som kan cykle som alternativ til bussen, vælger ofte bussen alligevel – så kan de slappe mere af og slippe for at svede eller cykle i dårligt vejr.



Kendskab til chauffører skaber tryghed

Flere unge fremhæver buschaufførerne som søde og gode. Det bidrager til et trygt miljø i bussen, som ifølge enkelte af interviewdeltagerne giver mere lyst til at tage bussen frem for alternative transportmidler. Det skyldes, at chaufførerne og de unge efterhånden kender hinanden, og derved kan sikre sig, at de unge kommer sikkert frem.



Bussen er den eneste måde jeg kan komme til og fra Herning. Nogle gange er jeg heldig at blive kørt.

Kvinde, 17 år

”

Jeg vil hellere tage bus end tog, hvis det var en mulighed. Specielt hvis det er billigere.

Kvinde, 18 år

”



HerningUNG brugerne er særligt positive over for at bruge kollektiv transport – det kan både skyldes, at de er vant til at bruge det og at de rejser til fordelagtig pris



Generelt oplever brugerne af kollektive transport den mere positivt end de loyale bilister, HerningUNG brugere er særligt positive.

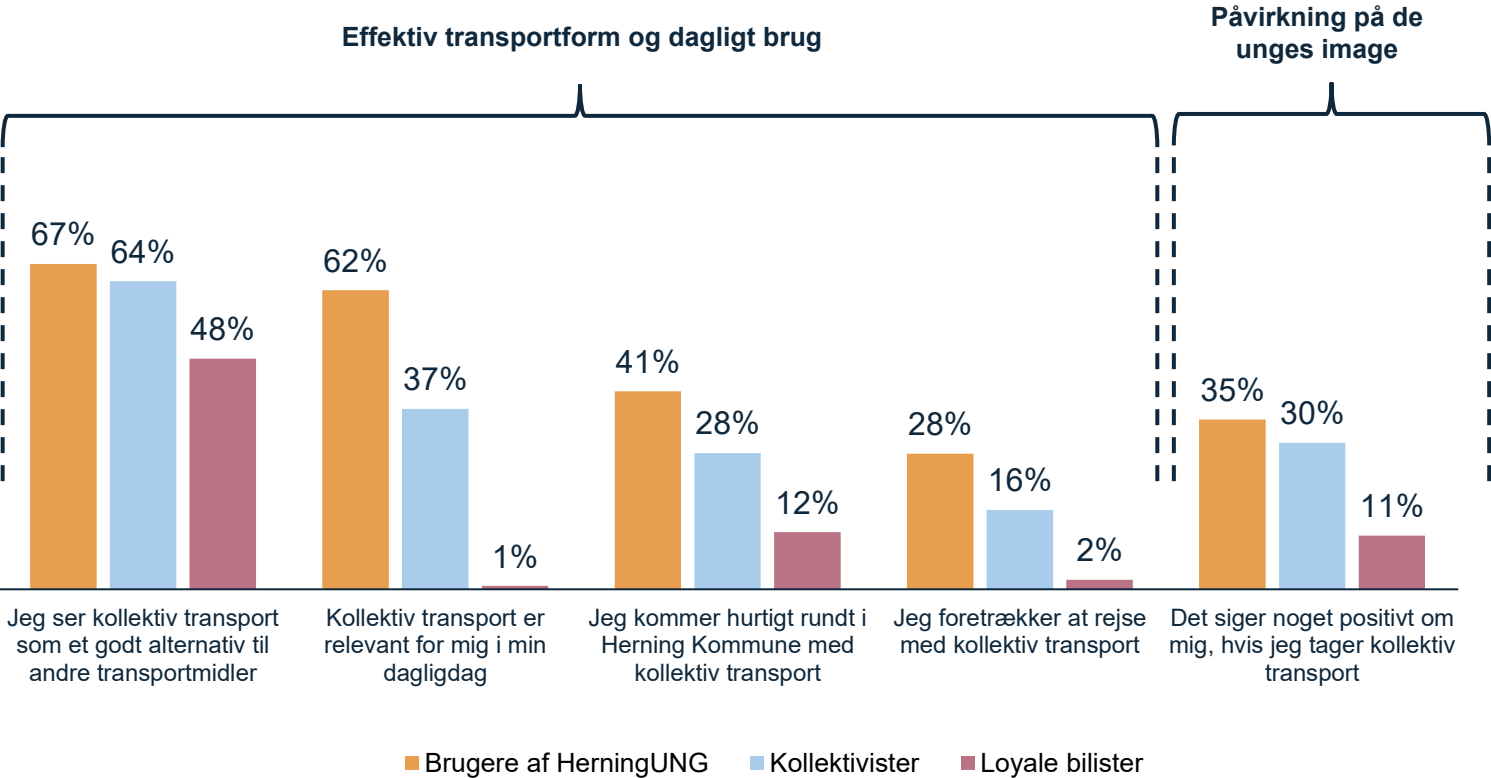
De loyale bilisters generelt mindre positive syn på kollektiv transport hænger både sammen med, at de er glade for bilen, men også, at de i højere grad bor steder, hvor kollektiv transport er mindre tilgængelig.

Omvendt bor kollektivistene og brugerne i højere grad steder, hvor kollektiv transport er mere tilgængelig, hvilket gør den til en mere attraktiv transportform. **Brugernes særlige tilfredshed** kan også skyldes den fordelagtige pris, de rejser til.

Kollektiv transport er ikke en identitetsmarkør

Det positivt at se, at hele en tredjedel af de unge, der bruger kollektiv transport mener, at det siger noget positivt om dem, at de bruger denne transportform. Typisk er det kun bilen – særligt hvis de selv kører – som kan sige noget positivt om deres image.

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? *Andel der har svaret helt enig eller delvis enig*



Det er især HerningUNG brugerne, der oplever billetkøb som nemt, mens kollektivisternes sætter mest pris på at kunne udnytte tiden undervejs



- Selve billetkøbet opleves som nemt, men rabatterne er svære at finde**

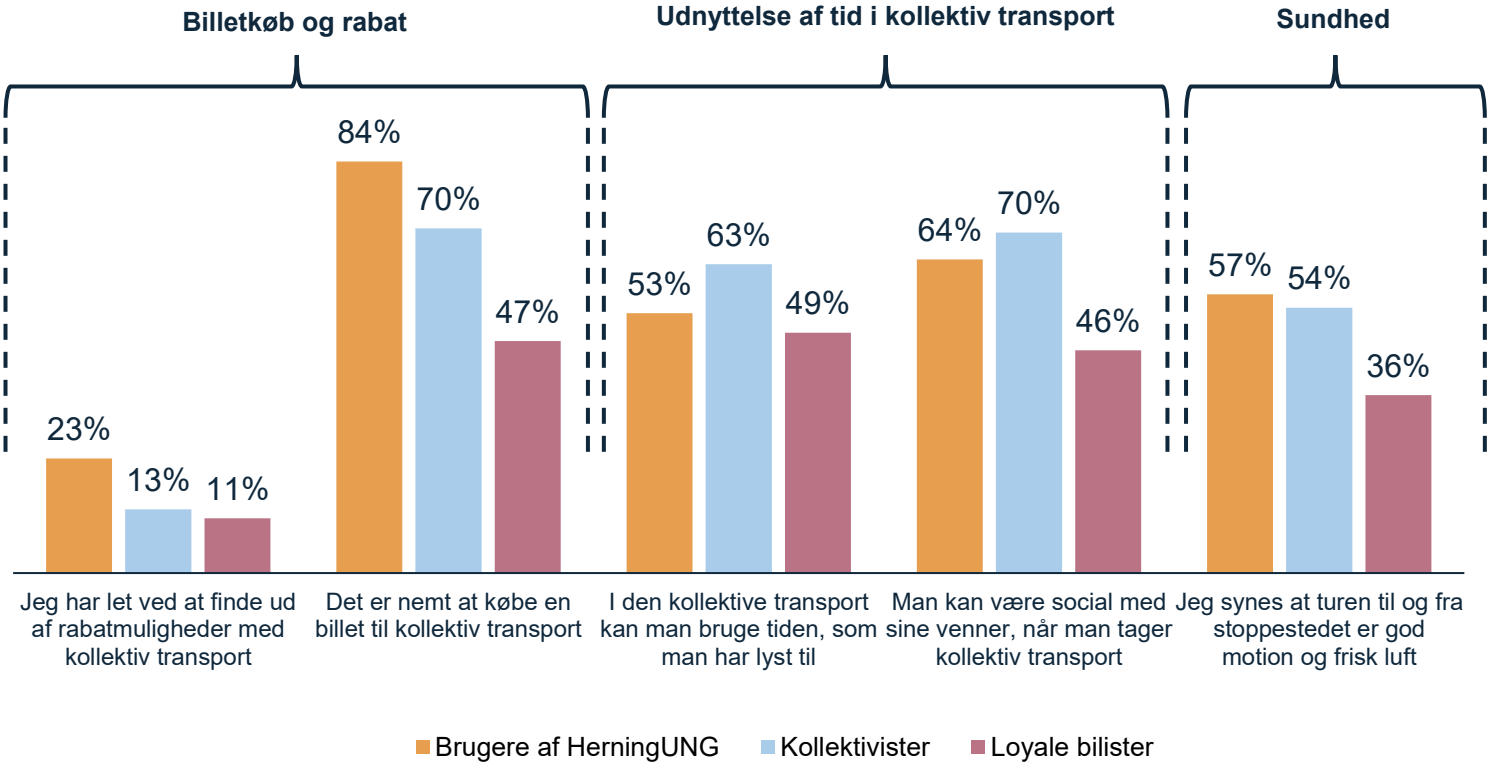
Langt de fleste af brugerne af kollektiv transport synes billetkøb er nemt og tallet ligger også højt for de loyale bilister (47%) taget deres udgangspunkt i betragtning.

Til gengæld er der også enighed i målgrupperne om, at det er svært at finde rabatmuligheder med kollektiv transport. Da de unges betalingsvillighed for kollektiv transport er lav – som det også kommer til udtryk på s. 32 – er her et mulighedsrum for at gøre kollektiv transport mere attraktivt for de unge.
- Tiden i kollektiv transport bruges på det, man har lyst til – alene eller socialt**

På dette punkt er de loyale bilister næsten lige så enige som de andre grupper. Det kan pege på en fordel, de ikke i ligeså høj grad oplever i bilen.
- Motion og frisk luft som fordel**

Mere end halvdelen af HerningUNG brugerne og kollektivisternes ser desuden turen til stoppestedet som en god mulighed for motion og frisk luft.

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? *Andel der har svaret helt enig eller delvis enig*



De unge loyale bilister nyder friheden, fleksibiliteten og komforten ved at køre bil. Det er en behagelig og bekvem vane, der overskygger fordele ved kollektiv transport



De loyale bilister kan være svære at få til at ændre transportvaner, fordi bilen giver dem en række fordele, som de ikke oplever ved andre transportformer. Nedenfor præsenteres de vigtigste årsager til, at de foretrækker bilen:



Frihed og fleksibilitet: De unge er glade for at køre bil, fordi det gør dem fri af køreplaner, eventuelle forsinkelser og skift mellem transportmidler. På den måde kan de nemmere selv styre, hvornår de tager afsted hjemmefra, og hvornår de kommer frem til de ting, de skal.



Komfort: De unge nævner også komforten ved at køre i bil som en klar fordel. Den bliver ikke overfyldt ligesom bussen og man kan selv styre temperaturen og mængden af støj.



Socialt liv: Det gør det også nemmere at besøge venner på tværs af byerne rundt om i kommunen, når man kan køre direkte med bilen. Desuden kører nogle af de loyale bilister ligeledes med deres venner og ser derfor også dette som en social aktivitet



Vane: Flere af de unge nævner, at det er blevet en vane, fordi komforten er høj, og det er nemt. Når de samtidig får hjælp til nogle af udgifterne, bliver det billigt og incitamentet for at ændre vanen bliver mindre.

85%

Angiver at de har vænnet sig til at bruge bil til det meste af deres transport og overvejer der for aldrig/sjældent at bruge kollektiv transport

42%

Tilgængelighed af kollektiv transport: Er afgørende for transportvalget. Kun knap halvdelen (42%) af de loyale bilister angiver, at kollektiv transport er tilgængeligt på deres faste tur til og fra uddannelse eller arbejdsplads.

74%

Angiver at de stort set stoppede med at bruge kollektiv transport, da de fik deres kørekort.

Bilen er rarest. Man kan selv bestemme hvornår man skal afsted, man skal ikke skynde sig ud af døren eller glippe morgenmaden for at nå bussen

Mand, 19 år

”

Det gør det nemmere. Så hopper jeg bare i bilen og er ved dem [venner] kort tid efter (...) man har jo ikke helt de samme muligheder med bussen

Mand, 23 år

”

Unge oplever bussen som tidskrævende og ikke ideel, når det kommer til frekvensen af afgang – både i forhold til skoledage, ydertimer og i weekender



Bussen opfattes tidskrævende

- Selvom distancen er kort, opfattes ruterne som lange og tidskrævende, fordi busserne dækker over store områder med mange stop undervejs.
- Unge, der tager bussen ind til Herning By, skal ofte skifte bus på Herning St., for at komme videre til deres destination, hvilket medfølger ventetid og længere rejsetid. De synes sjældent, at tiderne på deres forskellige busser passer sammen, og ønsker sig optimalt set en bus direkte fra hjem til skole.
- Frekvensen af busserne skaber meget ventetid, hvor unge enten kan vælge mellem at komme meget for tidligt eller lidt for sent i skole. Det samme gør sig gældende, når de har fri, hvor der ofte også er ventetid op til en time.



Enten kommer jeg halvanden time for tidligt, eller også kommer jeg for sent i skole.

Kvinde, 18 år

”

Der er ikke mange busser. Den seneste bus hjem er kl. 16.30, så jeg kan ikke bruge bussen til andet end skole.

Kvinde, 17 år

”



Busser kører ikke i ydertimer og weekender

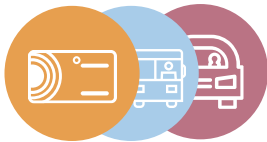
- De unge understreger, at det er begrænsende, at busserne ikke går om aftenen eller i weekenderne, hvor de også skal ind til Herning by eller på arbejde. I disse tilfælde bliver de nødt til at køre bil/blive kørt.



Bussen kan føles indelukket

- Flere unge påpeger, at bussen kan være ubehagelig at tage i perioder pga. et ringe indeklima. Dette gælder både om sommeren, når der er varmt, men også om vinteren, fordi varmen er tændt, og der ofte er mange mennesker med. Det opleves ubehageligt og nævnes som en årsag til at transportere sig på alternative måder.

På tværs af målgrupperne er det de unges opfattelse, at der er stor risiko for forsinkelser og aflysninger, når man rejser med kollektiv transport



Risiko for forsinkelser og aflysninger er en central udfordring

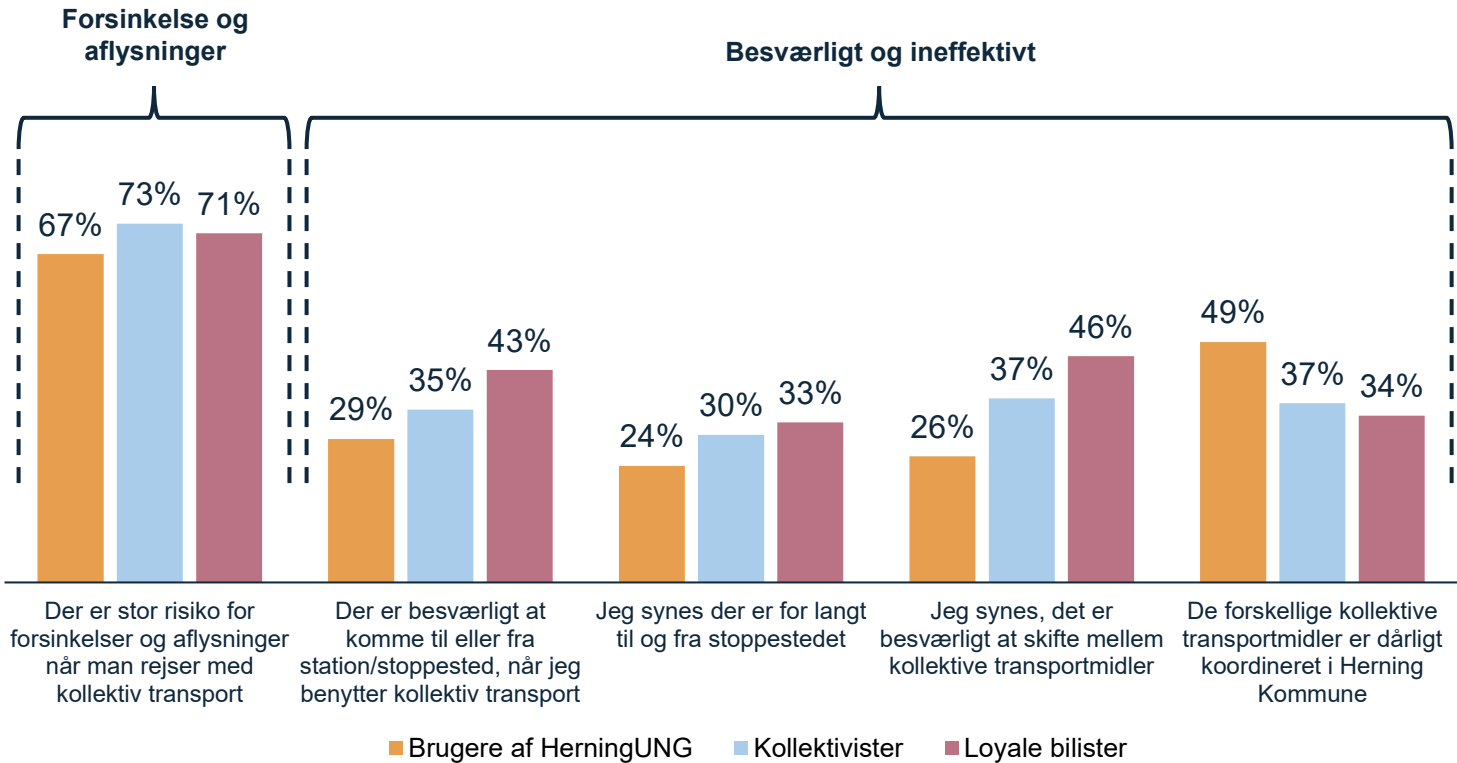
Omkring 70% blandt alle målgrupperne har en opfattelse af, at der er stor risiko for forsinkelser og aflysninger, når man rejser med kollektiv transport. Her er det vigtigt at holde for øje, at det ikke kun er den kollektive transport i Herning, som er med til at skabe opfattelsen men også oplevelsen i kollektiv transport i det hele taget samt hvordan det omtales i medier og på sociale medier.



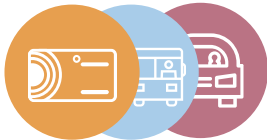
Færre anser kollektiv transport som værende besværligt og ineffektivt

Selvom barrieren om at kollektiv transport opleves besværligt og ineffektivt fylder mindre sammenlignet med forsinkelser og aflysninger, er det stadig en væsentlig barriere for de unge. De loyale bilister synes især, det er besværligt at komme til den kollektive transport, hvilket kan hænge sammen med hvor de bor samt at skifte mellem transportmidler. Brugerne oplever mest koordineringen mellem transportmidler som besværligt.

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? *Andel der har svaret helt enig eller delvis enig*



På tværs af målgrupperne angiver de unge, at det er dyrt at rejse med kollektiv transport, hvilket indikerer, at HerningUNG er et positivt initiativ



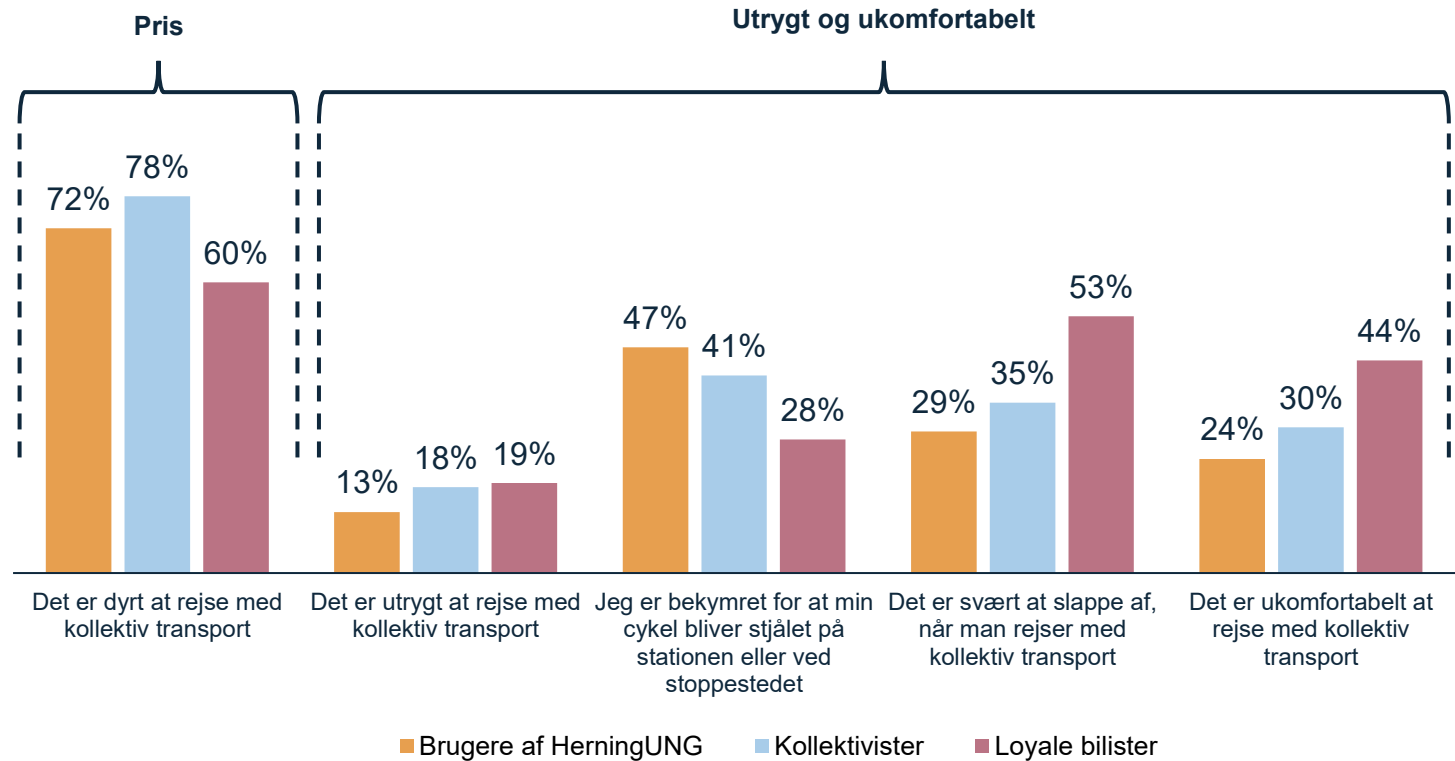
Kollektiv transport er dyrt

Det er bemærkelsesværdigt, at det i højere grad er brugerne af kollektiv transport frem for de loyale bilister, der synes prisen er.

Grunden til, at også mange af brugerne synes det er dyrt, kan skyldes, at de tænker på deres generelle opfattelse og erfaring med kollektiv transport og ikke nødvendigvis HerningUNG og kollektiv transport i Herning.

Under 20% af de unge oplever, det er utrygt at rejse med kollektiv transport. Til gengæld er der en høj andel af særligt brugerne af kollektiv transport, der er bekymrede for cykeltyveri. Det gælder også for knap en tredjedel af de loyale bilister. Det vil altså været et relevant sted at sætte ind, hvis man vil fjerne barrierer for at bruge kollektiv transport. Flere af de unge kvinder (22%) føler sig utrygge i den kollektive transport sammenlignet med de unge mænd (13%).

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? *Andel der har svaret helt enig eller delvis enig*



Forældrevinkel

Næste sektion handler om forældre til de unge 16-26 åriges
syn på HerningUNG

Kendskabet til HerningUNG er højt blandt forældrene til de 16-26 årige. De forældre, der har købt HerningUNG til deres børn, er meget tilfredse med produktet



Kendskabet til HerningUNG billetten ligger relativt højt på 40% blandt forældre. Det er en større andel sammenlignet med kendskabet hos de unge. De fleste forældre er blevet **informeret om tilbuddet gennem deres børn**.

De forældre, der har købt billetten til deres børn, er generelt rigtig **godt tilfredse** med tilbuddet og vil i høj grad **anbefale** det til andre.

