



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

**30. oktober 2026
kl. 09:00**

**AarBus
Jegstrupvej 5
8361 Hasselager**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
01. Beslutning: Forventet regnskab 2 for 2026.....	3
02. Beslutning: Afregningsmodel for årsregnskabet	6
03. Beslutning: Udmøntning af Midttrafiks andel af pulje til udvikling af den kollektive trafik på landet og øerne	8
04. Beslutning: Dagsorden til mødet i repræsentantskabet 11. december 2026	10
05. Beslutning: 15 kr.-billet til bybusser og Letbanen i Aarhus Kommune	12
06. Beslutning: Strategi for mobilitetshubs i Midttrafik	14
TEMADRØFTELSE	
07. Temadrøftelse: Mobilitet i tyndt befolkede områder	16
ORIENTERINGSPUNKTER	
08. Orientering: Passagerudvikling 1. halvår 2026.....	20
09. Orientering: Midttrafiks employer branding	23
10. Orientering: Status på rekonstruktion af Herning Turist samt kapacitetsproblemer i flextrafik	25
11. Orientering: Siden sidst	27
12. Orientering: AarBus	32
13. Eventuelt	35

01. Beslutning: Forventet regnskab 2 for 2026

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager det forventede regnskab 2 2026 til efterretning.

at bestyrelsen godkender tillægsbevillingerne til budget 2026.

Resumé

Forventet regnskab 2 2026 opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskabsåret 2026. Sammenligningsgrundlaget for det forventede regnskab er det vedtagne budget for 2026.

Administrationen fremlægger desuden tillægsbevillinger.

Sagsfremstilling

Forventningerne til Midttrafiks samlede driftsudgifter i 2026 er opjusteret med 24,4 mio. kr. til 2.104,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Det skyldes primært en indeksstigning på operatørudgifterne på 44,8 mio. kr., lavere passagerindtægter på 7,6 mio. kr. og en opskrivning af drifts- og billetsystemer på 11,5 mio. kr. I forhold til forventet regnskab 1 er forventningen nedjusteret med 25,5 mio. kr.

Regeringen kompenserer for den ekstraordinære merudgift, der har været til brændstof i perioden marts til december 2026. Brændstofkompensationen forventes at ende på samlet 18,5 mio. kr.

Væsentlige afvigelser beskrives herunder. En detaljeret gennemgang fremgår af bilagene.

For passagerindtægter forventes et resultat på 859,2 mio. kr., hvilket er 7,6 mio. kr. lavere end budgetteret. Bus, tog og letbane nedjusteres med 10,6 mio. kr., mens flextrafik opjusteres med 3 mio. kr. pga. højere egenbetaling og flere ture.

Nedjusteringen skyldes færre passagerer og at kunder flytter til rejsekortprodukter med rabat. For tog vedrører 9,3 mio. kr. strækningen Holstebro-Skjern som følge af et opdateret datagrundlag i indtægtsdelingsmodellen. De 10 mio. kr., der blev hensat i regnskab 2025 til tilbagebetaling af rejsekortindestående, er nu indregnet. Uden hensættelsen ville nedjusteringen for bus, tog og letbane være 20,6 mio. kr.

For operatørudgifter (ekskl. NT/Sydtrafik) forventes et resultat på 2.646,9 mio. kr., hvilket er et merforbrug på 10 mio. kr.

For busdriften forventes et merforbrug på 17,4 mio. kr., fordelt med 17,7 mio. kr. på rutekørslen og -0,3 mio. kr. på flexbussen, hvilket skyldes udviklingen i brændstofindekset (21,9 mio. kr.), 9.678 flere køreplantimer (5,6 mio. kr.), modsvaret af øvrige forskydninger (-9,8 mio. kr.). Mindreforbruget på øvrige forskydninger er primært hos regionen og Aarhus Kommune, hvor det for regionens vedkommende skyldes mindre ekstrakørsel samt mindre bonusudbetalinger end budgetteret. For Aarhus Kommunes

vedkommende, skyldes det et budgetteret beløb på 8 mio. kr., som var afsat til ny mobilitetsplan, ikke er fuldt ud brugt.

Busoperatøren Herning Turist er 18. september 2026 gået i rekonstruktion. Midttrafik forventer ikke, at kørslen påvirkes. Ekstraomkostningerne er ikke indregnet i det forventede regnskab, men forventes at udgøre netto ca. 2,5 mio. kr. for september-oktober efter modregning af garantier på 12,5 mio. kr. og herefter ca. 4 mio. kr. pr. måned.

For tog og letbane forventes operatørudgifterne at følge budgettet. Batteritoget på Lemvigbanen reguleres dog med el-indeks, hvilket øger tilskuddet med 0,4 mio. kr. Dette er på nuværende tidspunkt kun estimater.

For flextrafikken forventes samlet en mindreudgift på 7,8 mio. kr. Udviklingen i brændstofindekset giver en merudgift på 22,8 mio. kr., som dog modsvares af lavere driftsomkostninger, grundet lavere priser på de indbudte kontrakter.

Flextrafik har i den seneste periode været påvirket af en række leverandørers konkurser og ophør af driften. Det har medført, at en del af den kapacitet, der oprindeligt var til rådighed til varetægelse af kørslen, er bortfaldet. For at opretholde den nødvendige kørselskapacitet og sikre, at den visiterede og bestilte kørsel fortsat kan gennemføres, har det derfor været nødvendigt at indkøbe ny vognkapacitet og i flere tilfælde indsatte nye vogne og leverandører. Dette vil medføre en øget meromkostning på udgiften til Flextrafik frem til de nye kontrakter starter 1. marts 2027

For drifts- og billetsystemer forventes et merforbrug på 11,5 mio. kr. Primært grundet busudgifterne til driftssystemer og særaftaler forventes at ende 7,2 mio. kr. over budget 2026. Merforbruget skyldes dels en stigning på 3,5 mio. kr. til det nye realtidssystem, som primært er en tidsforskydning, fordi udgifter til tablets, der var forventet afholdt i 2025, er rykket til 2026. Dels skyldes det en ny post på 6 mio. kr. til skærme i busser, som ikke indgik i det oprindelige budget. Region Midtjylland indbetalte 3 mio. kr. i 2025, mens de resterende 3 mio. kr. vedrører NT, Sydtrafik samt Horsens og Skanderborg. Udskudt udskiftning af busser til 2027 giver et mindreforbrug på 2,3 mio. kr., som alene påvirker Aarhus Kommune.

Rejsekort forventes 3,7 mio. kr. over budget (82,2 mio. kr.) pga. nedlukningen af det fysiske rejsekort og ekstra validatorer til Basiskort. Merforbruget finansieres forskudt og påvirker ikke bestillerne i 2026.

For billetkontrol forventes en mindreudgift på 2,7 mio. kr., primært fordi Midttrafik efter hjemtagelsen af opkrævningen fra Aarhus Kommune selv modtager rykkergebyrne.

For flextrafikadministration forventes en merudgift på 0,8 mio. kr. pga. flere ture, som dækkes af den faste pris pr. tur.

Fællesomkostningerne forventes 2,6 mio. kr. lavere end budgetteret som følge af afkast på Midttrafiks depoter.

Midttrafiks likviditet vurderes fortsat at være robust og stabil. Kassekreditte anvendes alene som udjævningsredskab. Et vedvarende højt olieprisniveau kan påvirke likviditetsbehovet og vil i så fald blive håndteret i dialog med bestillerne.

Tillægsbevillinger til budget 2026

- Der er til B2026 lavet tillægsbevillinger på –12 mio. kr., som udelukkende vedrører Aarhus Kommune. Det skyldes besparelser på 7 mio. kr. Derudover forventes nu en ekstra rabat på 5 mio. kr. på Aarhus Kommunes betaling til Aar-Bus.
- Favrskov kommune har anmodet om at få øget budgettet for specialkørsel fra 9,5 mio. til 11 mio. kr. inkl. administrationsgebyr.

Bilag

- 01.a Bilag 1 - Forventet regnskab 2 for 2026, Hovednotat
- 01.b Bilag 2 - Forventet regnskab 2 for 2026, Byrdefordeling pr. område
- 01.c Bilag 3 - Forventet regnskab 2 for 2026, Bestillermateriale

02. Beslutning: Afregningsmodel for årsregnskabet

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen tager kommunernes henvendelse om ændret afregningspraksis til efterretning.
- at** Midttrafik fra og med regnskab 2026 gennemfører en foreløbig afregning af årets resultat senest 11. januar efter regnskabsårets afslutning for kommuner, men fortsætter med afregning af Region Midtjylland efter bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet.
- at** den endelige afregning fortsat gennemføres efter bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet.
- at** eventuelle forskelle mellem foreløbig og endelig afregning efterreguleres ved den endelige afregning.

