



Aarhus, 4. september 2026

**Bilagssamling
til åben dagsorden til møde i
Bestyrelsen for Midttrafik
11. september 2026 kl. 09:00**

**Hotel Nørreport
Nørregade 54
7500 Holstebro**

Bilag til møde i bestyrelsen for Midttrafik 11. september 2026

Antal zoner	Kontant - 2026			Kontant - 2027			Stigning - Kr.			Kontant - %-stigning		
	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	26	13	26	26	13	26	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
3	36	18	36	36	18	36	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
4	46	23	46	46	23	46	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
5	56	28	56	56	28	56	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
6	66	33	66	66	33	66	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
7	76	38	76	76	38	76	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
8	86	43	86	86	43	86	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
9	96	48	96	96	48	96	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
10	106	53	106	106	53	106	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
11	116	58	116	116	58	116	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
12	126	63	126	126	63	126	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
13	136	68	136	136	68	136	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
14	146	73	146	146	73	146	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
15	156	78	156	156	78	156	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
16	166	83	166	166	83	166	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
17	176	88	176	176	88	176	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
18	186	93	186	186	93	186	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
19	196	98	196	196	98	196	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
20	206	103	206	206	103	206	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
21	216	108	216	216	108	216	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
22	226	113	226	226	113	226	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
23	236	118	236	236	118	236	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
Tilkøb	13	6	12	13	6	12	-	-	-	-	-	-

Antal zoner	Pendler - 2026			Pendler - 2027			Stigning - Kr.			Pendler - %-stigning		
	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	435	218	326	435	218	326	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
3	585	293	439	585	293	439	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
4	810	405	608	810	405	608	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
5	990	495	743	990	495	743	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
6	1.140	570	855	1.170	585	878	30	15	22,5	2,6%	2,6%	2,6%
7	1.320	660	990	1.350	675	1.013	30	15	22,5	2,3%	2,3%	2,3%
8	1.470	735	1.103	1.500	750	1.125	30	15	22,5	2,0%	2,0%	2,0%
9	1.650	825	1.238	1.650	825	1.238	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
10	1.800	900	1.350	1.800	900	1.350	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
11	1.950	975	1.463	1.950	975	1.463	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
12	2.100	1.050	1.575	2.100	1.050	1.575	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
13	2.280	1.140	1.710	2.280	1.140	1.710	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
14	2.460	1.230	1.845	2.460	1.230	1.845	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
15	2.640	1.320	1.980	2.640	1.320	1.980	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
16	2.820	1.410	2.115	2.820	1.410	2.115	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
17	2.970	1.485	2.228	2.970	1.485	2.228	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
18	3.090	1.545	2.318	3.090	1.545	2.318	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
19	3.240	1.620	2.430	3.240	1.620	2.430	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
20	3.330	1.665	2.498	3.330	1.665	2.498	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
21	3.450	1.725	2.588	3.450	1.725	2.588	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
22	3.510	1.755	2.633	3.510	1.755	2.633	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
23	3.660	1.830	2.745	3.660	1.830	2.745	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
Tilkøb												

Bilag til møde i bestyrelsen for Midttrafik 11. september 2026

Antal zoner	Rejsekort - 2026			Rejsekort - 2027			Stigning - Kr.			Rejsekort - %-stigning		
	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	23,0	11,5	17,3	24,0	12,0	18,0	1,0	0,5	0,8	4,3%	4,3%	4,3%
3	34,0	17,0	25,5	34,0	17,0	25,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
4	44,0	22,0	33,0	44,0	22,0	33,0	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
5	53,0	26,5	39,8	53,0	26,5	39,8	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
6	63,0	31,5	47,3	63,0	31,5	47,3	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
7	72,0	36,0	54,0	72,0	36,0	54,0	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
8	82,0	41,0	61,5	82,0	41,0	61,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
9	91,0	45,5	68,3	91,0	45,5	68,3	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
10	101,0	50,5	75,8	101,0	50,5	75,8	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
11	110,0	55,0	82,5	110,0	55,0	82,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
12	122,0	61,0	91,5	122,0	61,0	91,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
13	132,0	66,0	99,0	132,0	66,0	99,0	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
14	142,0	71,0	106,5	142,0	71,0	106,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
15	152,0	76,0	114,0	152,0	76,0	114,0	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
16	160,0	80,0	120,0	160,0	80,0	120,0	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
17	170,0	85,0	127,5	170,0	85,0	127,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
18	180,0	90,0	135,0	180,0	90,0	135,0	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
19	190,0	95,0	142,5	190,0	95,0	142,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
20	200,0	100,0	150,0	200,0	100,0	150,0	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
21	210,0	105,0	157,5	210,0	105,0	157,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
22	220,0	110,0	165,0	220,0	110,0	165,0	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
23	230,0	115,0	172,5	230,0	115,0	172,5	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
Tilkøb	13,0	6,0	12,0	13,0	6,0	12,0	-	-	-	-	-	-

Bilag til møde i bestyrelsen for Midttrafik 11. september 2026

Takstster - sammenligning 2018-2025

Enkeltbilltter

Voksen										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	22	22	22	22	24	26	26	26	0	0%
3	32	32	32	32	34	36	36	36	0	0%
4	42	42	42	42	44	46	46	46	0	0%
5	52	52	52	52	54	56	56	56	0	0%
6	62	62	62	62	64	66	66	66	0	0%
7	72	72	72	72	74	76	76	76	0	0%
8	82	82	82	82	84	86	86	86	0	0%
9	92	92	92	92	94	96	96	96	0	0%
10	102	102	102	102	104	106	106	106	0	0%
11	112	112	112	112	114	116	116	116	0	0%
12	122	122	122	122	124	126	126	126	0	0%

Rejsekort (grundtakst)

Voksen										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	17	18	18	20	23	23	23	24	1	4%
3	27	28	29	31	32	34	34	34	0	0%
4	33	35	36	38	42	44	44	44	0	0%
5	40	42	42	44	51	53	53	53	0	0%
6	47	49	49	51	60	63	63	63	0	0%
7	54	56	56	58	69	72	72	72	0	0%
8	59	61	61	63	78	82	82	82	0	0%
9	65	67	67	69	87	91	91	91	0	0%
10	71	73	73	75	96	101	101	101	0	0%
11	77	79	79	81	105	110	110	110	0	0%
12	87	89	89	91	115	122	122	122	0	0%

Pendlerkort

Voksen										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	380	384	384	390	420	435	435	435	0	0%
3	510	516	516	540	570	585	585	585	0	0%
4	660	678	690	720	750	780	810	810	0	0,0%
5	822	840	852	900	930	960	990	990	0	0,0%
6	972	1.008	1.020	1.050	1.110	1.140	1.140	1.170	30	3%
7	1.098	1.134	1.170	1.200	1.290	1.320	1.320	1.350	30	2%
8	1.230	1.272	1.320	1.350	1.440	1.470	1.470	1.500	30	2%
9	1.350	1.398	1.440	1.500	1.590	1.650	1.650	1.650	0	0%
10	1.480	1.530	1.590	1.650	1.740	1.800	1.800	1.800	0	0%
11	1.610	1.680	1.740	1.830	1.920	1.950	1.950	1.950	0	0%
12	1.860	1.950	2.010	2.040	2.100	2.100	2.100	2.100	0	0%

Bilag til møde i bestyrelsen for Midttrafik 11. september 2026

Enkeltbilltter

Børn										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	11	11	11	11	12	13	13	13	0	0%
3	16	16	16	16	17	18	18	18	0	0%
4	21	21	21	21	22	23	23	23	0	0%
5	26	26	26	26	27	28	28	28	0	0%
6	31	31	31	31	32	33	33	33	0	0%
7	36	36	36	36	37	38	38	38	0	0%
8	41	41	41	41	42	43	43	43	0	0%
9	46	46	46	46	47	48	48	48	0	0%
10	51	51	51	51	52	53	53	53	0	0%
11	56	56	56	56	57	58	58	58	0	0%
12	61	61	61	61	62	63	63	63	0	0%

Rejsekort (grundtakst)

Børn										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	9	9	9	10	11	12	12	12	0,50	4%
3	14	14	14	16	16	17	17	17	0	0%
4	17	18	18	19	21	22	22	22	0	0%
5	20	21	21	22	26	27	27	27	0	0%
6	24	25	25	26	30	32	32	32	0	0%
7	27	28	28	29	35	36	36	36	0	0%
8	30	31	31	32	39	41	41	41	0	0%
9	33	34	34	35	44	46	46	46	0	0%
10	36	37	37	38	48	51	51	51	0	0%
11	39	40	40	41	53	55	55	55	0	0%
12	44	45	45	46	58	61	61	61	0	0%