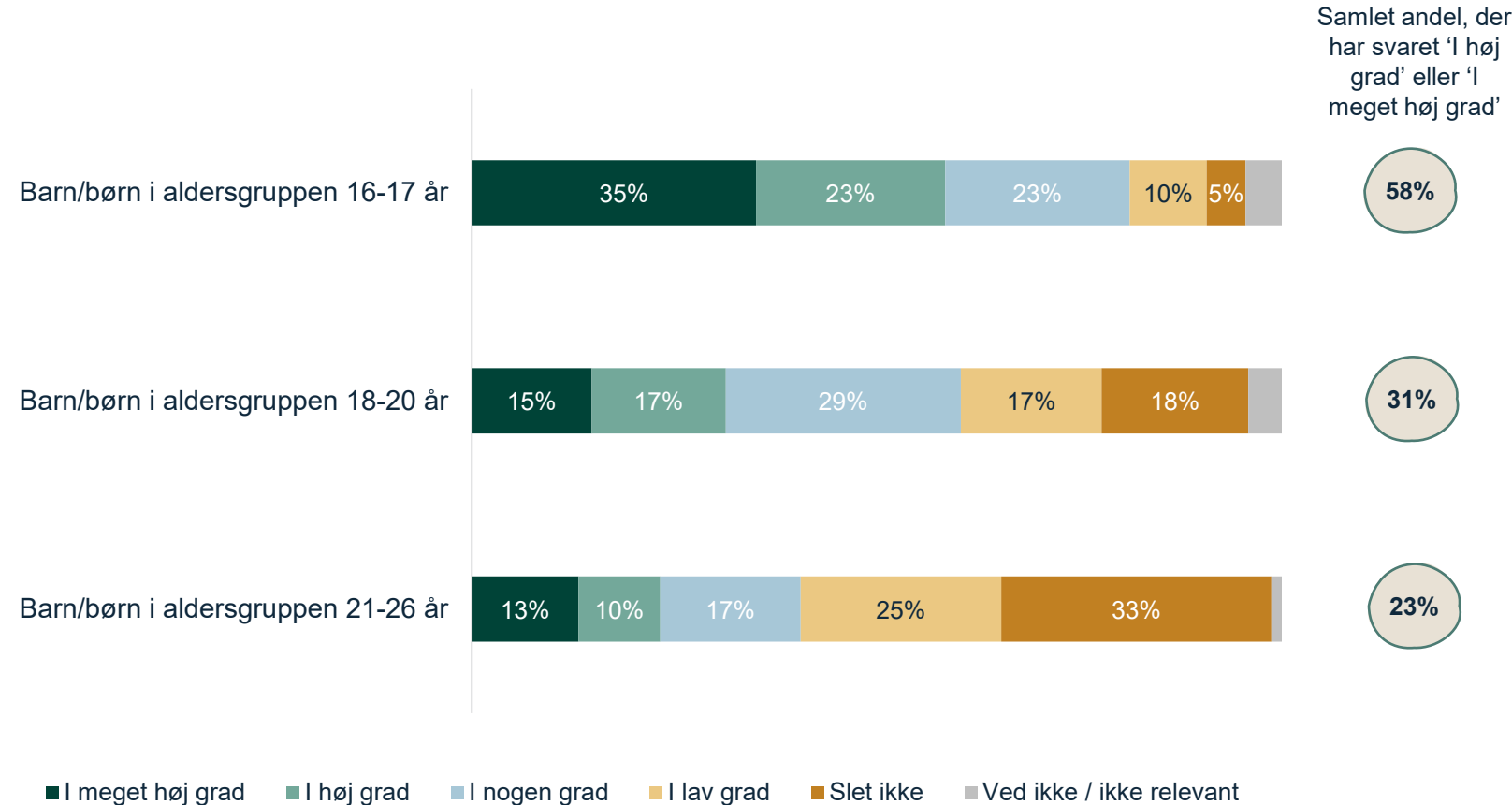
Forældrene føler selv, at de har **størst indflydelse på transportvaner for deres yngre børn i målgruppen** sammenlignet med deres ældre børn. Der ses et stort potentiale i at målrette indsatser til forældre, imens børnene er unge.

Størstedelen af forældre, der har stået for købet af HerningUNG, mener dog, at det er et godt køb til prisen. Forældre, hvis børn ikke har brugt tilbuddet, synes at HerningUNG skal være billigere end den nuværende pris for at være et godt køb.

Forældrene har større indflydelse på deres yngre børns transportvaner sammenlignet med deres ældre børn



I hvilken grad har du indflydelse på dine børns valg af transport og billetprodukter?



Når forældre bliver spurgt ind til deres indflydelse på deres børns transportvaner, er det tydeligt, at indflydelsen er størst blandt de yngre børn. Det giver mening, da unge mellem 16-17 år f.eks. stadig er afhængig af forældre eller ældre søskende til at transportere dem i bil.

Transportvaner formes tidligt
Resultaterne fra ungeanalysen viser, at unges transportvaner formes tidligt og når den unge f.eks. først er blevet vant til bilen, er det svært at rykke adfærd væk fra bilen igen. Det er derfor vigtigt, at både de unge og forældre inddrages tidligt, så den unge eksponeres for de muligheder, som kollektiv transport tilbyder.

Kendskabet er højt blandt forældre i Herning Kommune.

2 ud af 5 forældre har set eller hørt om HerningUNG



Kendskabet er højt blandt forældre.
40% af forældrene har set eller hørt om HerningUNG.

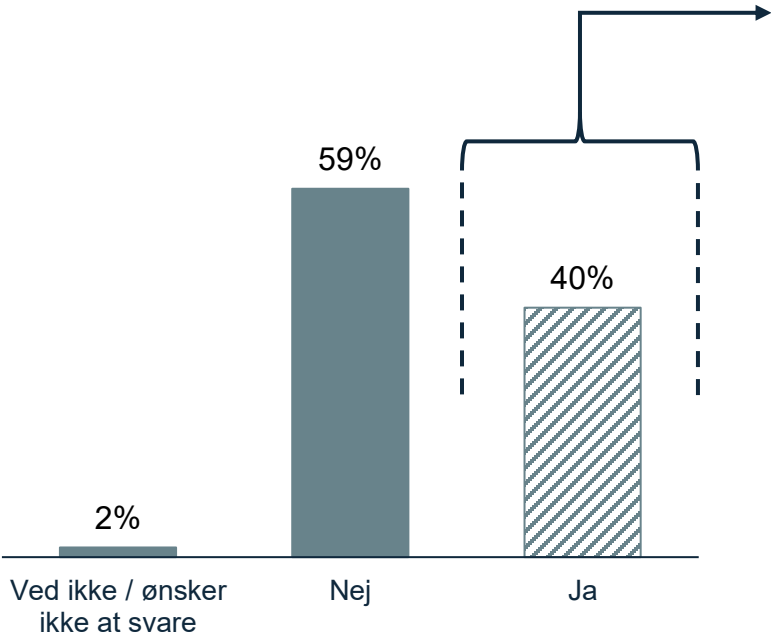
Kendskabet til HerningUNG er altså større hos forældrene end hos de unge.

Kilde til kendskabet

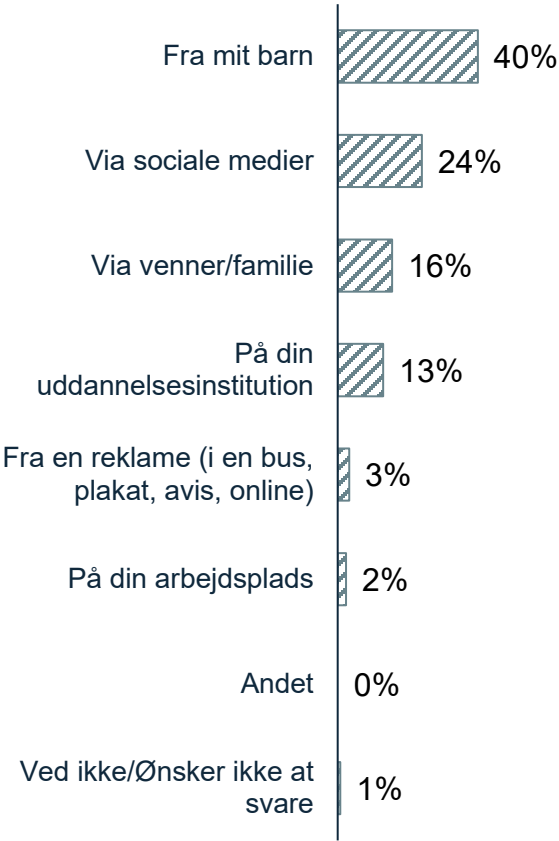
Den største del af forældre med kendskab til HerningUNG er blevet informeret gennem deres børn, imens meget få er blevet eksponeret for tilbuddet gennem klassiske reklame-kanaler.

- Den samme andel af mødre og fædre (40%) har hørt om HerningUNG
- Flere mødre (46%) har fået det af vide gennem deres barn, hvor det er 35% af fædre.
- 24% af fædre hørte det første gang gennem venner og familie hvor andelen kun er 7% af mødre.

Har du set eller hørt om HerningUNG før?



Hvordan hørte du første gang om HerningUNG?



Ifølge forældrene er det ofte barnet selv, der har købt HerningUNG – det kan derfor være en god ide at henvende sig direkte til de unge i en købsituation



29% af de forældre, der har hørt om HerningUNG billetten, har et eller flere børn i husstanden, der benytter HerningUNG.

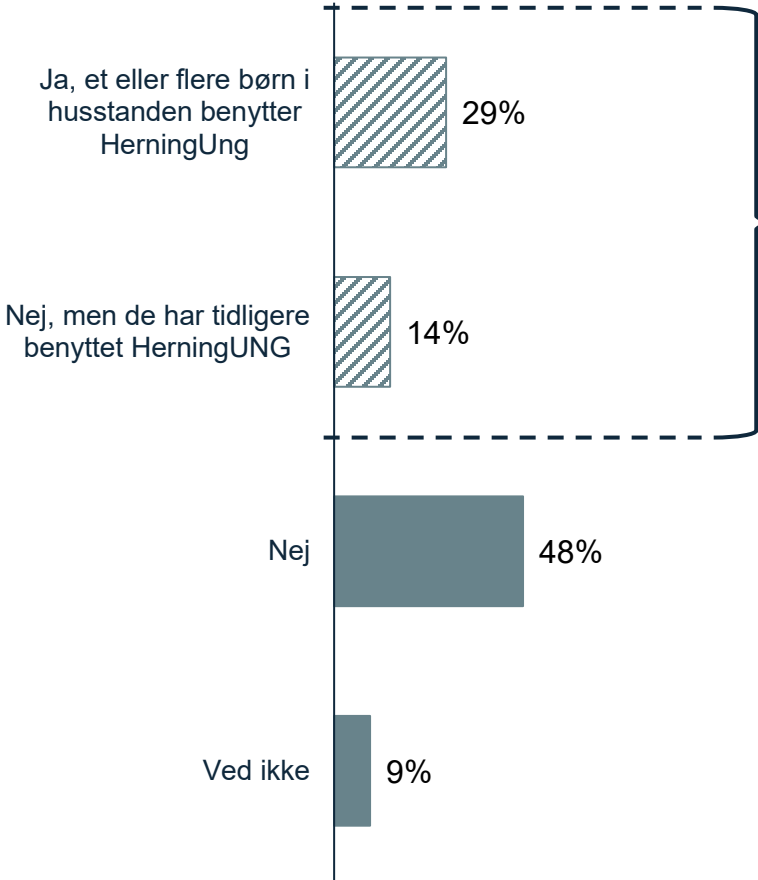
Det er oftere børnene selv, der står for købet af HerningUNG-billetten end forældrene.

- De unge nævner også selv, at de ofte har ansvaret for at købe adgang til den kollektive transport og flertallet betaler også selv i sidste ende billetten.

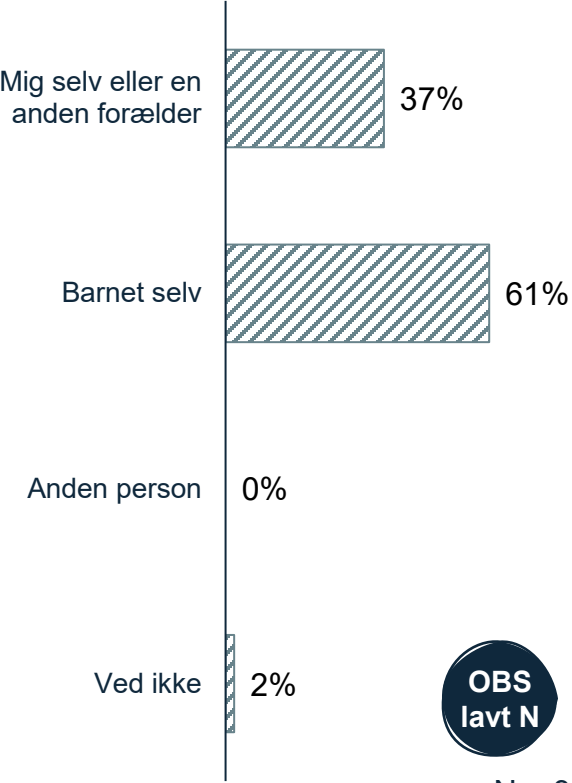
Det er 100% selvbetalt. Og sådan har det sådan set altid været.

Mand, 19 år

Benytter et eller flere børn i husstanden HerningUNG til at rejse med Midttrafiks busser?



Hvem købte HerningUNG billetten til barnet/børnene i din husstand



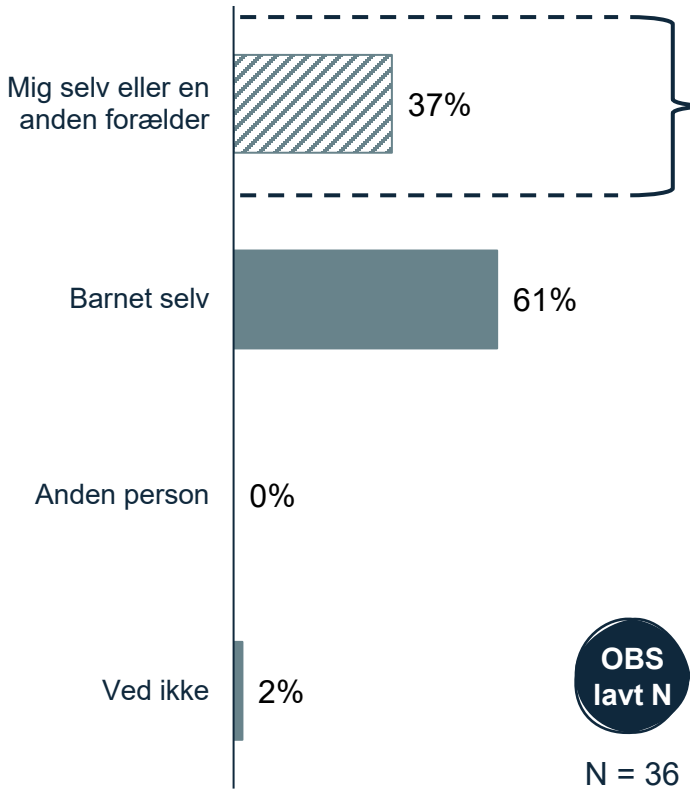
OBS
lavt N

N = 36

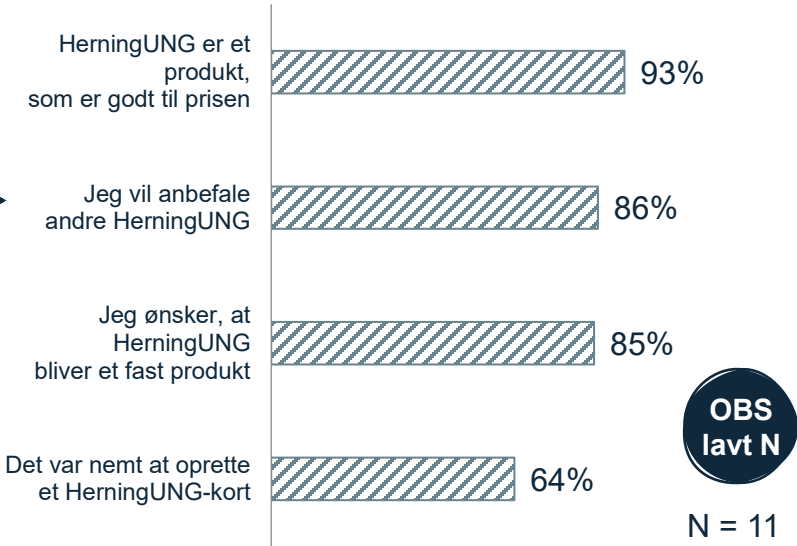
Forældre der har stået for købet af HerningUNG billetten til deres børn er generelt meget positive og tilfredse med tilbuddet



Hvem købte HerningUNG billetten til barnet/børnene i din husstand



Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?



Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?

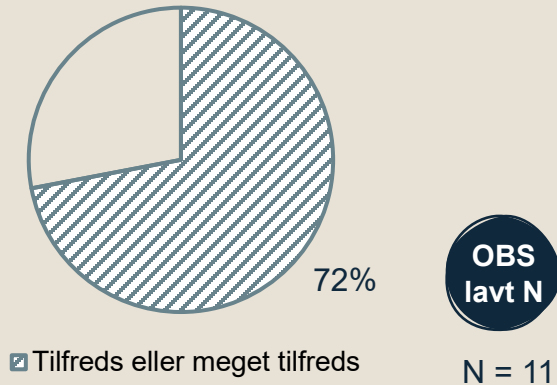


85% af forældrene der har købt HerningUNG til deres barn ønsker, at det bliver et fast produkt.

93% mener, at det er et produkt, som er godt til prisen.

Knap to ud af tre der har børn, der benytter eller tidligere har benyttet HerningUNG, har svaret, at det dækker deres barns transportbehov.

Hvor tilfreds er du med HerningUNG alt i alt?

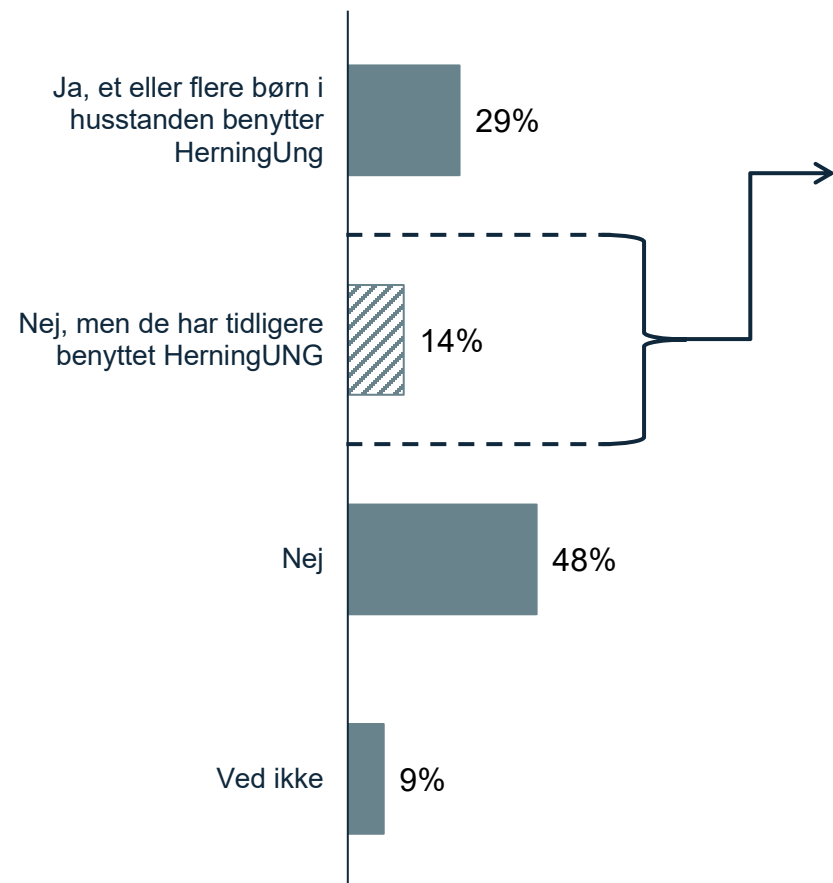


Forældre med børn i husstanden mellem 16-26 år, der benytter eller tidligere har benyttet HerningUNG, n=36.
Forældre hvor de selv eller anden forælder har stået for købet af HerningUNG billetten, n=11 (OBS: Lille n)
Evaluering af HerningUNG – 19.06.2025 - Epinion

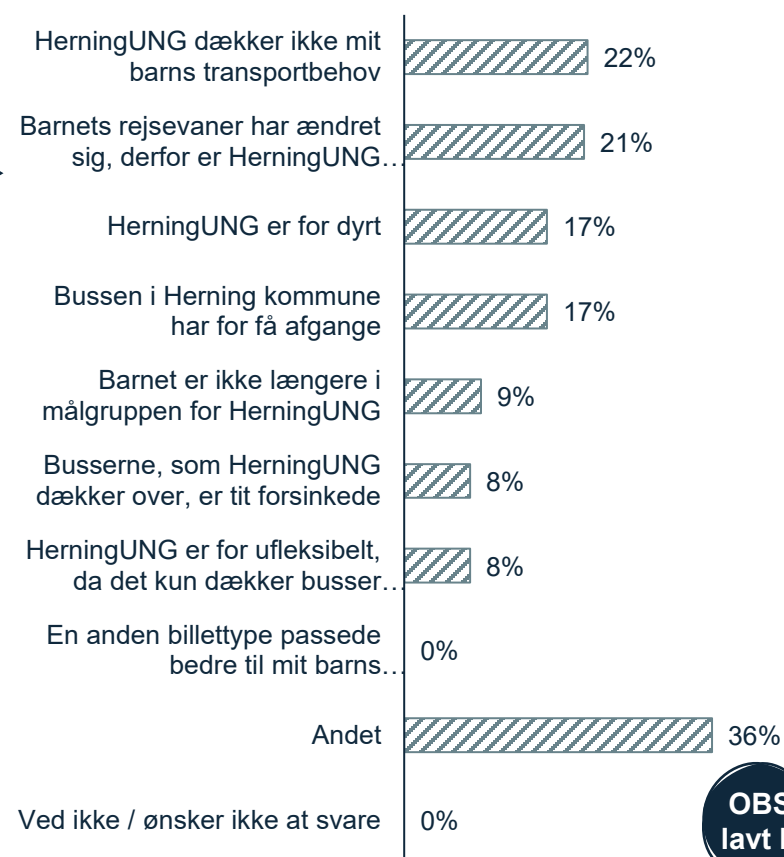
Forældrene mener, at transportbehov og rejsevaner hos deres børn er nogle af de hyppigste årsager til, at HerningUNG billetten ikke længere benyttes



Benytter et eller flere børn i husstanden HerningUNG til at rejse med Midttrafiks busser?



Hvorfor benytter dine børn ikke længere HerningUNG? Vælg gerne flere



OBS
lavt N

N = 13

Forældrene har svaret, at ændrede transportbehov og rejsevaner hos deres børn er primære årsager til, at billetten ikke længere er relevant for dem. Denne tendens ses også i de unges besvarelser.

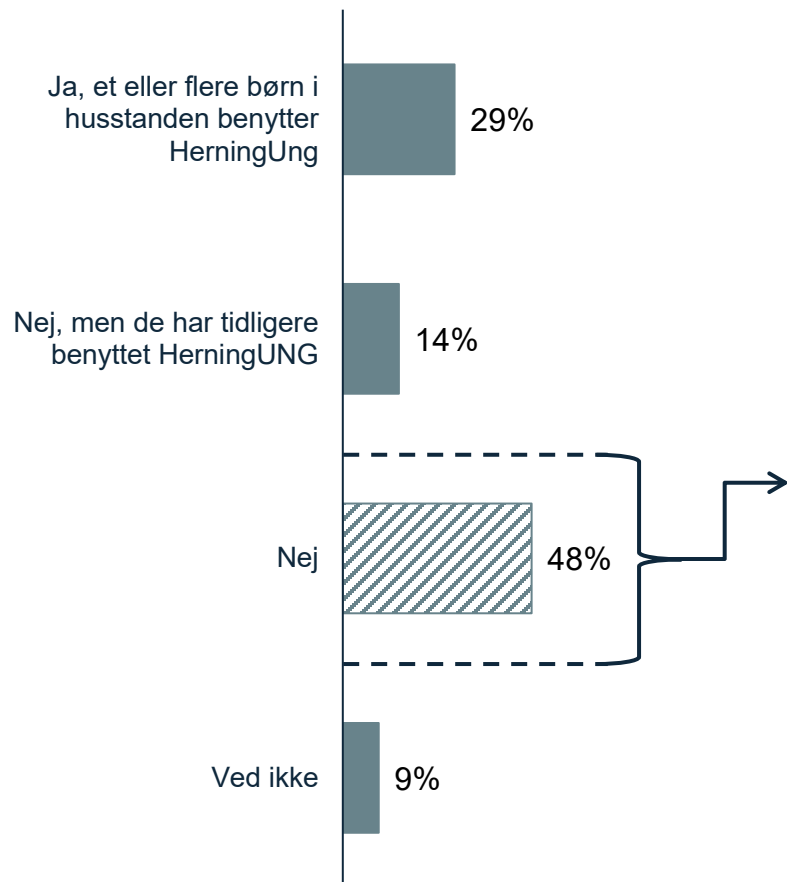
Flere af de unge mener, at billetten er for ufleksibel. Det har kun en lille andel af forældrene svaret. Det giver mening, da den konkrete brug af HerningUNG billetten i busserne kun opleves af de unge. Hertil viser følgeinterviewene, at flere unge oplever begrænsninger ved, at HerningUNG kun gælder inden for Herning Kommunes grænser, og at billettypen ikke kan anvendes i toget.

Flere forældre, der har svaret 'andet' angiver, at den unge er begyndt at bruge bil i stedet for. Derudover har en anden forælder noteret at barnet tager gratisbusserne nu.

Omkring hver tredje forælder, hvis børn ikke bruger HerningUNG, ønsker at tilbuddet bliver et fast produkt



Benytter et eller flere børn i husstanden HerningUNG til at rejse med Midttrafiks busser?



Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? Andel i høj eller meget høj grad



Forældre med kendskab til HerningUNG, men med børn der ikke har benyttet sig af tilbuddet, mener alligevel at HerningUNG skal være et fast produkt.

22% af denne forældregruppe mener desuden, at HerningUNG kan dække deres barns transportbehov i høj eller meget høj grad. Dette er til sammenligning markant lavere end forældre med børn, der benytter eller har benyttet HerningUNG billetten i husstanden (62%).

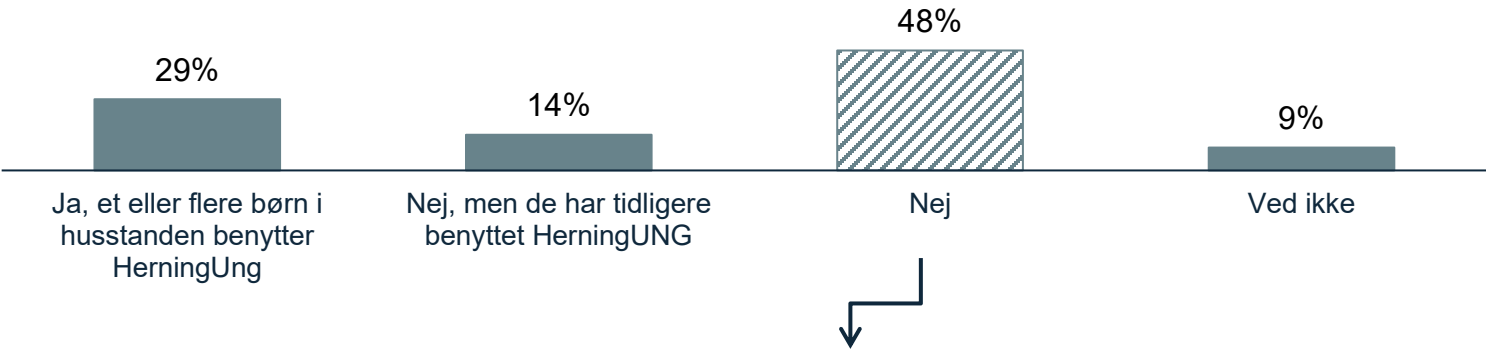
11% anser det som sandsynligt, at deres barn vil bruge HerningUNG. Til sammenligning er det 12% af de unge loyale bilister og 20% af kollektivistene.

