



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

**25. juni 2026
kl. 10:30**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
01. Valg af dirigent.....	3
02. Meddelelser fra formanden.....	4
03. Årsberetning og årsrapport for 2025.....	5
04. Godkendelse af principper for byrdefordelingen	6
05. Budgetforslag 2027	8
06. Samarbejde og kvalitetsopfølgning i forhold til bus- og flexvognmænd	11
07. Eventuelt	15

01. Valg af dirigent

Direktøren indstiller,

at bestyrelsesformand Claus Leick vælges som dirigent.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår bestyrelsesformand Claus Leick som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

02. Meddelelser fra formanden

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Bestyrelsesformanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden det konstituerende repræsentantskabsmøde 23. januar 2026.

03. Årsberetning og årsrapport for 2025

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen præsenterer årsberetning og årsrapport for 2025.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet en årsberetning og en årsrapport med regnskabet for 2025 for Midttrafik.

Årsberetningen præsenterer årets væsentligste aktiviteter, der præsenteres sammen med udvalgte nøgletal. Beretningen har følgende hovedoverskrifter:

- Midttrafik i tal
- Miljø (E)
- Social (S)
- Ledelse (G)
- Mobilitetstiltag fra kommuner og region
- Markedsføring i 2025

Årsrapporten indeholder årsregnskabet for 2025 med revisionspåtegning.

Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet. Årsregnskabet blev godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet 22. maj 2026.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Revisionsberetning nr. 25 af 22. maj 2026 til årsregnskab for 2025
- 3.b Bilag 2 – Byrdefordeling for årsregnskab 2025
- 3.c Bilag 3 - Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af regnskab 2025
- 3.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025
- 3.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

04. Godkendelse af principper for byrdefordelingen

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet godkender forslaget til byrdefordeling for 2027.

Resumé

Repræsentantskabet skal i henhold til Midttrafiks vedtægter § 11 godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Sagsfremstilling

Byrdefordeling

Fordelingen af kommunernes og regionens tilskud til finansieringen af Midttrafiks udgifter til drift og fællesaktiviteter følger hovedsageligt de samme grundlæggende principper som tidligere år.

Udgifterne fordeles således, at nettodriftsudgifterne finansieres af den bestiller, der fastlægger serviceniveauet. Det er således kommuner og Region Midtjylland for hver deres buskørsel, deres andele af Rejsekort og kørsel i Flextrafik, Region Midtjylland for togdrift og Region Midtjylland og Aarhus Kommune for Aarhus Letbane.

Trafikselskabets budget fordeles i et vist omfang efter forbrug, mens udgifter til de opgaver, der kommer alle til gode, fordeles efter en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for bus og en fordelingsnøgle baseret på antal ture for handicap.

Ændringer i forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af repræsentantskabet i juni 2025:

- Byrdefordeling til investering af nyt realtidssystem fjernet, da investeringen er færdiggjort i 2026.
- Projektet DART, hvor omkostningen fordeles efter hver kommunes samlede realiserede kørsel i det seneste regnskabsår og området specialkørsel vægter med 25% i fordelingen.
- Udgifter til administration og kontrolleverandør er ændret til at blive fordelt på baggrund af køreplantimer (tidligere fordelt efter antal kontroller). Undtagelsen er Aarhus Kommune og Aarhus Letbane, hvor afregning fastholdes niveauet fra 2026 tillagt P/L-regulering, samt 2 regionale ruter, rute 100 og 200, der afregnes særskilt.

Principperne for byrdefordeling skal ifølge vedtægternes § 11 godkendes af repræsentantskabet.

Bilag

- Bilag 1 - Notat om byrdefordelingsprincipper 2027

05. Budgetforslag 2027

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen om budgetforslag 2027 til 1. behandling tages til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer om budgetforslag for 2027 for drift af kollektiv trafik og trafikelskabets budget for administration og fællesudgifter samt budgetoverslagsårene fra 2028 til 2030, som vil blive behandlet af bestyrelsen for Midttrafik 25. juni 2026.

Sagsfremstilling

Før det endelige budget for 2027 kan godkendes i december 2026, sendes det nu i politisk høring med deadline 31. oktober 2025. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Grundlaget for budget 2027 er regnskabet for 2025, budget 2026 samt kendte ændringer i 2027. Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2027, hvor det er sammenholdt med budget 2026.

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2027 udgør 2.147,7 mio. kr., hvilket svarer til en forøgelse på 36,7 mio. kr. i forhold til budget 2026, en stigning på 1,7%.