Pendlerkort

Børn										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	190	192	192	195	210	218	218	218	0	0%
3	255	258	258	270	285	293	293	293	0	0%
4	330	339	345	360	375	390	405	405	0	0,0%
5	411	420	426	450	465	480	495	495	0	0,0%
6	486	504	510	525	555	570	570	585	15	3%
7	549	567	585	600	645	660	660	675	15	2%
8	615	636	660	675	720	735	735	750	15	2%
9	675	699	720	750	795	825	825	825	0	0%
10	740	765	795	825	870	900	900	900	0	0%
11	805	840	870	915	960	975	975	975	0	0%
12	930	975	1.005	1.020	1.050	1.050	1.050	1.050	0	0%

Bilag til møde i bestyrelsen for Midttrafik 11. september 2026

Enkeltbilltter

Pensionister										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	22	22	22	22	24	26	26	26	0	0%
3	32	32	32	32	34	36	36	36	0	0%
4	42	42	42	42	44	46	46	46	0	0%
5	52	52	52	52	54	56	56	56	0	0%
6	62	62	62	62	64	66	66	66	0	0%
7	72	72	72	72	74	76	76	76	0	0%
8	82	82	82	82	84	86	86	86	0	0%
9	92	92	92	92	94	96	96	96	0	0%
10	102	102	102	102	104	106	106	106	0	0%
11	112	112	112	112	114	116	116	116	0	0%
12	122	122	122	122	124	126	126	126	0	0%

Rejsekort (grundtakst)

Pensionister										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	13	13	14	15	17	17	17	18,00	0,75	4%
3	20	21	21	23	24	26	26	25,50	0	0%
4	25	26	27	29	32	33	33	33,00	0	0%
5	30	32	32	33	38	40	40	39,75	0	0%
6	35	37	37	38	45	47	47	47,25	0	0%
7	41	42	42	44	52	54	54	54,00	0	0%
8	44	46	46	47	59	62	62	61,50	0	0%
9	49	50	50	52	65	68	68	68,25	0	0%
10	53	55	55	56	72	76	76	75,75	0	0%
11	58	59	59	61	79	83	83	82,50	0	0%
12	65	67	67	68	86	92	92	91,50	0	0%

Pendlerkort

Pensionister										
Zoner	2019	2020	2021	2023	2024	2025	2026	2027	Stigning	Procent
2	285	288	288	293	315	326	326	326	-	0%
3	383	387	387	405	428	439	439	439	-	0%
4	495	509	518	540	563	585	608	608	-	0,0%
5	617	630	639	675	698	720	743	743	-	0,0%
6	729	756	765	788	833	855	855	877,5	22,5	3%
7	824	851	878	900	968	990	990	1.012,5	22,5	2%
8	923	954	990	1.013	1.080	1.103	1.103	1.125,0	22,5	2%
9	1.013	1.049	1.080	1.125	1.193	1.238	1.238	1.238	-	0%
10	1.110	1.148	1.193	1.238	1.305	1.350	1.350	1.350	-	0%
11	1.208	1.260	1.305	1.373	1.440	1.463	1.463	1.463	-	0%
12	1.395	1.463	1.508	1.530	1.575	1.575	1.575	1.575	-	0%

Notat

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

17. august 2026

Kontaktperson:
Ida Helle Holm

E-mail:
ihh@midttrafik.dk

Kommissorium for Mobilitetsplan 2027-2030

Baggrund

Midttrafik skal, jf. Lov om Trafikselskaber, udarbejde en trafikplan hvert fjerde år. Hos Midttrafik kalder vi den en mobilitetsplan i anerkendelse af, at den kollektive trafik er tæt forbundet med øvrige mobilitetsformer, og at endemålet er at sikre det bedst mulige samlede mobilitetstilbud i Midttrafiks område.

Midttrafiks gældende mobilitetsplan udløber i 2026, hvorfor arbejdet med en ny mobilitetsplan skal igangsættes.

Strategisk retning

Mobilitetsplanen skal fastlægge den strategiske retning for Midttrafiks arbejde med udviklingen af den samlede mobilitet i Midtjylland i planperioden – med den kollektive trafik som den fortsatte rygrad i mobilitetssystemet. Planen vil derfor naturligt have fokus på den kollektive trafik, hvor Midttrafik har flest handlemuligheder, men skal også udstikke retningen for, hvordan de forskellige mobilitetsformer spiller bedst muligt sammen.

Mobilitetsplan 2027-2030 skal bygge videre på Midttrafiks nuværende mobilitetsplan for 2023-2026 og ligeledes tage udgangspunkt i Midttrafiks Strategiplan 2025-2028 og sikre, at vi arbejder i retning af Midttrafiks vision: *Vores kundefokus skaber nem, attraktiv og bæredygtig mobilitet for alle.*

Derudover skal den statslige planlægning, herunder statens trafikplan for banenettet, Aftale om Infrastrukturplan 2035 og evt. beslutninger og retningslinjer på baggrund af anbefalinger fra Ekspertudvalget for Kollektiv Trafik fra sommeren 2025, indgå som en naturlig ramme for mobilitetsplanen.

Midttrafiks strategiplan peger bl.a. på, at *vi skal tænke hele vejen rundt om kundens rejseoplevelse og mindske barrierer for den sammenhængende rejse. Høj kvalitet og stabil drift skal være grundlaget for at udvikle fremtidens mobilitet i Region Midtjylland.*

Den nye mobilitetsplan skal dermed sikre solid kvalitet og favne et bredt mobilitetsperspektiv, hvor flere transportformer tænkes sammen og rejsen bliver så enkel og sammenhængende som muligt for kunden. Dette uanset om man rejser hele turen i samme køretøj eller kombinerer forskellige transportmidler.

Planen skal samtidig anviser veje til at sikre mobilitet i hele vores geografi – fra tætte byområder til spredte landdistrikter.

Kort sammenfattet mener vi, at denne opgave kan adresseres gennem fokus på følgende tre overordnede temaer, som vil blive styrende for mobilitetsplanen:

- **Et solidt hovednet**

Et stærkt og sammenhængende hovednet, der understøtter en fælles midtjysk ambition om flere rejser med kollektiv trafik gennem høj frekvens, attraktive rejsetider og stærke forbindelser mellem større byer og destinationer.

- **Tilbringertrafik og lokal mobilitet**

God tilbringertrafik og lokale mobilitetsløsninger, der sikrer adgang til hovednettet og skaber mobilitet for borgere i områder med forskellige behov og befolkningstætheder.

- **Udvikling af knudepunkter**

Styrkelse af infrastrukturen der hvor mobilitetsformerne mødes gennem attraktive og brugervenlige knudepunkter, der skaber bedre sammenhæng mellem transportformer og gør det lettere at kombinere kollektiv trafik med eksempelvis cykling, samkørsel og delemobilitet.

Skitse til mobilitetsplanens indhold

Nedenfor skitseres de temaer og kapitler, mobilitetsplanen forventes at indeholde, og hvad de forskellige kapitler vil afdække.

Indledning og rammesætning

Rammen og retningen for planen sættes, og der drages perspektiver til de overordnede samfundstrends, der vil påvirke den kollektive mobilitet i Midtjylland i de kommende fire år.

Midtjylland er i konstant udvikling, og den kollektive mobilitet skal løbende tilpasses nye behov, rejsemønstre og mobilitetsformer.

Mobilitet skal i højere grad tænkes som et samlet og sammenhængende system, hvor busser, tog, flextrafik og andre mobilitetsformer spiller sammen og giver adgang til mobilitet i hele regionen.

Nye teknologier, digitale værktøjer og bedre datagrundlag skal gøre det muligt at planlægge mere effektive og behovsstyrede mobilitetsløsninger. Data kan benyttes internt til bedre produktstyring og udvikling og eksternt til optimerede brugeroplevelser.

Målet er, at Midttrafik om fire år står med et stærkt grundprodukt for den kollektive trafik, som er bedre integreret med øvrige mobilitetsløsninger i ét samlet letforståeligt mobilitetstilbud for kunderne.

Et stærkt hovednet

Iht. Lov om Trafikselskaber skal mobilitetsplanen indeholde udpegningen af et hovednet for den kollektive trafik. Formålet er her at skabe sikkerhed

omkring en rygrad i den kollektive trafik, som lokale mobilitetsplaner kan spille op mod, udnytte og supplere.