Der ses altså et mulighedsrum i at få omsat de positive opfattelser af produktet blandt forældre, der har børn, som ikke har benyttet HerningUNG, til at deres børn bliver anbefalet at prøve billetten. Flere er stadig positivt stemt overfor tilbuddet og 20% anser f.eks. tilbuddet som værende relevant for deres barn.

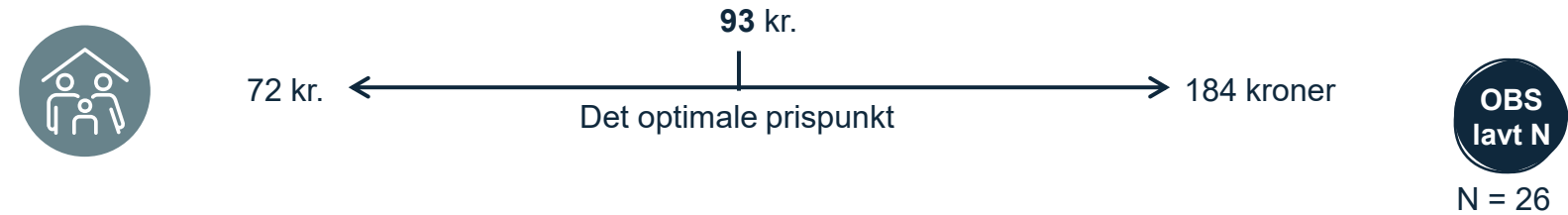
Det optimale prispunkt for forældre, der ikke har benyttet HerningUNG i deres husstand, trods kendskab, ligger en smule lavere end hos de unge



Benytter et eller flere børn i husstanden HerningUNG til at rejse med Midttrafiks busser?



Den acceptable prisrækkevidde



Forældre med kendskab til HerningUNG, men uden børn i husstanden, der benytter tilbuddet, anser det optimale prispunkt for billetten, som værende lavere end de unge.

Den acceptable prisrækkevidde er høj og indikerer, at forældrene er uenige om hvad prisen skal fastsættes til. F.eks. Har en forælder angivet at HerningUNG er et godt køb til 500 kroner, hvorimod en anden forælder har angivet 0 kroner til samme udsagn.

Blandt de forældre, der har stået for købet af HerningUNG billetten, vurderes 200 kr. som værende et godt køb, hvor omkring 400 kr* bliver for dyrt. Den nuværende pris passer altså bedre på de forældre, der har prøvet at købe billetten til deres børn.

Selvom der er kan tydes en uenighed blandt besvarelserne, ligger det optimale prispunkt dog stadigvæk markant under, den nuværende pris.

Bilag: Metode

Undersøgelse blandt de unge 16-26-årige i Herning Kommune



Den kvalitative undersøgelse

I den kvalitative undersøgelse blev der foretaget 12 følgeinterviews blandt unge i Herning Kommune.

- Der blev foretaget **5** følgeinterviews af **brugere af HerningUNG**.
- Der blev foretaget **3** følgeinterviews af **kollektivister**.
- Der blev foretaget **4** følgeinterviews af **loyale bilister**.

Ud af de 12 interviewpersoner:

- 9 er studerende
- 2 er i arbejde
- 1 er sygemeldt

Den kvantitative undersøgelse

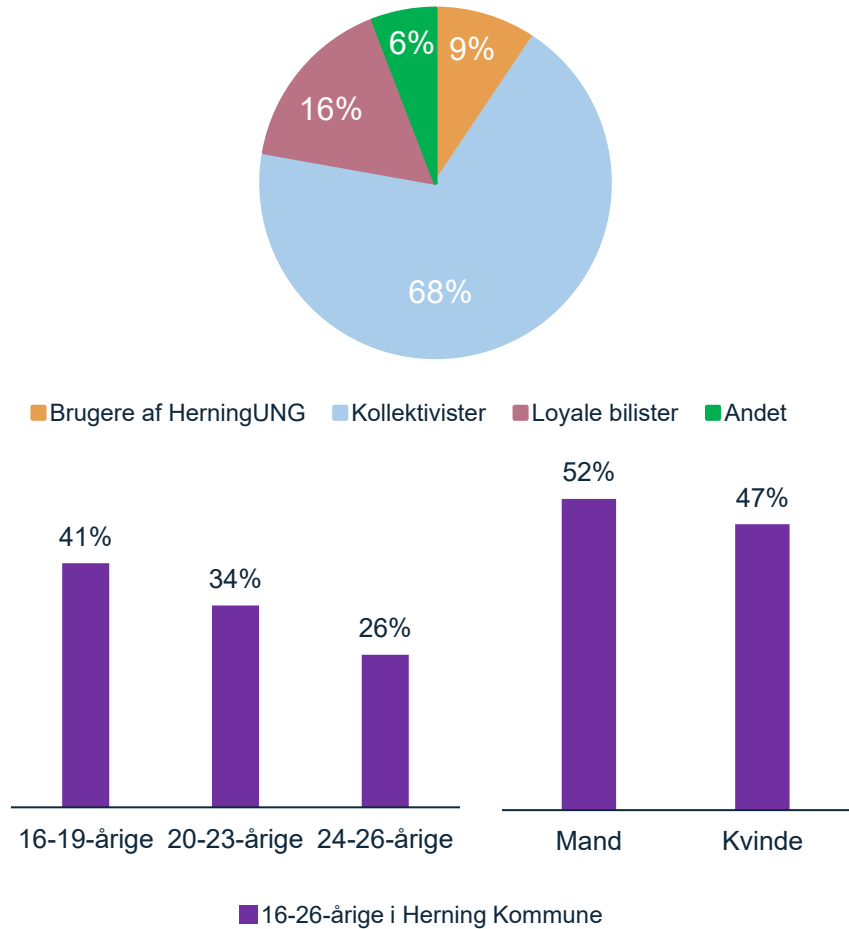
I den kvantitative undersøgelse blev der udsendt et spørgeskema til de 16-26-årige i Herning Kommune. Der er **610 respondenter**.

- 65** af de adspurgte 16-26-årige er **brugere af HerningUNG**.
- 422** af de adspurgte 16-26-årige er **kollektivister**.
- 94** af de 16-26-årige er **loyale bilister**.
- 29** af de 16-26-årige falder uden for de ovenstående målgrupper, da de primært cykler eller går – både i hverdagen og i fritiden – og kun sjældent bruger kollektiv transport.

Dataindsamlingen blev foretaget igennem et CPR-udtræk og spørgeskemaundersøgelsen blev sendt ud til den 16-26-årige gennem E-boks.

Eventuelle skævheder i data vejes efter køn og alder for 16-26-årige i Herning Kommune.

Fordelinger fra den kvantitative undersøgelse



Undersøgelse blandt forældre til unge i alderen 16-26 år i Herning kommune om deres kendskab til og vurdering af HerningUNG



Baggrund og formål

For at få en yderligere forståelse for HerningUNG produktet, er forældre til børn i alderen mellem 16-26 år, blevet spurgt ind til HerningUNG.

Forældrevinklen er inddraget i undersøgelsen, da forældre naturligt spiller en vigtig rolle i at forme de unges transportvaner. Denne sektion i undersøgelsen vil derfor belyse forældres kendskab og holdning til HerningUNG produktet, samt deres indflydelse på deres børns transportvaner.

Data til forældrevinklen på HerningUNG er indsamlet gennem en spørgeskemaundersøgelse via CPR-udtræk og baserer sig på **222 interviews**, indsamlet i perioden fra den 11. april til den 5. maj 2025. Data er **bruttovejlet efter kommunal repræsentativitet i Herning Kommune** (+16 år) for at sikre, at resultaterne afspejler den generelle befolkning i kommunen i forhold til alder og køn.



Forældre

Forældremålgruppen består af forældre bosiddende i Herning Kommune med hjemmeboende børn mellem 16-26 år.

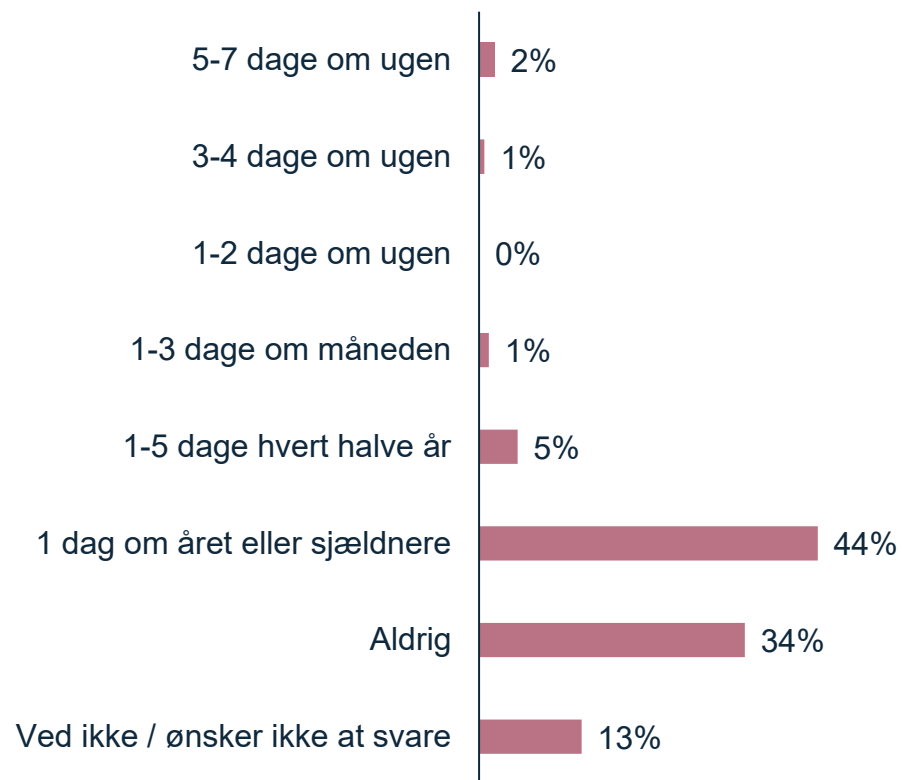
Bilag:

Baggrundsspørgsmål om de unges transportvaner

Langt de fleste loyale bilister forventer sjældent eller aldrig at benytte kollektiv transport i fremtiden

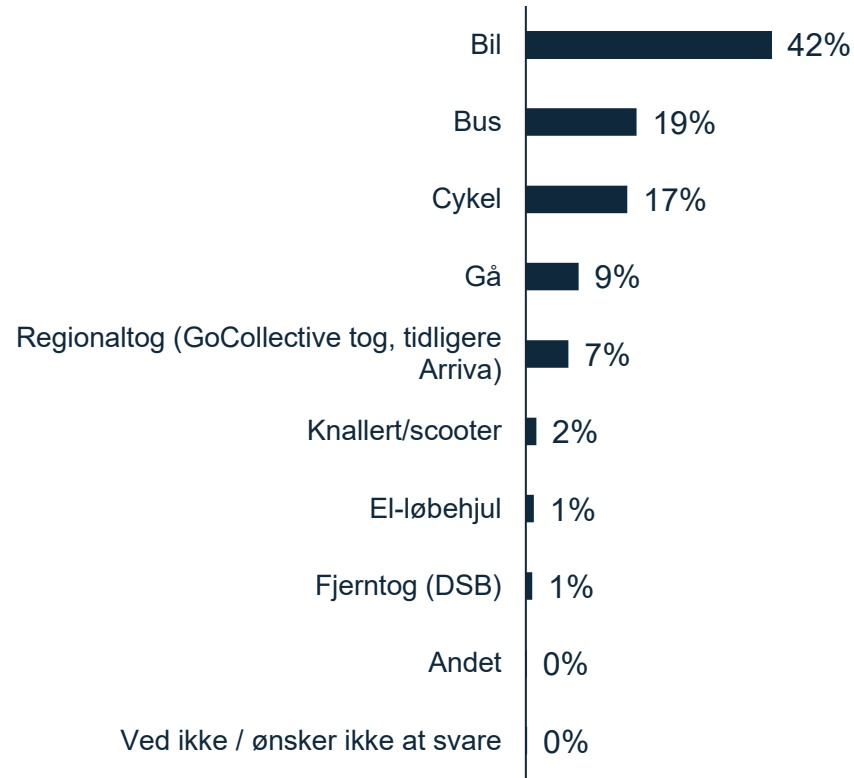


Hvor ofte forventer du at rejse med kollektiv transport i fremtiden?

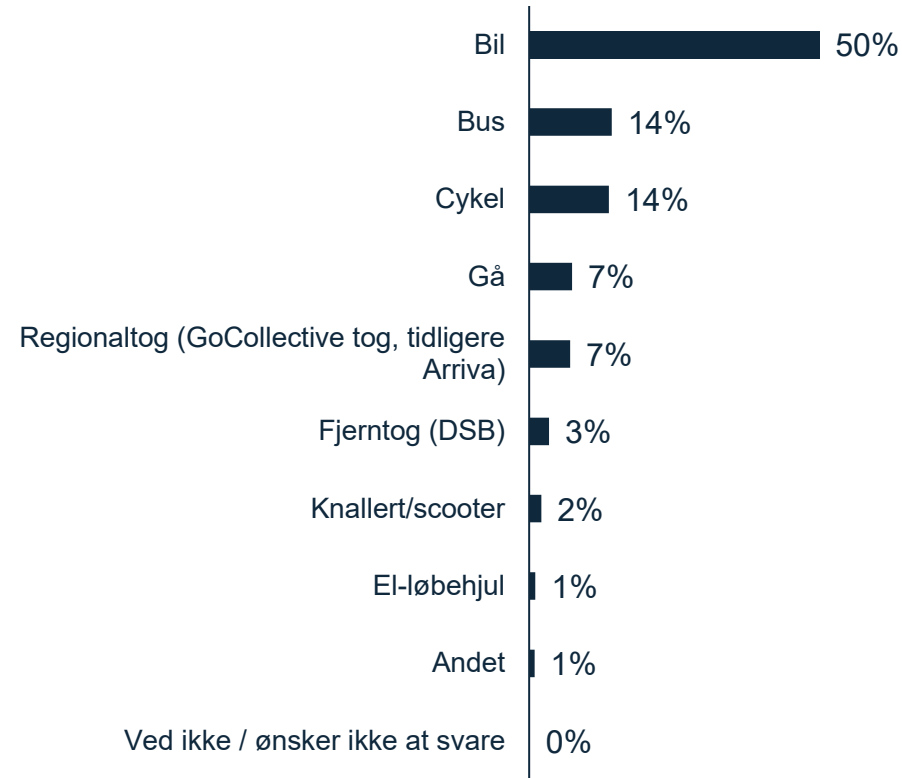


Bilen er det mest brugte transportmiddel for de 16-26-årige i Herning Kommune – både til hverdag og i fritiden

Hvordan transporterer du dig typisk, når du skal rejse mellem din uddannelse eller arbejdsplads og dit hjem?



Hvordan transporterer du dig typisk, når du skal rejse i din fritid?



34 procent af de 16-26-årige i Herning Kommune benytter kollektiv transport mindst én gang om ugen

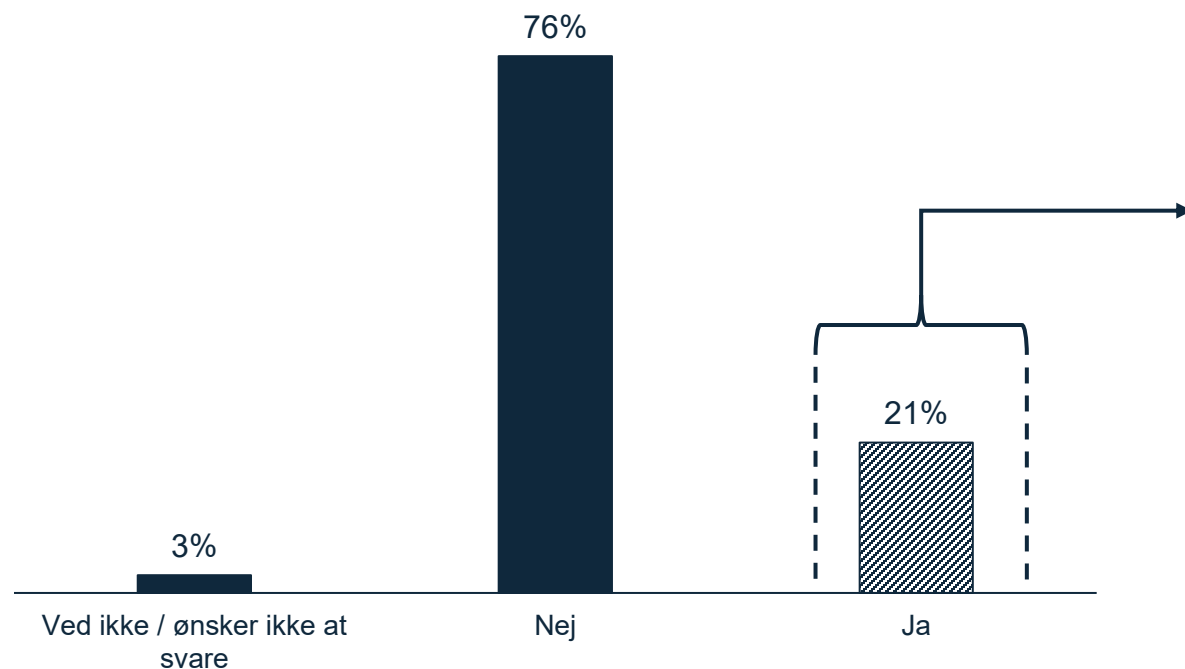
Hvor ofte rejser du med kollektiv transport?



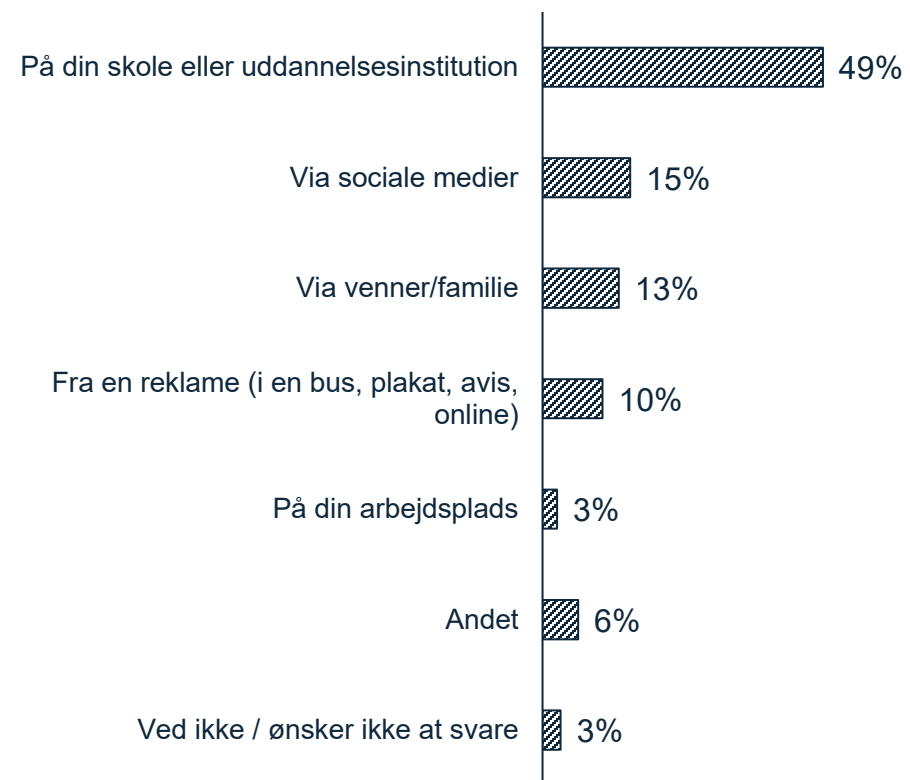
09.a - Bilag 1 - Evaluering af HerningUNG.pdf

4 ud af 5 af de 16-26-årige i Herning Kommune har tidligere set eller hørt om HerningUNG

Har du set eller hørt om HerningUNG før?



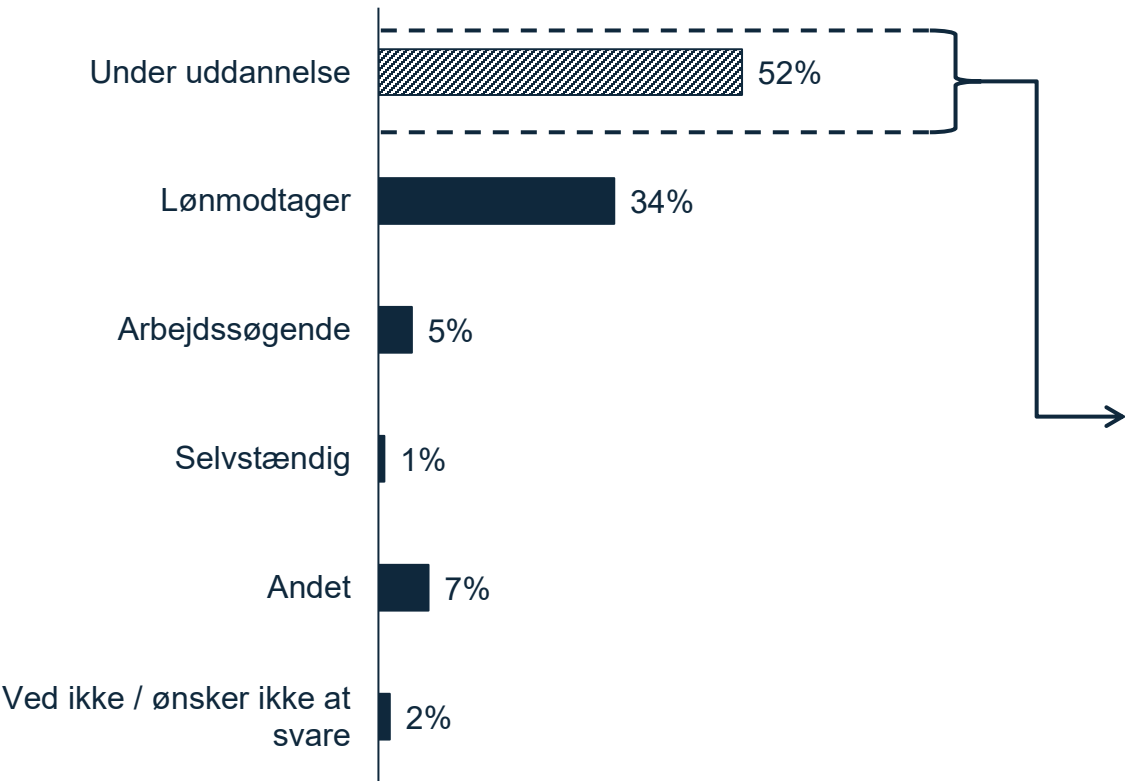
Hvordan hørte du første gang om HerningUNG?



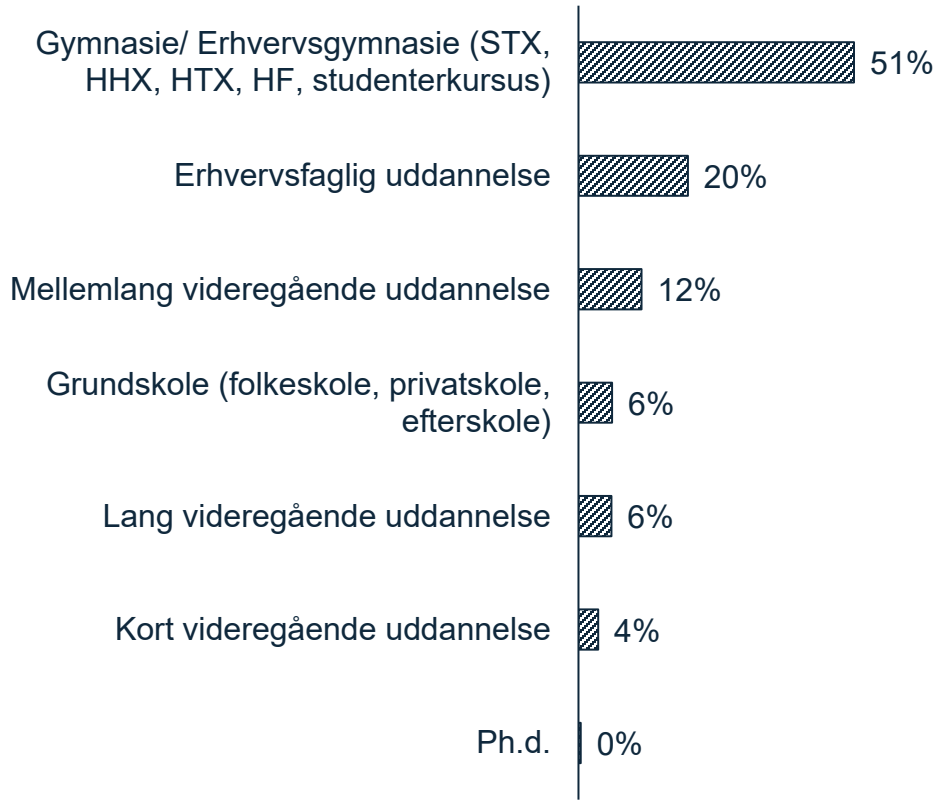
■ 16-26-årige i Herning Kommune
09.a - Bilag 1 - Evaluering af HerningUNG.pdf

Størstedelen af de 16-26-årige i Herning Kommune er under uddannelse og går i gymnasiet eller på et erhvervsgymnasie

Hvor ofte forventer du at rejse med kollektiv transport i fremtiden?