Resumé

15 kommuner har sendt en fælles henvendelse til Midttrafik med ønske om ændring af den nuværende afregningspraksis. Kommunerne peger på, at den endelige afregning først foreligger i maj måned efter regnskabsårets afslutning, hvilket giver udfordringer i forhold til regnskabsaflæggelse, budgetstyring og politiske forklaringer.

Kommunerne ønsker derfor, at Midttrafik gennemfører en så præcis foreløbig afregning som muligt senest 11. januar efter regnskabsårets afslutning, mens den endelige afregning fortsat gennemføres i april/maj.

Sagsfremstilling

Midttrafik har de seneste 2 år anvendt en afregningsmodel, hvor den endelige regulering af regnskabsresultatet først sker efter bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet. Modellen blev oprindeligt etableret for at skabe budgetsikkerhed for kommuner og region.

Kommunerne har imidlertid peget på, at den nuværende praksis medfører, at mer- og mindreforbrug først indregnes flere måneder efter regnskabsårets afslutning. Det kan medføre budgetmæssige og likviditetsmæssige forskydninger samt vanskelige regnskabsforklaringer i de enkelte kommuner.

Kommunernes forslag indebærer, at Midttrafik udarbejder en foreløbig afregning på baggrund af det forventede regnskab.

Herved kan hovedparten af årets mer- eller mindreforbrug indregnes i kommunernes og regionens regnskaber for det pågældende år. En eventuel efterregulering vil fortsat kunne gennemføres i forbindelse med den endelige regnskabsaflæggelse.

Da der imellem Region Midtjylland og Midttrafik er en aftale om, at endeligt regnskab afregnes efter budget x +3 år, anbefales denne aftale at fortsætte.

Økonomi

Forslaget ændrer tidspunktet for afregning, men ikke principperne for endelig økonomisk byrdefordeling mellem Midttrafiks ejere.

Bilag

- 02.a - Bilag 1 - Kollektiv henvendelse vedr. afregningspraksis_

03. Beslutning: Udmøntning af Midttrafiks andel af pulje til udvikling af den kollektive trafik på landet og øerne

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at administrationen indbyder kommuner og region til at komme med forslag til initiativer med henblik på godkendelse på bestyrelsesmødet 11. december 2026.

Resumé

By-, Land- og Transportministeriet offentliggjorde 2. oktober 2026, at regeringen sammen med Enhedslisten og Alternativet vil fordele 100 mio. kr. til udvikling af den kollektive trafik på landet og øerne. Midttrafik vil modtage ca. 22 mio. kr. af disse.

Sagsfremstilling

Pulje til udvikling af den kollektive trafik på landet og øerne

By-, Land- og Transportministeriet offentliggjorde 2. oktober 2026, at regeringen sammen med Enhedslisten og Alternativet vil fordele 100 mio. kr. til udvikling af den kollektive trafik på landet og øerne. Nyheden vedlægges som bilag.

Pengene bliver fordelt til hele landet gennem trafikselskaberne, til ø-kommunerne samt på udvikling af betalings- og bestillingsløsninger til den kollektive transport.

20 mio. kr. forbeholdes udvikling og forbedring af betalingsløsninger til at understøtte fleksible kollektive transporttilbud og transporttilbud i landdistrikter. En del af dette tilskud gives til to virksomheder, Midttrafik har medejerskab af.

- Rejsekort & Rejseplan tilføres 15 mio. kr. til videreudvikling af Rejsekort som app og Basiskort med henblik på at understøtte fleksible transporttilbud.
- FlexDanmark tilføres 2 mio. kr. til udvikling af en fælles app til bestilling af flextur på tværs af trafikselskaberne.

De resterende 80 mio. kr. fordeles til trafikselskaberne samt ø-kommunerne Fanø, Samsø og Ærø efter en fordelingsnøgle indmeldt af trafikselskaberne.

I den fordelingsnøgle får Midttrafik 21.986.916 kr.

Aftaleparterne har fastlagt, at midlerne kan bruges til at igangsætte initiativer, der styrker den kollektive transport og mobilitet i landdistrikter og mindre byer, eksempelvis inden for følgende:

- Anlæg af nye eller forbedring af eksisterende knudepunkter
- Pilotforsøg med bus på bestilling
- Borgerdrevne transportløsninger, herunder frivilligbusser
- Projekter, hvor delemikromobilitet, herunder delecycler, stilles til rådighed i sammenhæng med kollektiv transport.

Udmøntning af puljen

Midttrafik har 8. oktober 2026 modtaget brev fra By-, Land- og Transportministeriet inkl. det aktstykke, der blev godkendt af Folketingets Finansudvalg samme dag (begge vedlægges som bilag). Af brevet og aktstykket fremgår det bl.a.

- Midlerne gives som direkte tilskud til trafikselskaberne mv. og udgør generelle driftstilskud, der skal understøtte, at trafikselskaberne i videst muligt omfang kan igangsætte initiativer, der styrker den lokale kollektive transport og mobilitet, særligt i landdistrikter og mindre byer.
- Tilskuddet gives i 2026 og der gives ikke tilsagn om tilskud i kommende finansår.
- De regionale trafikselskaber kan gennemføre initiativer inden for de nævnte fire områder i samarbejde med kommuner og region.
- Der er ikke nævnt krav om medfinansiering fra Midttrafik eller kommunerne og regionen.
- Midttrafik skal senest 1. december orientere ministeriet om, hvilke konkrete initiativer vi forventer at anvende de tildelte midler til. Indmeldingen har karakter af en orientering og ikke en ansøgning.
- By-, Land- og Transportministeriet vil indsamle erfaringer fra de konkrete initiativer, som trafikvirksomhederne gennemfører med henblik på at understøtte videndeling og erfaringsudveksling om lokale kollektive transportløsninger, særligt i landdistrikter og mindre byer.

Den videre proces

Formandskabet for Midttrafik har besluttet, at den videre proces bliver:

- Kommunerne og regionen blev 20. oktober inviteret til at komme med forslag til initiativer (brev til kommuner og region vedlægges).
 - Der gives en frist til 16. november for at indsende forslag.
 - Forslagene skal indeholde en kort beskrivelse og overslag over behovet for tilskud fra disse midler, herunder evt. finansiering fra kommunerne og regionen.
- Administrationen i Midttrafik gennemgår forslagene og kvalificerer dem til beslutning i bestyrelsen med administrationens anbefalinger.
- Administrationen giver ministeriet besked 1. december om forventede initiativer.
- Bestyrelsen træffer på sit møde 11. december 2026 beslutning om de initiativer, der sættes i gang.
- Midttrafik administrerer de vedtagne initiativer i et samlet program med alle initiativer finansieret af disse tilskud. Administrationen sikrer en fælles ledelse af programmet med økonomisk overblik, fælles metoder til igangsættelse, indsamling af erfaringer og evalueringer.

Bilag

- 03.a Bilag 1 - Nyhed fra By-, Land- og Transportministeriet 2. oktober 2026
- 03.b Bilag 2 - Brev til tilskudsmodtagerne om proces for udmøntning og opfølgning på 100 mio. kr. til lokal kollektiv transport
- 03.c Bilag 3 - Aktstykke om udmøntning af 100 mio. kr. pulje
- 03.d Bilag 4 - Brev til kommuner og region om forslag til initiativer finansieret af puljen til udvikling af den kollektive trafik på landet

04. Beslutning: Dagsorden til mødet i repræsentantskabet 11. december 2026

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender administrationens forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet 11. december 2026.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 11. december 2026.

Sagsfremstilling

Der er møde i repræsentantskabet for Midttrafik fredag 11. december 2026 kl. 10.30-14.00.

Repræsentantskabet skal jf. forretningsordenen indkaldes til mødet med fire ugers varsel med angivelse af foreløbig dagsorden.