Midttrafiks nuværende hovednet blev i det store hele udpeget i forrige mobilitetsplan blev kun i mindre grad tilpasset i den nuværende. Vi ønsker derfor til den kommende mobilitetsplan at afdække om nettet stadig passer til kundernes behov og til den måde, vi som mobilitetsselskab i samarbejde med kommuner og region gerne vil bruge det.

Det skal derfor i processen undersøges:

- Hvordan vil vi gerne bruge hovednettet?
 - Skal det være et rent administrativ net som hidtil, eller gøres mere kunderettet i f.eks. kommunikation og markedsføring?
 - Skal det bruges til fastsættelse af servicemål og minimumsbetjening?
 - Skal det bruges til at prioritere udvikling af infrastruktur, knudepunkter og tilbringerforbindelser?
- Hvilke krav og behov stiller det til udpegningen af hovednettet?
 - Er de nuværende udpegningskriterier de rette? Rammer det faktisk de ruter, det giver mening vi har med i hovednettet?
 - Viser analyse af transportbehov, byudvikling og rejsestrømme andre korridorer med potentiale end de nuværende?
- Hvilke services skal hovednettet være garanteret for?
 - Hvad er de gode planprincipper for en hovednetsrute?
 - Skal der være en minimumsservice knyttet til nettet – evt. med geografiske variationer?
 - Hvad skal fællesnævneren for hovednettet være?

Svaret på spørgsmålene hænger tæt sammen med hvilke mål og prioriteter kommuner og region har. Hovednettet består i dag i høj grad af regionale ruter og Region Midtjylland har på den baggrund en særlig vigtig rolle i afdækningen af mål.

Dette kan ske gennem formulering af målbilleder for, hvordan hovednettet skal udvikles i planperioden for at understøtte centrale mål – f.eks. et om flere passagerer i den kollektive trafik. Målbillederne kan også tage højde for forskellige målgrupper, frekvens og geografi.

Planen skal på den baggrund skitsere visionære mål i erkendelse af, at det ikke er givet, at alle målsætninger kan nås inden for nærværende planperiode. Planen kan derfor godt sætte endemål der rækker ud over perioden, mens mere kortsigtede delmål kan vise vejen derhen.

Eksempler på analyser:

- Teledata og analyser af rejsestrømme vil blive benyttet som værktøjer til bedre at forstå kundernes mobilitetsmønstre og behov og danne grundlag for udformning af hovednettet.
- Kortlægning af transportbehovet i dag og fremover – bl.a. gennem analyse af bosatte, ansatte og studerende samt større udviklingstræk.
- Kortlægning af nuværende betjening og benyttelse
- Kortlægning af best practice fra sammenlignelige regioner – kan vi lære af andres erfaringer med at tiltrække passagerer til hovednet.

Tilbringertrafik og lokal mobilitet

Med et solidt hovednet som udgangspunkt bliver spørgsmålet, hvordan man så sikrer mobiliteten udenfor hovednettets fastlagte korridorer, og hvordan man sikrer at det er let at komme til og fra en hovednetsrute, så flest muligt får glæde af tilbuddet.

Der er stor forskel på transportbehov, nærhed til hovednet og politiske prioriteringer på tværs af Midttrafiks område, og der skal derfor også være bredt rum for fastsættelsen af de lokale tilbud.

Midttrafik har dog en central rolle i at rådgive om, hvilke mobilitetsgreb der bedst understøtter en given målsætning og hvordan man sammensætter tilbuddet, så man får mest mulig mobilitet for ressourcerne indenfor de lokale prioriteter.

Det handler i høj grad om at sikre at de forskellige mobilitetsformer spiller sammen og understøtter hinanden frem for at konkurrere om de samme kunder. Det lokale tilbud skal derfor dække de væsentlige transportbehov som hovednettet ikke dækker og samtidig sikre tilbringertransport som understøtter hovednettet og dermed giver flere borgere får nem adgang til hovednettet.

Mobilitetsplanen skal derfor skitsere paletten af lokale mobilitetsstilbud og pege på principper for, hvordan de udnyttes bedst muligt i den lokale planlægning og hvordan de kan bidrage til at understøtte hovednettet. Samtidig skal processen afdække om Midttrafiks nuværende produktportefølje matcher kundernes behov eller pege på nye produkter, tilpasninger eller samarbejder, som med fordel kan afprøves i perioden.

Der arbejdes pt. på yderligere at forenkle flextrafikken, så den kommer til at stå som en tydeligere og skarpere mobilitetsmulighed for de rejsende. Arbejdet med denne harmonisering implementeres i mobilitetsplanen, herunder hvordan kendskabet til Flextrafik udbredes

Udvikling af knudepunkter

For at det samlede mobilitetssystem kan spille bedst sammen er det vigtigt, at skiftene mellem de forskellige mobilitetsformer kan ske så sømløst som muligt.

Dette stiller krav til kvaliteten af forholdene på de knudepunkter den rejsende møder undervejs. De skal understøtte den lette, trygge og effektive rejse og bl.a. være indrettet, så de understøtter de transportformer, der er mest relevante på de givne steder.

Knudepunkterne skal fungere som centrale forbindelsessteder i det samlede mobilitetssystem, hvor forskellige transportformer mødes og gør det lettere for borgerne at skifte mellem bus, tog, letbane, flextrafik, cykel, gang og øvrige mobilitetsstilbud. Knudepunkterne skal understøtte et mere sammenhængende, effektivt og attraktivt kollektivt transportsystem og er også et centralt element i sikre en god adgang til hovednettet.

Midttrafik arbejder på en knudepunkts-strategi, som skal definere fælles retningslinjer for udformning af knudepunkter og hubs i større og mindre skala i Region Midtjylland. Strategien forventes vedtaget i efteråret 2026, og det er tanken, at elementerne i strategien indarbejdes i mobilitetsplanen med særligt fokus på placeringen af knudepunkter, så de understøtter både eksisterende og fremtidige rejsemønstre og tænkes sammen med hovednettet og de lokale transportformer.

Organisering

Styregruppen for Mobilitetssamarbejdet i Region Midtjylland fungerer som styregruppe for Mobilitetsplan 2027-2030 og vil sidenhen også få en vigtig rolle i at hjælpe med at implementere planen.

Plan drives og udarbejdes af en arbejdsgruppe i Midttrafik, hvor relevante fagpersoner bidrager efter behov gennem hele processen.

Midttrafiks ejere inddrages løbende i processen for udarbejdelsen af mobilitetsplanen. Dette sker gennem sparring med bestillerne via Fagligt Forum, hvor centrale temaer drøftes undervejs i planarbejdet.

Herudover nedsættes sparrings-/følgegrupper for de tre temaer, så et repræsentativt udsnit af bestillerne får mulighed for at komme dybere ind i arbejdet med de enkelte temaer.

Desuden drøftes mobilitetsplanens temaer undervejs med øvrige relevante aktører, herunder passagerpanelet, tilgængelighedsforum og entreprenørudvalget.

Mobilitetsplanen sendes i høring hos ejerne og godkendes herefter af Midttrafiks bestyrelse.

Tidsplan

Midttrafik udarbejder med afsæt i kommissoriet analyser i Q3 2026.

Herefter arbejdes på udkast til selve planen og indhold i dialog med styregruppe og Fagligt Forum i Q4.

På det afsæt inddrages Midttrafiks bestyrelse og repræsentantskab i en politisk drøftelse/workshop på repræsentantskabsmødet i december 2026.

Herefter skrives udkast til mobilitetsplanen, som foreslås godkendt af Midttrafiks bestyrelse i marts 2027, hvorefter den sendes i høring hos ejerne.

Indkomne høringssvar behandles og evt. tilpasninger foretages, så den endelige mobilitetsplan forventeligt kan vedtages på bestyrelsesmødet i juni 2027, hvorefter mobilitetsplanen kan træde i kraft.