Passagerindtægter

Der budgetteres med indtægter for 868,2 mio. kr. på tværs af alle områder i budget 2027, hvilket svarer til en stigning på 1,5 mio. kr. i forhold til budget 2026. I B2026 var der indregnet tilbagebetaling af rejsekortlikviditet og klippekort for samlet 18 mio. kr., hvilket ikke er relevant i BF2027. Passagerindtægterne for tog er budgetteret til 11,7 mio. kr. i 2026, hvilket er et fald på 9,2 mio. kr. i forhold til B2026. Dette skyldes ændring i indtægtsfordelingen.

Operatørudgifterne vedrørende bus, tog, letbane og flextrafik

De samlede operatørudgifter i BF2027 udgør 2.733,2 mio. kr., hvilket medfører et samlet merforbrug på 83,5 mio. kr. i forhold til B2026.

Busdrift inkl. flexbus

På bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter i BF2027 et finansieringsbehov på 1.578,4 mio. kr. Dette er en merudgift på 96,4 mio. kr. i forhold til B2026.

Stigningen skyldes primært en ekstraordinær nedskrivning af budgettet for Aarhus i 2026 på 51,1 mio. kr. som skulle trækkes fra afregningen til AarBus, denne rabat eksisterer ikke i BF2027. Derudover forventes der en merudgift på 44,7 mio. kr. på grund af udviklingen i brændstofindekset.

Delindekset på løn (SBLON1) ændres til at have udgangspunkt i Q4 2022, som har effekt fra juni 2023 for alle indeks. Effekten af denne ændring er estimeret til i 2027, at koste 10,2 mio. kr. samlet for alle bestillere.

Togdrift

Den samlede operatørudgift er budgetteret til 92,4 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 18,5 mio. kr. i forhold til B2026.

Faldet skyldes hovedsageligt et fald i indtægter, som direkte påvirker operatørudgifter negativt samt usikkerhedspulje i 2026, som ikke videreføres til 2027.

Letbanedrift

Budgettet for letbanens operatørudgifter udgør samlet 397,9 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 13,4 mio. kr. i forhold til B2026. Stigningen skyldes primært udvidet aktivitet.

Flextrafik

Budgettet for flextrafiks operatørudgifter udgør 664,5 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 7,7 mio. kr. i forhold til B2026. Faldet skyldes primært lavere priser på operatørudgifter på udbuddet i 2025.

Drifts- og billetsystemer

Udgifterne til drifts- og billetsystemer udgør i BF2027 samlet 74,6 mio. kr., hvilket er en reduktion på 37,8 mio. kr. sammenlignet med B2026. Ændringen skyldes primært forskydninger i investeringer på Rejsekort og afsluttet investering i et nyt realtidssystem.

Billetkontrol

For 2026 forventes en nettoudgift på 4,7 mio. kr., hvilket er en opjustering på 0,2 mio. kr. i forhold til B2026. I BF2027 hensættes der 8 mio. kr. til tab på debitorer. Indtægter samt udgifter til egen administration og ekstern kontrolleverandør stiger på grund af aftale om flere kontroller. Fra 2027 er der besluttet at fordele de administrative udgifter med udgangspunkt i køreplantimer og ikke som før, ud fra antallet af kontroller.

Trafikselskabet

Trafikselskabets samlede budget for 2027 udgør 123,9 mio. kr., hvilket er et fald på 16,2 mio. kr. i forhold til budget 2026. Faldet skyldes, at B2026 indeholder

overført overskud fra tidligere år, jf. bestyrelsens beslutning. Ser man bort fra det overførte overskud, er budgettet steget med 3,0 mio. kr. i forhold til 2026. Ændringen skyldes primært løn- og prisreguleringer

Flextrafikadministration

Budgettet for flextrafikadministration i 2027 udgør samlet 54,5 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 8,7 mio. kr. i forhold til 2026. Stigningen er direkte relateret til udviklingen i antal ture, da administrationsbidraget er turbaseret. Af den samlede stigning på 8,7 mio. kr. udgør DART-projektet en væsentlig andel med 4,4 mio. DART er et projekt ved FlexDanmark, der har til formål at erstatte det nuværende planlægningssystem for flextrafikken. Det nuværende system er over 30 år gammelt, hvilket giver udfordringer ved drift, support og videreudvikling. Et nyt system vil derfor kunne fremtidssikre flextrafikken, samt muliggøre integrationer med andre IT-platforme.

