



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik**

**11. september 2026
kl. 09:00**

**Hotel Nørreport
Nørregade 54
7500 Holstebro**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
01. Beslutning: Udmøntning af takststigningsloft 2027	3
02. Beslutning: Kommissorium for Midttrafiks mobilitetsplan	7
TEMADRØFTELSE	
03. Temadrøftelse: Yderligere forenkling af den åbne flextrafik	8
ORIENTERINGSPUNKTER	
04. Orientering: Den økonomiske situation	14
05. Orientering: Håndtering af driftsproblemer i den kollektive bustrafik	19
06. Orientering: Ny pulje til mobilitet i landdistrikter	22
07. Orientering: Arbejdsprogram for planlægning K27	25
08. Orientering: Siden sidst	28
09. Orientering: Midtjyske Jernbaner	32
10. Eventuelt	33

01. Beslutning: Udmøntning af takststigningsloft 2027

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender den foreslåede udmøntning af takststigningsloft 2027, herunder den opsparede rest fra takststigningsloft 2026.

at bestyrelsen godkender prisreguleringen af grupperejser.

at bestyrelsen godkender prisreguleringen af kontrolafgifter.

at bestyrelsen godkender den foreslåede udmøntning på flextrafik.

Resumé

Takststigningsloftet for 2027 er fastsat til 0,7 %, og sammenlagt med den opsparede rest fra takststigningsloftet for 2026 på 0,7 % giver det mulighed for udmøntning af 1,4 %.

Administrationen indstiller, at udmøntningen sker på rejsekortrejser og pendlerkort, og at der gennemføres en prisregulering af grupperejser på 20 % og af kontrolafgifter på 10 %, samt den konkrete udmøntning af taksterne for flextrafik.

Sagsfremstilling

Takststigning 2027

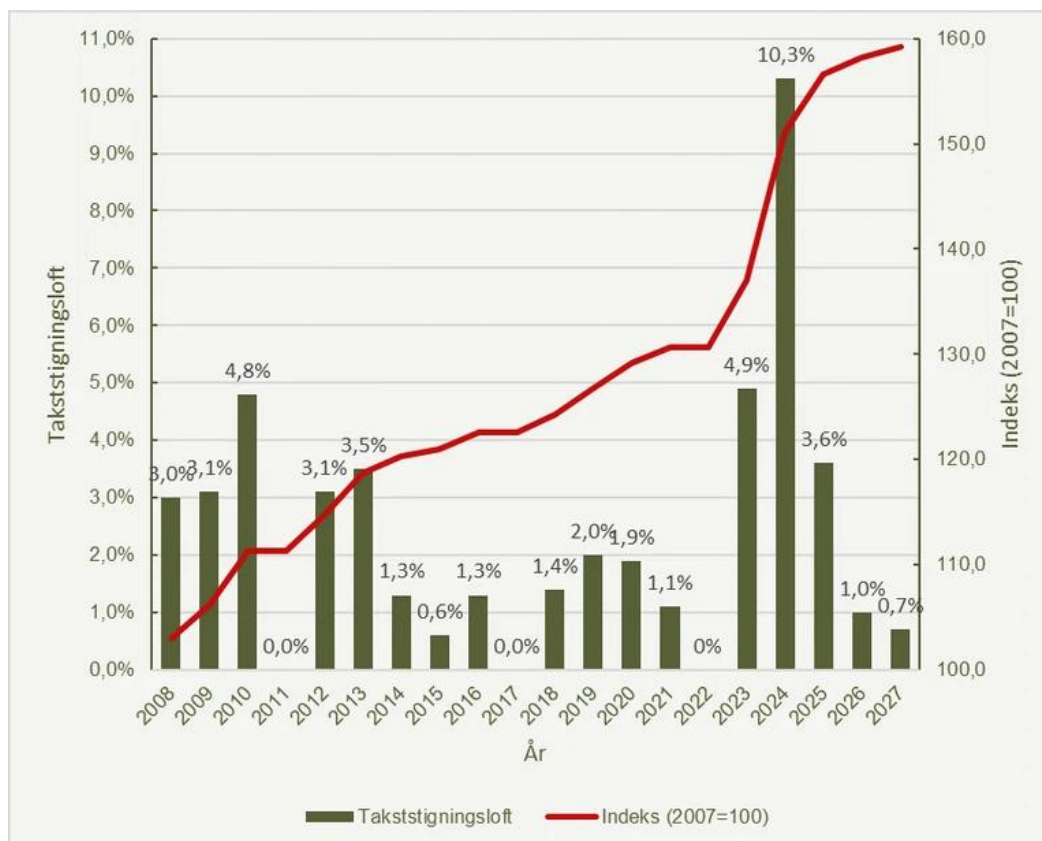
Takststigningsloftet for 2027 er fastsat til 0,7 %. Dette indebærer, at det enkelte trafikelskab eller den enkelte jernbanevirksomhed ikke må hæve den gennemsnitlige billetpris med mere end 0,7 % i 2027.

Hvert år fastsættes et omkostningsbaseret indeks ud fra forventningerne til fire faktorer. Dette indeks danner grundlag for takststigningsloftet, der fastsættes som en procentsats.

De fire faktorer er som følger:

- Nettoprisindekset, der vægtes med 20 %
- Nettoprisindekset for brændstof, der vægtes med 10 %
- Lønudviklingen for den private sektor, der vægtes med 60 %
- Den gennemsnitlige obligationsrenteændring, der vægtes med 10 %

Takststigningsloftet udmeldes af Trafikstyrelsen.



Takststigningsloftet fra 2008-2027, Trafikstyrelsen

Administrationen har udarbejdet et forslag til udmøntning af årets takststigning, fuld udmøntning af takststigningsloftet på 0,7 %, samt af den opsparede reserve på 0,7 %, sammenlagt 1,4 %, hvor udmøntningen sker med 1,3 %-point på 2 zoners rejsekortrejser (Rejsekort-appen og Basiskort) og 0,1 %-point på pendlerkort, henholdsvis 6, 7 og 8 zoner.

Hvis bestyrelsen godkender ovenstående forslag til udmøntning, estimeres det at medføre en årlig stigning i indtægtsprovenuet på 7,8 mio. kr.

Særligt for pendlerkort

Taksten for pendlerkort er harmoniseret i hele Vestdanmark, og takstkompetencen for periodekort deles derfor mellem trafikselskabet og jernbanevirksomhederne inden for det pågældende geografiske område, jf. lov om trafikselskaber. Forslaget om prisstigninger på henholdsvis 6, 7 og 8 zoner er derfor udformet, så det tilgodeser de involverede selskabers respektive interesser.

Regulering af priser for grupperejser

Prisen for grupperejser har historisk været fastsat efter princippet om, at en gruppebillet skulle svare til prisen på et klippekort, svarende til 10 rejser med rejsekort. Dette princip har imidlertid ikke været fulgt i en længere årrække, hvilket har skabt et efterslæb mellem grupperejsernes prisniveau og den underliggende rejsekorttakst.

For fuldt ud at genoprette det oprindelige prisprincip ville det kræve en gennemsnitlig prisstigning på 40 % på grupperejser. En stigning af denne størrelse vurderes at være for indgribende at gennemføre på én gang, og administrationen anbefaler derfor, at stigningen indføres med en gennemsnitlig prisstigning på ~20 % i 2027. Herved mitigeres de umiddelbare økonomiske konsekvenser for brugerne, primært institutioner

såsom børnehaver og skoler, samtidig med at der tages et væsentligt skridt mod at genoprette det oprindelige prisprincip.

Antal pr. gruppe	Pris 2026	Pris 2027	Stigning, kr.	Stigning, %
2-10	170	205	35	20,6 %
11-15	240	290	50	20,8 %
16-20	310	375	65	21,0 %
21-25	390	460	70	17,9 %
26-30	460	545	85	18,5 %
Gennemsnit				~20 %

Grupperejser genererer aktuelt en årlig omsætning på ca. 2 mio. kr. En gennemsnitlig prisstigning på 20 % skønnes på den baggrund at medføre en meromsætning på ca. 0,4 mio. kr.

Prisstigning af grupperejser er ikke underlagt takststigningsloftet fra Trafikstyrelsen.

Regulering af kontrolafgifter

Kontrolafgiften blev senest reguleret i september 2022, hvor den blev hævet fra 750 kr. til 1.000 kr. Administrationen anbefaler, at kontrolafgiften i 2027 hæves fra 1.000 kr. til 1.100 kr. for voksne, svarende til en stigning på 10 %. Børnetaksten udgør 50 % af voksentaksten og stiger tilsvarende fra 500 kr. til 550 kr.