Administrationen fremlægger hermed forslag til dagsorden til mødet i repræsentantskabet.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
Bestyrelsesformanden orienterer om, hvad der er sket i Midttrafik siden seneste møde i repræsentantskabet.
3. Budget 2027
Orientering om det endelige budget for 2027, der har været i høring ved bestillerne, og som bestyrelsen har godkendt umiddelbart forud for repræsentantskabsmødet.
4. Forenkling og udbredelse af den åbne flextrafik
Administrationen fremlægger forslag til forenkling af den åbne flextrafik på bestyrelsesmødet umiddelbart før mødet i repræsentantskabet. Mulighederne for forenkling drøftes i repræsentantskabet inden materialet gøres klar til høring i kommunerne og regionen. Der orienteres desuden om erfaringerne med lokal information og markedsføring af åben flextrafik.
5. Miniworkshop: Midttrafiks mobilitetsplan 2027-2030
Midttrafik skal godkende en ny mobilitetsplan i 2027. Der afholdes miniworkshop for bestyrelsen og repræsentantskabet for at få bredt input fra alle kommuner og regionen.
6. Viden og erfaringer med, hvordan vi tiltrækker og fastholder kunder
Orientering om erfaringerne ved Midttrafik og andre aktører i den kollektive trafik om, hvordan vi tiltrækker og fastholder kunder.

7. Nyheder og udfordringer i kommunerne

Repræsentantskabet har mulighed for dele nyheder fra de enkelte kommuner med hinanden.

8. Eventuelt

Efter bestyrelsens godkendelse udsender administrationen den foreløbige dagsorden til repræsentantskabets medlemmer senest 4 uger før mødet, dvs. 13. november 2026.

Repræsentantskabets medlemmer har mulighed for at foreslå øvrige emner til dagsordenen senest to uger før mødet i repræsentantskabet.

05. Beslutning: 15 kr.-billet til bybusser og Letbanen i Aarhus Kommune

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender en 15 kr.-billet til rejser i bybusser og Letbanen inden for Aarhus Kommunes grænse, under forudsætning af, at der opnås enighed om kompensation mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune for dokumenterede negative økonomiske effekter på regionens drift af kollektiv trafik i Aarhus, idet 15 kr.-billetten kun er gældende i Aarhus bybusser og Letbanen.

Resumé

Aarhus Kommune har anmodet om, at Midttrafiks bestyrelse godkender en 15 kr.-billet til rejser i bybusser og Letbanen inden for kommunegrænsen. Billetten foreslås indført som et kampagneprodukt fra 1. januar 2027 og i op til 3 år. De nærmere vilkår fastlægges i den videre proces, og afklaringen af et eventuelt behov for kompensation sker sideløbende med inddragelse af forvaltningerne i Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Der skal opnås enighed om vilkår i modellen.

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune ønsker at indføre en 15 kr.-billet i bybusser og Letbanen i hele kommunen. Ønsket fremgår af budgetforliget om Aarhus Kommunes budget for 2027. Forliget rummer desuden en ambition om, at billetten på sigt også skal gælde i de regionale busser, ligesom der er opmærksomhed på regeringens forslag om gratis offentlig transport for børn og unge under 22 år.

Billetten gælder i første omgang kun rejser med bybus eller Letbanen, der begynder og slutter i Aarhus Kommune. Rejser med de regionale ruter og rejser over kommunegrænsen afregnes fortsat efter de gældende takster.

Billetten indføres som et kampagneprodukt fra 1. januar 2027 og i op til 3 år. De nærmere vilkår, herunder tidsgyldighed og salgskanaler, fastlægges i den videre proces i dialog med Aarhus Kommune. Ved lanceringen sælges billetten via en QR-kode, der leder til en specialbillet i Rejsebillet-appen.

Afklaringen af et eventuelt behov for kompensation sker sideløbende og i tæt dialog med forvaltningerne i henholdsvis Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Midttrafiks administration bistår begge parter med at få sagens aspekter belyst.

Der nedsættes en administrativ arbejdsgruppe med repræsentanter for Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik, som har til opgave at udarbejde model for monitorering af eventuelle negative konsekvenser for passager antallet i de regionale busser inden for Aarhus Kommune, samt model for eventuel kompensation ved sådanne negative effekter. Gældende for både Letbanen og busser.

Modellen skal tiltrædes af både Aarhus Kommune og Region Midtjylland, før en 15 kr. billet kan indføres i bybusser og Letbanen.

Udviklingen af passagertal i 2027 tager udgangspunkt i passagertal 2026 som "nul-punkt" og følges på månedsbasis. Eventuel kompensation afregnes hvert halve år.

Aarhus Kommune betaler for alle særskilte udgifter til udvikling i Rejsebillet, information, markedsføring samt ekstraordinært ressourcetræk i Midttrafik.

Såfremt der ikke opnås enighed mellem Region Midtjylland, Aarhus Kommune og Midttrafik om ovenstående, vil direktøren bringe sagen op på ny for bestyrelsen på mødet den 11. december.

06. Beslutning: Strategi for mobilitetshubs i Midttrafik

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Midttrafiks Hubstrategi.

Resumé

Administrationen præsenterer en fælles strategi for, hvordan mobilitetshubs kan styrke mobiliteten og udviklingen i Midtjylland.

Strategien tager udgangspunkt i visionen om et sammenhængende netværk af prioriterede hubs, der gør det nemmere at rejse til og fra både byer og mindre lokalsamfund.

Målet er at gå fra enkeltstående stoppesteder og knudepunkter til et sammenhængende netværk, der skaber bedre mobilitet, stærkere lokale steder og gode rejseoplevelser.

Sagsfremstilling

"Midtjyske Mobilitetshub – et netværk af muligheder" sætter en fælles retning for udviklingen af mobilitetshubs i Midtjylland. Strategien tager afsæt i en vision om at skabe et sammenhængende netværk af prioriterede knudepunkter, som er gode at rejse til og fra. Mobilitetshubbene skal skabe koblingen mellem de stærke hovedforbindelser i den kollektive trafik og de forskellige lokale mobilitetsformer, og dermed sikre at flest muligt får adgang til den kollektiv trafiks hovednet.

Derfor er strategiens første skridt også – sammen med kommuner og region – at definere, hvor hubbene skal ligge for bedst at understøtte den sammenhængende mobilitet. Ofte vil der være sammenfald med eksisterende knudepunkter og stationer, så der vil i høj grad være tale om tilpasning og opgradering snarere end nyanlæg.

Den første screening igangsættes i dialog med kommunerne, som del af den igangværende proces med ny mobilitetsplan for Midttrafik, hvor netop mobilitetshubs udgør 1 af 3 hovedtemaer.

Strategien bygger på en bred forståelse af mobilitetshubben. En hub er ikke alene et sted, hvor passagerer skifter mellem transportformer, men ofte også en central del af byrummet, der understøtter lokal udvikling, hverdagsliv og attraktive by- og lokalsamfund. Arbejdet med hubs vil derfor også ofte handle om at udvikle steder, hvor mobilitet og stedets øvrige funktioner understøtter hinanden og giver de rejsende en bedre samlet rejseoplevelse.

Et centralt princip i strategien bygger derfor på en 360-graders tilgang til hubben, hvor tre perspektiver ses i sammenhæng: mobilitet, lokal udvikling og brugeroplevelse. Det betyder, at udviklingen af en hub både skal forholde sig til den kollektive trafik og de

øvrige mobilitetsmuligheder, til stedets funktioner og udviklingspotentialer samt til de mennesker, der bruger hubben.

Strategien peger samtidig på, at mobilitetshubs skal indgå i et netværk, hvor de enkelte hubs har forskellige roller og funktioner. Der arbejdes derfor med tre hubtyper: byhub, hovednetshub og lokalhub, som tilsammen skal skabe et sammenhængende mobilitetsnetværk på tværs af Midtjylland.

Udviklingen af mobilitetshubs forudsætter et tæt samarbejde mellem Midttrafik, kommuner og øvrige lokale og regionale aktører. Midttrafik kan bidrage med viden om mobilitet, kollektiv trafik og kundernes rejser, Region Midt bidrager med regionale hensyn og behov, mens kommuner og lokale aktører har centrale roller i forhold til byudvikling, fysisk planlægning og de lokale rammer. Strategien lægger derfor op til, at udviklingen sker i fællesskab og med mulighed for lokale tilpasninger.

Som en del af strategien er der udviklet værktøjer, der kan understøtte den videre indsats. Et kortlægningsværktøj kan identificere steder, hvor potentialet for at koble mobilitet, mennesker og lokal udvikling er størst. Et dialog- og vurderingsværktøj kan herefter bruges til at kvalificere udviklingen af den enkelte hub og skabe et fælles grundlag for dialog, prioritering og opfølgning.

Strategien danner dermed grundlag for, at Midttrafik sammen med kommuner og andre samarbejdspartnere kan gå fra enkeltstående initiativer til en mere sammenhængende og strategisk udvikling af mobilitetshubs i Midtjylland.