Likviditet

Midttrafiks likviditet forventes i 2027 at forblive stabil og i balance, i forlængelse af de senere års konsoliderede udvikling. Den løbende likviditetsstyring sikrer et forudsigeligt månedligt cash flow baseret på stabile indtægter, planlagte vognmandsbetalinger og bestillerfinansiering. Kassekreditte indgår som en integreret komponent i den kortfristede likviditetsstyring og kan, ved behov, suppleres med repo-forretning for at sikre den fornødne driftslikviditet.

Den samlede likviditetsreserve vurderes tilstrækkelig til at imødegå udsving i betalingsstrømme.

Bilag

- 05.a Bilag 1 – Hovednotat
- 05.b Bilag 2 – Byrdefordeling
- 05.c Bilag 3 - Bestillermateriale

06. Samarbejde og kvalitetsopfølgning i forhold til bus- og flexvognmænd

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen om Midttrafiks samarbejde med bus- og flexvognmænd, samt Midttrafiks arbejde med kontraktstyring, kvalitetsopfølgning og håndtering af manglende kontraktoverholdelse til efterretning.

Resumé

Midttrafik samarbejder med en lang række private busselskaber og vognmænd om levering af buskørsel og flextrafik i Region Midtjylland. Samarbejdet sker på baggrund af offentlige udbud og kontrakter, der fastlægger krav til blandt andet drift, kvalitet, kundeservice, miljøforhold og samarbejde.

I de senere år har der været øget offentlig og politisk opmærksomhed på forhold i transportbranchen, herunder arbejdsvilkår, efterlevelse af lovgivning og kvaliteten af den leverede trafik. Konkrete sager på både bus- og flextrafikområdet har givet anledning til spørgsmål om trafikselskabernes muligheder for at forebygge, kontrollere og håndtere tilfælde, hvor leverandører ikke lever op til gældende regler eller kontraktlige forpligtelser.

Formålet med orienteringen er at give repræsentantskabet en overordnet forståelse af de rammer, Midttrafik arbejder inden for, de krav der stilles til leverandørerne, de kontrol- og opfølgningsmekanismer Midttrafik anvender, samt de muligheder og begrænsninger der følger af lovgivning, udbudsregler og kontraktretlige principper.

Sagsfremstilling

Baggrund

Midttrafik har ansvaret for planlægning og koordinering af den kollektive trafik i Region Midtjylland. Den praktiske udførelse af en stor del af kørslen varetages af private busselskaber og vognmænd, som efter offentlige udbud indgår kontrakter med Midttrafik.

Samarbejdet mellem trafikselskaber og private operatører er et grundlæggende element i organiseringen af den kollektive trafik i Danmark. Modellen gør det muligt at skabe konkurrence om opgaverne og sikre en effektiv anvendelse af offentlige midler, samtidig med at trafikselskaberne fastlægger de krav og kvalitetsstandarder, som leverandørerne skal leve op til.

Når der opstår sager om manglende kvalitet, utilfredsstillende drift eller forhold hos enkelte leverandører, rettes opmærksomheden ofte mod trafikselskabets rolle og ansvar. Det er derfor væsentligt at forstå både de redskaber, Midttrafik råder over, og de begrænsninger der gælder for offentlige ordregivere.

Midttrafiks rolle som ordregiver

Midttrafik er kunde og kontraktpart over for de private leverandører, men er ikke arbejdsgiver for chauffører eller øvrige medarbejdere hos busselskaber og vognmænd.

Midttrafik kan gennem kontrakter stille krav til den ydelse, der leveres, og føre kontrol med, om kontraktens bestemmelser overholdes. Midttrafik kan derimod ikke overtage virksomhedernes ledelsesansvar eller føre myndighedstilsyn på områder, som efter lovgivningen hører under andre myndigheder.

Ansvarsfordelingen betyder blandt andet, at:

- Midttrafik fører kontraktopfølgning på den leverede trafik.
- Færdselsstyrelsen fører tilsyn med tilladelser og regler for erhvervsmæssig persontransport.
- Arbejdstilsynet fører tilsyn med arbejdsmiljøforhold.
- Skatteforvaltningen fører kontrol med skatte- og afgiftsforhold.
- Politiet håndhæver færdselslovgivningen og anden relevant lovgivning.

Midttrafik indgår løbende i dialog med relevante myndigheder, når forhold giver anledning til det.

Krav til leverandørerne

De krav, Midttrafik kan stille til leverandørerne, fastlægges i forbindelse med udbudene og beskrives i kontrakterne.