Beregningen tager udgangspunkt i 2011 og prisen på 750 kr., hvorefter prisniveauet sammenholdes med udviklingen i takststigningsloftet, jf. nedenstående tabel. Administrationen vurderer, at takststigningsloftet er det mest retvisende sammenligningsgrundlag, da det afspejler udviklingen i trafikselskabets omkostninger og i øvrigt allerede danner grundlag for reguleringen af de almindelige takster.

Havde kontrolafgiften siden 2011 været reguleret årligt i overensstemmelse med takststigningsloftet, i tråd med princippet om rettidig omhu, ville satsen i 2027 udgøre 1.073 kr. Det understøtter, at den foreslåede sats på 1.100 kr. ikke er udtryk for en unødigt stor forhøjelse, men tværtimod ligger tæt på det niveau, en løbende og rettidig regulering ville have bragt satsen til. Tabellen illustrerer samtidig, hvordan fravær af løbende regulering historisk har medført store enkeltstående spring, som fx stigningen på 33 % i 2022, en situation, administrationen ønsker at undgå fremover.

Reguleringen sker efter musketer-princippet sammen med de øvrige trafikselskaber i Vest, Fynbus, NT og Sydtrafik, og er derfor betinget af, at alle fire selskaber bakker op herom. Togoperatørerne er ikke en del af aftalen. GoCollective har allerede i starten af 2025 hævet deres kontrolafgift til 1.100 kr. for voksne og 550 kr. for børn, og DSB fastholder deres på 750 kr. for voksne og 375 kr. for børn.

En stigning på 10 % estimeres at medføre en årlig merindtægt på ca. 2,5 mio. kr. Det svarer til, at de samlede indtægter fra kontrolafgifter stiger fra 24,8 mio. kr. i 2026 til 27,3 mio. kr. i 2027.

Ændring af takster i flextrafik

I 2023 blev det besluttet, at den åbne flexkørsel samt handicapkørsel fremadrettet også omfattes af det årlige takststigningsloft for at følge inflationen i samfundet.

Da flextrafikken udelukkende opererer med takster i hele kroner, var det i 2026 ikke muligt at foretage en takstforhøjelse. Årets takststigningsloft kombineret med sidste års opsparede takststigningsloft for flextrafik er nu tilstrækkeligt til, at der kan foretages en takstforhøjelse i hele kroner, og administrationen indstiller derfor, at taksterne for 2027 reguleres som vist i nedenstående tabel.

	Pris 2026		Pris 2027, afrundet		Stigning 2026 til 2027	
	Startpris	Pris pr. km.	Startpris	Pris pr. km.	Startpris	Pris pr.
Handicap		46	5	47	5	1
Handicap + 100 km		46	15	47	15	1
Plustur		25	3	25	3	0
Flextur, adresse-til-adresse		39	8	40	8	1
Flextur, adresse-til-knudepunkt		25	3	25	3	0
Flextur, adresse-til-knudepunkt over 21 km		25	8	25	8	0
Flextur, byzone		115	17	117	17	2

Flexbus følger de samme zonetakster som for bus og indgår derfor ikke i overstående tabel.

Det opsparede takststigningsloft for flextrafik udgjorde 1 % efter 2026. Sammenlagt med årets takststigningsloft udnyttes hele det opsparede loft, svarende til 1,7 %, i forbindelse med årets regulering. Der er herefter ikke opsparet noget takststigningsloft for flextrafik til senere anvendelse.

Bilag

- 01.a Bilag 1 - Takstforslag 2027
- 01.b Bilag 2 - Takstsammenligning 2019-2027

02. Beslutning: Kommissorium for Midttrafiks mobilitetsplan

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender kommissoriet for Midttrafiks mobilitetsplan.

Resumé

Midttrafik skal, jf. Lov om trafikselskaber, udarbejde en trafikplan hvert fjerde år. Planen skal fastlægge et strategisk hovednet for området og udstikke retningen for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles i planperioden. Midttrafiks nuværende trafikplan dækker perioden 2023-2026. Derfor skal arbejdet med den kommende trafikplan 2027-2030 nu sættes i gang.

I lovteksten står der "trafikplan", men Midttrafik vil gerne signalere, at vi arbejder med mobilitet. Derfor hedder den Midttrafiks mobilitetsplan, ligesom i indeværende planperiode.

Sagsfremstilling

Midttrafik har på baggrund af Midttrafiks Strategiplan og dialog med ejerne på embedsmands- og ledelsesniveau udarbejdet et forslag til kommissorium, som skal godkendes for at arbejdet kan sættes i gang. Forslaget er vedlagt som bilag 1.

Kommissoriet indeholder forslag til format, indhold og organisering. Der er som baggrund for tilblivelsen af kommissoriet gennemført en dialogproces med bestillerne på temamøder på Fagligt forum (platform for dialog og vidensdeling mellem Midttrafik og bestillerne).

Udkast til kommissoriet er også behandlet og godkendt i styregruppen for Mobilitets-samarbejdet, som består af tekniske direktører, som spejler Midttrafiks bestyrelse. Denne gruppe foreslås også at agere styregruppe for arbejdet med mobilitetsplanen, hvilket matcher organiseringen ved tidligere mobilitetsplaner for Midttrafik.

Med bestyrelsens godkendelse af kommissoriet igangsættes arbejdet med trafikplanen. Iht. tidsplanen lægger vi op til at Midttrafiks bestyrelse og repræsentantskab inddrages i en temadrøftelse eller workshop om planen på repræsentantskabsmødet i december. Herefter udarbejdes et høringsudkast, som Midttrafiks bestyrelse godkender på mødet i marts 2027. Sluttelig gennemføres høring hos ejerne og forventeligt kan den endelige plan godkendes af Midttrafiks bestyrelse på mødet i juni 2027.

Bilag

- 02.a Bilag 1- Kommissorium for Mobilitetsplan 2027-2030

03. Temadrøftelse: Yderligere forenkling af den åbne flextrafik

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslagene til yderligere forenkling af flex- og plustur.

at bestyrelsen beslutter, om der skal arbejdes videre med et eller flere af forslagene, herunder at de sendes i politisk høring i kommunerne.

Resumé

Ifm. det videre arbejde med forenkling af flex- og plustur har Midttrafik gennem samarbejder fundet to muligheder for forenkling af flexkur og plustur. De to forslag er hhv. en sammensmeltning af flexkur og plustur, herunder knudepunkterne, samt oplæg til ændret prisstruktur på flexkur.

Sagsfremstilling

I 2023 harmoniserede Midttrafik regler og takster i den åbne flextrafik, så der i dag gælder ét grundlæggende fælles regelsæt i hele Midttrafiks område. Det har gjort det enklere at rejse med åben flextrafik og enklere for Midttrafik at kommunikere om tilbuddet. Den åbne flextrafik har i dag meget høj kundetilfredshed, et væsentligt højere kendskab i befolkningen og har samlet set på tværs af produkterne flexkur og plustur 50 % flere ture end før harmoniseringen.

I 2025 blev således kørt ca. 171.000 ture i flexkur (heraf 78.000 til/fra et flexknudepunkt) samt ca. 40.000 plusture. Den samlede nettoomkostning for kommunerne lå på 20,5 mio. kr.

I september 2024 behandlede Midttrafiks bestyrelse en evaluering af harmoniseringen efter det første år. Evalueringen og den efterfølgende dialog med vores kunder og samarbejdspartnere i kommunerne har peget på en række indsatsområder for yderligere forenkling og forbedring, som vi siden har arbejdet med. Dog hele tiden inden for de samme grundlæggende rammer for produkterne (se bilag 1).

Selvom den åbne flextrafik i dag står et langt bedre sted end for 5 år siden, er der fortsat mange kunder, der synes tilbuddet er for kompliceret, og særligt nye kunder har svært ved at gennemskue de forskellige varianter muligheder og begrænsninger. Her er særligt de to forskellige typer af knudepunkter (plustur- og flexkurknudepunkter) en udfordring. Samtidig tilføjer knudepunkter og byzoner et lag af kompleksitet.

Midttrafik har i den forbindelse stort fokus på information og kommunikation, men hvis tilbuddet grundlæggende skal være lettere at forstå og bruge, kan det overvejes at forenkle det grundlæggende tilbud yderligere.

Midttrafik har derfor udarbejdet dette oplæg med udgangspunkt i dialog med administrative ansatte hos kommuner og region samt i Midttrafiks Tilgængelighedsforum og

medarbejderne i Flextrafik. På baggrund af de indhentede input, fremstilles her to forslag til ændringer af flextur og/eller plustur.

Forslag 1: Sammensmeltning af flextur og plustur, herunder knudepunkterne og ensretning af betalingsmetode

Ved harmoniseringen blev produkterne ensrettet, men oprettelsen af to slags knudepunkter – et for flextur og et for plustur – har voldt kunderne problemer, fordi de ikke kan skelne de to typer af knudepunkter fra hinanden.