UDKAST

Notat

Modtager Midttrafiks bestyrelse

Udarbejdet af Per Elbæk og Christina Nysten Justesen

Cc [Navn]

Emne Baggrundsinformation og -data for videre arbejde med forenkling af flex- og plustur

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

17. august 2026

Journalnr.:
9.9.4-11860-2025

Sagsbehandler:
Christina Nysten Justesen

E-mail:
cnj@midttrafik.dk

Bilag 1: Baggrundsinformation og -data for videre arbejde med forenkling af flex- og plustur

Forslag til ændringer modtaget fra forskellige interessenter:

De fem emner fra evalueringen af harmoniseringen efter 1. år:

- Forenkling – fra 3 til 1 produkt
- Strømline bestilling og betaling
- Tydeligere adskillelse mellem de lukkede og åbne kørselsordninger
- Udbred kendskab til de åbne kørselsordninger
- Fokus på enklere formidling

Bestyrelsens ønsker på baggrund af evalueringen:

- Yderligere forenkling så hurtigt som muligt
- Det skal være lettere at oprette sig som bruger og lettere at bestille
- Lav kampagner for bestillinger fx gratis tilbud
- Ens adgang til sygehus, fx ændret afregning af flexture til/fra sygehusknudepunkter, så kommunerne med sygehus ikke belastes af yderligere udgift ved at placere et knudepunkt på sygehusene
- Bedre navn til produkterne
- Andet navn end "knudepunkter"

Allerede gennemførte ændringer efter harmoniseringen:

- Mulighed for bestilling via Rejseplanen uden brugeroprettelse – lanceret på flexbus. Der laves evaluering på bagkant af Q3 2026, hvor efter det vurderes, om muligheden skal aktiveres på flextur og/eller plustur.
- Sms-beskeder med be- og afkræftelse på bestilling ved telefonisk bestilling på flextur. Løsningen kommer på flexbus på et senere tidspunkt, som endnu ikke kendes.
- Betaling med Mobilepay, når man bestiller ture via Rejseplanen uden brugeroprettelse – lanceret på flexbus. Der laves evaluering

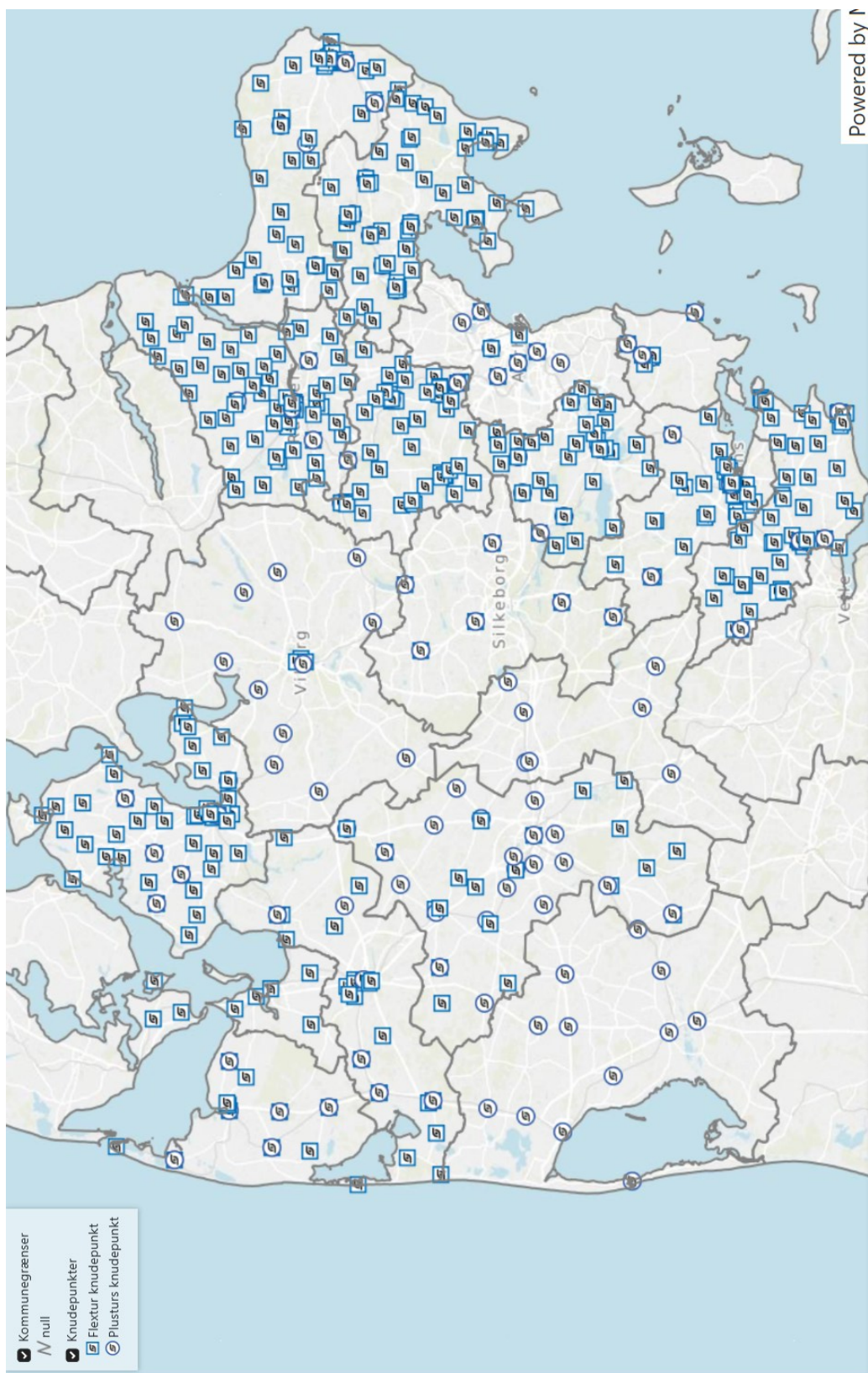
på bagkant af Q3 2026, hvorefter det vurderes, om muligheden skal aktiveres på flextur.

- Markedsføringen gentaget efterår 2025 og 2026
- Billig takst til alternative adresser (knudepunktets faktiske adresse) og adresser i tæt nærhed af flexturknudepunkter

Kommende, planlagte ændringer:

- Bestilling af faste rejser – lanceres og testes på flexbus i 2. halvdel af 2026. Der laves evaluering af funktionen i 2027, hvorefter det vurderes, om muligheden skal aktiveres på flextur.

Billede 1: Flex- og plusturknudepunkter i Midttrafik juli 2026



Tabel 1: Antal flextur- og plusturknudepunkter pr. kommune juli 2026

Kommune	Flexturknudepunkter	Plusturknudepunkter	Knudepunkter med begge arter	I alt	Manglende flexturknudepunkter
Favrskov	45	5	5	50	0
Hedensted	52	4	4	56	0
Herning	20	20	2	40	18
Holstebro	25	6	5	31	1
Horsens	31	3	3	34	0
Ikast-Brande		7		7	7
Lemvig	12	6	6	18	0
Norddjurs	44	7	6	51	1
Odder	7	4	4	11	0
Randers	59	6	6	65	0
Ringkøbing-Skjern		12		12	12
Silkeborg	7	7	7	14	0
Skanderborg	30	5	5	35	0
Skive	45	6	6	51	0
Struer	8			8	0
Syddjurs	53	7	7	60	0
Viborg	3	12		15	12
Aarhus	6	7	5	13	2
I alt	447	124	71	571	53

Tabel 2: Antal plusture pr. kommune og andelen, som er betalt med gyldig billet/kort, inkl. ændring i økonomi ved fjernelse af betaling med billet/kort, og minimumstakst 25,- kr. 2025, ved uændret turantal.