Midttrafiks strategi for mobilitetshubs, "Midtjyske Mobilitetshub – et netværk af muligheder", vedlægges som bilag. Det er en foreløbig udgave, der efter bestyrelsens godkendelse sættes endelig op med pænere grafik etc.

Bilag

- 06.a Bilag 1 - Midttrafiks strategi for mobilitetshubs, "Midtjyske Mobilitetshub – et netværk af muligheder"

07. Temadrøftelse: Mobilitet i tyndt befolkede områder

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter oplægget og fremtidig retning for arbejdet med mobilitet i tyndt befolkede områder.

Resumé

Udvikling af mobilitetstilbud i tyndt befolkede områder er et centralt element for Midttrafik. Med vigende kundegrundlag for fast rutetrafik på landet og over 20 % af den midtjyske befolkning bosiddende i landdistrikter og små byer er der brug for at udvikle fleksible transportmuligheder, der kan sikre en solid basismobilitet for befolkningen og samtidig sikre et effektivt ressourceforbrug. Administrationen highlighter nedenfor mobilitetstendenser og grundtankerne i anbefalinger fra det nationale ekspertudvalg og Landdistrikternes Fællesråd, som grundlag for en drøftelse af, hvordan Midttrafik bør arbejde med fortsat udvikling af tilbuddene.

Sagsfremstilling

Befolkningen i Region Midtjylland er vokset med 130.000 indbyggere (ca. 10 %) siden 2010. Samtidig er antallet af midtjyder, der bor i landområder eller landsbyer med under 1.000 indbyggere, faldet med ca. 21.000 indbyggere (7 %) til ca. 300.000.

Selvom Midtjylland vokser, er kundegrundlaget for busbetjeningen af landdistrikter dermed stødt faldende. Det er sket samtidig med at bilrådigheden er steget markant. Siden 2010 er antallet af familier med rådighed over mindst 1 bil steget med 26 %, mens antallet af familier med 2 eller flere biler er steget med 78 %.

Senest har en af rutebussernes vigtigste kundegrupper – de 17-årige – fået mulighed for at få kørekort og køre selv. Noget der yderligere har undergravet kundegrundlaget. I udkantskommunerne er befordringsfradraget generelt forhøjet, men det gælder ikke ved brug af Ungdomskort.

Med færre passagerer og deraf færre indtægter er det faste rutetilbud også løbende blevet beskåret – Midttrafik kører således i dag ca. 1,8 mio. køreplantimer årligt mod ca. 2,2 mio. i 2010. En nedgang på ca. 20 % som primært er sket ved besparelser på ruter og afgang med lav benyttelse.

Mens transportbehovet i landdistrikter samlet set er faldet over årene, har de, der bor der, stadig behov for mobilitet. Ca. 20 % af familierne i landdistrikter og mindre byer har ikke adgang til bil, og for dem bliver mobilitetspuslespillet sværere, hver gang en busafgang lukker.

Der er derfor behov for at tænke nye og fleksible løsninger for at understøtte mobiliteten for disse kundegrupper på en effektiv måde.

Hvilke muligheder er der i dag?

Ovenstående mobilitetstendenser går igen i landdistrikter i hele landet. Af samme grund nedsatte den forrige Transportminister et ekspertudvalg, som skulle belyse mulighederne for fremtidens kollektive mobilitet i landdistrikterne. Ekspertudvalgets samlede anbefalinger kom i sommeren 2025 og indeholdt 6 grundlæggende anbefalinger. Afrapporteringsrapporten er vedlagt som bilag 1 i sin helhed, men særligt anbefalingerne fra side 10 til 17 giver en god opsummering.

Samlet peger ekspertudvalget på, at der også i fremtiden vil være behov for stærke hovedforbindelser med bus og tog i det største rejsestrømme. Her peges på, at kvalitet og frekvens skal prioriteres i disse korridorer for at sikre et grundlæggende tilbud, som faktisk er brugbart.

Uden for hovednettet peger udvalget på at det er brug for at skabe attraktive, fleksible og effektive alternativer til den rutebundne trafik. Her peges på bestillingskoncepter som flextrafik, men også på behovet for at involvere civilsamfundet fx gennem samkørsel og frivillighedsbusser, og private mobilitetsudbydere af fx delemobilitet. Det kræver en lovændring, hvis trafiksselskaberne skal gå mere aktivt ind i brugen af disse løsninger, men som det fungerer i dag kan en stor del håndteres i samarbejde mellem region, kommuner og trafiksselskab.

Endelig peges på det vigtige i at skabe sammenhæng i den samlede mobilitet – bl.a. gennem udbygning af effektive mobilitetsknudepunkter. Ved at sikre gode vilkår for tilbringertrafik – både private og offentlige tilbud – øger hovednettet de facto sin dækningsgrad, så flere kan få gavn af det og oplever det som deres tilbud.

Landdistrikternes fællesråd kom i april 2025 med deres udspil *"Fremtidens mobilitet i Landdistrikter"* (se bilag 2) som grundlæggende flugter med ekspertudvalget ved at pege på vigtigheden af et stærkt rutebaseret hovednet, fokus på et fleksibelt supplerende, lokalt mobilitetstilbud, der kan fungere som tilbringertrafik, og stærke skiftepunkter til at binde det hele sammen. Udspillet går et skridt videre og anbefaler at afstanden til nærmeste skiftepunkt maksimalt bør være 5 km eller 15 min. med tilbringertransport.

Supplerende mobilitetsformer

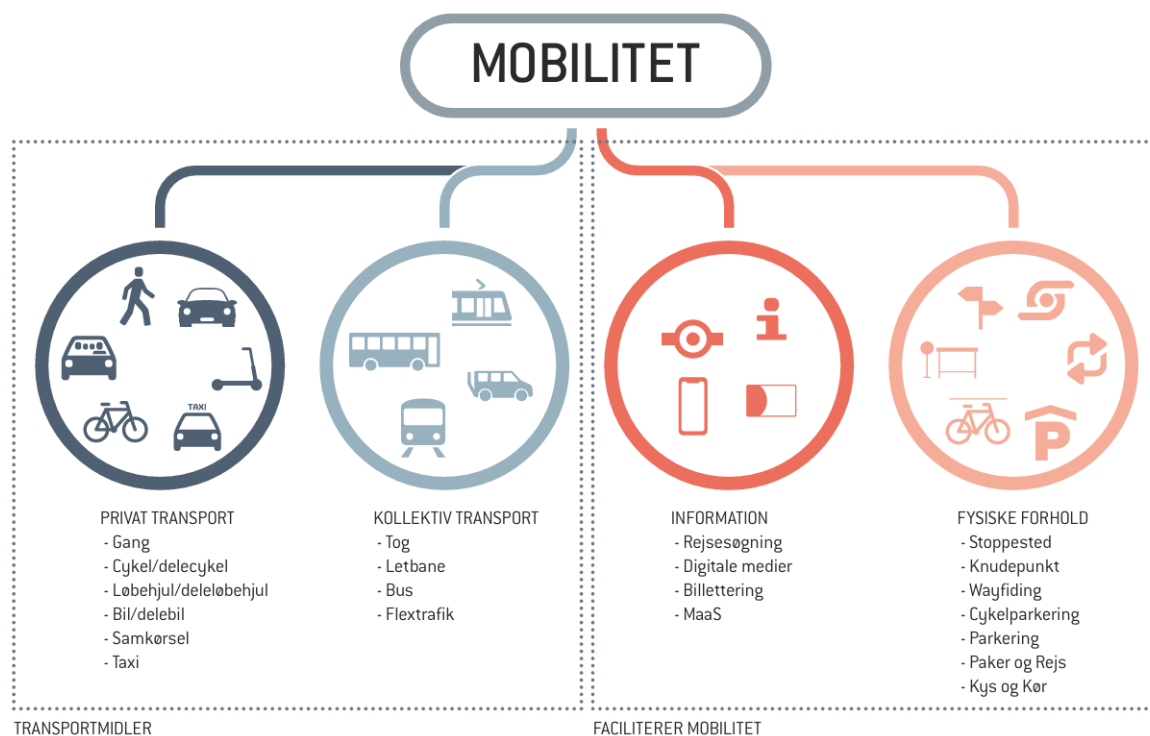


Kollektiv transport



Skiftepunkt

Landdistrikternes Fællesråds bud på hovedelementerne i fremtidens kollektive trafik i Landdistrikter.