Forskellen er, at kunden altid kan bestille en rejse til/fra et flexturknudepunkt, mens plustur alene kan bestilles i kombination med anden kollektiv trafik via Rejseplanen.dk. De to tilbud koster begge 3 kr./km min. 25 kr. For plustur har man dog mulighed for at benytte anden rejsehjemmel – fx enkeltbillet, månedskort, Ungdomskort og pensionistkort i stedet for at betale kontantprisen.

Der er i dag 447 flexturknudepunkter og 124 plusturknudepunkter, hvoraf 71 er kombinerede flextur og plusturknudepunkter, mens 53 er rene plusturknudepunkter (se fordelingen pr. kommune i bilag 1, tabel 1).

Sammensmeltning af flextur og plustur

På baggrund af udfordringen med at skelne de to typer knudepunkter fra hinanden foreslås det at integrere plustur i flextur, så der fremover kun kommunikeres ét produkt og én type knudepunkter. Det vil betyde, at alle nuværende og fremtidige plusturknudepunkter både kan bruges til kombinationsrejse mellem flextur og bus/tog og til rene flexturejser med knudepunktet, som turens start eller mål.

Det vil betyde, at de nuværende 53 rene plusturknudepunkter enten også skal fungere som flexturknudepunkter eller skal nedlægges, afhængig af kommunens ønske.

Det bemærkes, at Ikast-Brande og Ringkøbing-Skjern kommuner i dag kun har plusturknudepunkter og derfor får hhv. syv og 12 nye flexturknudepunkter. Herudover vil særligt Herning og Viborg kommuner skulle tilpasse eller udvide så hhv. 18 og 12 plusturknudepunkter bliver flexturknudepunkter, eller tilpasse deres knudepunktsstruktur.

Med forslaget kan de to produkter lægges sammen under et navn, 'flextur' som er det navn der i dag har klart størst udbredelse i befolkningen i både Midtjylland og resten af Danmark. Alle knudepunkter kan også have samme navn – fx "flexpunkter" eller "flexknudepunkter".

Selvom produkterne lægges sammen, vil der i maskinrummet fortsat kunne differentieres på, om turen bestilles i sammenhæng med anden kollektiv trafik. Dette er vigtigt, fordi vi på de sammenhængende ture er nødt til at kunne sikre at korrespondance kan nås, og at ventetiden i forbindelse med skift ikke bliver for lang.

Kontantprisen på knudepunktskørsler er på begge nuværende produkter den samme (3 kr./km, minimum 25 kr.) og kan dermed fastholdes ved en sammenlægning.

Muligheden for at benytte anden rejsehjemmel og fx køre gratis med på sit pensionistkort eller Ungdomskort er i dag kun muligt på plustur, og vil derfor som udgangspunkt bortfalde, hvis plustur lægges ind under flextur. Dette vil være fordyrende for dem der i dag bruger plustur på anden rejsehjemmel – ca. 20.000 kunder i 2025. (se fordelingen af plusture betalt med gyldig billet/kort i bilag 1, tabel 2).

Tanken med at plustur i dag kan "betales" med den kollektive trafiks billetprodukter er, at tilbuddet skal ses som en integreret del af den kollektive trafik, da man netop rejser i kombination med bus/tog og flextrafik. Barrieren for at bruge flextur på den måde hæves dermed med løsningen, da det altid koster minimum 25 kr. at bruge flextur til knudepunkt.

Til gengæld bliver produktet tydeligere – i dag skal billetten/kortet dække de zoner, som plusturen kører i, og det er kundens ansvar at finde ud af hvilke zoner billetten skal dække, hvilket komplicerer tilbuddet for en del af kunderne. Derudover er det ikke alle billetter/kort, der er gyldige. Fx kan man i dag ikke tjekke ind/ud på Rejse-kort-appen eller Basiskort.

Ved sammenlægning af produkterne og bortfald af muligheden for at betale med anden rejsehjemmel bliver tilbuddet enklere at kommunikere og forstå for kunderne. Omvendt bliver det dyrere for dem, der i dag bruger plustur med anden rejsehjemmel. Baseret på turtallet fra 2025 vil det sammenlagt øge kommunernes indtægt med ca. 600.000 kr. (se bilag 1) ud fra det samme nuværende turantal.

Omvendt vil den øgede funktionalitet, hvor nuværende plusturknudepunkter fremover også kan bruges som flexturknudepunkter, potentielt medføre flere ture og dermed øge udgiften for kommunerne. Hvor meget er vanskeligt at beregne og er i høj grad afhængigt af de lokale forhold, og hvor attraktivt det enkelte knudepunkt er som rejsemål.

Udgifterne pr. knudepunkt varierer meget i dag, men nettofinansiering for ture til/fra et gennemsnitligt knudepunkt ligger omkring 30.000 kr. pr. år.

Hvis det overføres på de 53 nuværende plusturknudepunkter svarer det til en forøgelse i udgiften på ca. 1,5 mio. kr. med en hovedvægt hos Herning, Ikast-Brande, Ringkøbing-Skjern og Viborg, som i dag har flest rene plusturknudepunkter. Vælges denne løsning vil administrationen tage en særlig dialog med disse fire kommuner for at afdække deres ønsker og behov.

Forslag 2: Flexturs prismodel

En anden/yderligere mulighed for forenkling kunne være at forenkle prismodellen for flextur. Prismodellen i dag består af tre dele;

1. 8 kr./km, minimum 39 kr. (standardprisen) uden for byzoner.
2. 3 kr./km, minimum 25 kr., hvis rejsen går til eller fra et knudepunkt. Prisen stiger til 8 kr./km efter 20 km.
3. 17 kr./km, minimum 114 kr. hvis rejsen starter på en adresse, der ikke er et knudepunkt, eller slutter på en adresse i en byzone. Det koster også 17 kr./km, minimum 114 kr., når rejsen er mellem knudepunkter, der begge ligger i byzoner.

Formålet med knudepunkter og byzoner er at give kommunerne håndtag til at tilpasse serviceniveauet. Knudepunkter giver kunderne en pris på niveau med en kontantbillet for kollektiv trafik, mens byzonerne giver en høj pris og dermed kan bruges til at undgå kannibalisierung af eksisterende bybusnet.

Yderligere forenkling af den åbne flextrafik kan ske ved at fjerne et eller begge af disse håndtag, hvilket dog samtidig vil begrænse kommunernes handlefrihed til at definere eget serviceniveau.

Disse forenklingsmuligheder kan kort ridses op som nedenfor og er drøftet på workshop i Q2 2026 med de administrative medarbejdere fra kommunerne.

1. Én standardpris i hele regionen for alle typer af rejser (**knudepunkter og byzoner udgår**): Kunderne kører til 8 kr./km, uanset hvilke adresser de kører imellem i hele regionen.
2. Standardpris og knudepunkter (**byzoner udgår**): Kunderne kører enten til 8 kr./km mellem alle adresser eller 3 kr./km, hvis de kører til eller fra et knudepunkt.
3. Standardpris og byzoner (**knudepunkter udgår**): Kunderne kører til 8 kr./km i landområder samt på ture mellem landområder og byzoner. Intern kørsel i byzonerne er til 17 kr./km.

Ved model 1 og 3 kan det overvejes om standardprisen i så fald skal fastholdes på 8 kr. eller være lavere - fx sænkes til 5 kr. pr. km, minimum 30 kr.

Samtidig er det værd at bemærke at model 1 og 3 nedlægger knudepunkter – det betyder at plustur enten skal opretholdes i sin nuværende form som et produkt ved siden af flexturen, eller helt skal nedlægges i de to modeller. (Visualisering af modellerne findes i bilag 2)

Påvirkningen af kommunernes budget ved implementeringen af modellerne er vanskelig at fastlægge klart. Det er relativt enkelt at regne effekten på det nuværende antal ture, men effekten på efterspørgslen – altså hvor mange flere eller færre ture en model betyder – er sværere at modellere – særligt i situationer hvor prisen ændrer sig markant. Særligt i modellerne hvor byzone fjernes, er det meget usikkert, da flexstur her vil konkurrere med bybus og taxa på helt andre vilkår end det kendes i dag. Til eksempel steg benyttelsen af flexstur i Holstebro by med ca. 700 %, da de nedlagde byzonen.

Tabellen nedenfor giver en pejling på retningen for økonomien for de forskellige typer af kommuner ved de tre modeller, men omfanget er som nævnt uklart særligt for modeller med store prisændringer.

Model	Konsekvenserne for kommunerne i dag		
	Kommuner med byzoner	Kommuner med knudepunkter	Kommuner uden byzoner og knudepunkter
Dagens situation	-	-	-
Model 1 (knudepunkter og byzoner udgår)	Får en mindre indtægt, fordi byzoneprisen har været omkostningsneutral.	Får en merindtægt.	Uændret indtægt.
Model 2 (byzoner udgår)	Får en mindre indtægt, fordi byzoneprisen har været omkostningsneutral.	Uændret indtægt.	Uændret indtægt.
Model 3 (knudepunkter udgår)	Får enten en mindre eller uændret indtægt, fordi kunderne kan køre til/fra byzonen til standardprisen.	Får merindtægt, fordi knudepunktsprisen udgår og erstattes med standardprisen.	Får en merindtægt.