Kommune	Antal Plusture	Heraf med gyldig billet	Andel af ture med gyldig billet/kort i %	Egen betaling 2025	Øget indtægt (uden gyldig billet)
Favrskov	1.304	807	62%	16.102	20.175
Hedensted	2.803	1.653	59%	46.692	54.549
Herning	1.846	938	51%	28.547	23.450
Holstebro	1.648	604	37%	33.916	15.704
Horsens	8.287	6.044	73%	83.251	187.364
Ikast-Brande	723	299	41%	13.182	7.475
Lemvig	1.007	700	70%	13.350	25.900
Norddjurs	2.014	938	47%	39.424	23.450
Odder	1.492	419	28%	35.302	10.475
Randers	2.043	1.438	70%	20.105	35.950
Ringkøbing - Skjern	3.060	1.243	41%	65.955	33.561
Silkeborg	1.221	526	43%	21.187	13.150
Skanderborg	2.827	1.348	48%	46.830	33.700
Skive	1.574	848	54%	33.930	33.072
Struer	51	33	65%	782	1.188
Syddjurs	3.676	1.085	30%	108.074	36.890
Viborg	2.262	1.211	54%	32.839	30.275
Aarhus	594	231	39%	9.925	5.775
I alt	38.432	20.365	53%	649.393	592.103

Tabel 3: Oversigt over pris og betalingsmuligheder på plustur i trafikskaberne

Trafiksel-skab	Pris	Anden betaling
Midttrafik	3 kr. pr. km. minimum 25 kr.	Billetter fra Midttrafik (enkeltbillet, dagsbillet, klippekort, pendler- og pensionistkort) Billetter i Rejsebillet Rejsekort pendlerkort eller Pendler Kombi (du kan kun rejse på din pendlerstrækning, da du ikke kan checke ind og ud) Billetter eller pendlerkort i DSB App eller GoCollective (gælder ikke DSB Orange-billetter) Billetter fra Nordjyllands Trafikskab eller Sydtrafik Ungdomskort Skolekort Soldaterkort
NT	12 kr. pr. person	Skolekort og ungdomskort giver gratis kørsel
Sydtrafik	26 kr. pr. person	Ungdomskort giver gratis kørsel
Fynbus	4 kr. pr. km. minimum 28 kr. (kommunikeres som flextur til/fra flexpunkt)	Pendlerkort, Ungdomskort, Pensionistkort Fyn Rundt eller Langelandskort Togbilletter, der er gyldige til omstigning (udstedt af DSB eller GoCollective), til bus/tog-delen af rejsen
Movia	28 kr. pr. person	Børn under 16 år ½ pris

Notat

Modtager Midttrafiks bestyrelse
Udarbejdet af Per Elbæk og Christina Nysten Justesen
Cc [Navn]
Emne Prisstruktur på flextur

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

17. august 2026

Journalnr.:
9.9.4-11860-2025

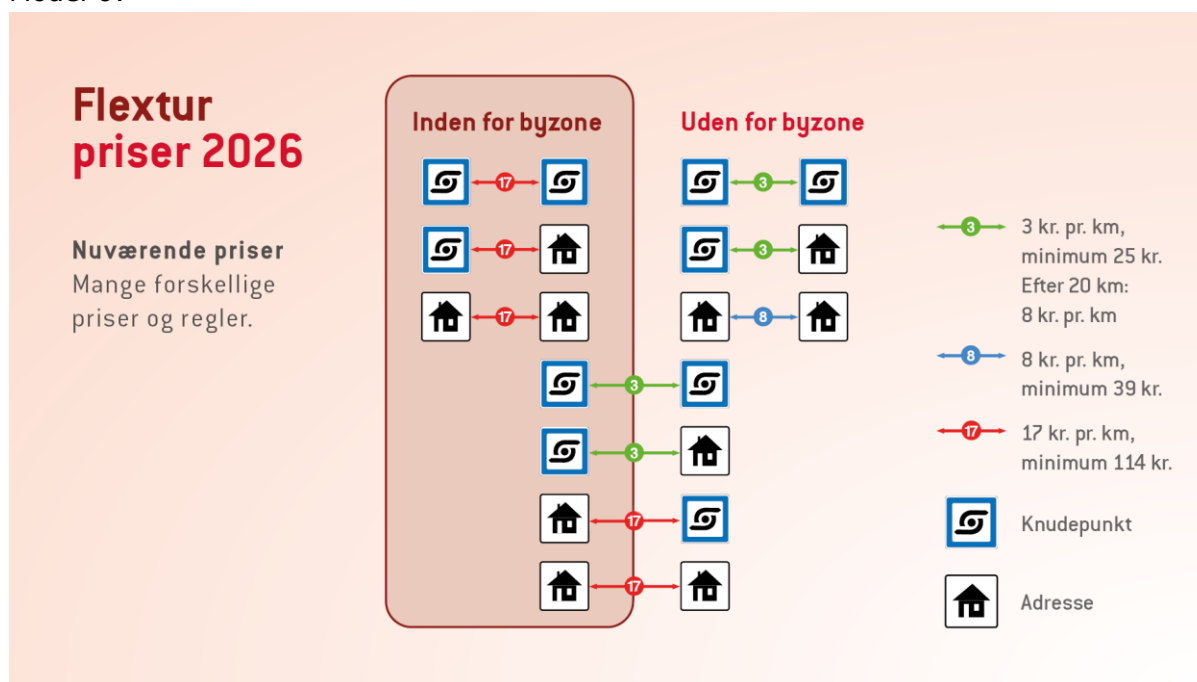
Sagsbehandler:
Christina Nysten Justesen

E-mail:
cnj@midttrafik.dk

Bilag 2 – Prisstruktur på flextur

1. Visualisering af prismodellerne:

Model 0:



Model 1:

Flextur prisforslag 1

En pris

Ren standardpris i hele regionen.

Knudepunkter og byzoner udgår.

Kunderne kører til 8 kr. pr. km, uanset hvilke adresser de kører imellem.

Alle vegne



8 8 kr. pr. km,
minimum 39 kr.



Model 2:

Flextur prisforslag 2

Standardpris og knudepunkter

Der er to priser.
Byzone udgår.

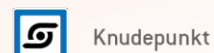
Kunderne kører til enten 8 kr. pr. km. eller 3 kr. pr. km. hvis de kører til/fra et knudepunkt.

Alle vegne

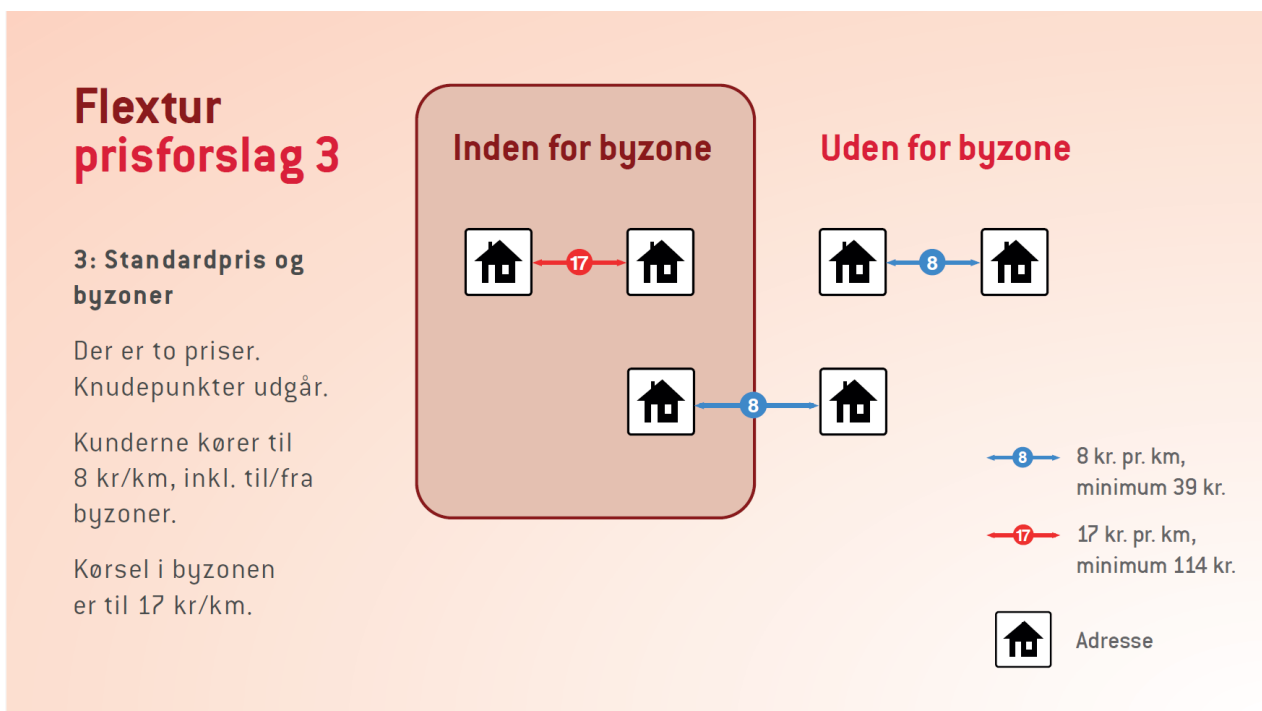


3 3 kr. pr. km,
minimum 25 kr.
Efter 20 km:
8 kr. pr. km

8 8 kr. pr. km,
minimum 39 kr.