Figur fra Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026, der viser forskellige roller i mobilitetsbilledet. Midttrafik har en egen palette af produkter, som vi udvikler og udbyder. Denne suppleres af en række private mobilitetsformer, som trafiksekskaberne i dag ikke har hjemmel til at indkøbe og tilbyde. Vi kan dog godt arbejde sammen med kommuner og region om udviklingen af tilbuddene, ligesom vi gennem vores informationskanaler og vores arbejde med at forbedre de fysiske forhold ved stoppestederne kan understøtte udviklingen.

Hvilke fremtidstendenser ser vi ind i?

Meget peger således i retning af en fremtid med mere fokus på fleksible betjeningsformer i fladedækningen af landdistrikterne. De første skridt er allerede taget her – bl.a. gennem forenkling og udvikling af den åbne flextrafik, som er vokset siden. Alene fra 1. halvår 2025 til 1. halvår 2026 har de åbne flexprodukter samlet haft en vækst på 12 % til 141.000 ture. I landkommunerne udgør flextrafik nu samlet ca. 10 % af det registreret passagertal med kollektiv trafik (rene skolebusser tæller ikke med).

Flere og flere tager således flextrafikken til sig som et reelt mobilitetsalternativ. Det er dog værd at bemærke, at udgiften pr. tur til flextrafik er ganske høj. I det lange løb vil det derfor være hensigtsmæssigt at arbejde for at understøtte flextrafikken med billigere alternativer. Det kunne være øget brug af privat samkørsel indtænkt i flexsystemet.

På længere sigt vil selvkørende biler også kunne reducere omkostningen til bestillingsmobilitet, da udgifter til chaufførlønninger kan begrænses kraftigt og flådestyring kan optimeres. Et fremtidsscenario hvor tilbuddet på landet i langt højere grad er bestillingsbaseret virker således sandsynligt.

Hvordan griber vi det an i mobilitetsplan 2027-30?

I Midttrafiks kommende mobilitetsplan arbejder vi med temaet under overskriften "Lokaltrafik og tilbringertrafik". Her er målet, at vi i samarbejde med region og kommuner

sammen sikrer at flest muligt får adgang det de gode rutetilbud i det store rejsestrømme. Dermed øges værdien af de hovednetsruter, der investeres i, samtidig med at kunde- og indtægtsgrundlaget øges.

Vi ser for os, at denne del af mobilitetsplanen kort opsummerer de forskellige mobilitetsformer og deres styrker og svagheder i landdistriktsbetjeningen, og på den baggrund udpeger nogle principper for, hvordan lokale mobilitetsplaner bør adressere udfordringen med at skabe effektiv landdistriktsmobilitet.

Et centralt værktøj her vil være fælles indsats med kommuner, region og Midttrafik at sikre at forskellige virkemidler spiller bedst muligt sammen.

Bilag

- 07.a Bilag 1 - Ekspertudvalgets anbefalinger
- 07.b Bilag 2 - Mobilitetsudspil fra landdistrikternes fællesråd

08. Orientering: Passagerudvikling 1. halvår 2026

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Passagertallene for Midttrafiks ruter for første halvår af 2026 er blevet opgjort i Midttrafiks halvårstælling. I denne opgørelse sammenligner vi passagertallene med halvårstællingen 2025 og viser på samme måde også udviklingen i den åbne flextrafik.

Sagsfremstilling

Halvårstællingen er i år særligt interessant, da sammenligningen med første halvår 2025 giver et billede af effekten af at de 17-årige med kørekort fra sommeren 2025 selv må køre bil.

Det totale passagertal for halvårstællingen 2026 er 27,6 millioner passagerer, hvilket er stort set på niveau med tallet for 2025. Samtidig har der samlet været en marginal reduktion i driften på samlet set ca. 5.000 køreplantimer.

Tallene dækker dog over relativt store udsving hos de enkelte bestillere og produkttyper, som nedenstående tabeller viser.

Blandt bestillerne er følgende værd at bemærke:

- **Aarhus Kommune** ser en fremgang på 4 % på buspassagerer, svarende til ca. 500.000 påstigere. Stigningen er sket jævnt på tværs af rutenettet i Aarhus – bl.a. på rute 3A, der har fået flere afgang. En del af stigningen kan dog skyldes overflyttede passagerer fra letbanen, som følge af ustabil drift.
- **Region Midtjylland** har oplevet en fremgang på de regionale busruter på 2 % svarende til ca. 120.000 påstigere. Væksten er dog primært koncentreret på de store ruter til Aarhus 118 (Randers), 200 (Hinnerup-Skanderborg) og 124 (Silkeborg-Herning-Ringkøbing), mens en række af de øvrige regionale ruter er gået tilbage.
- **Herning og Holstebro kommuner** går begge 5 % frem. Begge kommuner har forsøg med gratis kørsel, som vurderes at smitte positivt af på passagertallet.
- **Aarhus Letbane** mistede 14 % af passagererne ift. 2025 – ca. 430.000. Dette skyldes formodentlig, at driften har været stærkt udfordret af flere faktorer i første halvår.
- **Favrskov, Norddjurs, Ikast-Brande og Syddjurs** har relativt store procentvise nedgange i passagertallene, hvilket dog kan forklares med tilsvarende nedgang i antallet af køreplantimer – enten gennem besparelser. For Favrskov var der tale om en omlægning til skolerute, som ikke tælles i undersøgelsen.

- **En række af de øvrige kommuner** oplever også passagertilbagegang, som ikke kan forklares med andet end vigende passagergrundlag, herunder som følge af 17-årige der har skiftet bussen ud med bil. Således har landkommunerne oplevet en tilbagegang på 10 % samlet set, mens bybuskommunerne uden Aarhus er gået 5 % tilbage. Her kan adgangen til kørekort for 17-årige være en forklarende årsag.
- Der gives **forhøjet kørselsfradrag for pendling i yderkommuner**. Dette forhøjede fradrag fås dog kun, når man kører bil, og ikke hvis man bruger Ungdomskort. Det er således ikke attraktivt at bruge den kollektive transport i stedet for bilen, hvilket også kan have medført færre kunder. I Midttrafiks område gælder det Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Norddjurs, Skive og Struer kommuner.
- **Midtjyske Jernbaner** mangler passagertal, da tællesystemet i de nye tog endnu ikke fungerer.

Bestiller	Passagerer 1h 2025	Passagerer 1h 2026	Passagerudvikling	Timeudvikling
Favrskov	66.000	50.000	-25%	-19%
Hedensted	80.000	69.000	-13%	-4%
Herning	462.000	482.000	5%	0%
Holstebro	96.000	100.000	5%	-3%
Horsens	780.000	735.000	-6%	-2%
Ikast-Brande	88.000	69.000	-22%	-25%
Norddjurs	32.000	27.000	-14%	-17%
Odder	56.000	55.000	-2%	0%
Randers	1.431.000	1.334.000	-7%	-1%
Ringkøbing-Skjern	142.000	125.000	-12%	0%
Silkeborg	722.000	691.000	-4%	-2%
Skanderborg	187.000	169.000	-10%	4%
Skive	178.000	164.000	-8%	0%
Struer	54.000	48.000	-11%	0%
Syddjurs	93.000	85.000	-9%	-6%
Viborg	385.000	368.000	-4%	-1%
Aarhus	13.932.000	14.431.000	4%	1%
Aarhus Letbane	3.053.000	2.623.000	-14%	-8%
Midtjylland	5.676.000	5.791.000	2%	1%
Nordjylland	87.000	82.000	-6%	0%
Syddanmark	118.000	112.000	-5%	0%
Total	27.717.000	27.611.000	0%	-1%

Tabel: Sammenligning af passagertal og udvikling i timetal fordelt pr. bestiller i 1h 2025 og 2026. Fremgang vist med grønt, mens tilbagegang på over 10 % er vist med rød.

I Lemvig Kommune har Midttrafik ingen busser på A-kontrakt, så der er ikke tælleudstyr og dermed ikke passagertal for busserne i Lemvig Kommune.

Flextrafik

Som noget nyt opgøres udviklingen i den åbne flextrafik nu også i halv- og helårstællingerne.

Tabellen nedenfor viser den samlede udvikling i antallet af ture med flextur, plustur og flexbus for den enkelte bestiller.

Som tabellen viser, har flextrafikken oplevet en generel fremgang på ca. 12 % svarende til 15.000 flere ture i første halvår 2026 sammenlignet med året før.