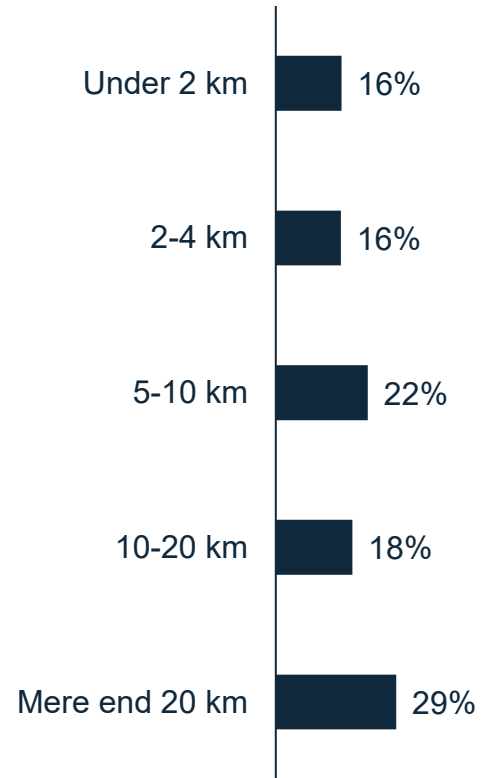


Hvilken uddannelse går du på?

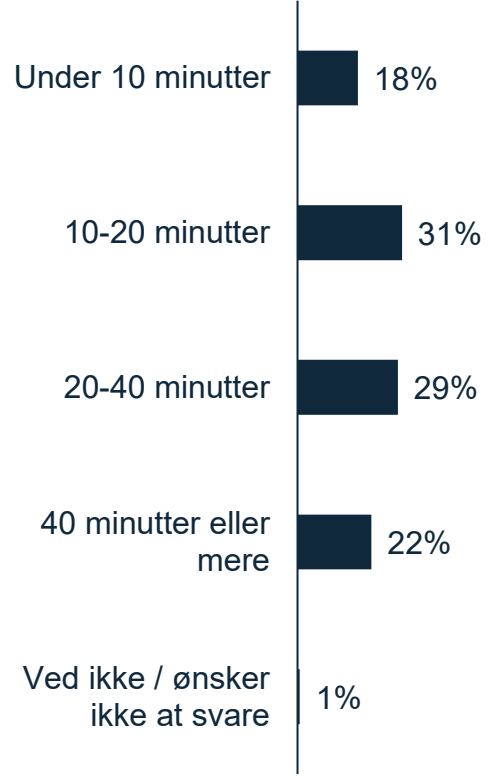


Størstedelen af de 16-26-åriges uddannelse eller arbejdsplads ligger i Herning Kommune

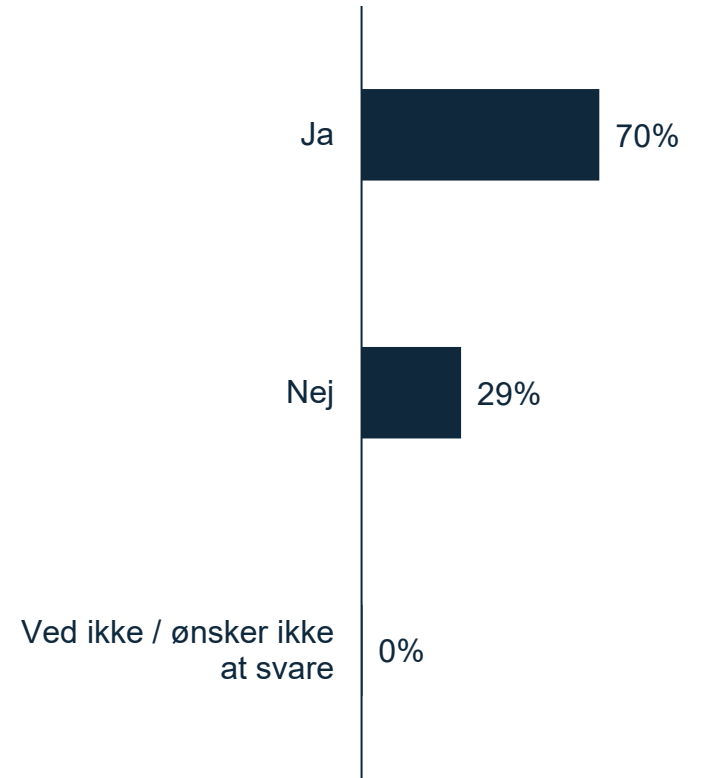
Hvor langt har du mellem din uddannelse eller arbejdsplads og dit hjem?



Hvor lang tid tager det dig i gennemsnit at rejse mellem din uddannelse eller arbejdsplads og dit hjem?



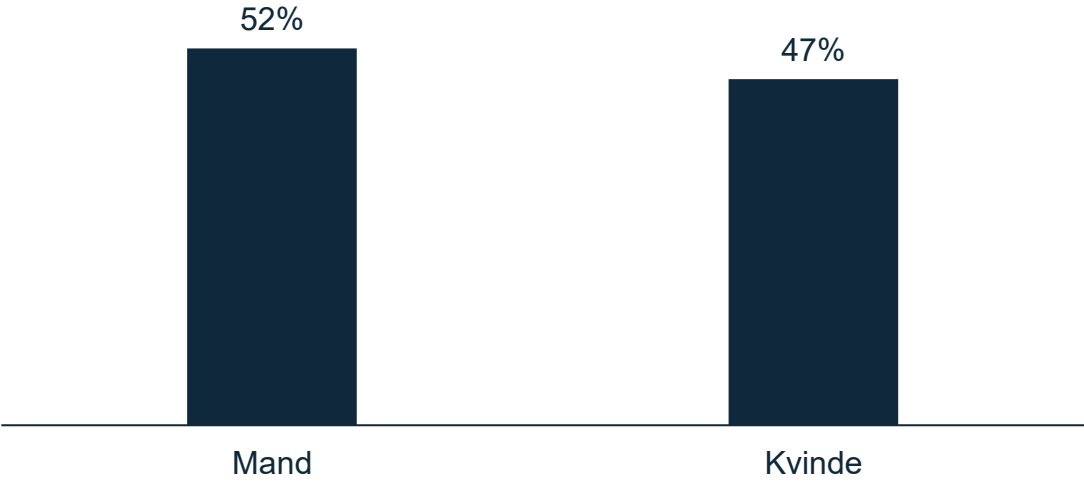
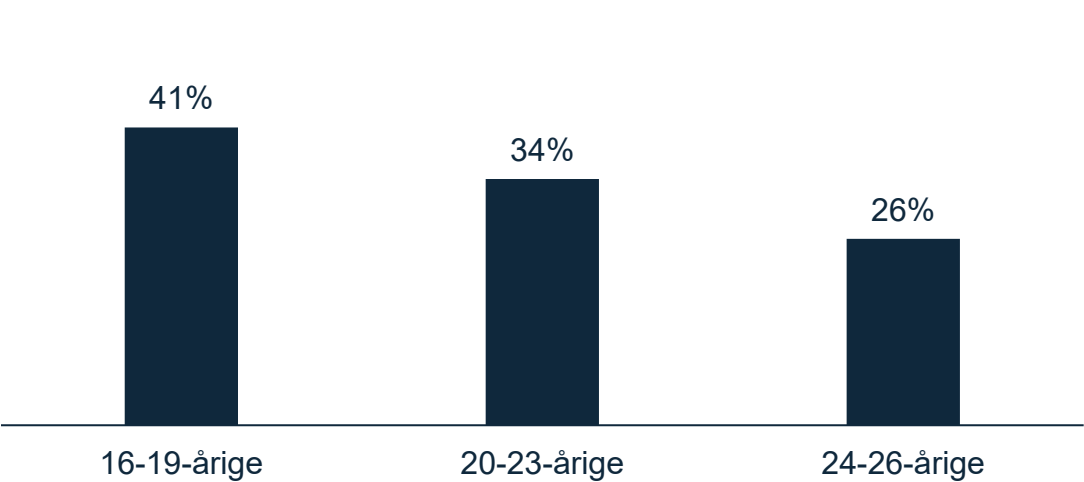
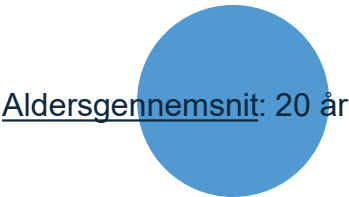
Ligger din uddannelse eller arbejdsplads i Herning Kommune?



Gennemsnitsalderen blandt de adspurgte i Herning Kommune er 20 år

Hvad er din alder?

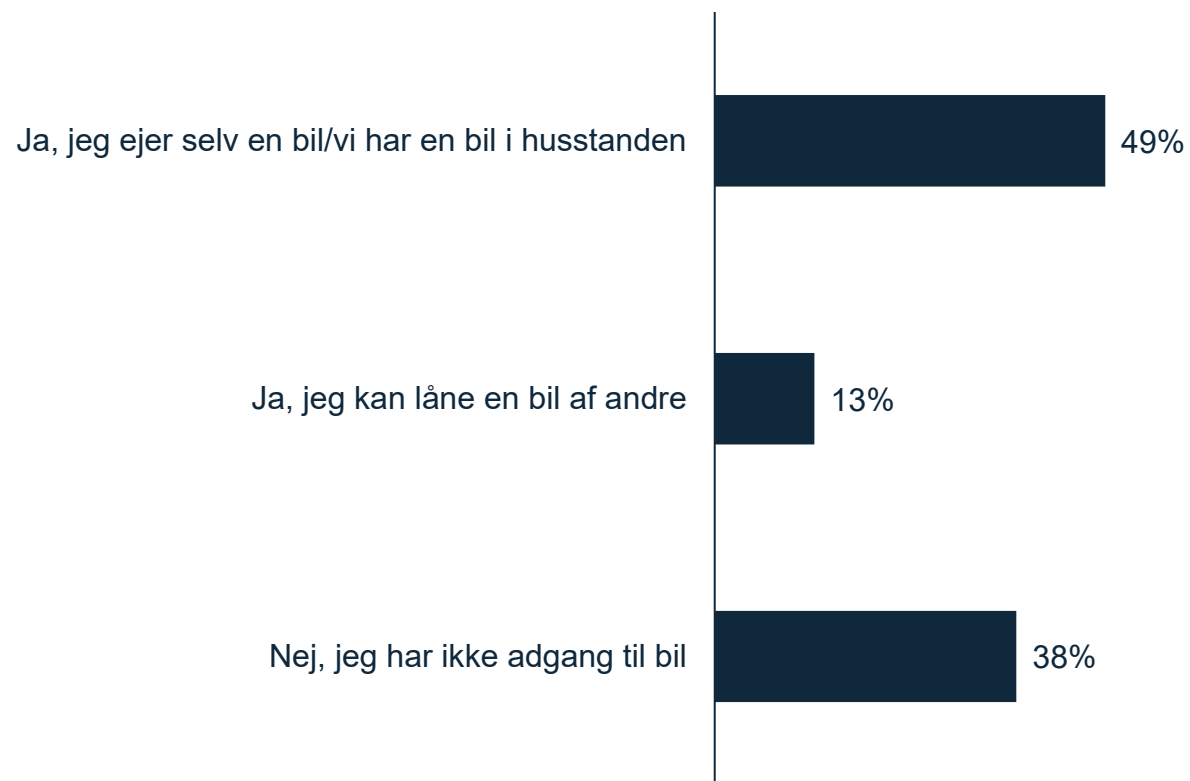
Hvad er dit køn?



■ 16-26-årige i Herning Kommune
09.a - Bilag 1 - Evaluering af HerningUNG.pdf

62 procent af de 16-26-årige i Herning Kommune har adgang til bil – enten via en bil i husstanden eller ved at kunne låne en af andre

Har du adgang til en bil?



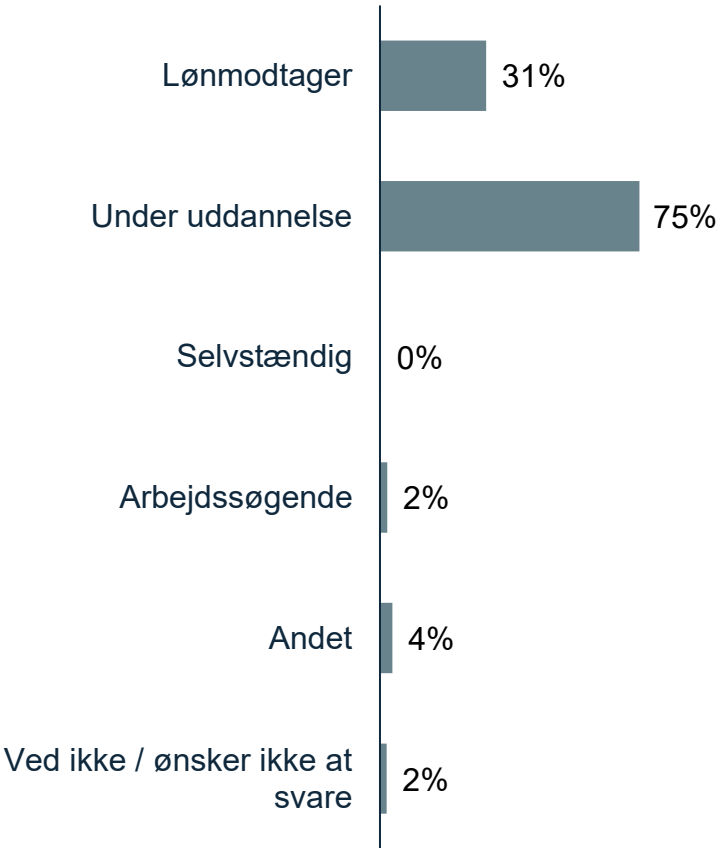
■ 16-26-årige i Herning Kommune

09.a - Bilag 1 - Evaluering af HerningUNG.pdf

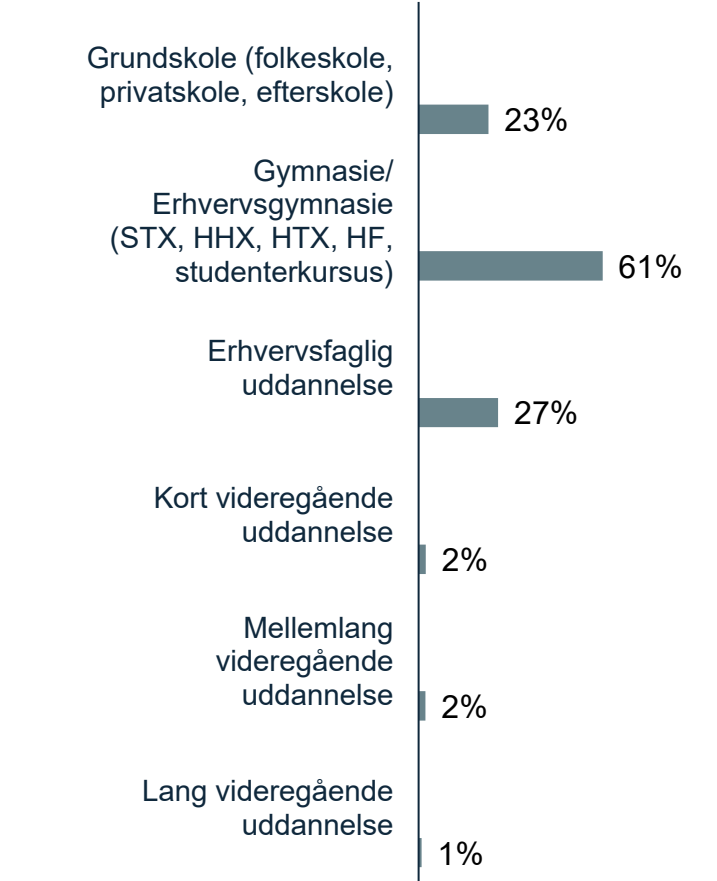
De fleste af forældrenes hjemmeboende børn mellem 16-26 år er under uddannelse



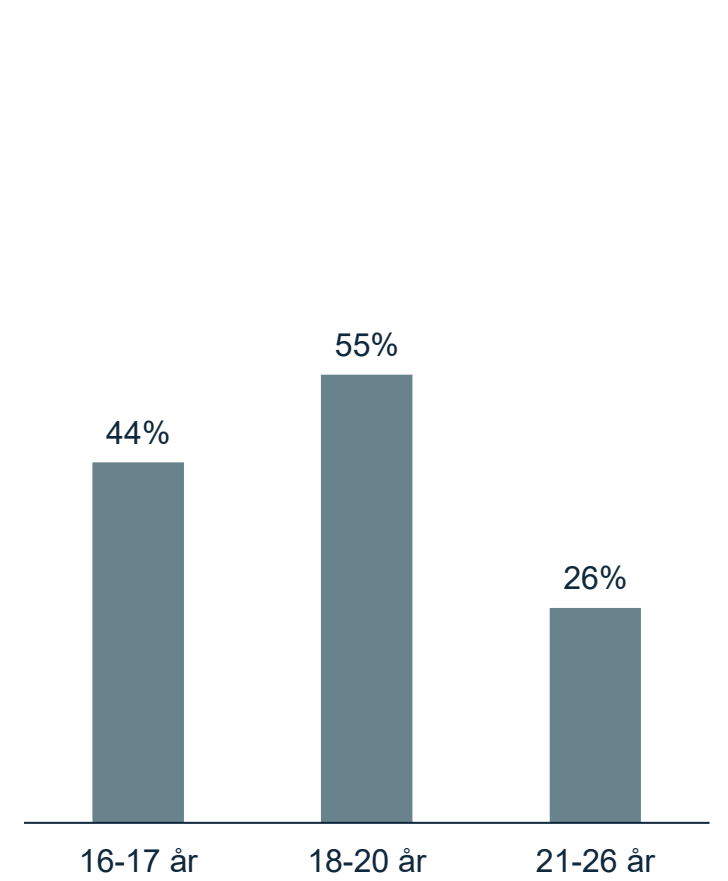
Hvad er dine hjemmeboende børn mellem 16 og 26 års primære beskæftigelse?



Hvilken uddannelse går dine hjemmeboende børn mellem 16 og 26 år på? *Vælg venligst alle relevante*



Hvilke af disse aldersgrupper er dine hjemmeboende børn i?



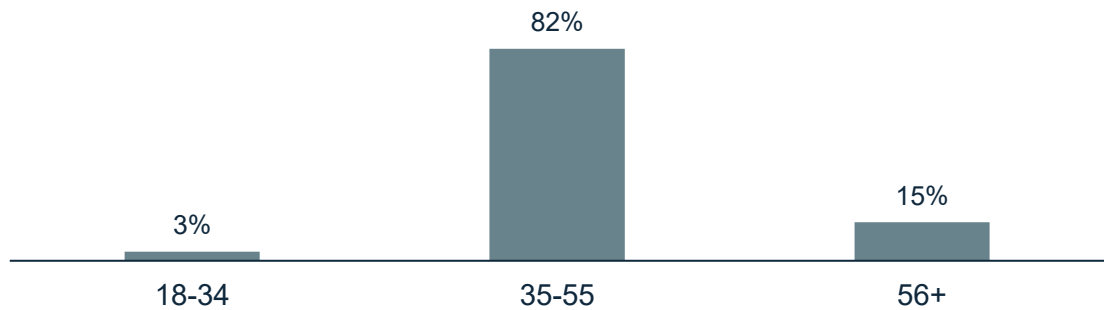
■ Forældre til hjemmeboende 16-26-årige i Herning Kommune



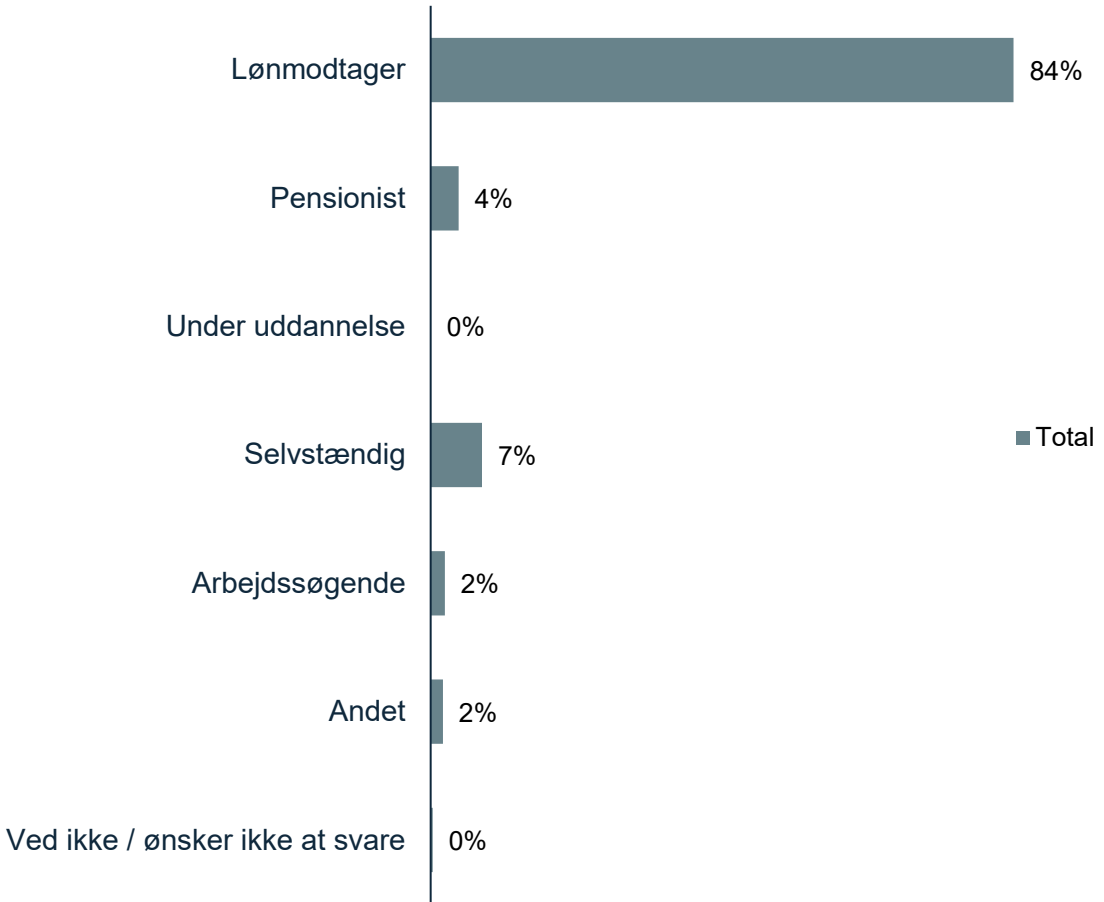
Er du?



Hvad er din alder?



Hvad er din beskæftigelse?



■ Forældre til hjemmeboende 16-26-årige i Herning Kommune

Epinion Copenhagen

Ryesgade 3F
2200 Copenhagen N
Denmark

T: +45 87 30 95 00

E: copenhagen@epinionglobal.com

www.epinionglobal.com

Epinion Aarhus

Fellow Workspace
Mariane Thomsens Gade 4B
8000 Aarhus
Danmark

T: +45 87 30 95 00

E: aarhus@epinionglobal.com

Gratis bus på lokalruter i Herning Kommune

Analyse

Udarbejdet af Epinion på vegne af Region Midtjylland

Bilag til mødet i bestyrelsen for Midttrafik 31. oktober 2025



09.b - Bilag 2 - Gratis bus på lokalruter i Herning Kommune.pdf



Epinion

Indhold

3	Formål med undersøgelsen
5	Hovedkonklusioner
8	Definition af målgrupper
13	Kendskab til og effekt af gratis lokalbusser
20	Drivere for at bruge kollektiv transport
23	Barrierer for at bruge kollektiv transport
26	Brug af bil i kommunen
31	Brug af kollektiv transport i kommunen
38	Demografi

Formål med undersøgelsen

Formålet med undersøgelsen er at belyse kendskabet til og effekten af tilbuddet om gratis lokalbusser i Herning Kommune

Baggrund og formål

Region Midtjylland vil gerne blive klogere på, hvad der kan få borgerne i regionen til at transportere sig grønnere og hvor stor en betydning pris har for borgernes transportvalg. Derfor støtter de også op om det initiativ, der lige nu kører i Herning Kommune med gratis busser på lokalruterne i kommunen.

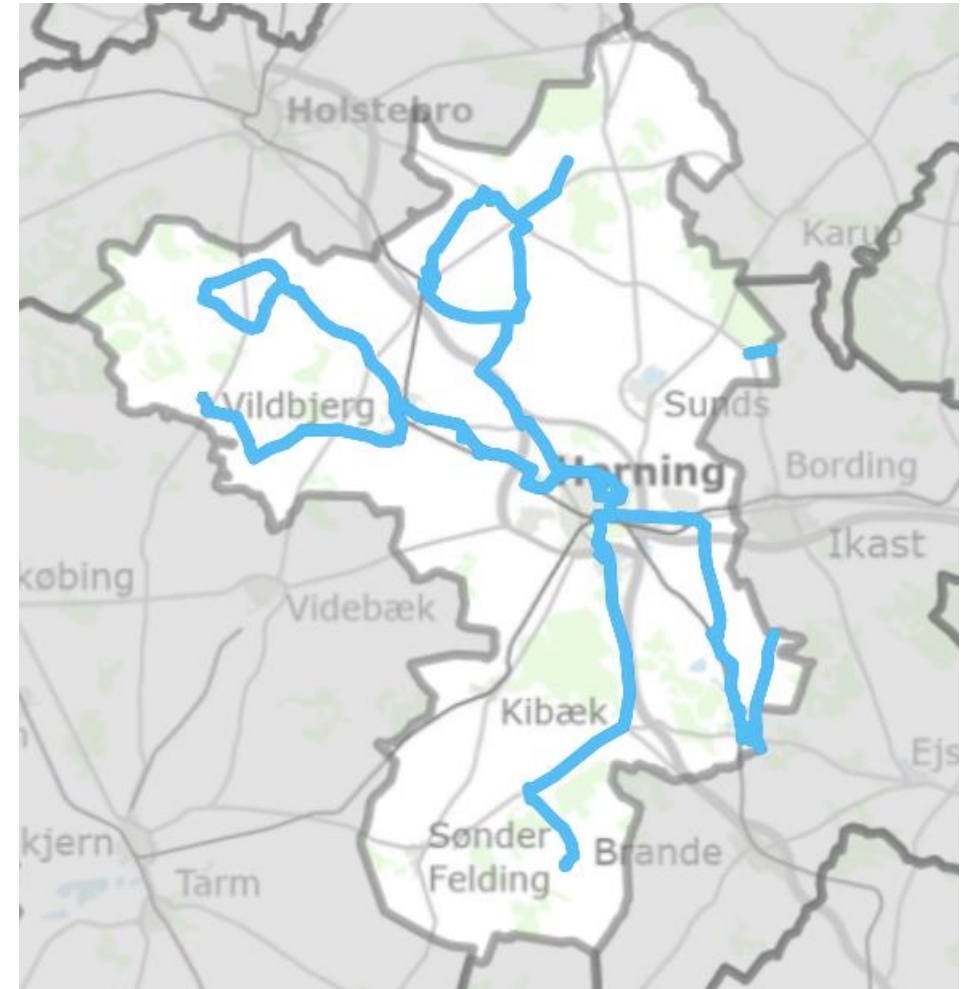
Lokalbusserne (140, 141, 150, 160, 168, 169) (som er tegnet med blå på kortet til højre) blev i første omgang gratis fra 1. oktober 2024-31. marts 2025, men tiltaget er senere blevet forlænget til at fortsætte til og med juni 2026.