Model 3:





By-, Land- og Transportministeriet

Departementet

KL
Danske Regioner
Trafikselskaberne

29. juni 2026
2026-2364

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

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

Kompensation for merudgifter til brændstof i bustrafikken

Regeringen har besluttet at holde hånden under den lokale kollektive transport ved at kompensere trafikselskaberne for merudgifter til brændstof i bustrafikken og den åbne flextrafik.

By-, Land- og Transportministeriet vil, via Trafikstyrelsen, derfor udbetale en kompensation for merudgifter til brændstof siden marts 2026, hvor priserne begyndte at stige, til december 2026. Kompensationen vil blive baseret på det enkelte trafikselskabs merudgifter som følge af stigende brændstofpriser til busdrift og åben flextrafik, sammenlignet med budgetterne for 2026.

Kompensationens konkrete størrelse vil som udgangspunkt blive baseret på de faktiske merudgifter som følge af stigende brændstofpriser. Kompensationen påtænkes at blive udmøntet i dele, således at der først udbetales kompensation for månederne marts-juni 2026, hvor udviklingen i brændstofpriser kendes. Mod årets slutning vil der, på baggrund af den videre udvikling i brændstofpriserne, blive udbetalt kompensation for de resterende måneder af 2026.

Med henblik på at kunne fastlægge kompensationens størrelse, skal vi derfor bede om, at Danske Regioner og KL i samarbejde med trafikselskaberne opgør merudgifternes størrelse. Det er By-, Land og Transportministeriets forståelse, at udgifterne til brændstof i trafikselskaberne opgøres med udgangspunkt i trafikselskabernes omkostningsindeks.

Konkret skal vi derfor bede om en opgørelse på trafikselskabsniveau af, hvor meget brændstofudgifterne, i henhold til ovennævnte omkostningsindeks, er steget i det enkelte trafikselskab samt de tre udmeldte ø-kommuner. Opgørelsen bedes udarbejdet i et regneark, hvor det for hvert trafikselskab fremgår, hvor stor den budgettede udgift i de pågældende måneder var, hvilket indeks udgiften



Side 2/2

skal justeres efter, og hvad merudgiften dermed er. Opgørelsen for månederne marts-juni 2026 bedes oversendt senest med udgangen af august 2026 med henblik på videre behandling i ministeriet og i Trafikstyrelsen.

Mod slutningen af året vil By-, Land- og Transportministeriet bede om en ny opgørelse baseret på den videre udvikling i udgiftsniveauet, således at der inden årets udgang kan udbetales den endelige kompensation. Udgangspunktet er, at denne opgørelse baseres på samme metode som den første, med henblik på at sikre det bedst mulige skøn for merudgifterne i 2026 inden udgangen af året.

Såfremt der er behov for yderligere drøftelse af processen, står By-, Land og Transportministeriet til rådighed for et møde med KL og Danske Regioner og trafikselskabernes repræsentanter, eventuelt til digital afholdelse.

Med venlig hilsen

Thomas Jørgensen
Afdelingschef

Notat

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

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

9. september 2021

Journalnr.:

2.2.2-06654-2021

Kontaktperson:
Thomas Dalgaard MikkelsenE-mail:
tdm@midttrafik.dk

Handlingskatalog ved chaufførmangel

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

Rammer og scenarier

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

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

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

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

Organisering og ansvar

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

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

Handlinger

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

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

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

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

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

Aftaler med underentreprenører

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

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

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

Prioritering af ruter/ture

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

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

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

Inddragelse af kommunalkørsel

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

Indsættelse af flexbus/minibus

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

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

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

Hjælp til rekruttering

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

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

Midlertidig indstilling af kurser

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

Notat

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

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

29. september 2021

Journalnr.:

2.2.2-06654-2021

Kontaktperson:
Frank ChristensenE-mail:
Fch@Middttrafik.dk

Handlingskatalog ved chaufførmangel – Flextrafik

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

Rammer og scenarier

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

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

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

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

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

Organisering og ansvar

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

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

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

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

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

Handlinger

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

Ved let til moderat mangel på chauffører

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

Ved stor mangel på chauffører

Samme som ved let til moderat plus:

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

Prioriteringsrækkefølgen af kørselstyperne er:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hjælp til rekruttering

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

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

- Oprettelse af dedikeret hjemmeside

Midlertidig indstilling af kurser

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



HANDOUT

22. juli 2026
2026 - 2539

100 mio. kr. til initiativer i den lokale kollektive transport

By og land er forskellige, og der er behov for at finde løsninger, der passer til de lokale forhold. Det gælder også for den kollektive transport. Regeringen har derfor besluttet at afsætte en ramme på 100 mio. kr. til initiativer med fokus på kollektiv transport i landdistrikter.

Størstedelen af den afsatte ramme skal udmøntes til de regionale trafikselskaber 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.

En del af rammen reserveres til at understøtte udrulning af nemme betalingsløsninger i fleksible transportløsninger i landdistrikter.

Rammen er målrettet konkrete initiativer inden for nedenstående.

Kollektive knudepunkter (hubs)

Der er et potentiale i at gøre knudepunkter i den kollektive transport mere synlige og attraktive, således at sammenhængen mellem kollektiv transport og øvrige transportformer forbedres. Der kan ydes tilskud til at anlægge nye, eller forbedre eksisterende, knudepunkter. Det kan for eksempel være opsætning af læskure, skiltning, cykelparkering, p-pladser til plustur/flextur, tilgængelighedstiltag og forbedret digital formidling af trafikinformation.

Bus på bestilling

Bus på bestilling er mindre busser, der kører efter konkret bestilling fra en eller flere borgere. Der er igangsat konkrete projekter med bus på bestilling, og der er potentiale i at afprøve løsningen



yderligere, da konceptet kan bidrage til at udvide kollektiv transport til områder og tidsrum, hvor der ikke er rutedækning eller erstatte eksisterende ruter med lavt passagergrundlag. Der kan ydes tilskud til at gennemføre projekter med bus på bestilling eller lignende.

Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

Borgerdrevne transportløsninger anvendes typisk i landdistrikter og på små øer, hvor der er mangel på transportmuligheder, og hvor der findes et stærkt lokalt fællesskab til at stå for at drive transportmidlet. Det kan fx være små busser eller biler, som køres af frivillige chauffører fra lokalområdet. Der kan ydes tilskud til projekter om borgerdrevne kollektive transportløsninger eller lignende.

Delemikromobilitet

Delecykler og -løbehjul, der også kan betegnes som delemikromobilitet, er i dag mest udbredt i større danske byer, hvor kommercielle tilbud kan opretholdes. Samspeilet mellem den kollektive transport og delemikromobilitet kan imidlertid øge oplandet for den rutebundne transport i mindre byer og give flere borgere lettere adgang til den kollektive transport. Der kan ydes tilskud til projekter, hvor delemikromobilitet eller lignende stilles til rådighed i sammenhæng med kollektiv transport.

Fremme af nemme betalingsmuligheder i transportløsninger på landet

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet anbefaler, at der sikres en logisk og gennemskuelig sammenhæng mellem priserne for de nye fleksible transportløsninger og i den rutebundne kollektive transport. I takt med at fleksible løsninger som bus på bestilling og lignende udrulles i den kollektive transport, særligt i landdistrikterne, øges behovet for, at de rejsende kan anvende samme billetprodukter i disse transportløsninger som i den øvrige kollektive transport.

Der reserveres 20 mio. kr. til, at de fælles nationale betalingsløsninger kan udbredes til transporttilbud i landdistrikter, såvel digitale som ikke-digitale betalingsløsninger.

Nyhed

100 millioner kroner ekstra til kollektiv transport i landdistrikterne

Regeringen afsætter 100 millioner kroner allerede i år til lokale og fleksible transportløsninger, der skal gøre det lettere at komme rundt i landdistrikterne og de mindre byer.

23. jul. 2026



Foto: Ulrik Jantzen

Gode transportmuligheder er en vigtig forudsætning for, at det er muligt at bo, arbejde og leve et aktivt liv i hele landet. Derfor får den kollektive transport i landdistrikterne nu en vitaminindsprøjtning med 100 millioner kroner til nye og fleksible løsninger. Formålet er at støtte lokale løsninger, der tager udgangspunkt i de konkrete behov, der findes rundt omkring i landet. Bedre lokale kollektive trafikløsninger kan blandt andet være med til at forbedre de unges transportmuligheder til og fra uddannelse.