Som det fremgår, er der tale om en generel tendens i langt de fleste kommuner. Nogle steder kan fremgangen forklares med konkrete serviceforbedringer. I Norddjurs Kommune er byzonen i Grenå fjernet og flere knudepunkter er kommet til. Skive og Holstebro kommuner har fået flere knudepunkter. I Ikast-Brande Kommune kan vi se en stor stigning i benyttelsen til/fra Kærshovedgård Udrejsecenter, som kan forklare stigningen. Andre steder er der tale om en mere generel tendens, som kan tilskrives øget både generel og målrettet kommunikation og dermed kendskab til produkterne samt en generel tilvænning til mulighederne.

Herning og Horsens kommuner er undtagelserne, hvor der faktisk er registret små fald. Der er ikke umiddelbart noget i serviceniveauet for de to kommuner der er ændret og der kan derfor ikke fastslås nogen årsagssammenhæng.

Tabellens højre kolonne viser flextrafikken som procentdel af buspassagererne, som en illustration af, hvor stor rolle flextrafikken spiller i den enkelte kommune.

Generelt fylder flexturene ikke meget i bybuskommunerne, men ses landkommunerne under 1 svarer antallet af flexture nu til ca. 10 % af de registrerede buspassagerer på ruter kommunerne finansierer (ekskl. rene skolebusser).

Bestiller	Buspassagerer 1h 2026	Åben flextrafik Ture 1h 2025	Åben flextrafik Ture 1h 2026	Flextrafik udvikling	Flextrafik ift. bus 2026
Favrskov	50.000	7.100	7.600	7%	15%
Hedensted	69.000	14.500	15.600	8%	23%
Herning	482.000	3.600	3.200	-11%	1%
Holstebro	100.000	9.500	11.600	22%	12%
Horsens	735.000	15.400	14.800	-4%	2%
Ikast-Brande	69.000	2.900	4.400	52%	6%
Norddjurs	27.000	8.400	11.800	40%	44%
Odder	55.000	3.900	4.200	8%	8%
Randers	1.334.000	5.600	6.200	11%	0%
Ringkøbing-Skjern	125.000	7.500	7.600	1%	6%
Silkeborg	691.000	4.500	5.100	13%	1%
Skanderborg	169.000	14.200	15.500	9%	9%
Skive	164.000	3.200	4.400	38%	3%
Struer	48.000	2.000	2.500	25%	5%
Syddjurs	85.000	11.500	12.600	10%	15%
Viborg	368.000	4.200	4.600	10%	1%
Aarhus	14.431.000	5.100	6.400	25%	0%
Midtjylland	5.791.000	200	300	50%	0%
Lemvig	-	2.600	2.600	0%	
Total	27.600.000	125.900	141.000	12%	1%

Tabel: Sammenligning af antallet af ture med flextur, plustur og flexbus fordelt pr. bestiller i 1h 2025 og 2026 og holdt i forhold til antallet af passagerer i den respektive bestillers almindelige rutebusser.

09. Orientering: Midttrafiks employer branding

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Som en del af det strategiske indsatsområde – Attraktiv og udviklende arbejdsplads – har Midttrafik fået udarbejdet en employer branding strategi. Strategien bliver eksekveret fra efteråret 2026 med blandt andet en film, der præsenterer Midttrafik som en god arbejdsplads.

Sagsfremstilling

Employer branding er en aktivitet under det strategiske indsatsområde: Attraktiv og udviklende arbejdsplads, hvor et af målene er, at "vi skal tiltrække og udvikle medarbejdere med de rigtige kompetencer, samfundsmæssige engagement og evne til at forandre, så vores kunder altid får den bedst mulige oplevelse og værdi for pengene".

Et af nøgleordene under indsatsområdet er "Brande Midttrafik som en attraktiv arbejdsplads".

Employer branding defineres som:

"Et employer brand er den samlede opfattelse af, hvordan vi er som arbejdsplads – i hovederne på nuværende medarbejdere, potentielle medarbejdere og andre målgrupper".

Midttrafik har derfor igangsat en indsats, der skal gøre Midttrafik mere attraktiv overfor mulige kandidater samtidig med, at vi styrker stoltheden hos de nuværende medarbejdere.

Strategiproces

Vi har samarbejdet med et kommunikationsbureau om udvikling og eksekvering af employer brandingstrategien. Afsæt for strategien er interviews med 12 kandidater, interviews med 6 rekrutterende ledere og et internt survey, som 112 medarbejdere har svaret på. Efterfølgende har bureauet faciliteret en workshop med medarbejdere og ledere.

Employer branding strategi

Strategien indeholder en overordnet fortælling (EVP) om Midttrafik som arbejdsplads med titlen 'Et arbejdsliv i bevægelse og balance'. Derudover er der tre delfortællinger, der uddyber arbejdet i udvalgte afdelinger, hvor vi erfaringsmæssigt har svært ved at rekruttere medarbejdere. Vi arbejder med tre kandidatpersonas: IT-medarbejder, projektleder og økonom.

Eksekvering af strategi

Alle fortællinger danner grund for eksekvering af vores employer branding strategi i form af en film til sociale medier, karrieresite og andre relevante steder plus en række LinkedIn-opslag med medarbejderportrætter og cases.

Midttrafiks medarbejdere deltager aktivt i optagelse af filmen, fotografering og udvikling af fortællinger til LinkedIn. Det har været en god proces med positiv energi.

Med strategien hører også en ny grafisk linje, som er gennemgående i LinkedIn-opslag, jobopslag og på det karrieresite, vi er i gang med at udvikle.

Link til filmen om Midttrafik som arbejdsplads:

<https://youtu.be/e9aDjMa1eQw>

Link til eksempler på LinkedIn-opslag:

[Mød Tobias – Dataanalytiker i Midttrafik](#)

10. Orientering: Status på rekonstruktion af Herning Turist samt kapacitetsproblemer i flextrafik

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Herning Turist gik i rekonstruktion 18. september 2026.

Kapaciteten i flextrafik har været udfordret i en periode fra starten af september, da flere store flexvognmænd indstillede kørslen og siden er gået konkurs.

Direktøren orienterer på bestyrelsesmødet om status på rekonstruktionen af Herning Turist samt kapacitetsproblemer i flextrafik.

Sagsfremstilling

Herning Turist

Herning Turist har hidtil været en af de større busvognmænd, der har udført kørsel for Midttrafik på over 30 ruter. Det er både regionale ruter og kommunale ruter 8 kommuner.

18. september 2026 gik selskabet i rekonstruktion.

Det er vigtigt for Midttrafik, at der kan opretholdes stabil drift, selvom selskabet er under rekonstruktion.

Siden 18. september har Midttrafik været i tæt dialog med den advokat, der er udpeget som rekonstruktør samt berørte bestillere for at sikre fortsat stabil drift.

Direktøren orienterer på mødet i bestyrelsen om status for arbejdet med at opretholde stabil drift samt at finde en løsning på sigt.

Flextrafik

31. august 2026 tilbageholdt Midttrafik betaling til flere flexvognmænd efter begæring fra politiet. De pågældende vognmænd stoppede med at udføre kørsel i dagene derefter.

Disse selskaber var bl.a. leverandører til Midttrafik og stod for en stor andel af den kapacitet, Midttrafik har i flextrafik (40 af 160 garantivogne). Denne kapacitet kunne ikke bruges, straks selskaberne indstillede kørslen.

Midttrafik var derfor nødt til i en periode at begrænse kundernes muligheder med flextrafik, så den vigtigste kørsel i flextrafik kunne opretholdes, bl.a. patientbefordring, handicapkørsel og kommunal kørsel.

21. september 2026 blev disse flexvognmænd erklæret konkurs efter begæringer fra Gældsstyrelsen og fagforeninger.

Flextrafikken er nu bragt tilbage til normal drift med andre leverandører.

Direktøren orienterer på bestyrelsesmødet om status på arbejdet med at sikre den nødvendige kapacitet i flextrafik.

11. 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

Indtægtsdeling Budget 2027

Midttrafik har siden udsendelse af budget 2027 før sommerferien haft en del henvendelser fra kommuner vedrørende de faldende indtægter i budget 2027.

Fælles for henvendelserne er, at der har været en manglende forståelse for Midttrafiks forklaringer på de store fald i indtægter, der er ved flere kommuner i budget 2027.

Indtægtsnedgangen relaterer sig primært til 3 forhold:

1. Flere bruger rejsekort, som giver rejsende rabatter
2. Mere præcise data om rejser, som giver forskydninger mellem ejerne
3. Faldende antal rejsende i flere kommuner

Midttrafik har lukket ned for Midttrafik App i løbet af 2025, samtidig med at den nye Rejsekort App er blevet lanceret.

Overgangen har betydet, at Midttrafik har fået mere præcise data for passagerindtægterne, som tidligere kom fra Midttrafik App. Det betyder, at en del indtægter fordeles anderledes mellem ejerne.