Nærværende analyse har til formål at gøre både Regionen, Herning Kommune og Midttrafik klogere på, hvad kendskabet er til tilbuddet samt hvilken effekt, det har haft på borgernes brug af lokalbusserne – herunder om det blot har flyttet borgerne fra andre grønne transportformer eller om det er lykket at flytte borgerne fra bilen til lokalbusserne.

Indsigterne skal bruges til at kvalificere beslutningen om lignende tiltag fremover.

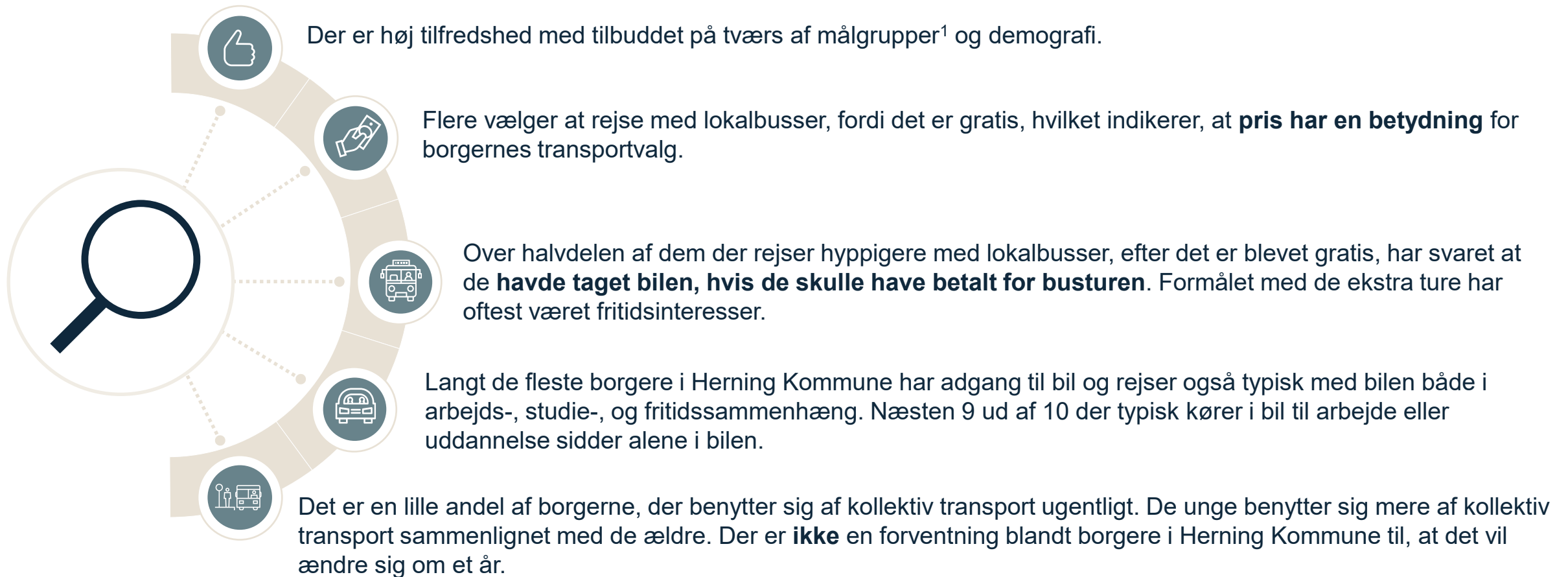
Metode

Epinion har gennemført en spørgeskemaundersøgelse via CPR-udtræk og baserer sig på **1.559 interviews**, indsamlet i perioden fra den 11. april til den 5. maj 2025. Data er **vægtet efter kommunal repræsentativitet i Herning Kommune** (+16 år) for at sikre, at resultaterne afspejler den generelle befolkning i kommunen i forhold til alder og køn.

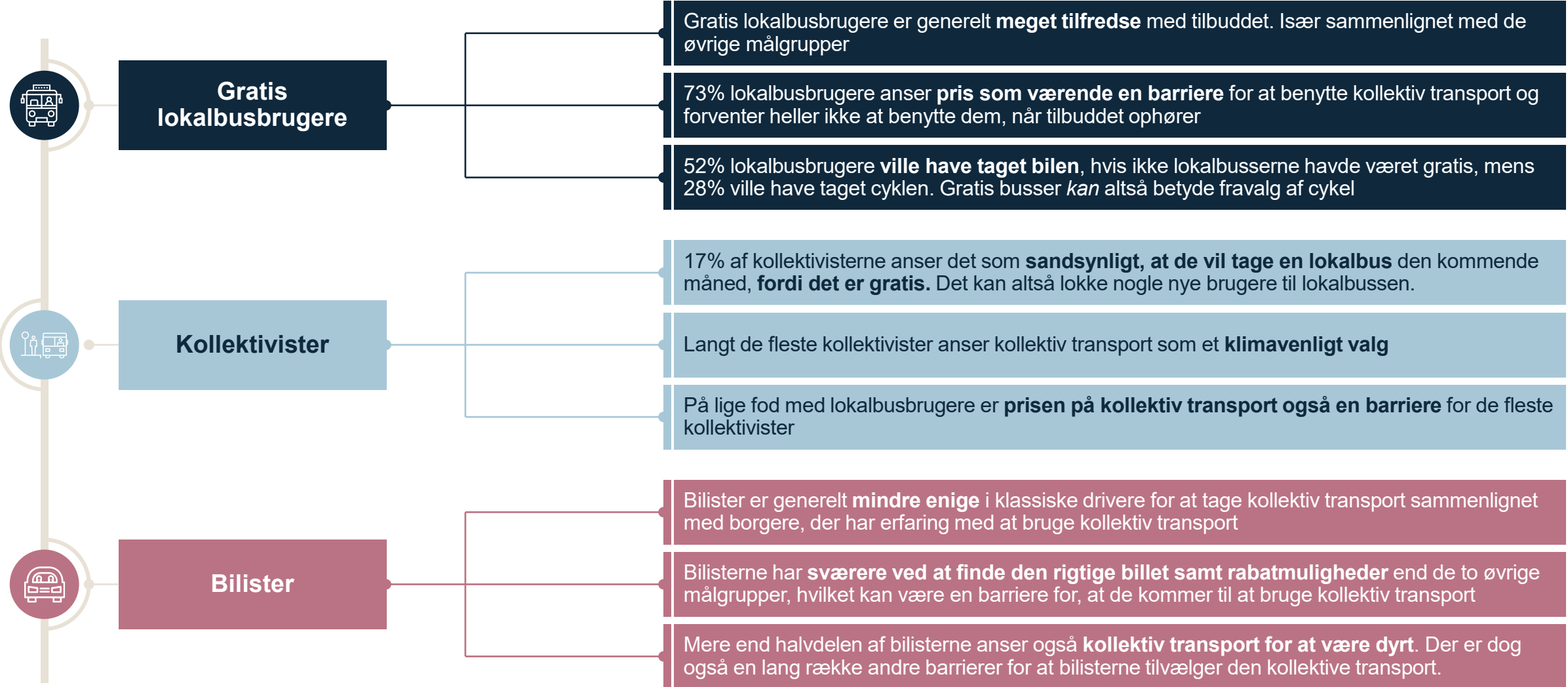


Hovedkonklusioner

Tilfredsheden med tilbuddet om gratis lokalbusser i Herning Kommune er generelt høj og særligt høj blandt dem, der har benyttet sig af det



Prisen for rejsen har især en betydning for transportvalget hos de borgere, der kender den kollektive transport



Definition af målgrupper

Borgerne er inddelt i tre målgrupper på baggrund af deres typiske transportadfærd for at blive klogere på, hvem tilbuddet rammer og hvordan det tages imod

Borgerne er inddelt i tre målgrupper ud fra om de har brugt lokalbusserne mens de er gratis og derefter ud fra deres primære transportadfærd



Målgrupperne tager udgangspunkt i borgernes primære transportadfærd

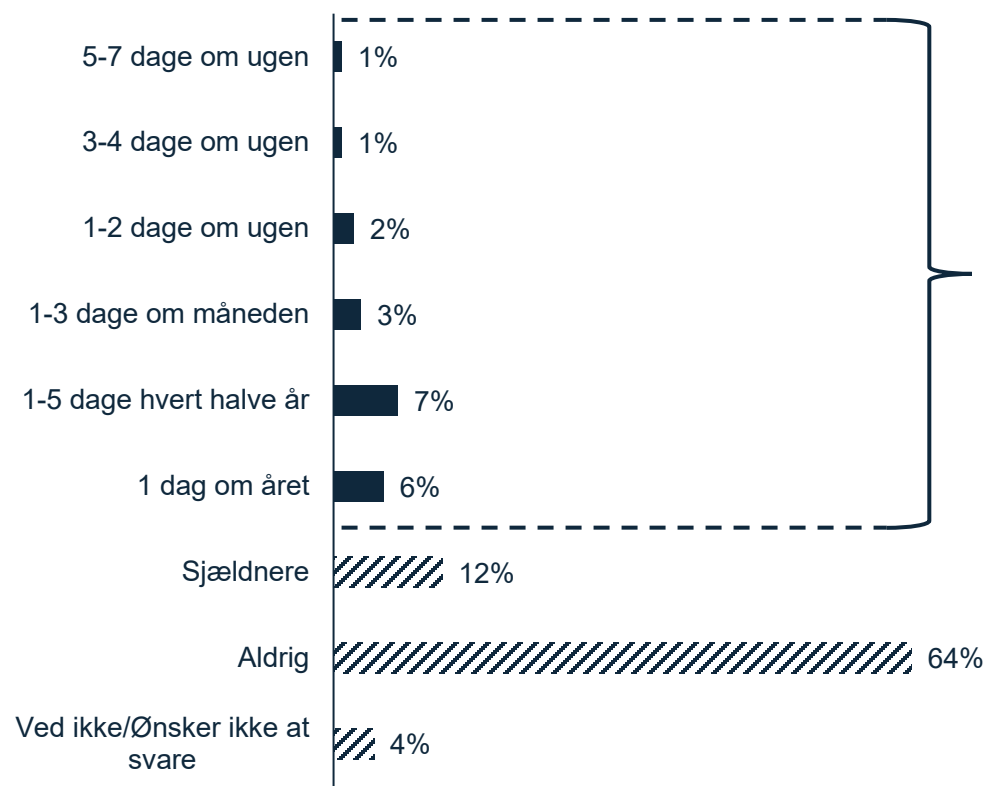
- For at få en dybere forståelse for kendskabet og effekten af de gratis lokalbusser i Herning Kommune, **zoomes der særligt ind på tre målgrupper:**
 1. Dem der personligt har prøvet at benytte en gratis lokalbus
 2. Dem der bruger kollektiv transport, men ikke har brugt en gratis lokalbus.
 3. Dem der foretrækker bil og ikke har brugt kollektiv transport inden for det seneste halve år.
- Denne inddeling er valgt for at undersøge, hvordan adfærd, behov og holdninger til gratis lokalbusser og kollektiv transport er forskellig på baggrund af transportadfærd.
- Målgrupperne giver indsigter om, hvad der fungerer ved kollektiv transport allerede, og hvad der skal til for at få flere borgere i Herning Kommune til at bruge busserne.
- En mindre gruppe af borgere passer ikke i nogen af de tre målgrupper, da de primært bruger cykel eller gang. Den specifikke andel fremgår på side 26 (til/fra arbejde og uddannelse) og side 28 (fritidsrejser). Denne gruppe af borgere indgår i den samlede analyse som en del af totalgruppen.

De gratis lokalbusbrugere er en gruppe, der har benyttet sig af en gratis lokalbus minimum 1 dag om året – de udgør en femtedel af borgere i Herning



Har du rejst med lokalbus efter det blev gratis?

(n=1559)

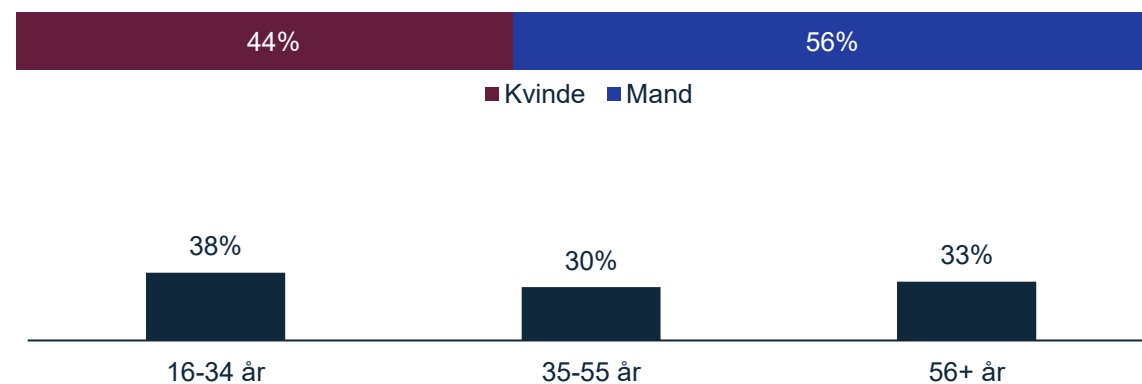


Beskrivelse af målgruppen

(n=273)

De gratis lokalbusbrugere er en gruppe, der har benyttet sig af en gratis lokalbus minimum 1 dag om året (se graf til venstre). Denne gruppe må altså formodes at kende til tilbuddet til en vis grad. Den demografiske fordeling er relativ jævn, med en smule større procentandel af mænd.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at respondenter fra denne gruppe stadig kan have bil som fortrukne køretøj (f.eks. til arbejde), men adskiller sig fra bilisterne ved konkret at have benyttet sig af gratis lokalbusser i løbet af tilbudsperioden.

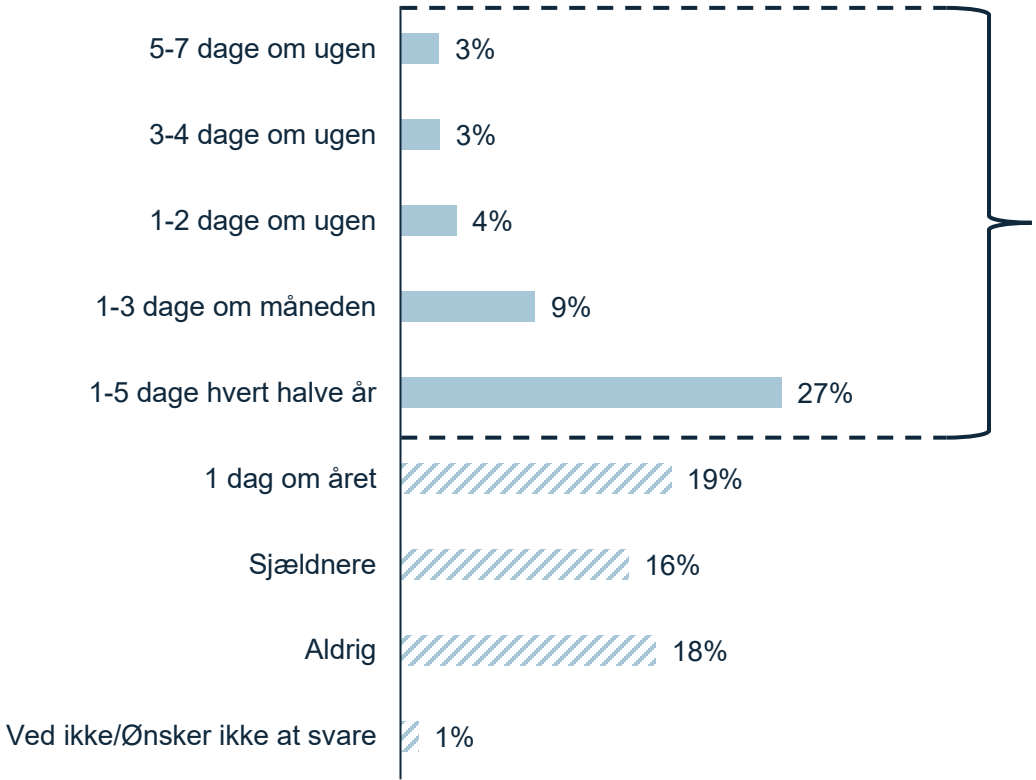


Kollektivisterne er en gruppe, der benytter sig af kollektiv transport mindst 1-5 gange hvert halve år, men IKKE har benyttet sig af tilbuddet om gratis lokalbus



Hvor ofte rejser du med kollektiv transport?

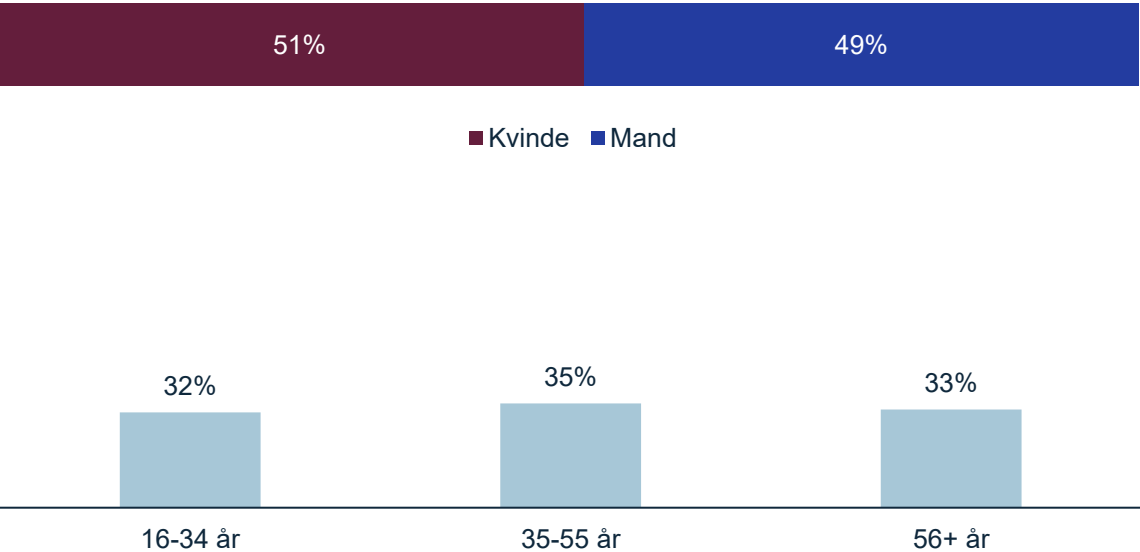
(n=1559)



Beskrivelse af målgruppen

(n=438)

Kollektivisterne er en gruppe, der benytter sig af kollektiv transport mindst 1-5 gange hvert halve år, men IKKE har benyttet sig af tilbuddet om gratis bus på lokalruterne i Herning Kommune.



Borgerne indgår i denne målgruppe, hvis de foretrækker bilen og ikke har benyttet kollektiv transport inden for det seneste halve år



Hvordan transporterer du dig typisk, når du skal rejse mellem din uddannelse eller arbejdsplads og dit hjem?

(n=865)



Hvordan transporterer du dig typisk, når du skal rejse i din fritid?

(n=1559)



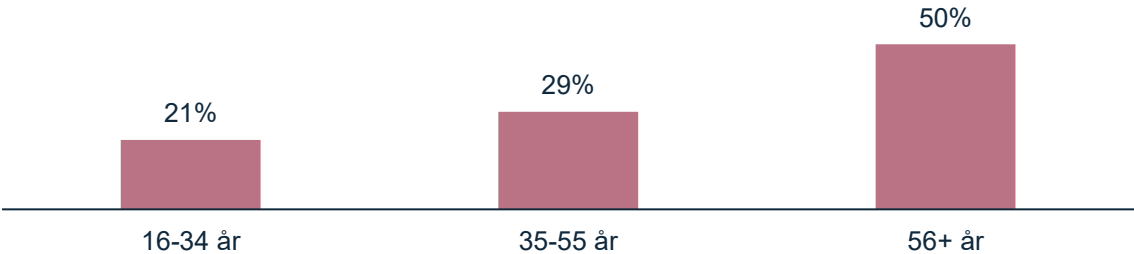
Beskrivelse af målgruppen

(n=696)

Bilisterne er en målgruppe, der foretrækker deres bil og ikke har benyttet sig af alternativer i den kollektive trafik inden for det seneste halve år. Mænd og kvinder er lige repræsenteret i denne målgruppe. Cirka halvdelen er over 56 år.



■ Kvinde ■ Mand



Kendskab til og effekt af gratis lokalbusser

Næste sektion præsenterer nøgleindsigter vedrørende kendskab og effekten af tilbuddet om gratis lokalbusser på tværs af undersøgelsens kernemålgrupper



2 ud af 5 kender til tilbuddet om gratis lokalbusser og har særligt stiftet bekendtskab med det gennem sociale medier og reklamer

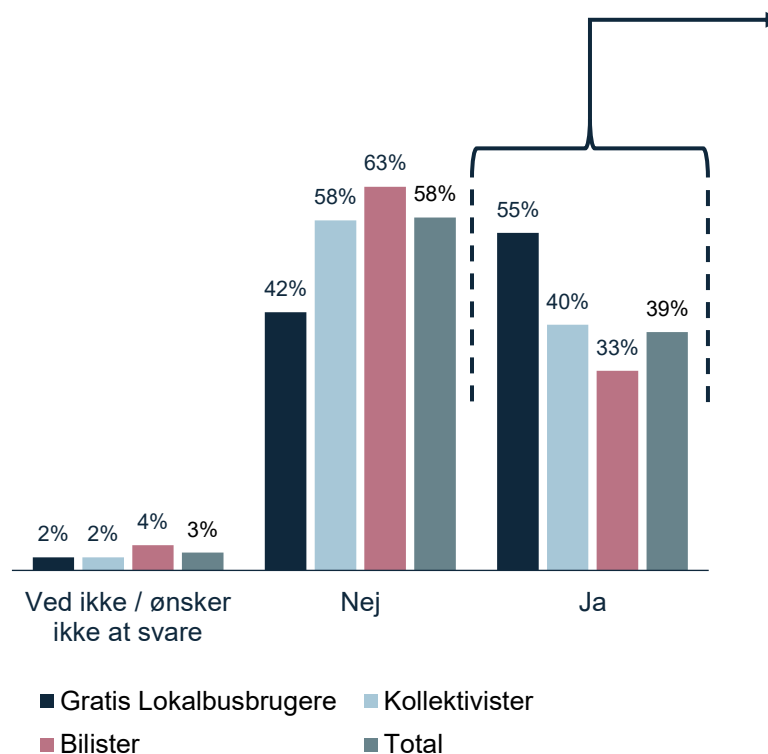
Det **generelle kendskab** ligger på **flotte 39%** og hele 1/3 af bilisterne er også bekendt med tilbuddet. Det er dog bemærkelsesværdigt, at 42% af dem, der har kørt med lokalbusserne efter de er blevet gratis, **stadig ikke har været klar over tilbuddet**.

Andre nøgleindsigter:

- Dem der har svaret ja har primært hørt om det gennem **sociale medier eller fra en reklame**.
- **Flere ældre havde hørt om tilbuddet (43%) sammenlignet med de unge (32%).**
- **Flere kvinder har hørt om tilbuddet (44%) sammenlignet med mænd (34%).**
- Dem der har svaret 'andet' har primært skrevet at de har læst det i en **avisartikel**, hørt i **radioen**, eller læst det i **Herning Folkeblad**.

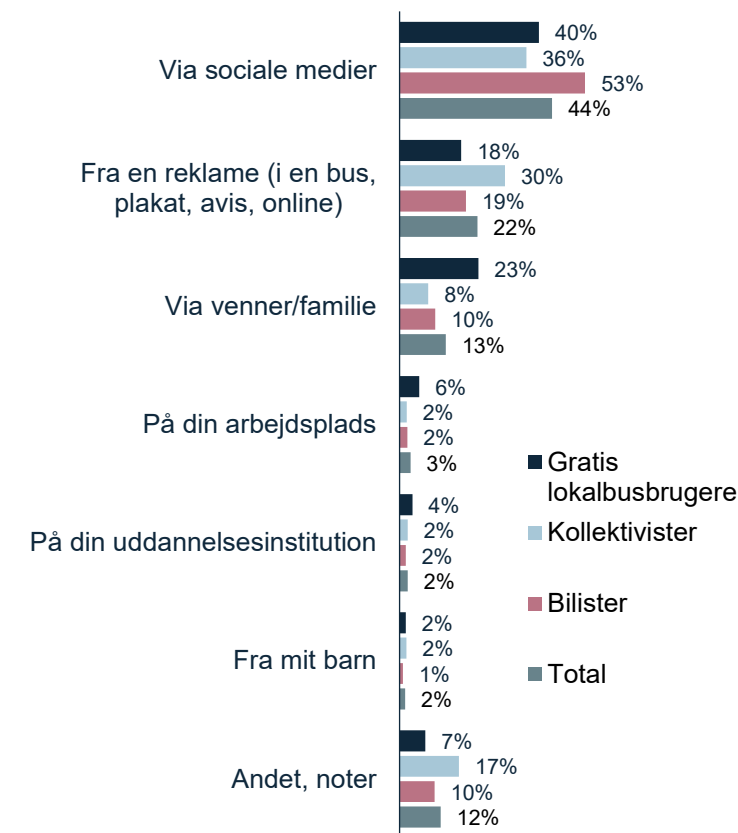
Vidste du, at du i øjeblikket kan rejse gratis med bus på alle lokalruter i Herning Kommune?