Sammenfattende vurdering

Løsningsforslag 1

Administrationen vurderer på baggrund af analyse og dialog med kommuner, kunder og medarbejdere, at løsningsforslag 1 er en god mulighed for at forenkle formidlingen af knudepunkter og rejsemulighederne betragteligt, og vi mener det markant vil reducere forvirringen, der naturligt opstår ved to produkter, der ligger så tæt op ad hinanden.

Et opmærksomhedspunkt er dog at det bliver dyrere at bruge tilbuddet for den del af de nuværende plusturkunder der har brugt anden rejsehjemmel, fx Ungdomskort eller pensionistkort (ca. 20.000 i 2025). Dette gør barrieren højere for at bruge tilbuddet og reducerer derved attraktiviteten af flextur som last mile løsning.

Samtidig bemærkes, at forslaget reducerer kommunernes valgfrihed i, hvilke rejsetyper og rejsemønstre, de vil understøtte, da de nu ikke længere alene kan målrette tilbuddet til skifterejser.

Løsningsforslag 2

De tre modeller i løsningsforslag 2 vil alle bidrage til at reduceret kompleksiteten i flextur-tilbuddet, men drøftelserne med kommunerne viser, at det er svært at pege på én model, der vil kunne rumme alle behov. Fx var flere repræsentanter for kommuner med byzoner bekymrede for at skulle undvære en byzone til at beskytte bybus og taxa, mens det var vigtigt for flere repræsentanter for landkommuner at kunne tilbyde målrettet flextur til kunder på samme prisniveau, som den øvrige kollektive trafik.

Vælges én af de tre modeller vil det i høj grad begrænse kommunernes valgfrihed, også til et niveau hvor det kan blive vanskeligt fortsat at rumme alle i løsningen.

Samtidig rummer model 1 og 3 ikke mulighed for integration med den nuværende plustur. Ønskes denne funktionalitet stadig i disse modeller vil det være nødvendigt fortsat at tilbyde plustur som eget produkt ved siden af den forenkledede flextur, hvor med den samlede forenkling begrænses.

Vi kan derfor ikke pege på én model under løsningsforslag 2, som både reducerer kompleksiteten for kunderne og samtidig tager højde for kommunernes forskellige prioriteter og kundernes rejsebehov.

Næste skridt

Ønsker bestyrelsen at gå videre med en eller flere forslag til forenkling foreslås det, at Midttrafik sender forslagene i politisk høring i kommunerne.

Når høringssvarene er modtaget, udarbejder Midttrafik et grundlag for beslutning til bestyrelsen.

Bilag

- 03.a Bilag 1 - Baggrundsinformation og -data for videre arbejde med forenkling af flex- og plustur
- 03.b Bilag 2 - Prisstruktur på flexkur

04. Orientering: Den økonomiske situation

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Seneste indeksprognose giver anledning til en merudgift i 2026 på 38,4 mio. kr. Modsvarende forventes der en brændstofkompensation fra staten på 18,5 mio. kr. på operatørudgifterne. Der således en netto merudgift på 19,9 mio. kr.

Passagerindtægterne er på nuværende tidspunkt 3,8 % under budget.

Fra ultimo 2026 bliver det muligt at søge projektmidler for op til 21,6 mio. kr.

Sagsfremstilling

- Indeksstigning forventes at give en stigning i operatørudgifter på 38,4 mio. kr. sammenlignet med budget 2026. Det svarer til en stigning på 2,2% af det samlede tilskudsbehov.
- Brændstofkompensation fra staten forventes at ende på 18,5 mio. kr.
- Indtægterne er på nuværende tidspunkt for bus og bane 3,8 % under budget, svarende til ca. 32 mio. kr.
- Midttrafik vil have mulighed for at søge projektmidler til projekter i landområder for op til 21,6 mio. kr.

En uddybning af ovenstående punkter følger herunder.

Indeksudvikling 2026

Indeks for budget 2026 blev fastlagt i maj 2025. Indeksene blev korrigeret for Nationalbankens prognose for lønfremgang på 3,5 % i 2025 og 3,2 % i 2026.

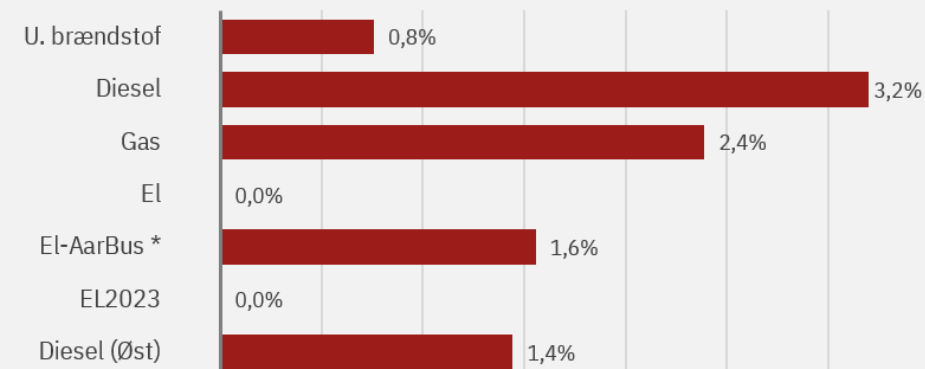
Seneste prognose baserer sig på TiD's indeksskøn af august 2026. Disse korrigeres for lønprognoser fra Økonomiministeriets økonomiske redegørelse af maj 2026, som skønner en lønudvikling på 3,4 % i 2026 og 3,2 % i 2027. Sammenholdt med budget 2026 forventes der en stigning i næsten alle indeks, der benyttes hos Midttrafik.

Stigningen i indeksene kan henføres til 2 hovedårsager:

- Stigning i brændstofpriser
- Konverteringen fra ILON12 til SBLON1 rykkes yderligere tilbage til nu at starte i juni 2023. Afregningen med indekset sker med effekt fra 1/1 2026.

Indeks for budget 2026 er for lavt

Ændring i indeks for budget 2026 jf. opdateret indeks august 2026 (%)



* Særligt indeks vedr. AarBus.

Sammenlignet med budget 2026 forventes indeksstigningen at give en merudgift til Midttrafiks ejere på 38,4 mio. kr. Set i forhold til budgettets samlede tilskudsbehov på 1.773,2mio. kr. svarende til en stigning på 2,2 %.

Fordelingen mellem ejerne ses af følgende tabel.

Indeksstigning forventes at give en merudgift på 38,4 mio. kr. for Midttrafiks bestillere i 2026

Indekseffekt for budget opdateret august 2026 i forhold til vedtaget budget (mio. kr.)

Bestiller	Tilskudsbehov budget 2026	Indekseffekt, august 2026			Tilskudsbehov inkl. indekseffekt
		Bus	Flextrafik	I alt	
Favrskov	30,1	0,3	0,4	0,7	30,8
Hedensted	13,9	0,0	0,2	0,2	14,1
Herning	55,8	0,4	0,1	0,6	56,4
Holstebro	16,6	0,1	0,2	0,3	16,9
Horsens	63,7	0,2	0,4	0,6	64,2
Ikast-Brande	21,1	0,3	0,1	0,4	21,4
Lemvig	10,0	0,1	0,1	0,2	10,2
Norddjurs	38,6	0,4	0,3	0,7	39,3
Odder	12,5	0,0	0,1	0,1	12,6
Randers	96,9	2,8	0,4	3,2	100,1
Ringkøbing-Skjern	33,4	0,9	0,2	1,2	34,5
Silkeborg	53,4	1,4	0,3	1,7	55,1
Skanderborg	31,2	0,4	0,2	0,6	31,9
Skive	43,0	0,2	0,6	0,8	43,8
Struer	9,9	-0,0	0,1	0,1	9,9
Syddjurs	30,4	0,5	0,2	0,7	31,0
Viborg	50,1	0,0	0,2	0,2	50,4
Aarhus	449,4	11,0	1,3	12,3	461,7
Region Midtjylland	713,4	7,8	5,9	13,7	727,1
I alt	1.773,2	26,9	11,5	38,4	1.811,6

Skønnet er selvsagt forbundet med usikkerheder, og der laves derfor ikke en tillægsbevilling til budgettet. Indeksstigningen vil således indgå som afvigelse i regnskabet, givet det er vedvarende.

Brændstofkompensation

Regeringen besluttede her i slut juni, at de vil kompensere for den ekstraordinære merudgift, der har været til brændstof her i 2026. Der vil blive givet kompensation for ekstraudgifterne i marts til december 2026.