Brugen af Rejsekort App frem for Midttrafik App betyder også, at mange rejser er blevet billigere, da kunden opnår rabat, når man rejser på Rejsekortet frem for rejser købt i Midttrafik App.

En rejse på Rejsekort i Midttrafik App kostede 23 kr. og en enkeltbillet koster 26 kr. Med fuld Rejsekort rabat kan man opnå en rejsepris på mellem 13,8 kr. og 11,04 kr. Altså væsentlig billigere og dermed en mindre indtægt for rejsen til den pågældende ejer.

Eksempel:

	Klippekort	Enkeltbillet	Rejsekort (40%)	Rejsekort med tidsrabat
Pris pr. tur	23	26	13,8	11,04

Midttrafik informerede bestillerne om dette på et møde 24. oktober 2025, da vi her blev opmærksomme på ændringerne.

Det er ligeledes blevet forklaret på individuelle kommunemøder, som kommunerne tilbydes i forbindelse med udsendelse af udkast til Midttrafiks budget. Disse møder ligger i juni-august.

Processen for kommunikation til kommuner/region i forbindelse med budgetlægning er normalt følgende:

- Der afholdes bestillermøder (administrativt) hvert år i maj, sidste år i forbindelse med Fagligt Forum, hvor regnskab, forventet regnskab samt budgetforudsætninger for kommende år præsenteres. Alle bestillere tilbydes i denne forbindelse møder om budget/forventet regnskab
- I juni, umiddelbart efter godkendelse på bestyrelsesmøde, udsendes foreløbigt budget til alle bestillere til høring indtil 31/10 samme år. Alle bestillere tilbydes møder i denne forbindelse i denne periode.
- Forventet regnskab sendes ud i oktober.
- Hvis der forventes ekstraordinære afvigelser på budget, i forhold til tidligere udmeldinger, indkaldes bestillere løbende til online informationsmøder.

På Egne Ben fandt nye vindere

96 klasser med i alt 2.039 elever har i fem uger dystet om grøn transport på gåben, cykel og med kollektiv trafik i kampagnen På Egne Ben. Region Midtjylland, Region Nordjylland står sammen med trafikselskaberne Midttrafik og NT bag kampagnen.

Samlet har eleverne transporteret sig 54.149 km og sparet 9,7 ton CO₂ ved at gå, cykle eller tage kollektiv trafik.

Klasserne var inddelt i tre puljer – to puljer i Midtjylland og en pulje i Nordjylland. Herning Kommune havde tilmeldt så mange klasser, at de havde deres egen pulje. Den anden pulje i Midtjylland bestod af klasser fra Ringkøbing-Skjern, Randers og Aarhus kommuner.

Vinderne blev 5.B fra Lundgårdsskolen i Herning og 6.B fra Gammelgaardsskolen i Aarhus. Hold 2 fra Højgårdsskolen i Herning og 6.B Hornbæk Skole i Randers løb med andenpladsen, mens et Hold 1 fra Højgårdsskolen i Herning og 5.B Ringkøbing Skole, afd. Alkjær, Ringkøbing-Skjern vandt tredjepladsen.

7. oktober blev spændingen udløst og der var stor jubel blandt de vindende klasser, som blev overrasket i deres klasseværelser af politikere og projektets medarbejdere. Jakob Fuglsang Andersen overrakte præmien til Gammelgaardsskolen, og Nicolai Estrup overraskede 6.B på Hornbæk Skole.

Alle vinderne blev fejret med kage, diplom og en fin pengepræmie (5.000 kr. til vinderne, 3.000 kr. til andenpladsen og 2.000 kr. til førstepladsen).

Kåringen af vinderne af På Egne Ben har fået omtale i flere medier, herunder indslag på TV2 Østjylland.

Evaluerings af tidligere kampagner viser, at På Egne Ben 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.



6. B på Gammelgaardsskolen i Aarhus vandt førstepladsen i en af grupperne

Nye tiltag for at sikre stabil busdrift

På bestyrelsesmødet 11. september 2026 blev bestyrelsen orienteret om, hvordan Midttrafik generelt håndterer driftsproblemer i den kollektive bustrafik samt de særlige udfordringer i sensommeren 2026. Efterfølgende har administrationen orienteret alle kommuner og regionen om disse tiltag (se vedlagte bilag).

I orienteringen til bestyrelsen og i det udsendte materiale til kommunerne og regionen er nævnt tre nye tiltag, som erfaringerne fra udfordringerne i sensommeren 2026 har givet anledning til:

- Kommunikation med bestillere bliver en del af vores første aktiviteter.
- Der afholdes opfølgingsmøde med nye vognmænd før overgang til normal køreplan.
- Der laves backup-plan med andre vognmænd.

Administrationen er blevet bedt om at uddybe disse tiltag.

Kommunikation med bestillere bliver en del af vores første aktiviteter

Ved situationer med væsentligt ustabil drift, herunder mange aflyste afgange og omfattende forsinkelser, er det afgørende, at Midttrafik hurtigst muligt etablerer en tæt og løbende dialog med de berørte kommuner og regionen. Det gælder særligt i situationer, hvor busselskabernes mangel på chauffører medfører, at den planlagte kørsel ikke kan gennemføres. Tidlig og åben kommunikation er væsentlig for at skabe overblik, sikre fælles forventningsafstemning og give bestillerne mulighed for at forberede sig på konsekvenserne for kunderne.

I den konkrete situation efter køreplansskiftet i august 2026, blev Midttrafik inddraget sent af leverandøren. Det lykkedes dog efterfølgende at etablere en tæt og systematisk dialog med de berørte bestillere gennem daglige statusrapporter om bemandsings-situationen, den forventede udvikling og det forventede omfang af aflyste afgange i de kommende dage. Dialogen gav samtidig bestillerne mulighed for at pege på særligt kritiske ruter og afgange, som burde prioriteres i den begrænsede drift. Erfaringen understreger, at kommunikationen ikke alene handler om at informere om problemerne,

men også om at skabe et fælles beslutningsgrundlag, koordinere indsatsen og målrette de tilgængelige ressourcer dér, hvor konsekvenserne for kunderne er størst.

Hurtig inddragelse af berørte bestillere er derfor blevet prioriteret endnu højere i vores beredskab, så varslings fra busselskaberne hurtigt kan omsættes til relevant og rettidig information til de berørte bestillere.

Der afholdes opfølgningsmøde med nye vognmænd før overgang til normal køreplan

En tæt og systematisk dialog med busselskaberne frem mod et kontraktsskifte er afgørende for at sikre en stabil og succesfuld driftsopstart. Dialogen skal sikre, at busselskaberne er tilstrækkeligt forberedte på den kommende kørsel og har det nødvendige kendskab til ruter, geografi og køreplaner samt adgang til elektroniske rutekort til chaufføroplæring. Derudover skal det sikres, at selskaberne og deres chauffører er fortrolige med relevante IT-systemer og driftsprocedurer, herunder bus-IT, billetsystemer, Rejsekort og TSS.

Hidtil har Midttrafiks tilgang været at fastholde en tæt dialog frem til det ordinære køreplansskifte i juni, og kun fulgt yderligere op, hvis der var problemer. Der har ikke været systematisk opfølgning frem mod overgangen til normalplanen i august.

Forskellen mellem sommerplanen og normalplanen består primært i et øget kørselsomfang, fx højere frekvens og flere dubleringsafgange. Det har betydning for busselskabets bemandsingssituation og evne til at håndtere den øgede driftsbelastning.

Erfaringerne fra køreplansskiftet i sommeren 2026 har gjort, at Midttrafik fremover vil følge op over for nye busselskaber frem til overgangen til normalkøreplan. Det skal løbende afdækkes, om selskabet har et tilstrækkeligt mandskabsberedskab til at håndtere forventet fravær som følge af sygdom og eventuelle opsigelser, uden at det medfører væsentlige driftsforstyrrelser. Hvis der opstår tvivl om selskabets kapacitet til at opretholde den planlagte drift, skal der tidligt udarbejdes konkrete handlingsplaner, herunder muligheder for at inddrage underentreprenører.

Der laves backup-plan med andre vognmænd

Busselskaberne har som udgangspunkt selv ansvaret for at sikre, at den kontraktligt aftalte kørsel gennemføres, herunder at have beredskab til at håndtere situationer med mandskabsmangel. Det indebærer, at selskaberne formelt skal indgå aftaler med relevante underleverandører, som efter behov kan varetage hele eller dele af driften, hvis selskabet ikke selv har tilstrækkeligt mandskab til at gennemføre den planlagte kørsel. Formålet er at etablere en konkret backup-løsning, der kan begrænse antallet af aflyste afgange og sikre kunderne en mere stabil betjening.