- Jeg vil understøtte det gode liv i landdistrikterne, og en vigtig del af det, er at man kan komme til og fra arbejde, uddannelse, fritidsaktiviteter eller fællesskaber. Regeringen har allerede sørget for, at trafikselskaberne får kompensation for de høje brændstofpriser, så de ikke af den grund skal lukke busruter. Nu lægger vi 100 millioner oven i allerede i år til at forbedre den kollektive transport ved at tænke i nye løsninger, som er fleksible og lokalt tilpasset landdistrikterne, siger by-, land- og transportminister Signe Munk.

Pengene skal blandt andet bruges til transportløsninger, der tager højde for lokale forhold i landdistrikterne og de mindre byer. Trafikselskaberne og kommunerne får mulighed for at igangsætte initiativer, der styrker den lokale kollektive transport, eksempelvis brugerdrevne busser og fleksible løsninger, der kan tilpasses passagerernes behov. Det kan for eksempel være bus på bestilling, som er mindre busser, der kører frit mellem stoppestederne alt efter behov.

Derudover vil regeringen understøtte, at der udvikles fælles, nationale betalingsløsninger, der fungerer i de fleksible transportløsninger, så det bliver nemmere at betale for sin rejse.

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



Links

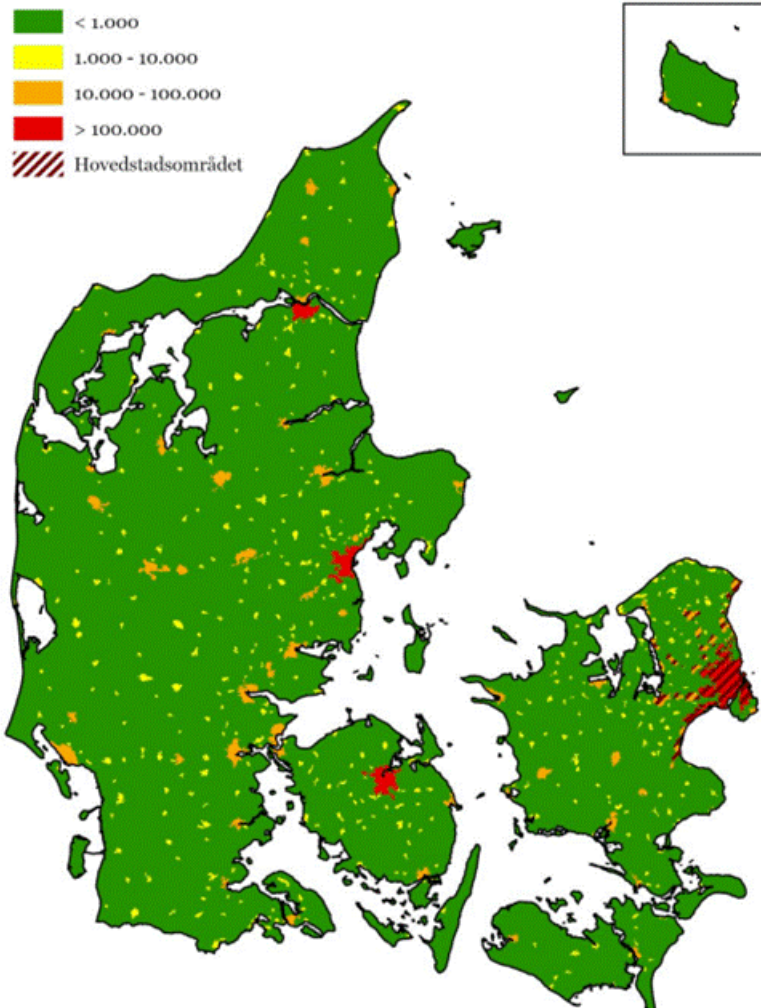
Faktaark: 100 mio. kr. til initiativer i den lokale kollektive transport (<https://www.bltn.dk/media/0v1hzrcv/bilag-til-pm-handouom-100-mio-kr-til-lokal-kollektiv-transport2.pdf>).

Fordelingsnøgle til Projektmidler

Den forrige regerings ekspertudvalg definerede landområder som landdistrikter samt mindre byer indtil 1.000 indbyggere, jf. figuren nedenfor. Vi vil foreslå, at midlerne fordeles efter indbyggertallet (Danmarks Statistik 2026, jf. vedhæftede) i disse områder. Det vil give følgende fordeling:

Fordelingsnøgle	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Øvrige (Samsø, Ærø, Fanø)
Indbyggertal landdistrikter og byer under 1.000 indbyggere	27%	1%	11%	16%	27%	16%	1%

Figur 2.1. De fem geografier, fordelt efter indbyggertal



Arbejdsprogram for planlægning K27 - større opgaver og projekter				
Nr.	Navn	Beskrivelse og formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
1	Mobilitetsplan for Midttrafik 2027-2030	Midttrafik skal udarbejde sin fireårige plan for den strategiske udvikling af den kollektive trafik. Planen skal udstikke hovedretningen for de overordnede linjer (hovednettet) og definere principper og retning, som den løbende planlægning vil ske ud fra. Planen ventes vedtaget medio 2027.	Kommuner Region Midtjylland	K27-K30
2	Trafikplan for Aarhus 2028	I forbindelse med ny grøn mobilitetsaftale skal der udarbejdes en ny trafikplan for den kollektive trafik med ikrafttrædelse i 2028. I køreplanåret 2025/26 er der udarbejdet et udkast til ny struktur og principbetjening, som sendes i offentlig høring primo 2027. Ny overordnet struktur vil indeholde forslag til ny betjening, hvor regionale og lokale busressourcer i videst muligt omfang er koordineret.	Aarhus Kommune	K28
3	Opfølgning på implementeringen af trafikplan Skive Kommune	Midttrafik har i samarbejde med Skive Kommune udarbejdet ny kollektiv trafikplan, som er implementeret til køreplansskiftet 2026. Umiddelbart efter køreplansskiftet sikres en opfølgning af betjeningen med henblik på evaluering af driften og betjeningen af kunder.	Skive Kommune	K27
4	Evaluering af Trafikplan i Viborg Kommune	Som udløber af en ny trafikplan, udarbejdet i samarbejde med Viborg Kommune, blev et nyt kollektivt trafiksystem implementeret til køreplansskiftet sommeren 2024. Efter en 2-årig driftsperiode skal den kollektive trafik i Viborg kommune evalueres med henblik på at udarbejde en række mulige tiltag, som Viborg Kommune kan vælge at arbejde videre med for yderligere at styrke det kollektive trafiktilbud i kommunen. Mulige forslag til justeringer og yderligere tiltag forventes implementeret til køreplansskifte 2027.	Viborg Kommune	K27
5	Udarbejdelse af udbudsgrundlag for regionale ruter i Midtjylland	Den regionale kollektive trafik i væsentlige trafikkorridorer mellem Ringkøbing, Herning, Silkeborg og Aarhus, mellem Randers og Aarhus, mellem Randers og Silkeborg samt lufthavnsbetjeningen i henholdsvis Billund og Tirstrup lufthavn skal udbydes med driftsstart sommeren 2029. Som grundlag for udbuddet skal udarbejdes et køreplanoplæg. Udbudssituationen giver friere rammer til tilpasning af rutestruktur og driftsniveau i de enkelte områder, da planen ikke er bundet af gældende kontrakter. Det er derfor en god anledning til at lave en samlet plan for rutestruktur og driftsoplæg, så tilbuddet matcher behovet og ressourcerne udnyttes bedst muligt. Som grundlag for udbuddet skal udarbejdes et køreplanoplæg. Udbuddet forventes offentliggjort omkring sommeren 2027.	Region Midtjylland	K27
6	Udarbejdelse af udbudsgrundlag for lokale ruter i Ringkøbing-Skjern Kommune	Den lokale kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune skal i udbud med driftsstart i 2029. Som grundlag for udbuddet skal udarbejdes et køreplanoplæg. Udbuddet forventes offentliggjort omkring sommeren 2027.	Ringkøbing-Skjern Kommune	K27
7	Udarbejdelse af udbudsgrundlag for skolebusbetjeningen i Ringkøbing-Skjern Kommune	Som en særlig ydelse varetager Midttrafik planlægning af Ringkøbing-Skjern Kommunes skolebusruter (B-kontrakt), og da denne skal udbydes med forventet driftsstart i 2029. Som grundlag for udbuddet skal udarbejdes et køreplanoplæg. Udbuddet forventes offentliggjort omkring årsskiftet 2028.	Ringkøbing-Skjern Kommune	K28
8	Betjening af industriområder i Randers	Randers Kommune har ønske om at sikre bedre betjening af erhvervsområder i Sdr. Borup og Munkdrup. Midttrafik undersøger muligheder og konsekvenser ved betjeningen med både lokale og regionale busruter.	Randers Kommune Region Midtjylland	K27
9	Betjening af Havndal	Sammen med Randers Kommune undersøger Midttrafik muligheder for at skabe en bedre betjening af Havndal med rute 237.	Randers Kommune	K27
10	Betjening af hovedbyer i Favrskov Kommune	Sammen med Favrskov Kommune vurderer Midttrafik mulighederne for bedre betjening af kommunens hovedbyer.	Favrskov Kommune	K27
11	Implementering af nyt køreplanssystem	Midttrafiks administration skal implementere et nyt køreplanssystem, som forventes idriftsat i foråret 2027. Implementeringen omfatter oplæring af medarbejdere, udvikling og forankring af nye arbejdsprocedurer samt tilpasning af de daglige arbejdsgange. I en overgangsperiode forventes der dobbeltdrift af det nuværende og det nye system for at sikre en stabil implementering og opretholde kvaliteten i køreplanlægningen.	Intern	K27

Om Midtjyske Jernbaner

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 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.