Det er besluttet at kompensationen gives på baggrund af budget 2026.

Brændstofkompensationen forventes på nuværende tidspunkt at ende på samlet 18,5 mio. kr. for året, perioden marts til juni indrapporteres til ministeriet slut august. Juli til december forventes at skulle indrapporteres i starten af 2027, og er for nuværende et estimat.

Kompensationen kommer ikke til at dække hele den øgede udgift, der ses pga. indeksstigningen. Grunden til dette, er at der kun gives kompensation for den øgede udgift til brændstof, som kun er 1 ud af 5 delindeks, der indgår i det totale indeks. Eksempelvis hvis der er øgede udgifter pga. generelle forbrugerpriser, så vil der ikke være kompensation pga. dette.

Derudover bliver Midttrafik heller ikke kompenseret for, at skiftet fra ILON12 til SBLON1, rykkes tilbage til juni 2023. Der kompenseres ikke for denne del, da det er et skifte i, hvilket lønindeks der benyttes i beregningen af det endelige indeks. Derudover er det de enkelte Trafikselskaber, der har taget beslutningen om, at lønindekset skulle skiftes til et mere retvisende indeks.

Fordelingen til de enkelte bestillere kan ses af nedenstående tabel.

Brændstofkompensation forventes at ende på 18,5 mio. kr.

Mio. kr.	marts - juni		juli til december		Forventet kompensation
Bestiller	Bus	Flextrafik	Bus	Flextrafik	
Favrskov	0,1	0,0	0,2	0,0	0,4
Hedensted	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Heming	0,1	0,0	0,2	0,0	0,3
Holstebro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Horsens	0,1	0,0	0,2	0,0	0,3
Ikast-Brande	0,1	0,0	0,2	0,0	0,3
Lemvig	0,2	0,0	0,3	0,0	0,5
Norddjurs	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Odder	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2
Randers	0,9	0,0	1,3	0,0	2,2
Ringkøbing-Skjern	0,3	0,0	0,4	0,0	0,7
Silkeborg	0,4	0,0	0,5	0,0	0,9
Skanderborg	0,2	0,0	0,3	0,1	0,5
Skive	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2
Struer	-	0,0	-	0,0	0,0
Syddjurs	0,2	0,0	0,3	0,1	0,5
Viborg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Aarhus	2,0	0,0	3,1	0,0	5,1
Region Midtjylland	2,3	0,0	3,4	0,0	5,8
I alt	7,1	0,4	10,6	0,5	18,5

*Marts til juni indrapporteres i august. Juli til december indrapporteres i februar 2027. Juli til december er et estimat.

Status på indtægter

Midttrafik's indtægter på tværs af bus og bane er på nuværende tidspunkt 3,8 % under budget 2026, svarende til ca. 32 mio. kr. I budget 2026 er der ikke indregnet takststigning.

For Ungdomskort ses en mindre tilbagegang i salget, som er en tendens fra 2025, der er fortsat i 2026. En del af udviklingen kan hænge sammen med at 17-årige pr. 1. juli 2025 har haft mulighed for at køre bil i dagtimerne.

I forbindelse med nedlukning af det fysiske rejsekort før sommerferien 2026 er Midttrafik forpligtet til at udbetale kunderne indestående rejsekortlikviditet, da kunderne ikke har anvendt deres forudbetalte beløb.

I budget 2026 blev der indregnet en forventet tilbagebetaling af likviditeten på 13 mio. kr. til kunderne. Beløbet var baseret på en forventning om, at flere kunder ville anvende deres rejsekortlikviditet inden nedlukningen af Rejsekort som kort.

I slutning af 2025 blev det imidlertid vurderet, at denne forventning var for optimistisk, da der var en større mængde rejsekortlikviditet hos Rejsekort A/S end først forventet. På baggrund af prognose fra Rejsekort A/S blev der i forbindelse med regnskab 2025 efterreguleret med bestillerne, og vi tilbageholdte 10 mio. kr. som blev overført

til 2026 for at dække de forventede merudgifter til tilbagebetaling af kundernes rejsekortsaldi.

I foråret 2026 blev den forventede udgift til tilbagebetaling opjusteret til omkring 26 mio. kr. som på tidspunktet var et foreløbig skøn, da vurdering er foretaget inden den endelige nedlukning af Rejsekort som kort.

Udbetaling af likviditeten til kunderne er opstartet i august 2026, hvor Rejsekort A/S udbetaler størstedelen af pengene til kunderne for de personlige kort. For anonyme rejsekort med saldo sker udbetalingen, efterhånden som kunderne henvender sig, hvilket er muligt frem til 30. juni 2027.

Projektmidler

Regeringen har valgt at afsætte 100 mio. kr. til mobilitetsprojekter i landområderne, hvoraf 20 mio. forventes afsat til Demand Responsive Transport (DRT) projektet hos Rejsekort, samt forbedret selvbetjening i Åben Flextrafik.

De resterende 80 mio.kr. bruges til projekter i trafikselskaberne, hvor det enkelte selskab kan søge midler hos ministeriet. Midttrafik kan søge midler for op til 27% af dette beløb svarende til 21,6 mio. kr., som kan søges fra ultimo 2026. Se nærmere om dette i punkt 6 på dagsordenen.

Bilag

- 04.a Bilag 1 - Brev til KL og Danske Regioner om proces for udmøntning af kompensation for stigende brændstofomkostninger

05. Orientering: Håndtering af driftsproblemer i den kollektive bustrafik

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik har i sensommeren 2026 desværre været ramt af flere udfordringer for driften af kollektiv bustrafik. Årsagerne har været forskellige. Administrationen orienterer om, hvordan Midttrafik håndterer disse hændelser.

Sagsfremstilling

Der har i sensommeren 2026 desværre været en del aflysninger på regionale og lokale ruter. Det drejer sig bl.a. om:

- *Lufthavnsbussen Aarhus-Billund*
Lufthavnsbussen fra Aarhus til Billund oplevede søndag 9. august, at hver anden afgang blev aflyst. Det skyldtes, at busselskabet Keolis havde sygdom blandt chaufførerne. Desværre blev Midttrafik ikke orienteret i tilstrækkeligt omfang, så kunderne kunne få ordentlig besked. Det er aftalt med busselskabet, hvordan lignende situationer skal håndteres fremover.
- *10 ruter i Østjylland*
I forbindelse med skole- og studieopstart i uge 33 oplevede mange af Midttrafiks kunder desværre, at deres busafgang var enten aflyst eller så overfyldt, at bussen kørte forbi stoppestedet.

De mange aflysninger opstod på grund af akut chaufførmangel hos busselskabet Umove, der netop har overtaget ruterne 107, 114, 115, 116U, 200, 309, 311, 314, 330. Umove havde desværre modtaget mange opsigelser fra chaufførerne med kort varsel i forbindelse med kontraktoverdragelse. Ydermere havde sygemeldinger og udskiftning i driftsledelsen hos Umove også en effekt på de udfordringer, der opstod i driften.

Midttrafik blev først opmærksomme på situationen, efter at den var opstået, og kunne derfor først reagere efterfølgende. Herefter var førsteprioritet at sørge for, at busdriften hurtigst muligt blev genoptaget på alle afgang med et særligt fokus på skole- og uddannelseskørsel.

Ved hjælp af to underleverandører var der færre aflysninger i slutningen af uge 33 og fra mandag i uge 34 var driften genoprettet på alle 10 ruter, dog med forbehold for enkelte aflysninger. Samtidig har Umove arbejdet på at ansætte nye chauffører og overtager løbende driften fra de to underleverandører.

- *Natbusser kørte ikke til Randers Festuge*
Første fredag i Randers Festuge blev desværre uden de gratis regionale natbusser, kunderne var blevet lovet. På grund af en menneskelig fejl hos Herning Turist var der ikke lavet vagtplaner for hverken fredag eller lørdag. Randers Kommune gjorde Midttrafik opmærksom på problemet, så vi kunne sørge for, at der blev indsat regionale natbusser om lørdagen.

Som det fremgår af ovenstående, kan der være flere årsager til, at driften af den kollektive busstrafik bliver udfordret. Ud over disse eksempler, kunne det fx også være konkurs ved en leverandør, arbejdsnedlæggelse etc., der udfordrer driften.

Midttrafiks handlemuligheder

Midttrafik har siden efteråret 2021 håndteret driftsudfordringer ud fra vedlagte handlingskatalog vedr. chaufførmangel i busbranchen. Kataloget kan benyttes i ekstraordinære situationer, dvs. når risici for udgåede ture på grund af chaufførmangel når et kritisk niveau, der enten ligger betragteligt udover det acceptable i en kortere periode eller vurderes at medføre større udfordringer over en længerevarende periode.