Kravene omfatter blandt andet:

- økonomisk og faglig egnethed,
- nødvendige tilladelser og godkendelser,
- krav til køretøjer og udstyr,
- miljø- og klimakrav,
- krav til chaufførers kvalifikationer og uddannelse,
- kvalitetskrav til drift og kundeservice,
- dokumentations- og rapporteringskrav,
- samarbejde med Midttrafik om kvalitetsopfølgning.

Kontrakterne skal samtidig udformes inden for de rammer, der følger af udbudslovgivningen og de grundlæggende principper om ligebehandling, gennemsigtighed og proportionalitet.

Det betyder blandt andet, at Midttrafik ikke frit kan opstille vilkårlige krav eller fravælge virksomheder uden et sagligt og dokumenterbart grundlag.

Hvad kan Midttrafik kræve – og hvad kan Midttrafik ikke kræve?

I den offentlige debat opstår der ofte spørgsmål om, hvorfor trafikalskaber ikke blot kan afvise bestemte virksomheder eller ophæve kontrakter, når der opstår kritik.

Som offentlig ordregiver er Midttrafik bundet af gældende lovgivning. Sanktioner og indgreb skal derfor have hjemmel i kontrakten eller lovgivningen og stå i rimeligt forhold til den konstaterede overtrædelse.

Midttrafik kan således ikke ophæve kontrakter alene på baggrund af mistanke, medieomtale eller utilfredshed. Der skal foreligge et dokumenteret grundlag, som kan begrunde den konkrete handling.

Dette er en vigtig retssikkerhedsgaranti i det offentlige indkøbssystem, men betyder samtidig, at trafikselskaber ikke altid kan handle så hurtigt eller vidtgående, som den offentlige debat kan give indtryk af.

Midttrafiks arbejde med kvalitetsopfølgning

Midttrafik arbejder løbende med at sikre, at leverandørerne lever op til kontraktens krav.

Formålet er både at sikre en stabil og velfungerende trafik for kunderne og at identificere problemer så tidligt som muligt.

På busområdet sker opfølgningen blandt andet gennem:

- driftsopfølgning,
- kvalitetsmålinger,
- registrering af aflysninger og regularitet,
- kundehenvendelser og klager,
- kvalitetskontrol af køretøjer,
- faste samarbejds- og opfølgingsmøder.

På flexområdet sker opfølgningen blandt andet gennem:

- kontrol af rettidighed og gennemførte ture,
- opfølgning på kundehenvendelser,
- kontrol af køretøjer og dokumentation,
- dialog med kommuner, institutioner og regionen,
- løbende leverandøropfølgning.

Kontrolarbejdet har både et forebyggende og et korrigerende sigte. Målet er ikke alene at konstatere fejl, men også at sikre, at problemer rettes, og at kvaliteten forbedres.

Håndtering af manglende kontraktoverholdelse

Når Midttrafik konstaterer forhold, der ikke lever op til kontraktens krav, sker opfølgningen efter en konkret vurdering af forholdets karakter og omfang.

Mindre eller enkeltstående forhold håndteres typisk gennem dialog, påtaler og krav om forbedringer.

Ved gentagne eller mere alvorlige forhold kan Midttrafik blandt andet:

- udstede bod,
- kræve handlingsplaner,
- intensivere kontrollen,
- iværksætte skærpet kontraktopfølgning.

I tilfælde af væsentlige kontraktbrud kan Midttrafik efter en konkret juridisk vurdering anvende mere vidtgående sanktioner, herunder suspension eller ophævelse af kontrakter.

Anvendelsen af sådanne sanktioner forudsætter imidlertid, at de kontraktmæssige og juridiske betingelser er opfyldt.

Erfaringer og læring

Sager på tværs af branchen har understreget betydningen af et stærkt fokus på kontraktstyring, dokumentation og kvalitetsopfølgning.

For Midttrafik er det afgørende løbende at vurdere, om erfaringer fra konkrete sager giver anledning til justeringer af kontraktkrav, kontrolformer eller procedurer.

Arbejdet med kvalitet og kontraktopfølgning er derfor en kontinuerlig proces, hvor erfaringer fra både egen drift og øvrige trafikkselskaber indgår i udviklingen af området.

Målet er at sikre, at Midttrafik inden for de gældende juridiske rammer anvender de redskaber, der er til rådighed, for at understøtte høj kvalitet, ordnede forhold og en stabil kollektiv trafik til gavn for kunderne og de kommuner og regioner, der finansierer trafikken.

07. Eventuelt