I forbindelse med de aktuelle udfordringer med chaufførmangel i sensommeren 2026 har Midttrafik foreslået, at selskabet henvender sig til relevante underentreprenører med henblik på at afhjælpe situationen. Det kan fx være andre vognmænd, der allerede udfører kørsel for Midttrafik, og som i perioder har kapacitet til at overtage udvalgte vognløb eller dubleringsafgange. Derudover kan det accepteres, at andre busselskaber, herunder turistbusselskaber, midlertidigt indsættes, hvis alternativet er, at planlagte afgange må udgå.

Fremadrettet vil Midttrafik arbejde mere systematisk med dialogen med potentielle underleverandører i de geografiske områder, hvor der sker kontraktsskifte. Det gælder både eksisterende operatører og relevante turistvognmænd, som potentielt kan bidrage med ekstra kapacitet. Formålet er at skabe et bedre og mere afklaret grundlag for, at de kontraktansvarlige busselskaber hurtigt kan indgå aftaler om supplerende kørsel, hvis der opstår behov. Dialogen skal således understøtte, at mulige leverandører og deres kapacitet er identificeret på forhånd, frem for at mulighederne først undersøges, når driftsproblemerne er opstået.

Med ovennævnte forbedringer forventer Midttrafik at supplerende kørsel fra en underleverandør kan igangsættes inden for 1-2 dage efter en hændelse.

Udbud af variabel kørsel i flextrafik annulleret

Midttrafik har i samarbejde med Sydtrafik og Fynbus annonceret udbud af variabel kørsel og garantivogne med kontraktstart 1. marts 2027. I udbuddene er der vilkår om foliering af vognene for at sikre genkendelighed af vogne, der kører flextrafik for bl.a. Midttrafik.

Variable vogne er vogne, der ofte også udfører andet kørsel end flextrafik, fx taxa. Vilkår om foliering er blevet mødt af spørgsmål, idet taxabranschen finder det vanskeligt at forene muligheden for foliering med anden skrift på vognen, bl.a. oplysninger om priser for den fri hyrevognskørsel. Udbuddet af variable vogne (FV10) er derfor blevet annulleret med henblik på at revidere vilkår om foliering. Udbuddet forventes offentliggjort medio november.

Udbud af Garantivogne er gennemført med om foliering af disse vogne. Kontrakterne med garantivogne træder i kraft 1. marts 2027.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Notat om håndtering af driftsproblemer i den kollektive bus- trafik sendt til kommuner og region

12. Orientering: AarBus

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

AarBus spiller en central rolle i den kollektive trafik i Aarhus og omegn og har gennem årene udviklet sig fra en kommunalt drevet sporvejsvirksomhed til en moderne bus-operatør med fokus på bæredygtig transport og effektiv drift. Det er derfor væsentligt for Midttrafiks bestyrelse at have et indblik i AarBus' driftsmæssige og organisatoriske forhold samt de samarbejdsrammer, der eksisterer mellem Midttrafik og AarBus.

Direktøren for AarBus deltager under dette punkt på dagsordenen.

Sagsfremstilling

AarBus' struktur og historie

AarBus, tidligere kendt som Busselskabet Aarhus Sporveje, er det primære busselskab i Aarhus Kommune. Selskabet blev oprindeligt etableret som Aarhus Sporvejselskab i 1884 og har siden gennemgået flere transformationer.

I 2007 blev Aarhus Sporveje en del af det regionale trafikselskab Midttrafik som følge af kommunalreformen. I 2021 skiftede selskabet navn til AarBus. Selskabet har fortsat stærke bånd til Aarhus Kommune og spiller en afgørende rolle i at sikre en stabil og effektiv kollektiv trafik i byen.

Konstruktionen mellem Midttrafik og AarBus

AarBus er i dag et kommunalt ejet busselskab, der fungerer som leverandør for Midttrafik. Samarbejdet er struktureret på følgende måde:

- Ejerskab: AarBus er ejet af Midttrafik, som er ejet af Region Midtjylland og kommunerne i regionen.
- Kontraktforhold: AarBus opererer busser på vegne af Midttrafik gennem udbudte kontrakter, hvilket betyder, at AarBus konkurrerer med private busselskaber om driftsopgaver. Selskabet har dog også fået direkte tildelte kontrakter i visse tilfælde for at sikre stabil drift.

AarBus har i en lang periode kørt på to kontrakter:

1. Kontrakten om Restkørslen (75%)
 - i. Ikke udbudt kørsel
 - ii. Tidligere udbudt kørsel – Midttrafiks 3. udbud (nov. 2008 - jun. 2016)
2. Kontrakten efter 25. udbud (25%)

Efter kontraktudløb i 2022 på kontrakten efter 25. udbud, er kørslen fra det 25. udbud blevet indlemmet i kontrakten om Restkørsel.

- Planlægning og koordination: Midttrafik har ansvaret for ruteplanlægning, køreplaner og takststruktur, mens AarBus står for den daglige drift, personaleplanlægning og vedligeholdelse af busser.
- Finansiering: Midttrafik finansierer busdriften via billetindtægter og kommunalt tilskud fra Aarhus Kommune, mens AarBus modtager betaling for at udføre driften i henhold til kontrakten.

Det overskud, AarBus årligt genererer, returneres til Aarhus Kommune året efter i form af en rabat i kontraktbetalingen til busselskabet. Det er alene et mellemværende mellem Aarhus Kommune og AarBus.

- Kvalitets- og miljøkrav: Midttrafik stiller krav til kundetilfredshed, miljøstandarder og driftskvalitet, som AarBus skal leve op til. Disse krav bliver løbende evalueret gennem kontraktopfølgning.
- Flexibilitet i driften: AarBus kan varetage særlige opgaver i Aarhus Kommune, hvor fleksibilitet i forhold til ændringer i driften er nødvendig.

Samarbejdet mellem Midttrafik og AarBus bygger således på en kombination af kommunalt ejerskab og markedsbaseret konkurrenceudsættelse, hvor AarBus både har en unik historisk rolle i Aarhus Kommune, men samtidig konkurrerer med private aktører på lige vilkår.

Nøgletal for AarBus

- Antal medarbejdere: 655, hvoraf 578 er buschauffører
- Rutenetværk: 25 ruter
- Passagertal: 27.150.000
- Vognpark: 204 busser i alt
- Af disse 204 er 154 driftsbusser og 50 reservebusser. Driftsbusserne udgøres af 118 elbusser og 36 dieselbusser.
- Punktlighed: Marts 2025: 99,90%, 2024: 99,82%, 2023: 99,87%
- Miljøpåvirkning:
CO₂ udledning i 2019: 15.068 tCO₂,
CO₂ udledning i 2024: 10.348 tCO₂
CO₂-udledning i 2025: 7.578 tCO₂
= fald på 27% fra 2024-2025

Initiativer og projekter

AarBus og Midttrafik arbejder løbende på initiativer for at forbedre den kollektive trafik, herunder:

- Grøn omstilling: Når AarBus får leveret 50 nye elbusser i 2027 har vi 168 elbusser og 58 dieselbusser
- Af disse i alt 226 busser er 154 driftsbusser og 72 reservebusser. Driftsbusserne vil da udgøres af 154 elbusser og 0 dieselbusser.

- Forbedring af køretider: Løbende justering af ruter og køreplaner baseret på passagerfeedback og data.
- Ekstrabusser til arrangementer: Særlige busser til store events for at lette presset på byens infrastruktur.
- Depotudvikling: Investering i ladeinfrastruktur og klimavenlig drift af busanlæg.
- Ændring af værkstedsfaciliteter
 - Udvidelse af værkstedet på Station Syd
 - Sammenlægning af værkstederne på Station Nord og Vest på Station Vest.

Fremadrettede udfordringer og muligheder

- Flere grønne busser: Ambitionen er, at hele AarBus' flåde af driftsbusser bliver emissionsfri senest 2027, hvilket kræver fortsatte investeringer og samarbejde. Derudover er målet at alle AarBus' busser, både drifts- og reservebusser er emissionsfri i 2030.
- Øget efterspørgsel: Byens vækst skaber behov for mere kapacitet og flere ruter i den kollektive trafik.

Teknologisk udvikling: Der arbejdes med at udnytte data og ny teknologi til at optimere busdriften.

13. Eventuelt