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

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

Handlingskataloget beskriver ikke eventuelle årsager til manglen på chauffører. Det dækker således situationer som generel chaufførmangel i branchen, chaufførmangel ved en enkelt leverandør, arbejdsnedlæggelse, sygdom osv. Årsagerne skal altid klargøres, så de kan indgå i Midttrafiks vurdering, inden handlinger iværksættes.

Administrationen oplever, at handlingskataloget i vid udstrækning dækker de udfordringer, der kan opstå. Det vil dog ikke altid være muligt at indføre tiltagene så hurtigt, at kunderne ikke oplever forstyrrelser af driften.

Særlige tiltag ved kontraktskifte

De driftsmæssige udfordringer denne sensommer har bl.a. knyttet sig til kontraktskiftet ved en række østjyske ruter.

Der er i forvejen meget opmærksomhed på at sikre en god opstart af nye kontrakter for at sikre stabil drift.

Forud for et kontraktskifte gennemgår Midttrafik ca. 6 mdr. før driftsstart og ca. 1 måned før driftsstart, at busselskaberne er klædt ordentligt på til en god driftsstart, bl.a. i forhold til:

- Kendskab til ruter, geografi, køreplaner
- Køreplaner og vognløb, herunder mulighed for bemærkninger, spørgsmål mm.
- Adgang til elektronisk rutekort til chaufføroplæring
- Kendskab til bus IT, billetsystem, rejsekort, TSS og øvrige procedurer.

Midttrafik og relevant bestiller mødes med den nye vognmand ca. 6 mdr. før kontraktstart og mødes ca. hver måned, dog hver anden uge de sidste 2-3 måneder før kontraktstart.

Formålet er primært at vognmanden giver deres status på deres mobilisering, herunder status på bl.a.:

- Garageanlæg
- Levering af busser
- Udbygning af lade infrastruktur
- Chauffører – ansættelse, oplæring/uddannelse m.m.

På møderne har Midttrafik også lejlighed til at spørge ind til deres behov for fx kendskab til ruter, bus IT mm.

Efter driftsstart til ordinært køreplanskifte følger Midttrafik op på driften, bl.a. med fokus på udgåede ture, korrekt udført kørsel, og om der er pålogget korrekt. Vognmanden modtager en status fra Midttrafik hver dag, som busselskabet skal følge op på.

Midttrafik mødes internt en uge efter køreplanskift for at vurdere status og evt. behov for yderligere dialog med vognmanden om væsentlige udfordringer.

Midttrafik mødes med vognmanden ca. 1 uge efter ordinært køreplanskifte i juni og tager en fælles status med bestillerne.

Efter driftsstart af normalkøreplanen i august, følger Midttrafik igen op på den udførte drift – med samme fokus, hvor også dubleringsbusser har et særligt fokus. Efter en uge med normalkøreplanen evalueres status igen.

Fremover vil Midttrafik også holde et møde med vognmanden ca. 14 dage før opstart af normalkøreplanen i august, hvor bl.a. mange skoleelever begynder at bruge busserne.

Desuden vil Midttrafik undersøge, om der kan indgås forhåndsftaler med turistvognmænd, der kan træde til med kort varsel med en på forhånd aftalt pris. De nærmere økonomiske og kontraktuelle konsekvenser for den vognmand, hvis kørsel erstattes, skal afklares, så den kontraktholdende vognmand har incitament til at benytte turistvognmændene, hvis de ikke selv er i stand til at udføre den aftalte kørsel.

Bilag

- 05.a Bilag 1 - Handlingskatalog ved chaufførmangel

06. Orientering: Ny pulje til mobilitet i landdistrikter

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Regeringen har afsat 100 millioner kroner i år til lokale og fleksible transportløsninger, der skal gøre det lettere at komme rundt i landdistrikterne og de mindre byer. Puljens endelige form og ansøgningsprocedure og kriterier er ikke kendt. På baggrund af de foreløbige tilkendegivelser om puljen giver administrationen et bud på projekter i Midttrafiks område, der vil kunne komme i betragtning.

Sagsfremstilling

Regeringen har afsat 100 millioner kroner i år til lokale og fleksible transportløsninger, der skal gøre det lettere at komme rundt i landdistrikterne og de mindre byer. Formålet er at støtte lokale løsninger, der tager udgangspunkt i de konkrete behov, der findes rundt omkring i landet.

80 mio. kr. af den afsatte ramme skal udmøntes til trafikselskaberne med henblik på, at de kan igangsætte konkrete initiativer, der kan styrke den lokale kollektive transport. Der skal være særligt fokus på kollektiv transport uden for byerne og koblingen af landdistrikter til byområder. De regionale trafikselskaber kan i relevant omfang gennemføre initiativerne i samarbejde med kommuner og regioner.

Trafikselskaberne skal melde konkrete projekter ind til Trafikstyrelsen i løbet af efteråret, hvorefter pengene bliver frigivet til de projekter, der opfylder formålet.

De resterende 20 mio. kr. af rammen reserveres til at understøtte udrulning af nemme betalingsløsninger i fleksible transportløsninger i landdistrikter.

De 80 mio. kroner er målrettet konkrete initiativer inden for kategorierne:

- Kollektive knudepunkter (hubs)
- Bus på bestilling eller lignende
- Borgerdrevne løsninger
- Delemikromobilitet

Proces og Midttrafiks rolle

Den nærmere proces for at ansøge om pengene er endnu ikke kendt, ligesom de præcise ansøgningskriterier ikke er kendt. Følgende er derfor administrationens forventning efter dialog med bl.a. ministeriet:

- Puljen åbnes forventeligt i løbet af oktober med nærmere instruktion om, hvordan pengene kan søges.

- Midlerne ønskes grundlæggende fordelt bredt i landet ud fra antallet af indbyggere i landområder. Så længe Midttrafik har relevante projekter, kan vi således forvente at få en væsentlig del af puljen – forventeligt i størrelsesordenen 21,6 mio. kr.
- Det er trafikselskaberne, der kan søge midlerne til konkrete projekter. Gerne i samarbejdet med kommuner og region.
- Der ydes op til 100 % statslig finansiering på projekterne.
- Ministeriet anerkender, at lovgivningen i dag begrænser trafikselskabernes mulighed for at arbejde med nye mobilitetsformer. I projekter, hvor trafikselskaberne ikke selv har hjemmel, skal projekterne derfor forankres i et samarbejde med kommuner/region.

Mulige projekttemaer

På baggrund af de foreløbige tilkendegivelser om puljen, har administrationen drøftet forskellige tilgange og mulige puljeansøgninger. Administrationens tilgang er, at midlerne skal komme bredt til gavn i regionen og samtidig så vidt muligt understøtte den kommende mobilitetsplan.

Konkret har administrationen følgende fire projektidéer, som vi arbejder videre på at konkretisere. Idéerne deles ultimo september med bestillernetværket Fagligt Forum, hvor puljen og øvrige mulige projektidéer også drøftes.

- Implementering af Midttrafiks knudepunktsstrategi. Idéen om at udvikle et bredt forgrenet net af knudepunkter, som støtter op om et fremtidigt hovednet og sikre, at så mange som muligt får gavn af det, kan få medvind med (del)finansiering fra puljen.
- Selvkørende delebiler. Midttrafik afdækker pt. forskellige muligheder for at komme med i forsøgsprojekter om fremtidens selvkørende mobilitet på landet. Her kan puljen være en finansieringskilde til at prøve forskellige projektidéer af.
- Samkørsel til knudepunkter. Midttrafik har sammen med Region Midt været i dialog med samkørselsudbydere NaboGo om et muligt projekt med samkørsel til knudepunkter – altså samkørsel som tilbringer til den kollektive trafik. Det er uklart om samkørsel falder under puljens formål, men hvis det gør, kan finansieringen her bidrage til at vi bliver klogere på samspillet mellem samkørsel og kollektiv trafik.
- Næste fase af projektet "Let, Enkel og Synlig Flextrafik", hvor vi med støtte fra puljen kan skalere de gode erfaringer om kommunikation, mobilitetsambassadører og produktudvikling i af flexbus. Samtidig kan projektet understøtte evt. forenkling af flextrafik.

Midttrafik kommer til at stå i spidsen for at skrive ansøgningerne, men vil søge samarbejder med kommune og region, så vi sikrer bedst mulig gavn af projektmidlerne.

Bilag

- 06.a Bilag 1 - Handout fra TRM vedrørende mobilitetspulje
- 06.b Bilag 2 - Pressemeddelelse vedr. Projektmidler
- 06.c Bilag 3 - Fordelingsnøgle til Projektmidler

07. Orientering: Arbejdsprogram for planlægning K27

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik udarbejder hvert år et arbejdsprogram for planlægning, der beskriver større planopgaver for det kommende køreplanår. Blandt de store planopgaver det kommende år er arbejdet med ny fireårig mobilitetsplan for den strategiske udvikling af kollektiv trafik i Midtjylland, det fortsatte arbejde med udarbejdelsen og implementeringen af trafikplan for Aarhus Kommune, opfølgning på implementeringen af ny trafikplan i Skive Kommune samt forberedelse af udbud af større regionale ruter.