Fra VLTJ til Midtjyske Jernbaner

Midtjyske Jernbaners historie går tilbage til 1879, hvor jernbanen mellem Vemb og Lemvig blev etableret. I 1899 blev banen forlænget til Thyborøn, og navnet VLTJ, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, opstod. Strækningen Vemb-Lemvig-Thyborøn betegnes i dag som Lemvigbanen.

I forbindelse med kommunalreformen og Region Midtjyllands ønske om ét samlet regionalt jernbaneselskab fusionerede Lemvigbanen og Odderbanen i 2008 under navnet Midtjyske Jernbaner. Da Odderbanen i 2016 blev en del af Aarhus Letbane, fortsatte Midtjyske Jernbaner driften af den oprindelige vestjyske bane, og Midtjyske Jernbaner kaldes til stadighed VLTJ i folkemunde.

I 2020 udvidede Midtjyske Jernbaner sine aktiviteter betydeligt, da virksomheden overtog togdriften på den statslige togstrækning mellem Holstebro og Skjern fra Arriva. Til formålet fik Midtjyske Jernbaner tildelt fire Desiro-tog fra DSB. Overtagelsen af togdriften mellem Holstebro og Skjern medførte en tredobling af de producerede togkilometer og en væsentlig udvidelse af organisationen. Infrastrukturforvaltningen på strækningen varetages fortsat af Banedanmark.

I 2021 overtog Midtjyske Jernbaner ansvaret som infrastrukturforvalter på Vestbanen mellem Varde og Nr. Nebel fra Arriva. Overtagelsen udvidede Midtjyske Jernbaners rolle som infrastrukturforvalter og gav virksomheden ansvaret for vedligeholdelse af infrastrukturen og fjernstyring af togtrafikken på endnu en regional jernbanestrækning. Togdriften på Vestbanen udføres fortsat af GoCollective (tidligere Arriva).

Vejen til batteritog

I slutningen af 2010'erne stod Midtjyske Jernbaner over for nødvendigheden af at udskifte de fire ikoniske, men aldrende Y-tog, som havde kørt på Lemvigbanen siden 1983. Den umiddelbare plan var at anskaffe nye dieseltog, og der blev derfor gennemført et udbud. I 2018 måtte udbuddet imidlertid annulleres, da der kun indkom ét tilbud, som både var væsentligt dyrere end forventet og ikke levede op til de opstillede krav.

Denne situation blev startskuddet til en grundig markedsafdækning af nye teknologiske muligheder. Midtjyske Jernbaner indledte dialog med producenter, besøgte bl.a. Siemens, Stadler og Bombardier og gennemførte studieture til Nordtyskland. Erfaringerne viste, at batteritog kunne udgøre et realistisk alternativ til diesel på ikke-elektrificerede strækninger.

I 2022 underskrev Midtjyske Jernbaner kontrakt med Siemens Mobility A/S om levering af syv batteritog af typen Mireo Plus B, hvor Region Midtjylland finansierede tre batteritog til Lemvigbanen, og Den

Danske Stat finansierede fire batteritog til togstrækningen mellem Holstebro og Skjern. Dermed blev Midtjyske Jernbaner den første jernbaneoperatør i Danmark, der traf beslutning om at indføre batteritog som fremtidens togteknologi. I samme forbindelse fik Midtjyske Jernbaner tildelt rollen som "eksperimentarium" for udrulning af batteritog på andre regionale strækninger, jf. Infrastrukturplan 2035.

Danmarks første batteritog i drift

Overgangen til batteritog har været et omfattende projekt, der har omfattet etablering af ladeinfrastruktur, uddannelse af medarbejdere, udvikling af nye regler og procedurer samt omfattende testkørsler. På Lemvig Station er der i dag etableret ladeanlæg med 25.000 volt ved perronsporene, mens Banedanmark har etableret ladeanlæg i Holstebro og Skjern, også med 25.000 volt.

Overgangen til batteritog – Danmarks første batteritog – blev markeret ved en officiel indvielse i december 2025 med deltagelse af H.M. Kong Frederik. Samtidigt blev der sat punktum for mere end 40 års drift med de ikoniske Y-tog på Lemvigbanen, der nu er sendt på pension.

I dag er de syv batteritog i drift på både Lemvigbanen og strækningen mellem Holstebro og Skjern. Batteritogene har erstattet de gamle Y-tog og Desiro-tog og giver mulighed for en mere fleksibel planlægning af driften på tværs af de to strækninger, hvilket er til gavn og glæde for både passagererne og Midtjyske Jernbaner.

Ladeinfrastrukturen ved Lemvig Station er dog endnu ikke færdigleveret fra leverandøren Efacecs side. Ifølge den oprindelige plan skulle ladeinfrastrukturen have været færdig i efteråret 2025. Det er i dag muligt at holde togdriften kørende med det nuværende set-up og uden de store gener for kunderne, men driften er sårbar, da kun den ene af i alt to transformere er i fuld drift, og eventuelle nedbrud påvirker direkte driften af batteritogene. Midtjyske Jernbaners Desiro-tog har fungeret som reservetog, når det har været nødvendigt.

Den manglende færdiggørelse af ladeinfrastrukturen har medført omfattende ekstraarbejde for Midtjyske Jernbaner og mange manuelle processer, hvilket nu presser organisationen massivt. Det vil være en stor gevinst for organisationen, når det redundante transformeranlæg er færdiggjort, og driften kan køre ordinært uden de begrænsninger og det ekstraarbejde, som p.t. påhviler organisationen.

Midtjyske Jernbaner i dag

Midtjyske Jernbaner har hovedsæde i Lemvig og beskæftiger ca. 90 medarbejdere. Virksomheden råder i dag over syv batteritog, fire Desiro-tog samt materiel til infrastrukturvedligeholdelse. Midtjyske Jernbaner er hovedsageligt ejet af Midttrafik (89 pct.), mens Lemvig Kommune, Holstebro Kommune og en række mindre aktionærer også indgår i ejerkredsen.

Virksomhedens mission er at sikre, at passagererne kommer trygt, sikkert og rettidigt fra A til B, uanset om selskabet optræder som operatør eller infrastrukturforvalter.

Midtjyske Jernbaners passagergrundlag består af pendlere, skoleelever og studerende samt et betydeligt antal turister. Vestkysten er blandt Danmarks største turistdestinationer, og særligt på Lemvigbanen spiller turismen en væsentlig rolle for passagergrundlaget.

Strategi og fremtidige ambitioner

Midtjyske Jernbaners strategi tager afsæt i den fortsatte udvikling af den kollektive trafik i Vestjylland gennem høj driftssikkerhed, grøn omstilling, tæt lokal forankring og ikke mindst fokus på passagerernes behov. Batteritogene udgør et centralt element i denne strategi, mens virksomheden også arbejder målrettet med udvikling af organisationen, medarbejderne og sikkerhedskulturen.

Samtidigt vurderer Midtjyske Jernbaner, der i dag ejer og udlejer et MX-lokomotiv, at der fortsat er et betydeligt potentiale i godstransport på banen. Lemvigbanen og Holstebro-Skjern strækningen benyttes allerede af godstrafik, og virksomheden arbejder for at fastholde og videreudvikle mulighederne for gods på jernbane som et bæredygtigt supplement til vejtransport.