Gratis lokalbusbrugere (n=273), Kollektivister (n=438), Bilister (n=696), Total (n=1559)



Hvordan hørte du første gang om, at du kan rejse gratis med bus på alle lokalruter i Herning Kommune?

Gratis lokalbusbrugere (n=162), Kollektivister (n=190), Bilister (n=244), Total (n=647)

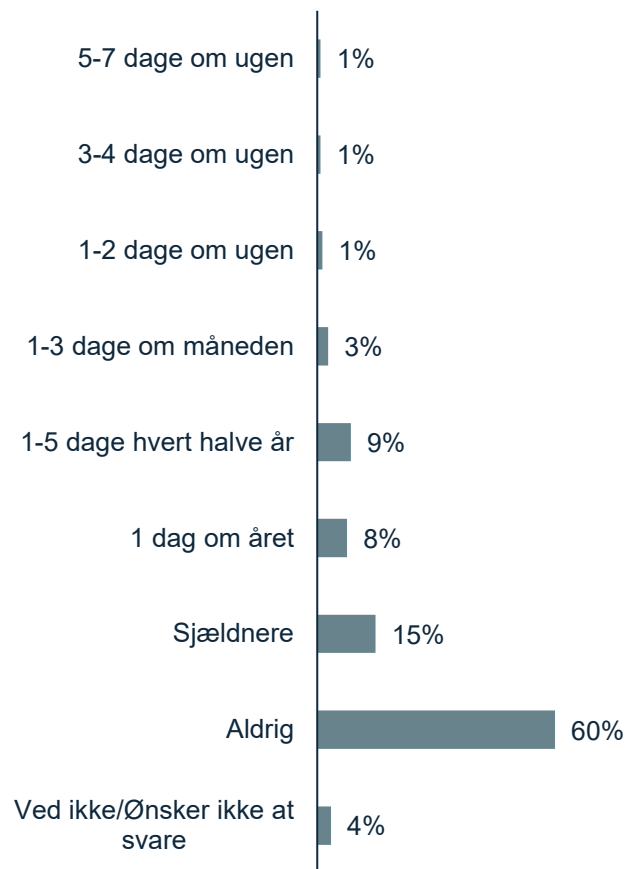


Der er overordnet set ikke store forskelle i brugen af lokalbusser fra før og efter tilbuddets begyndelse



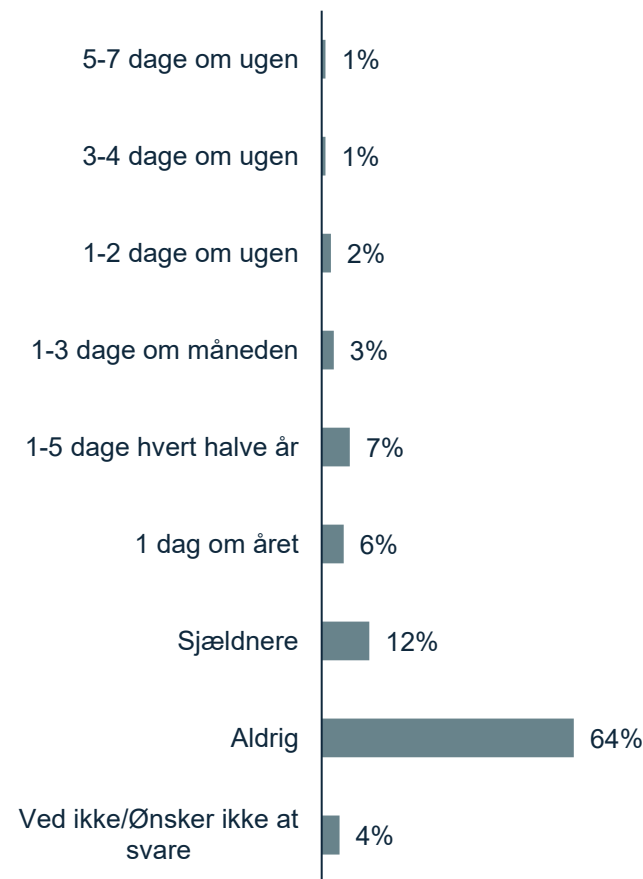
Hvor ofte rejste du med bus på lokalruter, før det blev gratis d. 1. oktober?

(n=1559)



Hvor ofte rejser du med bus på lokalruter, nu hvor det er gratis?

(n=1559)



Til at kunne vurdere effekten af tilbuddet sammenlignes brugen af lokalbusser fra før og efter tilbuddet trådte i kraft.

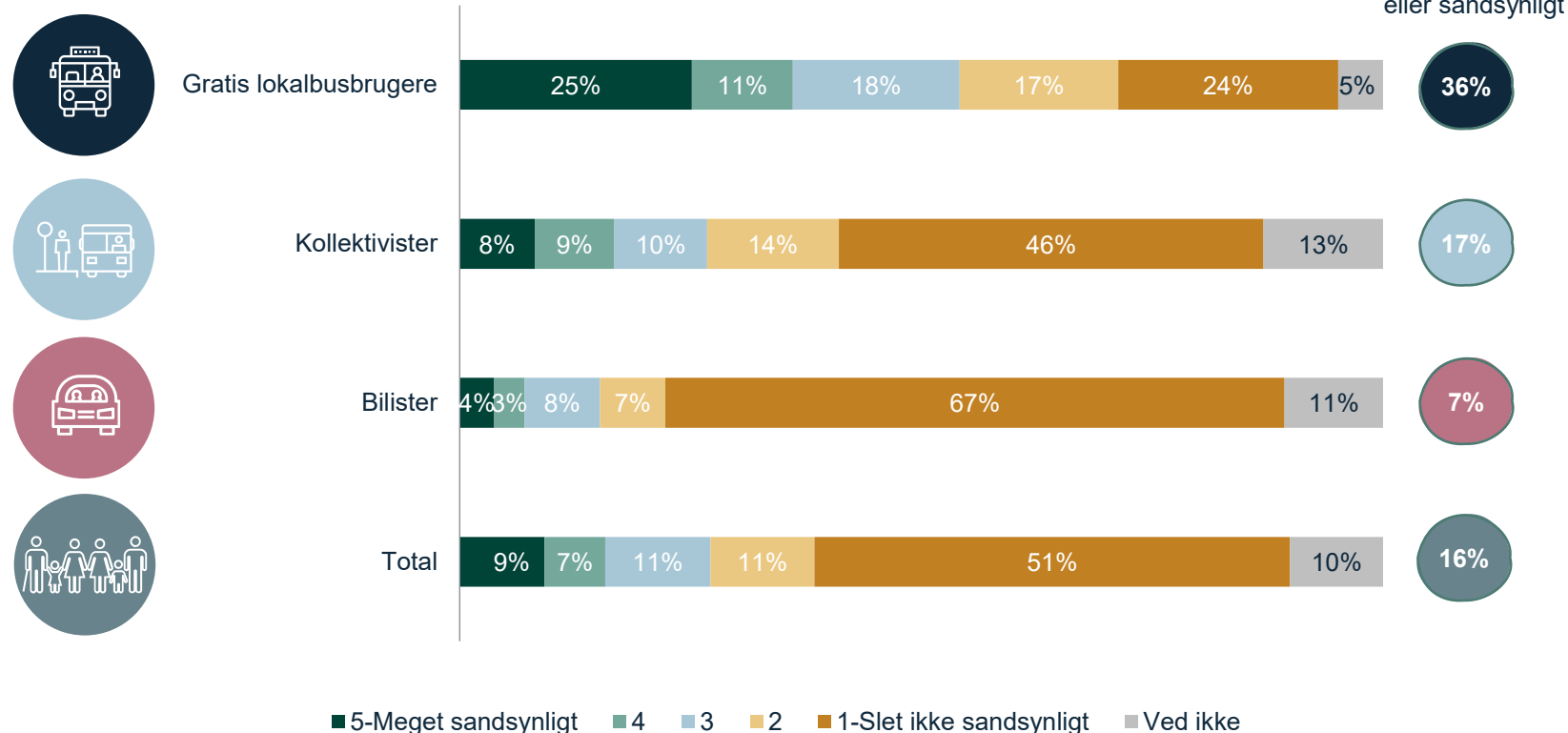
- Der ses **meget små forskelle** i rejsefrekvenser fra før/efter tilbuddets begyndelse.
- I alt har 7% af borgerne svaret, at de **bruger lokalbusserne hyppigere** efter de er blevet gratis.
- En **større procentdel af unge** mellem 16-34 år rejser med lokalbusser sammenlignet med de øvrige aldersgrupper. Forskellen er blevet **endnu større nu, hvor det er blevet gratis**.



Borgere i både kollektivist- og bilist-målgruppen anser det som sandsynligt at rejse med gratis lokalbus den kommende måned

Hvor sandsynligt er det, at du vil tage en rejse med bus på en lokalrute i den kommende måned, fordi det er gratis? *Dvs. en rejse som du ikke ville have taget, hvis du skulle have betalt for den*

Gratis lokalbusbrugere (n=273), Kollektivister (n=438), Bilister (n=696), Total (n=1559)



16% af de adspurgte anser det som sandsynligt at rejse med en lokalbus den kommende måned, fordi den er gratis.

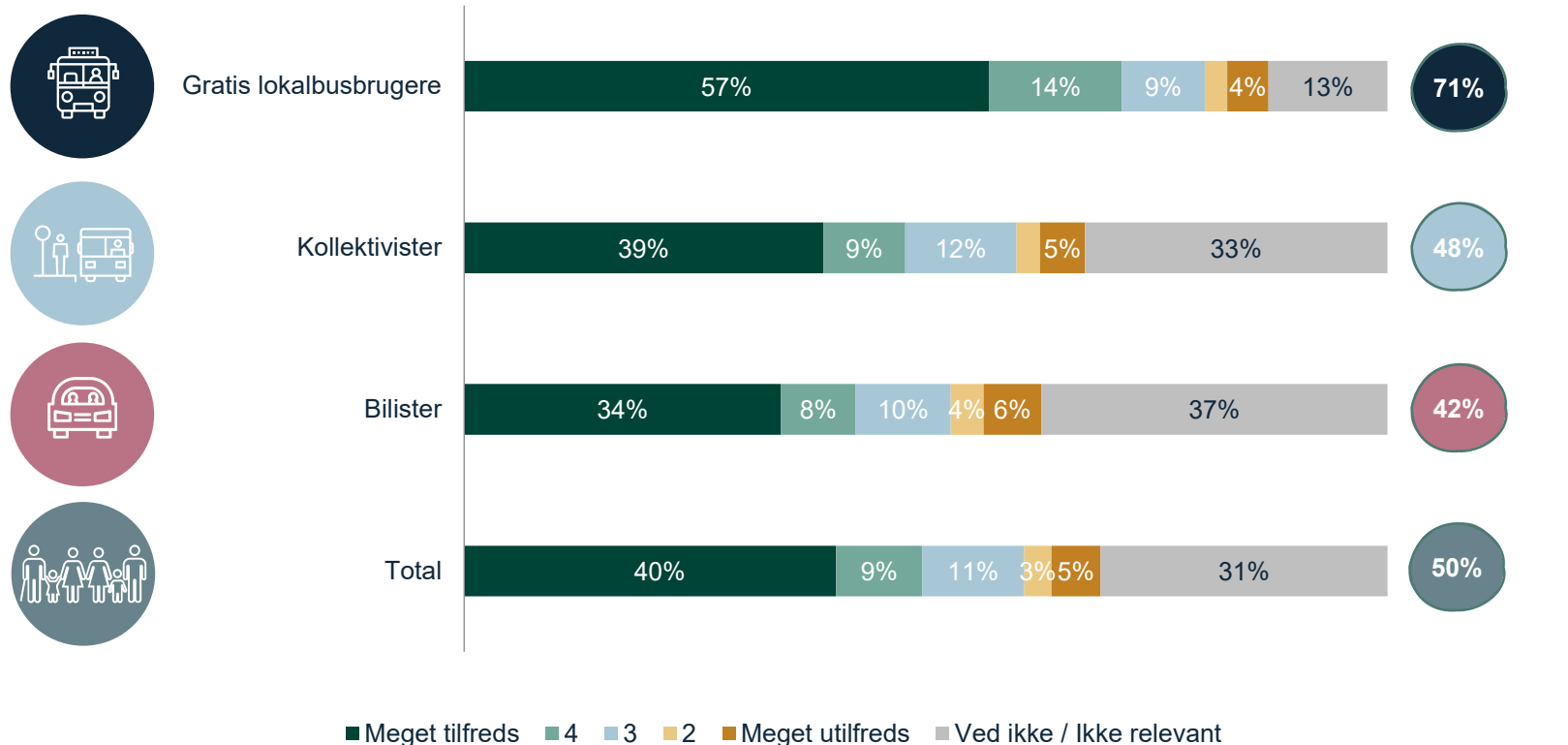
- **Flere unge (27%)** anser det som sandsynligt at rejse med lokalbus den kommende måned, fordi det er gratis **sammenlignet med borgere der er over 56 år (9%)**.
- Der er både borgere blandt **bilister** og **kollektivister**, der anser det som sandsynligt at bruge tilbuddet den kommende måned. Det indikerer altså, at der et **potentiale for at få nogle af de borgere, der ikke har rejst med bus til at vælge denne mulighed i fremtiden**. Størstedelen mener dog stadig ikke, at det er sandsynligt.



Dem der har benyttet sig af gratis lokalbusser, er mere tilfredse med tilbuddet

Hvor tilfreds eller utilfreds er du med tilbuddet om gratis transport med bus på lokalruter?

Gratis lokalbusbrugere (n=273), Kollektivister (n=438), Bilister (n=696), Total (n=1559)



En stor del af borgerne i Herning Kommune er tilfredse med tilbuddet om gratis lokalbusser.

- Mere end 70%, af dem der har kørt med en lokalbus efter det er blevet gratis, har svaret 'meget tilfreds' eller 'tilfreds'.
- Hverken bilisterne eller kollektivisterne udviser særlig stor utilfredshed med tilbuddet, selvom det ikke har vedrørt dem personligt.
- Tallene indikerer altså, at tilbuddet generelt er velanset på tværs af borgerne uanset transportvaner og demografi.
- Dog har en relativ stor andel også svaret, at de ikke ved, hvordan de skal forholde sig til tilbuddet. Dette er forventeligt, da mange kollektivister og bilister ikke har haft kendskab til tilbuddet før undersøgelsen.

Prisen har betydning for lokalbusbrugere. Færre forventer at benytte sig af lokalbusser i fremtiden, når det ikke længere er gratis



Når der zoomes ind på dem, der har rejst med **gratis lokalbusser** kan man se, at prisen har en effekt hos målgruppen.

- Sammenlignes rejsefrekvensen nu og i fremtiden, ses et **generelt fald** på tværs af rejsefrekvenser, **hvilket peger på, at prisen har en betydning.**
- Omkring 25% af målgruppen vil **sjældent** eller **aldrig** bruge lokalbusserne, når det **ikke er gratis længere.**

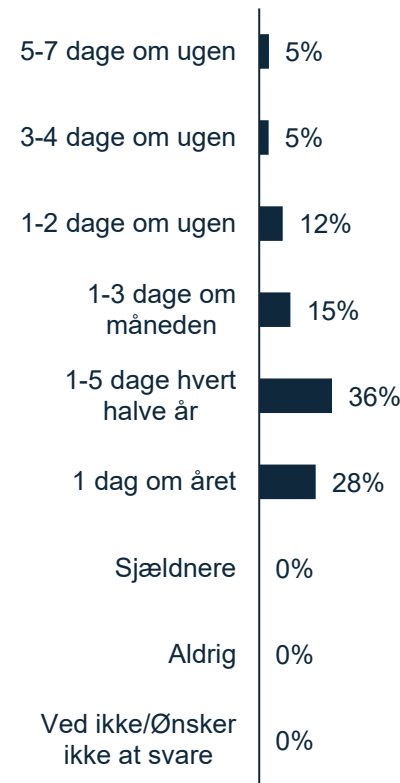
Hvor ofte rejste du med lokalruterne inden de blev gratis?

(n=273)



Hvor ofte rejser du med lokalruterne nu hvor de er gratis?

(n=273)



Hvor ofte forventer du at rejse med bus på lokalruterne når det ikke er gratis længere?

(n=273)



Over halvdelen af dem, der nu bruger lokalbusserne hyppigere, ville have taget bilen i stedet for bussen, hvis det ikke havde været gratis



30% af gratis lokalbusbrugere angiver, at de benytter sig hyppigere af lokalbusser nu, hvor de er gratis.

- **Over halvdelen** af dem, der bruger lokalbusserne hyppigere, **ville have kørt i bil hele vejen**, hvis det ikke havde været gratis.
- 1 ud af 5 af dem **ville slet ikke have taget afsted** på rejsen.
- **Kun 13%** ville have taget lokalbussen **og betalt** for turen.
- Når der bliver spurgt ind til formålet for rejsen, svarer over halvdelen, at det er **fritidsinteresser**. De gratis lokalbusser har altså øget muligheden og lysten til at transportere sig til sine fritidsinteresser med kollektiv transport.

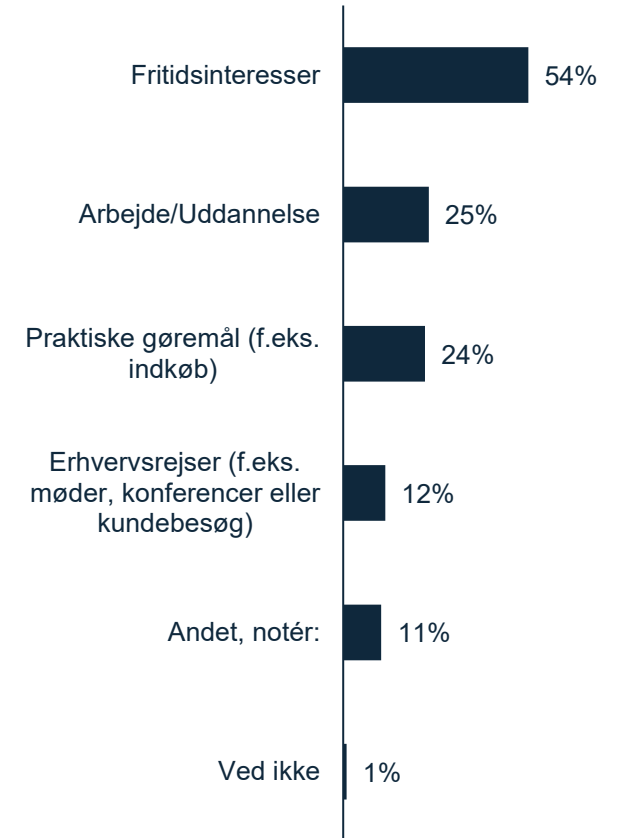
Hvad ville du have gjort, hvis det ikke havde været gratis at tage bussen på lokalruter?

(n=74)



Hvad har formålet været med disse yderligere rejser, du har taget med bus på lokalruter? *Vælg gerne flere*

(n=74)



Drivere for at bruge kollektiv transport

Næste sektion præsenterer kernemålgruppernes holdning
til en række klassiske drivere for at bruge kollektiv transport



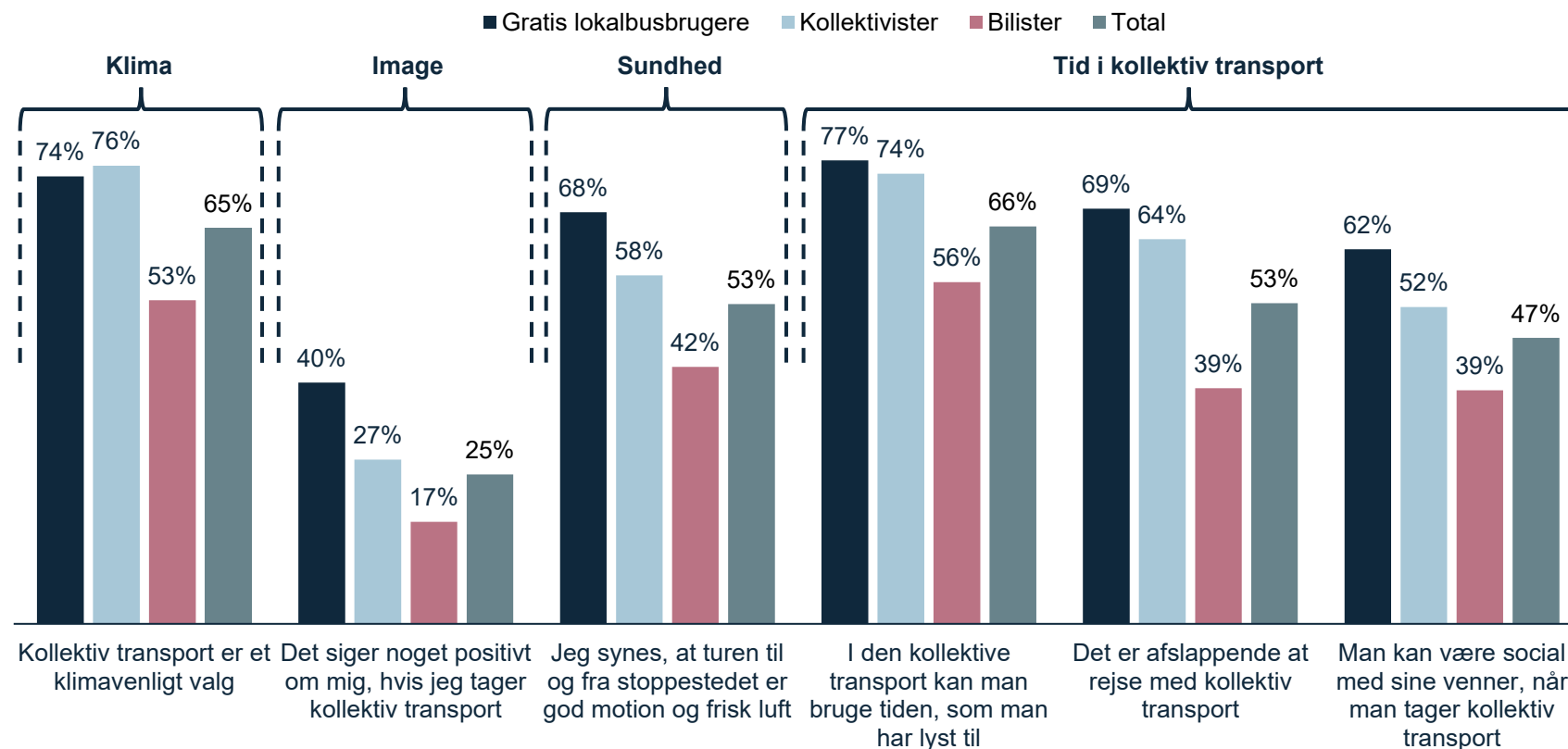
Bilisterne har generelt et markant mindre positivt syn på den kollektive transport sammenlignet med kollektivisternes og lokalbusbrugerne

Mange borgere i Herning Kommune er enige om, at **kollektiv transport er klimavenligt**. Derudover oplever mange, at den kollektive transport er et sted, hvor man kan **bruge tiden, som man har lyst**.

- Særligt **store forskelle** ses f.eks. ved '**Det er afslappende at rejse med kollektiv transport**'. Kun 39% af bilister er helt eller delvist enige hvor der er 69% for lokalbusbrugere og 64% for kollektivistene.
- Tallene indikerer altså, at **dem der har benyttet sig af den kollektive transport** inden for det seneste halve år, generelt også har et **mere positivt syn på de fordele**, der kan være ved den rejseform.

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? *Andel der har svaret enig eller delvis enig*

Gratis lokalbusbrugere (n=273), Kollektivister (n=438), Bilister (n=696), Total (n=1559)





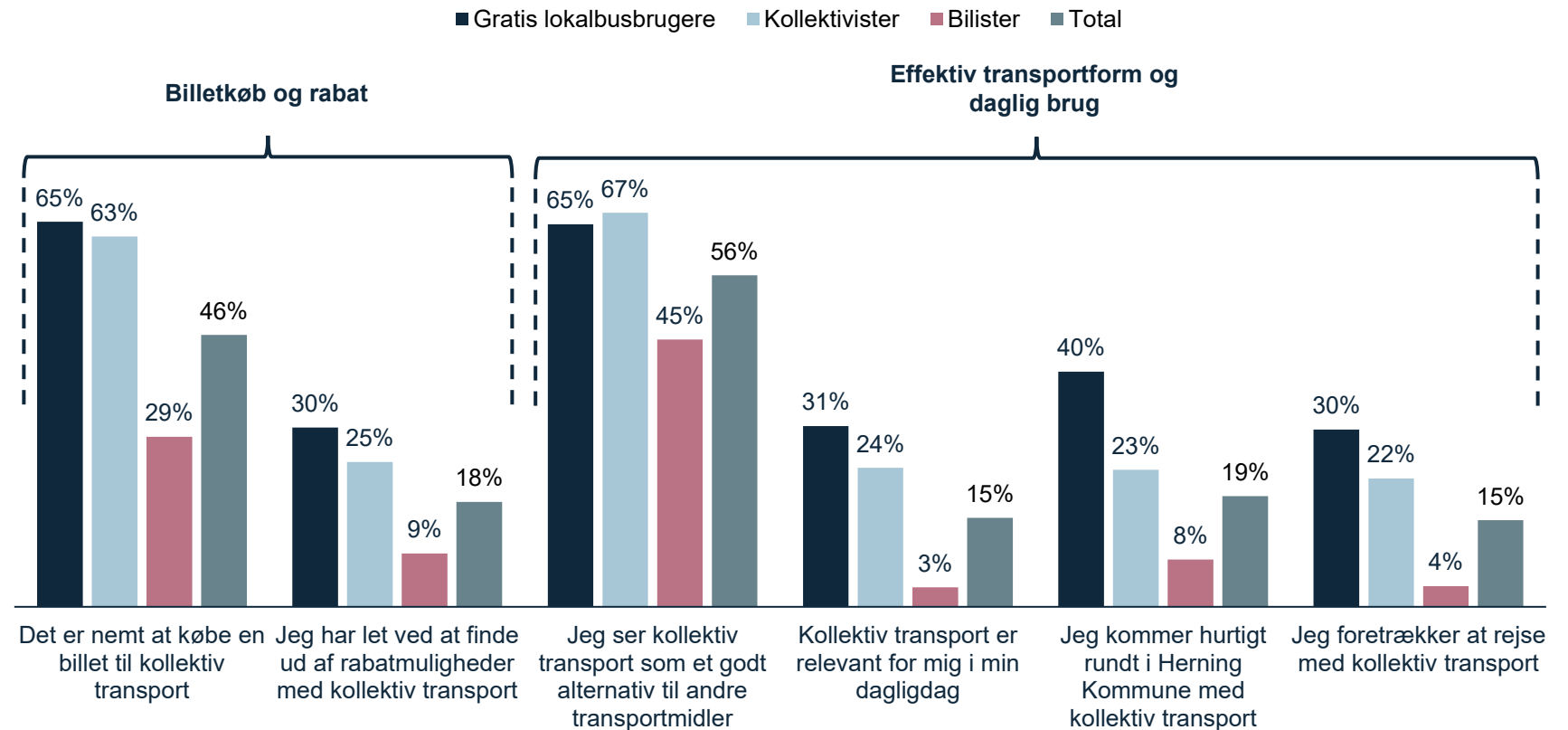
Det er i lavest grad bilister, som anser det for nemt at købe billet og finde ud af rabatmuligheder med kollektiv transport – dette kan måske udgøre et mulighedsrum

Generelt er der **ikke mange**, der er enige i udsagnet om, at de **foretrækker at rejse med kollektiv transport**. Samtidig er der få, der er enige i, at det er relevant i deres dagligdag og også få bilister og kollektivister, der er enige i, at man kan komme hurtigt rundt i Herning.