Sagsfremstilling

Midttrafik udarbejder hvert år et arbejdsprogram, der beskriver planopgaver for det kommende køreplanår – arbejdsprogrammet er vedlagt som bilag og opsummeres kort her.

Der er både tale om planlægningsopgaver, som forventes implementeret til kommende køreplansskifte juni 2027 (K27), men også planprocesser, som strækker sig over en længere periode, hvor processen vil have opstart i køreplanåret 2026/27.

Arbejdsprogrammet udgør et centralt overblik over den samlede planlægningsmæssige indsats, som både skal medvirke til en afstemning mellem ressourcer og ønsker/krav til opgaver og ikke mindst sikre en målrettet indsats i opgaveløsningen med fokus på størst mulig sammenhæng med den overordnede strategiske retning fastlagt i strategiplanen for Midttrafik.

Mobilitetsplan for Midttrafik 2027-2030.

Midttrafik skal udarbejde sin fireårige plan for den strategiske udvikling af den kollektive trafik i perioden 2027-2030. Planen skal udstikke hovedretningen for de overordnede linjer, herunder hovednettet, og skabe et fælles grundlag for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles på tværs af kommuner og Region Midtjylland. Den skal samtidig definere de principper og den retning, som den løbende planlægning af ruter, betjening, frekvenser og sammenhæng til øvrige mobilitetstilbud skal ske ud fra. Mobilitetsplanen vil derfor få betydning for prioriteringen af fremtidige indsatser og for arbejdet med at skabe et mere sammenhængende, attraktivt og bæredygtigt kollektivt trafiksystem i Midtjylland. Planen ventes vedtaget medio 2027.

Trafikplan for Aarhus Kommune 2028

Aarhus Kommune har vedtaget en samlet plan for grøn mobilitet, som omfatter en række indsatsområder, der skal fremme bæredygtig mobilitet. Ambitionen er, at 60 % af alle rejser foretaget af aarhusianere i 2030 foretages med kollektiv trafik, på cykel eller til fods.

Ifølge aftalen skal den kollektive trafik styrkes for at kunne tiltrække 50 % flere rejsende. Dette skal bl.a. ske gennem investeringer i bedre fremkommelighed og i øget drift ved at tilføre flere driftsmidler til området.

I forbindelse med den nye grønne mobilitetsaftale skal der udarbejdes en ny trafikplan for den kollektive trafik i Aarhus Kommune med ikrafttrædelse i 2028. Trafikplanen skal omsætte de politiske målsætninger om grønnere mobilitet til konkrete forslag til betjening, rutestruktur og prioritering af den kollektive trafik. Arbejdet skal dermed bidrage til at skabe et mere sammenhængende og attraktivt kollektivt trafiktilbud, som kan understøtte ambitionen om, at flere rejser foretages med bus, letbane, cykel og gang. I køreplanåret 2025/26 er der udarbejdet et udkast til ny struktur og principbetjening. Oplægget står nu overfor politisk behandling og en offentlig proces frem mod evt. tilpasning og endelig vedtagelse omkring sommeren 2027. Den nye overordnede struktur vil indeholde forslag til ændret og styrket betjening, hvor regionale og lokale busressourcer i videst muligt omfang koordineres, så sammenhængen mellem byområder, opland, knudepunkter og øvrige mobilitetstilbud forbedres.

Opfølgning på trafikplan for Skive Kommune

Midttrafik og Skive Kommune har udarbejdet en trafikplan for 2026, som netop er implementeret til køreplansskiftet juni 2026. I den nye trafikplan er der særligt fokus på optimering af trafikken, så der sikres bedst mulig mobilitet for ressourcerne. I den forbindelse vil de lokale og regionale busruter i videst mulig udstrækning sikre den fremtidige betjening af Skive by.

Umiddelbart efter køreplansskiftet gennemføres en opfølgning på den nye betjening, så Midttrafik og Skive Kommune kan vurdere, om ændringerne fungerer efter hensigten i den daglige drift. Opfølgningen skal give et billede af, hvordan kunderne anvender de nye tilbud, om ruter og skift hænger hensigtsmæssigt sammen, og om der er behov for mindre justeringer i køreplaner, betjening eller tilrettelæggelse. Opfølgningen vil dermed bidrage til at sikre, at trafikplanens mål om bedst mulig mobilitet for de tilgængelige ressourcer bliver omsat til et velfungerende kollektivt trafiktilbud for borgerne i Skive Kommune.

Forberedelse af større udbud

Den regionale kollektive trafik på centrale strækninger mellem Ringkøbing, Herning, Silkeborg, Aarhus og Randers samt lufthavnsbetjeningen til Billund og Tirstrup skal udbydes med driftsstart sommeren 2029. Forud for udbuddet udarbejdes et køreplanoplæg, som skal danne grundlag for den kommende betjening. Udbuddet giver mulighed for at tilpasse rutestruktur og driftsniveau mere frit, da planlægningen ikke er bundet af eksisterende kontrakter. Det giver en anledning til at se samlet på ruter og drift, så trafiktilbuddet i højere grad matcher behovet, og ressourcerne udnyttes bedst muligt. Udbuddet forventes offentliggjort omkring sommeren 2027.

Derudover gennemføres flere øvrige planopgaver. Det gælder blandt andet en vurdering af mulighederne for bedre betjening af hovedbyer i Favrskov Kommune samt af industriområderne ved Sdr. Borup og Munkdrup og bedre betjening af Havndal i Randers Kommune.

I tillæg til de større planopgaver har Midttrafiks køreplanlægningsteam fortsat fokus på den løbende opfølgning på de aktuelle køreplaner. Arbejdet har til formål at sikre en stabil og driftssikker betjening, hvor køreplanerne så vidt muligt afspejler de faktiske køretider, kundernes behov og de praktiske forhold i driften. Opfølgningen kan blandt

andet omfatte vurdering af rettidighed, kapacitet, korrespondancer og eventuelle udfordringer på enkelte ruter eller strækninger. På den baggrund kan der løbende identificeres behov for mindre justeringer, som kan forbedre sammenhængen i trafiktilbuddet og understøtte en mere robust kollektiv trafik.

Kommuner og regionen bliver orienteret om det samlede arbejdsprogram sammen med en tidsplan for køreplanprocessen K27. Det vedlagte arbejdsprogram indeholder allerede kendte projekter, hvor kommuner og Region Midtjylland i en høringsperiode til primo oktober 2026 har mulighed for at komme med bemærkninger, herunder særligt ønsker og bemærkninger til mindre, konkrete køreplanlægningsopgaver.

Bilag

- 07.a Bilag 1 - Midttrafiks arbejdsprogram K27

08. Orientering: Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer kort om relevante emner siden seneste møde i bestyrelsen.

Sagsfremstilling

NIS2

Trafikstyrelsen har vurderet, at Midttrafik er omfattet af NIS2-lovgivningen som væsentlig enhed inden for intelligente transportsystemer (ITS). Vurderingen bygger på Midttrafiks centrale rolle i håndtering og formidling af realtids- og trafikinformation til kunderne.

Administrationen forventer at igangsætte arbejdet med NIS2-compliance fra september 2026 og har udpeget en intern projektleder til at koordinere indsatsen på tværs af organisationen.

Der er indgået aftale med Midttrafiks eksterne DPO om gennemførelse af en gap-analyse, som skal kortlægge Midttrafiks nuværende modenhed i forhold til NIS2-kravene og identificere eventuelle compliance-gaps. Analysen omfatter de centrale krav i NIS2-lovgivningen og gennemføres i samarbejde med relevante medarbejdere i organisationen.

Samtidig drøfter trafikselskaberne en fælles tilgang til NIS2-arbejdet, herunder mulighed for fælles rådgivning og koordinering af indsatsen omkring fælles ITS- og realtids-løsninger. Administrationen afventer et konkret oplæg og vil på den baggrund vurdere den videre organisering af arbejdet. Indtil et samarbejde med de øvrige trafikselskaber måtte være etableret, fortsætter Midttrafik sin egen forberedelse af arbejdet.

Gratis natbus hjem fra Randers Festuge

Igen i år var der gratis at køre med natbussen hjem natten efter fredag og lørdag den 7.-8. august og 14.-15. august.

Det gjaldt alle natbusser, der kørte til og fra Randers Busterminal, på hele strækningen - både bybusser og regionale ruter.

Særlige natbusafgange til Ildfest Regatta i Silkeborg

Midttrafik indsatte særlige natbusafgange under Ildfest Regatta i Silkeborg 13.-15. august. Busserne kørte kunderne helt ind til byen og de mange aktiviteter. Da byen var afspærret flere steder, kørte busserne andre veje, så kunderne blev opfordret til at se køreplanerne på [Midttrafik.dk](https://midttrafik.dk).