- **Flere unge** (24%) har svaret, at den kollektive transport er **relevant for dem i deres dagligdag** sammenlignet med de ældre (9%).
- **Flere unge** (62%) er helt eller delvist enige i, at det er **nemt at købe billet** sammenlignet med ældre (33%).
- **Få bilister** er enige i, at det er **nemt at købe billet** eller finde ud af **rabatmuligheder** ved kollektiv transport. Her er altså et **potentiale**, da billetkøbet kan spille en rolle i, om man har lyst til at vælge den kollektive transport.

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? *Andel der har svaret enig eller delvis enig*

Gratis lokalbusbrugere (n=273), Kollektivister (n=438), Bilister (n=696), Total (n=1559)



Barrierer for at bruge kollektiv transport

Næste sektion præsenterer kernemålgruppernes holdning
til en række klassiske barrierer for at bruge kollektiv
transport



Flere af kollektivisterne og lokalbusbrugerne er enige i, at de kollektive transportmidler i Herning Kommune er dårligt koordineret

Omkring 2 ud af 3 respondenter har angivet **risikoen for aflysninger og forsinkelser som en barriere**.

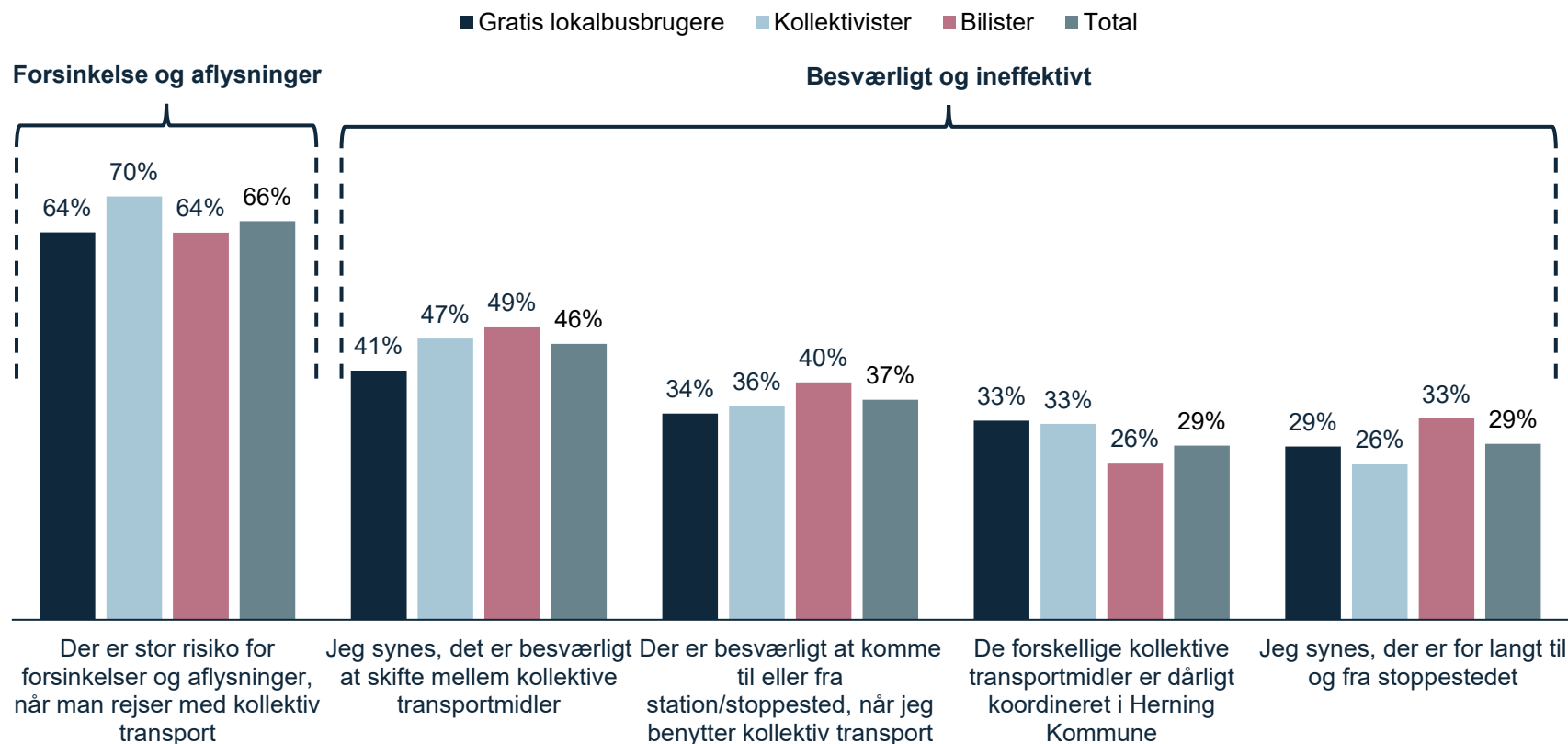
Lige under halvdelen har svaret, at det er **besværligt at skifte mellem kollektive transportmidler**.

Der ses generelt **ikke de store forskelle** mellem målgrupperne, når det gælder barrierer.

- **Flere unge (77%) ser risikoen for forsinkelser og aflysninger** som årsag til, at de ikke vil tage kollektiv transport sammenlignet med de ældre (55%).
- En smule **flere kvinder (70%)** ser også **aflysninger og forsinkelser som en barriere** sammenlignet med mænd (63%).

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? *Andel der har svaret enig eller delvis enig*

Gratis lokalbusbrugere (n=273), Kollektivister (n=438), Bilister (n=696), Total (n=1559)





Markant flere kollektivister og lokalbusbrugere er enige i, at det er dyrt at rejse med kollektiv transport sammenlignet med bilister – til gengæld er få utrygge ved rejsen

Særligt prisen anses som en barriere for at benytte den kollektive transport.

Dem der benytter sig af den kollektive transport (Lokalbusbrugere & Kollektivister) er mere enige i, at det er dyrt, dog mener over halvdelen af bilisterne også, at det er dyrt.

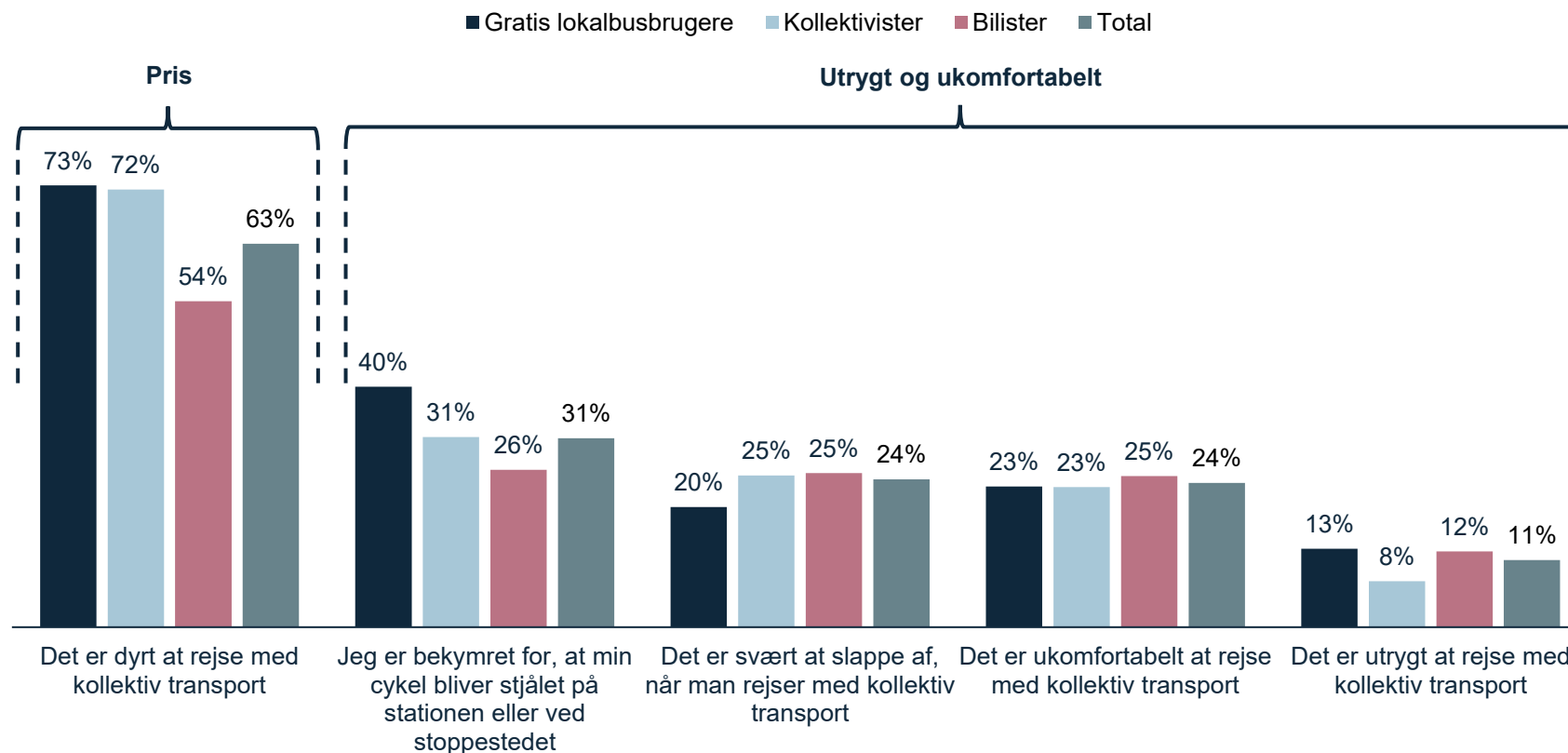
- **Flere unge** (75%) er helt eller delvist enige i, at **det er dyrt** at rejse med kollektiv transport sammenlignet med ældre (49%).

Til gengæld er **rigtig få** Herningensere **utrygge**, når de rejser med kollektiv transport.

- **Utryghed** i kollektiv transport ligger på nogenlunde **samme niveau mellem mænd** (10%) **og kvinder** (12%).
- Hvis man skal lave en **indsats mod utryghed** peger resultaterne på, at det vil give mening at sætte ind over for **bekymringen for cykeltyveri**

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? *Andel der har svaret enig eller delvis enig*

Gratis lokalbusbrugere (n=273), Kollektivister (n=438), Bilister (n=696), Total (n=1559)





Brug af bil i kommunen

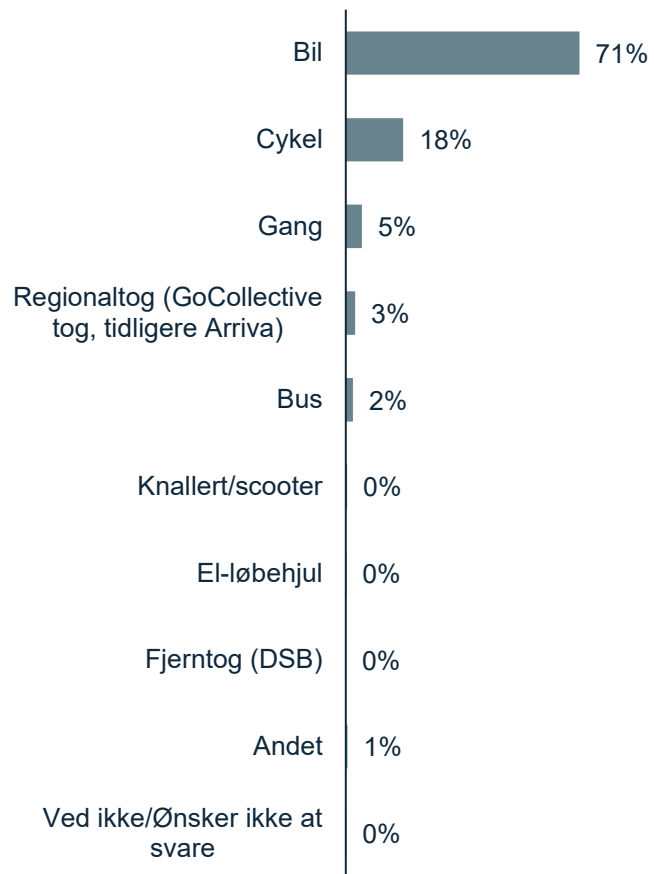
Næste sektion handler om borgernes brug af bil til arbejde/uddannelse og fritid. Denne del af analysen præsenteres på totalniveau

Langt størstedelen af borgerne transporterer sig typisk i bil, når de skal på arbejde eller uddannelse



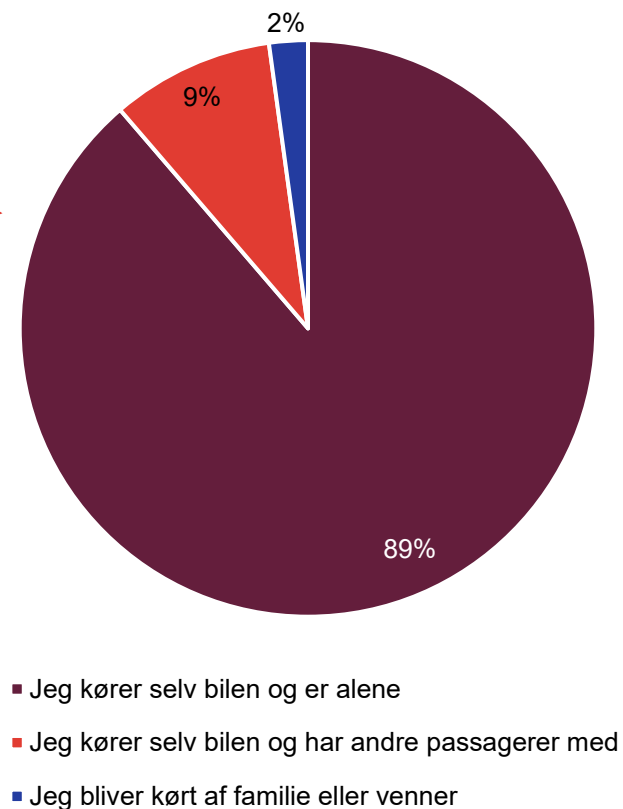
Hvordan transporterer du dig typisk, når du skal rejse mellem din uddannelse eller arbejdsplads og dit hjem?

(n=865)



Hvilken situation passer bedst til dig, når du rejser med bil til din uddannelse eller arbejdsplads?

(n=631)



Mere end 7 ud af 10 der studerer eller arbejder, bruger typisk bilen til at rejse frem og tilbage fra uddannelse/arbejde.

Af dem der typisk bruger bilen er **89% alene i bilen.**

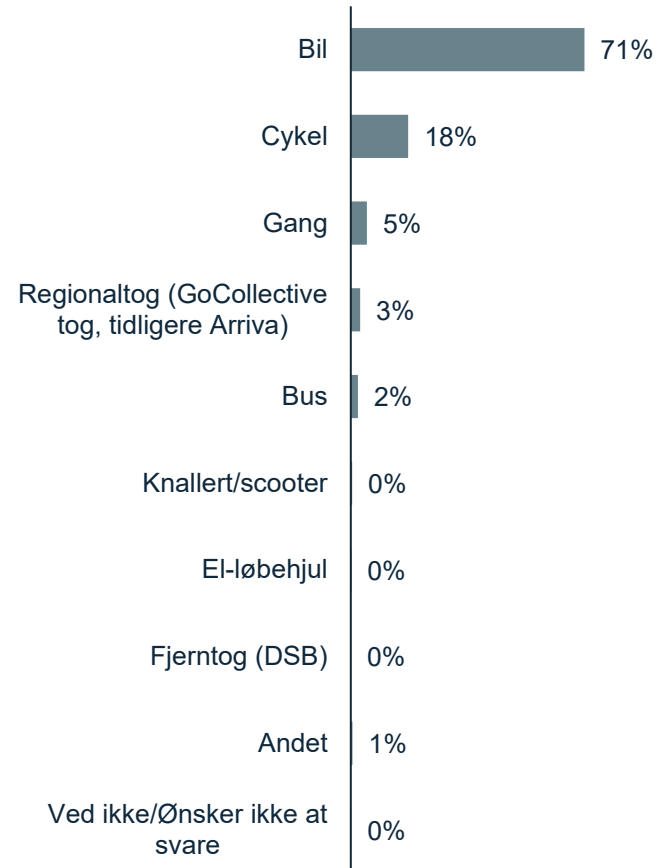
- **Lidt færre unge** (67%) har svaret bil, sammenlignet med de ældre (76%).
- 69% af kvinder har svaret bil, hvilket er en smule mindre end mænd (73%).



Knap halvdelen af dem, der typisk kører bil på arbejde eller uddannelse, har angivet, at de har kollektiv transport tilgængelig på strækningen til arbejde/uddannelse

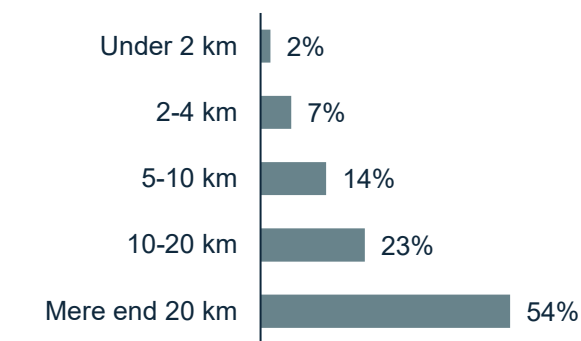
Hvordan transporterer du dig typisk, når du skal rejse mellem din uddannelse eller arbejdsplads og dit hjem?

(n=865)



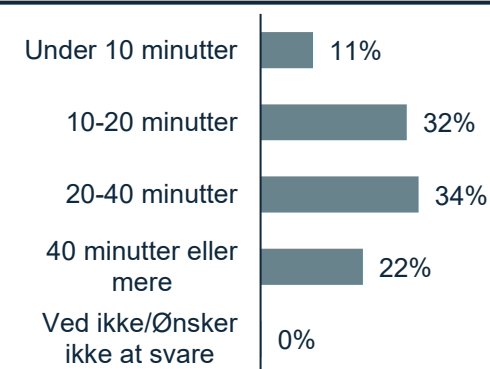
Hvor langt har du mellem din uddannelse eller arbejdsplads og dit hjem?

(n=631)



Hvor lang tid tager det i gennemsnit at rejse mellem din uddannelse eller arbejdsplads og dit hjem?

(n=631)



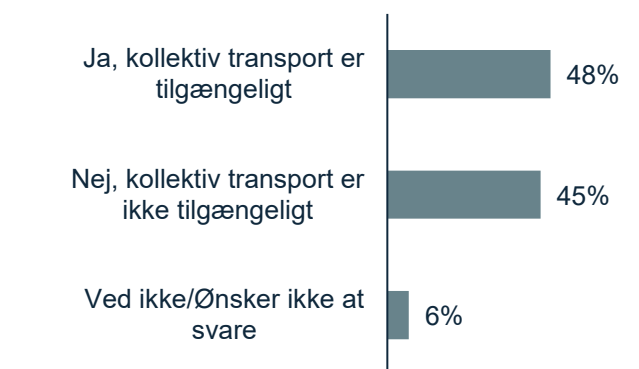
Over halvdelen af dem der typisk tager bilen på arbejde eller uddannelse har **mere end 20 km** til deres destination.

For de fleste ligger rejsetiden mellem 10-40 minutter. **Hver femte har mere end 40 minutter** til deres arbejde/uddannelse.

Kun knap halvdelen af dem, der typisk kører i bil, har svaret, at **kollektiv transport er tilgængelig på strækningen**.

Er kollektiv transport tilgængelig på strækningen til og fra arbejde/uddannelse?

(n=631)

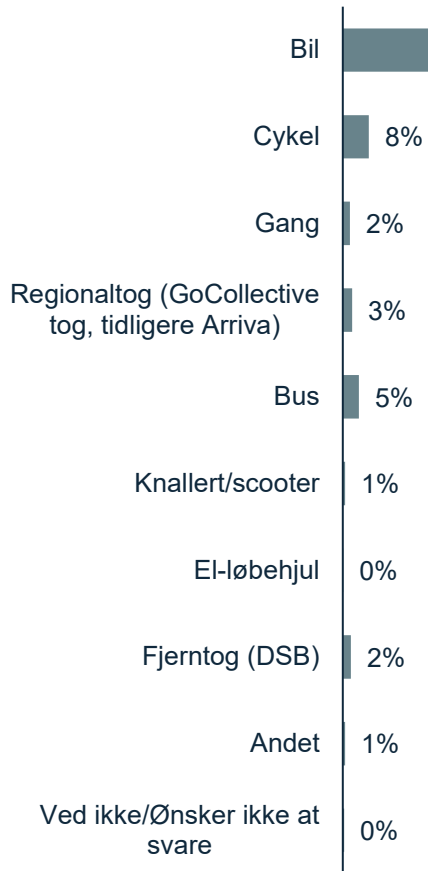


Langt størstedelen af borgerne transporterer sig også typisk i bil i forbindelse med rejser i deres fritid



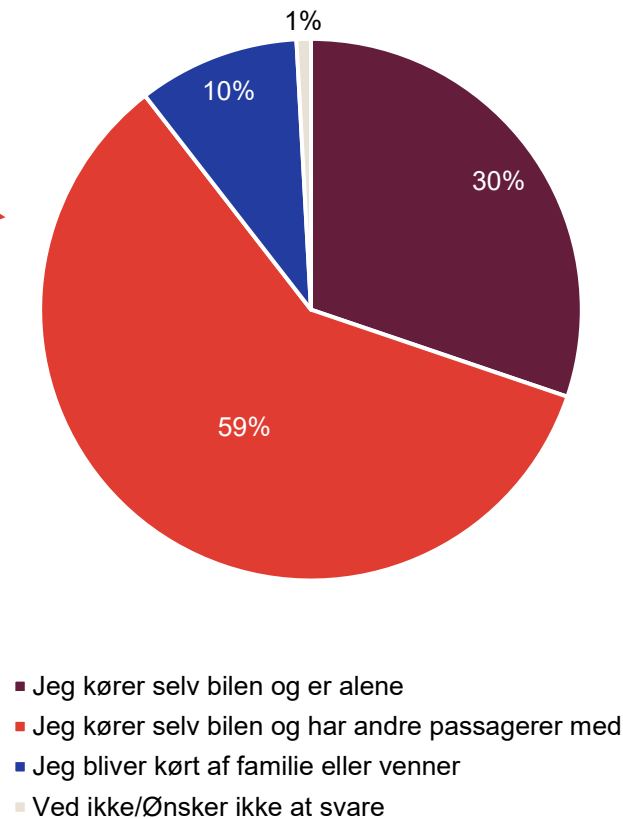
Hvordan transporterer du dig typisk, når du skal rejse i din fritid?

(n=1559)



Hvilken situation passer bedst til dig, når du rejser med bil i din fritid?

(n=1244)



78% af respondenterne rejser typisk i bil i forbindelse med fritidsrejser.

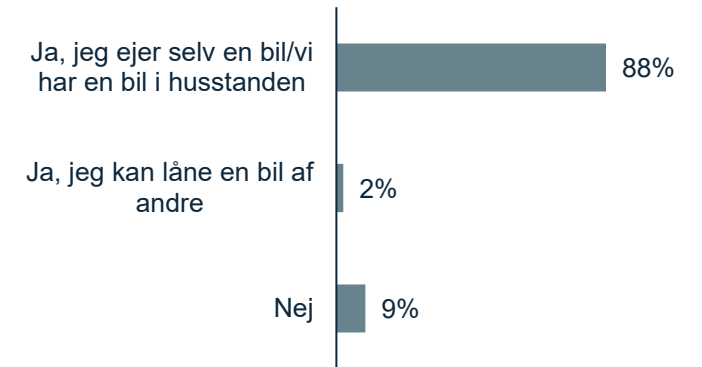
Heraf har **30%** angivet at **de er alene i bilen.**

Samlet set har omkring **90% svaret, at de har adgang til bil**, hvoraf langt de fleste **selv ejer eller har en bil i husstanden.**

- **Færre unge (70%) rejser med bil på fritidsrejser**, sammenlignet med de øvrige aldersgrupper (81%).

Har du adgang til bil?

(n=1559)



Størstedelen af dem, der typisk anvender bilen på arbejde, uddannelse eller fritid, overvejer sjældent at bruge kollektiv transport



Dette slide zoomer ind på dem der har svaret at de typisk bruger bil på arbejde, uddannelse eller fritidsrejser.

Omkring 61% af dem der foretrækker bilen enten på arbejde, uddannelse eller i fritiden, har svaret, at de er helt eller delvist enig i, at de stoppede med bruge kollektiv transport, da de fik kørekort.