Midttrafik indsatte særlige busser til Smukfest

Igen i år kørte der særlige Smuk-busser til og fra festivalen i Bøgeskoven.

Ni forskellige busruter mærket med S kørte i år festivalgæsterne fra Aarhus, Odder, Horsens, Silkeborg, Galten, Tranbjerg og Solbjerg til årets musikfestival i Skanderborg. Som noget nyt var der indsat en lynbus med direkte kørsel fra Aarhus til Smukfest, hvor rute 301S kørte direkte fra Aarhus til Smukfest. Alle busser holdt lige ved indgangen og gav hurtig adgang til festivalpladsen.

Fra Skanderborg Station kørte rute 25S til festivalpladsen og rute 26S til Kærligheden. Bybus 21 blev i perioden 2.-9. august erstattet af rute 21S, der var gratis og kørte rundt i Skanderborg by.

Midttrafik havde lavet en særlig Smukfest-side, der gjorde det nemt for de mange festivalgæster at se, hvordan de kom nemmest til eller fra festivalpladsen. Her blev kunderne også vejledt om, hvordan de kunne købe billetter til busserne. Der var i år ekstra billetkontrol, så vi forsøgte at sikre, at alle betalte for turen.

Uddannelse af Midttrafiks bestillere

Når man som ny træder ind på området kollektiv trafik, møder man en kompleks verden med mange fagudtryk og mange interessenter. Midttrafik har derfor udviklet en bestilleruddannelse som en del af det strategiske indsatsområde "Tæt samarbejde med interessenter". Uddannelsen tilbydes nyansatte ved Region Midtjylland og kommunerne i Midttrafiks område, hvor de får indblik i Midttrafiks arbejdsopgaver og arbejdsgange, så de kan trække på vores viden og erfaring.

Formålet er at styrke samarbejdet mellem Midttrafik og bestillerne, så vi i fællesskab kan give kunderne en god og brugbar mobilitet.

Første hold af nye bestillere – 4 i alt – er igennem uddannelsen, der varede to dage og med oplæg fra forskellige afdelinger i Midttrafik. Tilbagemeldingen er positiv. Deltaerne fremhævede uddannelsens indhold og muligheden for at vende kendte problematikker med hinanden. Oplægsholdernes formidling og de efterfølgende spørgsmål var en god gevinst for alle deltagerne. Et stort plus var også at få sat ansigt på de medarbejdere, som de er i kontakt med i løbet af deres hverdag.

Bestilleruddannelsen bliver afholdt igen senere på året, når vi kan samle 3-5 nye medarbejdere fra kommuner og region med kollektiv mobilitet som en af deres kerneopgaver.

AI styrker servicen til skoler og institutioner

Hverdagen er blevet lettere for de skoler og institutioner, der bruger Midttrafiks busser til diverse arrangementer. Siden december 2025 har bestillingsfristen været nedsat fra syv til en hverdag, da vi indførte en AI baseret løsning, der forudsiger kapaciteten på alle busafgange.

Forbedringen har øget efterspørgslen på grupperejser med 66 procent i perioden 16. december 2025 – 31. marts 2026 uden, at vi har oplevet problemer med kapaciteten. Tværtimod har vi oplevet et fald i behovet for at indsatte ekstrabusser på cirka 47 %.

Efter tilretning af et par vigtige elementer i systemet har vi udvidet bestillingsvinduet for bestilling af grupperejser med start fra kl. 8.00 frem for kl. 9.00, som det er i dag. Det har især stor betydning for skoler og institutioner i områder med få afgange.

Fokus på kvaliteten i flextrafik

TV2 Fyn og DR Kontant har de seneste måneder haft fokus på kvaliteten i flextrafik med udgangspunkt i især nogle flexvognmænd fra Fyn, der også kører for Midttrafik.

Mediernes afdækning har bl.a. afdækket, at det har været muligt for leverandørerne at snyde med bl.a. kvaliteten af vogne og chaufførernes uddannelser, ligesom der har været fokus på vognmændenes økonomiske problemer og domme for kriminalitet.

Flexvognmændenes muligheder for at få kontrakter for bl.a. Midttrafik, på trods af disse kritisable forhold, skal primært ses i deres mulighed for at få de fornødne tilladelser fra Færdselsstyrelsen. By-, land- og transportministeren har tilkendegivet, at Færdselsstyrelsen sammen med trafikselskaberne skal se på, hvordan man i højere grad kan sikre sig, at der ikke udstedes tilladelser til chauffører og vognmænd, der ikke lever op til kravene.

Der har også været eksempler på, at flexvognmænd har snydt, når de har været indkaldt til kontrol ved trafikselskaberne. Dette imødegår Midttrafik nu ved at lave langt flere uvarslede kontroller. For at sikre tilstrækkelig kapacitet til disse kontroller, er der indgået aftale med eksternt firma, der laver kvalitetskontrol ved bl.a. sygehuse, hvor mange flexvogne typisk samles. Kvalitetskontrollen foretages, når der ikke er kunder i vognen. Kvalitetskontrollen omfatter både vognene og chaufførerne.

Trafikselskaberne i Danmark arbejder desuden med et system, der uafhængigt kan validere de uddannelsesbeviser, der fremvises ved kontrol af chaufførernes papirer. Dermed sikres det, at der ikke kan anvendes falske uddannelsesbeviser.

Den øgede kontrol fra bl.a. Færdselsstyrelsen kan medføre, at nuværende vognmænd mister deres kørselstilladelse. Dermed kan de med omgående virkning ikke køre flextrafik for bl.a. Midttrafik. Det vil være med til at højne kvaliteten. Men det kan potentielt også betyde, at der mangler kapacitet i flextrafikken, hvis en større del flexvognmændene ophører med kort varsel. Midttrafik arbejder derfor med planer for alternativer, hvis der måtte opstå en situation med kapacitetsmangel.

Der sker lige nu en del omkring de fynske selskaber, så senest udvikling meddeles på mødet.

På Egne Ben ruller igen

For tredje gang i Danmark sætter På Egne Ben kampagnen fokus på børns transport til og fra skole. Kampagnen starter 2. september. I den fem uger lange kampagneperiode bliver forældre og børn opfordret til at lade bilen stå for i stedet at gå, cykle eller tage kollektiv trafik.

På Egne Ben er en mobilitetskampagne, hvor eleverne i 4.-6. klasse får point for at komme aktivt i skole ved fx at gå, cykle, stå på rulleskøjter eller tage bussen i skole i stedet for at blive kørt i bil. Det er den eneste mobilitetskampagne i Danmark, hvor eleverne kan deltage uanset, om de går, cykler eller tager bus i skole. Klassen dyster i en pointjagt om at vinde hovedpræmier til klassekassen. Forældre kan bidrage med bonuspoint, hvis de går, cykler eller tager kollektiv trafik til arbejde. Eleverne kan også optjene bonuspoint, hvis de transporterer sig bæredygtigt til en fritidsaktivitet.

Kampagnen stammer fra Sverige og er blevet testet i en dansk version i 2024 og 2025 som en del af EU-projektet MOVE, hvor 12 partnere fra Norge, Sverige og Danmark arbejdede sammen om at fremme bæredygtig transport.

Evalueringen viser, at kampagnen faktisk påvirker elevernes transportvaner. Både forældre, lærere og eleverne selv oplever, at eleverne i mindre grad bliver kørt i bil og i stedet transporterer sig selvstændigt til og fra skole. Region Midtjylland og Region Nordjylland står bag årets kampagne i samarbejde med mobilitetsselskaberne Midttrafik og NT.

I udgaven i efteråret 2026 deltager 57 klasser fra fire kommuner i Midtjylland.

09. Orientering: Midtjyske Jernbaner

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Direktør fra Midtjyske Jernbaner Martha Vrist orienterer om den vestjyske jernbanevirksomhed og særligt idriftsættelsen af Danmarks første batteritog.

Sagsfremstilling

Midtjyske Jernbaner er en vestjysk jernbanevirksomhed med historiske rødder og en stærk lokal forankring. Virksomheden har gennem de seneste år gennemgået en markant udvikling fra primært at være lokalbaneoperatør til også at varetage rollen som infrastrukturforvalter, operatør på flere strækninger og ikke mindst pioner inden for batteritog i Danmark. I 2025 idriftsatte Midtjyske Jernbaner nemlig Danmarks første batteritog på togstrækningerne Vemb-Lemvig-Thyborøn og Holstebro-Skjern.

Jernbanevirksomheden spiller i dag en væsentlig rolle i den kollektive trafik i Vestjylland, samtidigt med at den fungerer som et nationalt eksempel på grøn omstilling af jernbanedriften.

Bilag

- 09.a Bilag 1 - Baggrundsnotat om Midtjyske Jernbaner

10. Eventuelt