- Dette gælder flere mænd (66%) sammenlignet med kvinder (55%).

77% overvejer sjældent eller aldrig at bruge kollektiv transport, fordi de har vænnet sig til at bruge bil som deres primære transportform.

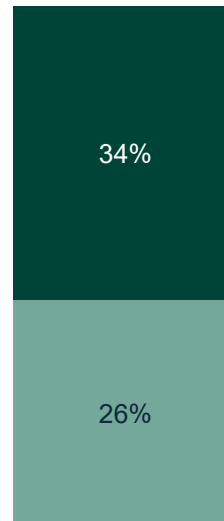
- Lidt flere mænd (81%) er helt eller delvist enig sammenlignet med kvinder (74%).

Jeg stoppede stort set med at bruge kollektiv transport, da jeg fik mit kørekort

(n=1298)

Samlet andel helt eller delvist enige

61%



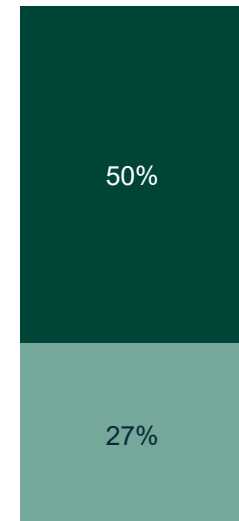
■ Helt enig ■ Delvist enig

Jeg har vænnet mig til at bruge bil til det meste af min transport og overvejer derfor aldrig/sjældent at bruge kollektiv transport

(n=1298)

Samlet andel helt eller delvist enige

77%



■ Helt enig ■ Delvist enig



Brug af kollektiv transport i kommunen

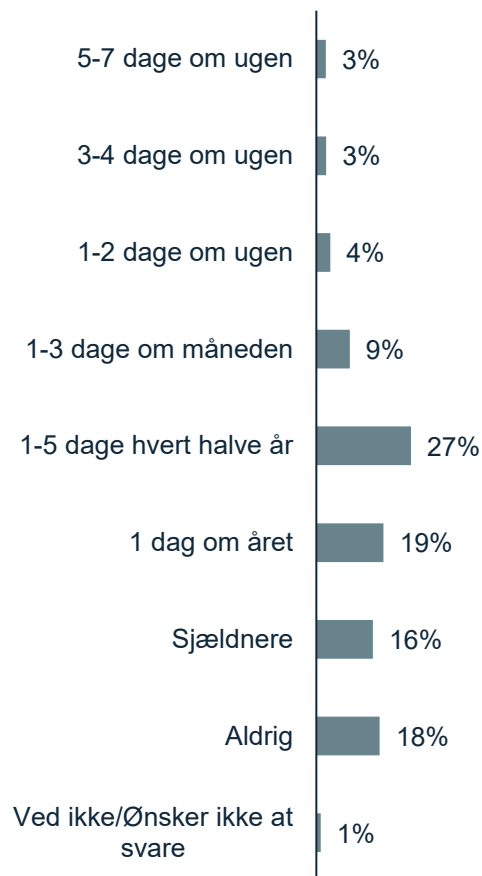
Analysens sidste sektion omhandler borgernes brug af kollektiv transport i kommunen. Denne del af analysen præsenteres på totalniveau

Borgerne i Herning Kommune forventer at have nogenlunde samme brug af kollektiv transport om et år



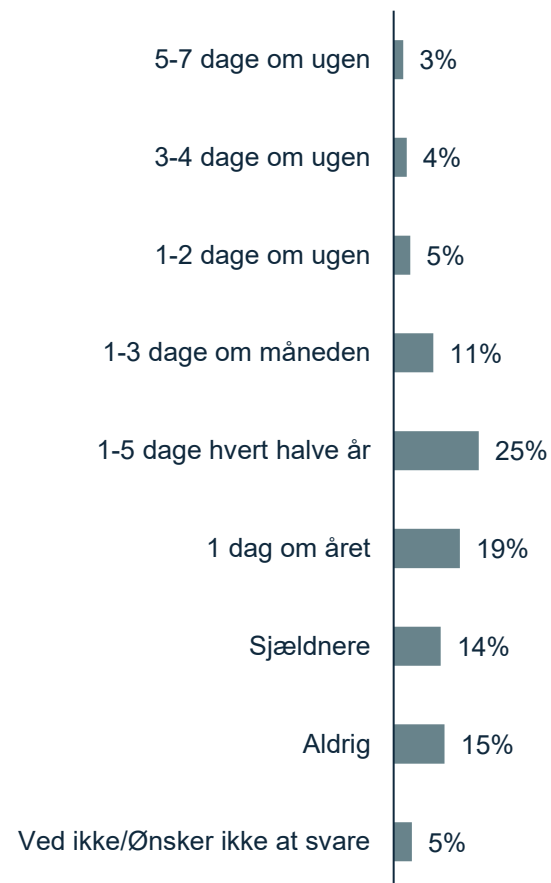
Hvor ofte rejser du med kollektiv transport?

(n=1559)



Hvor ofte forventer du at rejse med kollektiv transport om et år?

(n=1559)



Der er ikke stor forskel på borgernes brug af kollektiv transport på nuværende tidspunkt, sammenlignet med deres forventede brug om et år. Der er dog en **smule højere forventninger** til brugen om et år. **Det er særligt de unge**, der rejser med kollektiv transport.

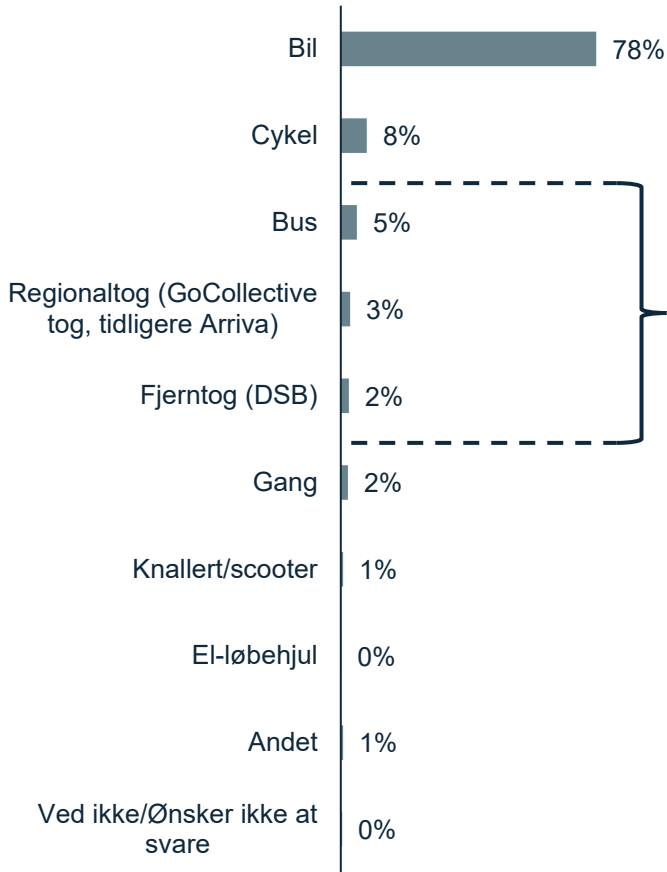
- **19% af de unge** har angivet, at de forventer at **tage kollektiv transport ugentligt om et år**. Det er en smule flere end på nuværende tidspunkt (17%).
- **5% af de ældre** tager **kollektiv transport ugentligt lige nu**. Om et år har 7% svaret, at de vil rejse ugentligt.
- I **aldersgruppen 35-55 år** rejser 9% på **nuværende tidspunkt ugentligt med kollektiv transport**. En smule flere forventer at rejse ugentligt om et år (10%).

Private besøg og aktiviteter i byen er de hyppigste formål for brug af kollektiv transport



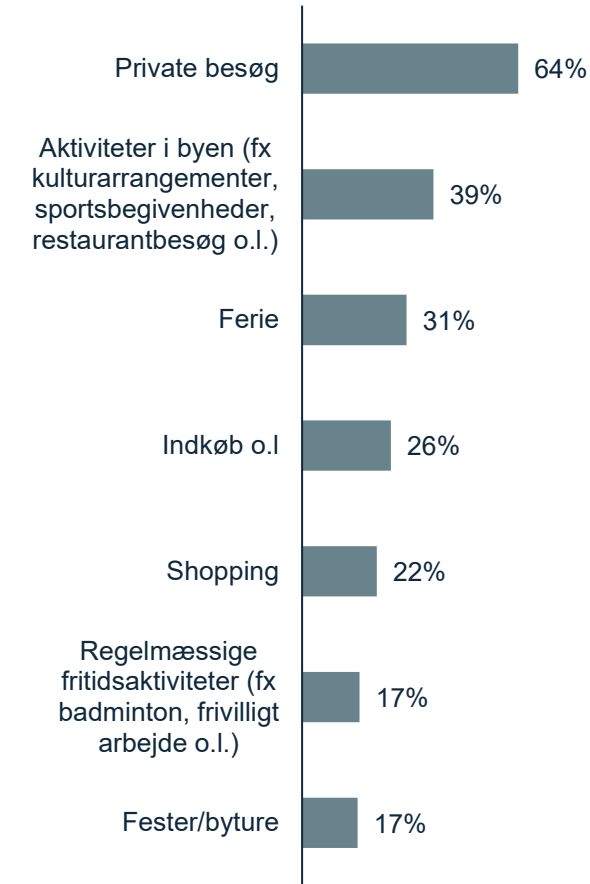
Hvordan transporterer du dig typisk, når du skal rejse i din fritid?

(n=1559)



Til/fra hvilke formål bruger du den kollektive transport på fritidsrejser?

(n=149)

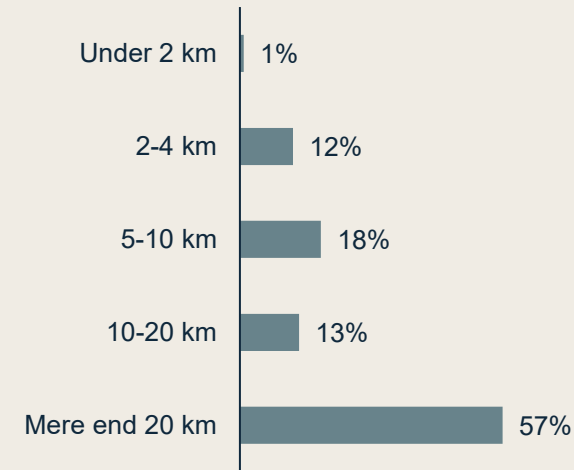


Borgerne der benytter **kollektiv transport på fritidsrejser**, bruger den til anlægge **private besøg eller aktiviteter i byen**. Flere har også angivet shopping eller indkøb.

- **Over halvdelen rejser længere end 20 km med den kollektive transport på fritidsrejser.**

Hvor langt rejser du typisk med den kollektive transport på fritidsrejser?

(n=149)

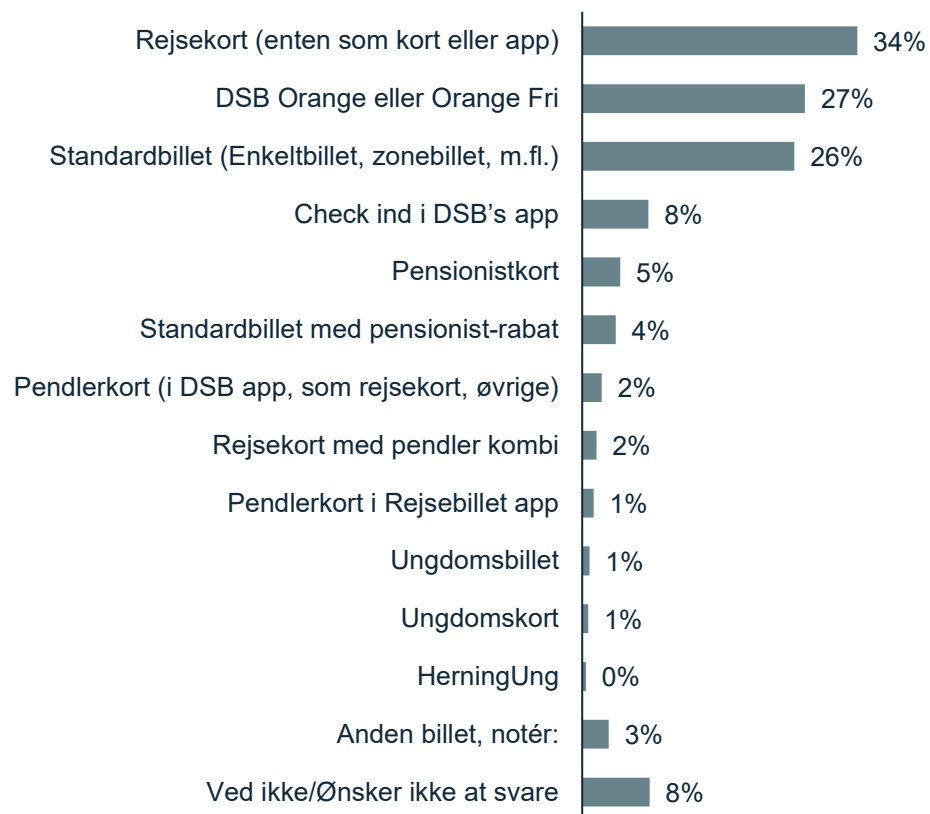


Rejsekortet er den mest populære billet- eller korttype



Hvilken billet- eller korttype bruger du, når du rejser med kollektiv transport? *Vælg gerne flere*

(n=1230)



Flest har valgt Rejsekort som den billet- eller korttype, de bruger, når de rejser med kollektiv transport.

Mange har også valgt **DSB Orange eller Orange Fri**, som typisk anvendes på længere togrejser.

- **Flere unge** har svaret **Rejsekort** (45%) sammenlignet med 35-55 årige (28%) og de ældre (29%).
- **Færre ældre** (13%) **køber Standardbillet** (herunder Enkeltbillet m.fl.) sammenlignet med de øvrige aldersgrupper.

De fleste borgere i Herning Kommune bor under 500 meter fra et busstoppested

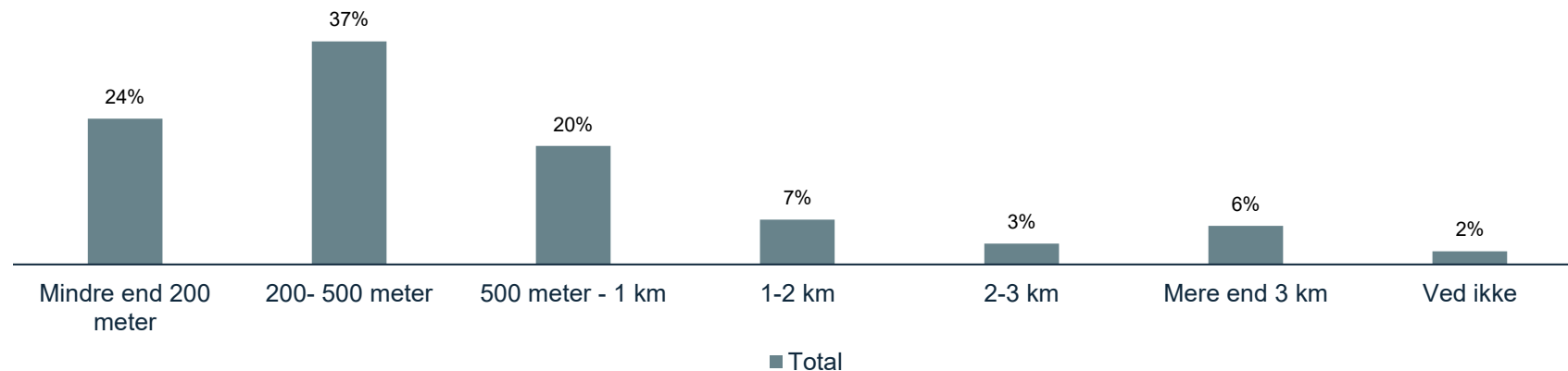


Størstedelen af borgerne har et busstoppested inden for **en kilometers afstand**. Over halvdelen har svaret, at der **max er 500 meter**.

- **Lidt flere kollektivister (30%) og lokalbusbrugere (28%)** bor **mindre end 200 meter** fra et busstoppested sammenlignet med bilister (18%).
- **10% af bilister har svaret mere end 3 km**. Det har kun 2% af lokalbusbrugere og 4% af kollektivisterne svaret.

Hvor langt bor du fra dit nærmeste/mest praktiske busstoppested? (Hvis du er i tvivl om afstanden, må du gerne give dit bedste bud her)

(n=1559)

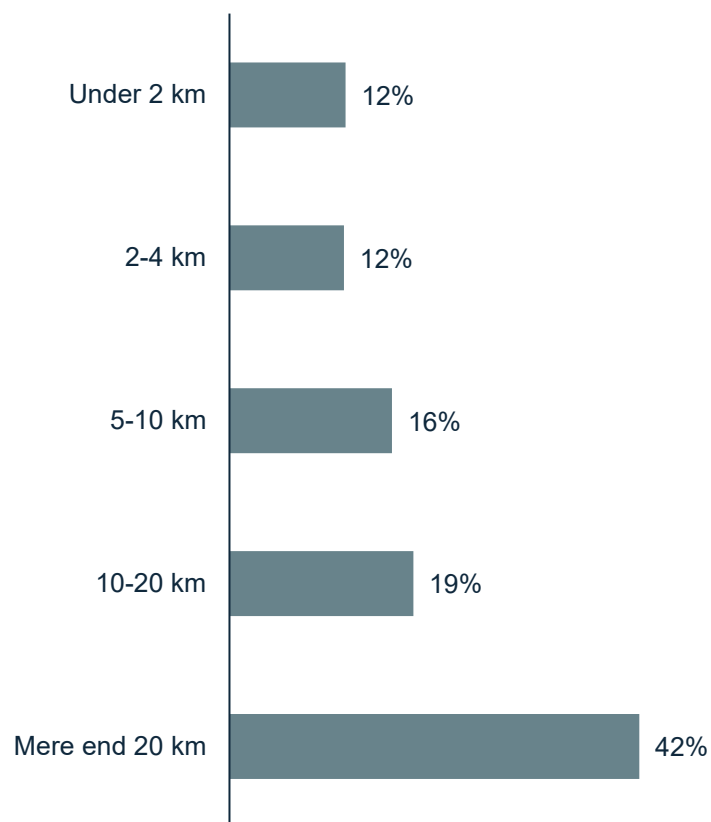


De fleste, der arbejder eller studerer, har mere end 10 kilometer til arbejde eller uddannelse



Hvor langt har du mellem din uddannelse/arbejdsplads og dit hjem?

(n=865)



Mere end 40% af borgerne, der arbejder eller studerer, har mere end 20 kilometer til arbejde/uddannelse.

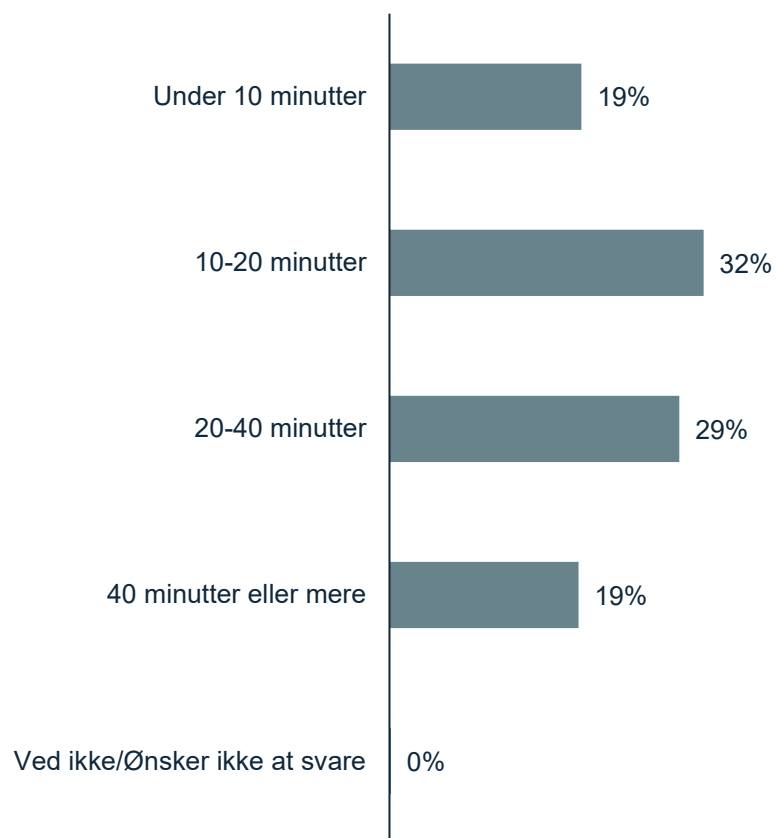
- **Særligt bilisterne har længere til arbejde/uddannelse**, hele 57% har mere end 20 kilometer. Det har 31% af lokalbusbrugerne og 42% af kollektivistene også.
- **Flere lokalbusbrugere (30%) har mindre end 4 km** til arbejde/uddannelse sammenlignet med bilister (10%).

61% af borgerne i Herning Kommune bor mellem 10 og 40 minutter fra deres arbejdsplads eller uddannelsesinstitution



Hvor lang tid tager det for dig i gennemsnit at rejse mellem din uddannelse/arbejdsplads og dit hjem?

(n=865)



Rejsetiden spænder relativt bredt for borgerne i Herning Kommune. **Knap en tredjedel** svarer, at de **har mellem 10-20 minutter** til arbejde/uddannelse. **Næsten en ligeså stor andel** svarer mellem **20-40 minutter**.

- **Flere af dem** der svarer, at de **typisk rejser med andet end bil** (71%) har **max 20 minutter** til arbejde/uddannelse sammenlignet med dem, der typisk kører bil (43%).
- 22% af dem, der **typisk kører i bil**, har svaret **40 minutter eller mere** sammenlignet med 12% af dem der typisk rejser med et andet transportmiddel.

Demografi



Er du?

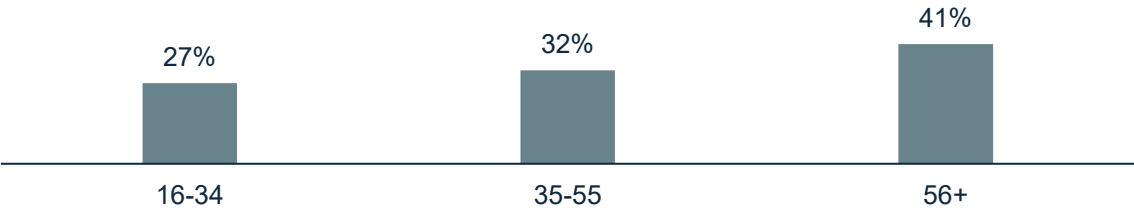
(n=1559)



■ Kvinde ■ Mand ■ Andet

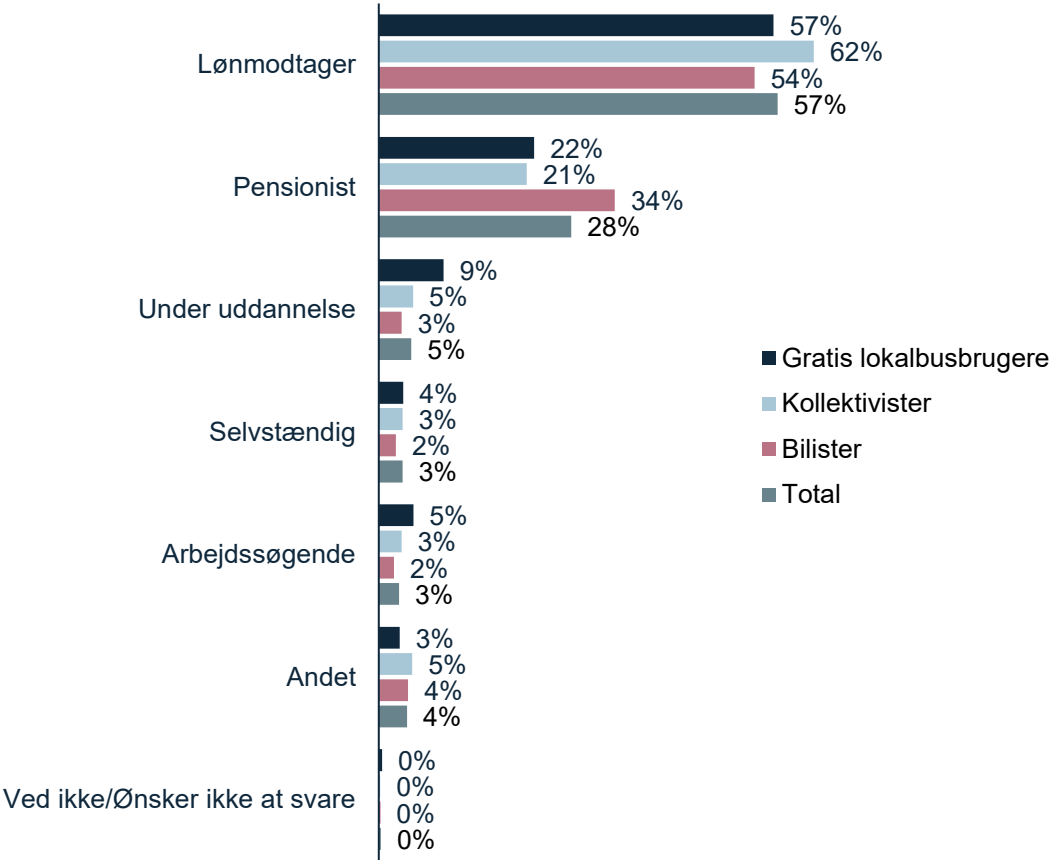
Hvad er din alder?

(n=1559)



Hvad er din beskæftigelse?

(n=1559)



Epinion Copenhagen

Ryesgade 3F
2200 Copenhagen N
Denmark

T: +45 87 30 95 00

E: copenhagen@epinionglobal.com

www.epinionglobal.com

Epinion Aarhus

Fellow Workspace
Mariane Thomsens Gade 4B
8000 Aarhus
Danmark

T: +45 87 30 95 00

E: aarhus@epinionglobal.com

Tidslinje for rejsekortprojektet

