



Aarhus, 23. oktober 2026

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

**AarBus
Jegstrupvej 5
8361 Hasselager**

Forventet regnskab 2 2026

Bilag 1 - Hovednotat

1	Forventet regnskab 2 2026	2
1.1	Midttrafiks samlede driftsbudget	2
1.2	Passagerindtægter	3
1.3	Operatørudgifter	4
1.4	Drifts- og billetsystemer	8
1.5	Billetkontrol	9
1.6	Trafikselskab og Flextrafikadministration	10
1.7	Finansindtægter og -udgifter	11
1.8	Likviditet	11
1.9	Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau	13

1 Forventet regnskab 2 2026

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2 2026 (FR2 fremadrettet) er budget 2026 (B2026 fremadrettet).

1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Passagerindtægter	-846,9	-866,7	-848,7	-859,2	-	7,6
Operatørudgifter	2.589,6	2.657,5	2.672,9	2.667,3	44,8	9,8
- Udgift excl. NT/SYD	2.571,1	2.636,9	2.652,2	2.646,9	44,8	10,0
- NT/SYD	18,5	20,6	20,6	20,4	-	-0,2
Drifts- og billetsystemer	104,4	112,4	128,3	123,9	-	11,5
Billetkontrol	-5,9	4,5	4,2	1,8	-	-2,7
Trafikselskab og Flexadministration	163,0	169,3	171,7	170,1	-	0,8
Fællesomkostninger	-5,1	3,3	1,7	0,7	-	-2,6
Total	1.999,1	2.080,2	2.130,1	2.104,6	44,8	24,4

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2026 er opjusteret med 24,4 mio. kr. til i alt 2.104,6 mio. kr.

Stigningen skyldes en opskrivning af operatørudgifterne på 9,8 mio. kr., hvor der er indregnet en indeksstigning på 44,8 mio. kr. Derudover ser vi ind i en nedgang i indtægterne på 7,6 mio. kr., en opskrivning af drifts- og billetsystemer på 11,5 mio. kr., samt en nedgang på Billetkontrol og Fællesomkostningerne på henholdsvis 2,7 og 2,6 mio. kr.

Af de samlede driftsudgifter står 2.108,4 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks samlede driftsudgifter for året og det beløb, der fordeles mellem bestillerne, skyldes at Midttrafiks eget bidrag til letbanesekretariatet samt ydelser og tilbagebetalinger vedrørende rejsekortlån og passagerindtægter, ikke er en del af driftsudgifterne.

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

Brændstofkompensationen forventes på nuværende tidspunkt at ende på samlet 18,5 mio. kr. for året, perioden marts til juni er indrapporteret til ministeriet i august 2026. Beløbet er i FR2 2026 kørt ind som en ekstra indbetaling for den enkelte bestiller.

1.2 Passagerindtægter

Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Passagerindtægter i alt	-846,9	-866,7	-848,7	-859,2	7,6
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>					-
<i>Bus</i>	-695,2	-711,6	-702,7	-713,3	-1,7
<i>Tog</i>	-12,4	-20,9	-12,3	-11,2	9,7
<i>Letbane</i>	-105,2	-106,8	-103,3	-104,2	2,6
<i>Flextrafik</i>	-34,1	-27,5	-30,4	-30,5	-3,0

Midttrafiks forventede passagerindtægter i 2026 udgør 859,2 mio. kr., hvilket er en samlet nedjustering på 7,6 mio. kr. i forhold til budgettet, hvoraf der forventes en øgning på 3 mio. kr. vedr. Flextrafik, samt en nedjustering på ca. 10,6 mio. kr. for bus, tog og letbane. For tog forventes passagerindtægter i 2026 at udgøre 11,2 mio. kr., hvilket er en samlet nedjustering på 9,7 mio. kr. Nedjusteringen er primært vedrørende Holstebro-Skjern strækningen, hvor der forventes 9,3 mio. kr. færre passagerindtægter som følge af opdatering af datagrundlaget i indtægtsdelingsmodellen, hvilket medfører en mere retvisende fordeling af passagerindtægterne.

I løbet af august 2026 er tilbagebetaling for indestående rejsekortlikviditet i forbindelse med nedlukningen af Rejsekort som kort begyndt. I forbindelse med regnskab 2025 blev der hensat 10 mio. kr. til dækning af tilbagebetalinger, ud over de 13 mio. kr., som er indregnet i budget 2026.

De hensatte 10 mio. kr., fra regnskab 2025, er inkorporeret i tallene for FR2, hvor de tidligere ikke har været en del af tallene for forventet regnskab 1. Hvis der ses bort fra det hensatte beløb, så forventes der en nedjustering for bus, tog og letbane på 20,6 mio. kr.

Nedjustering for bus-, tog- og letbaneindtægter skyldes en forventning om færre passagerer, en forventning om generelt færre indtægter pga. flytning af kunder til rejsekortprodukter, hvor der gives rabat i priser i forhold til f.eks. kontantbillet/enkelbillet.

Flytning af kunder til andre produkter, på grund af nedlukning af Midttrafik App og planlagte nedlukning af Rejsekort som kort i 2026, betyder en øgning i andelen af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, hvilket giver et styrket datagrundlag for beregning af generelle fordelingsnøgler i modellen. Dette giver ændringer i fordelingen af passagerindtægter mellem bestillere, hvilket især ses ved de større bybuskommuner.

Indtægterne i den åbne flextrafik og Handicap forventes at ligge 3 mio. kr. over budget. Dette skyldes en højere realiseret egenbetaling pr. tur i handicapkørslen, samt et højere forventet turantal i den åbne flextrafik, der resulterer i en tilsvarende højere realiseret egenbetaling.

1.3 Operatørudgifter

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Operatørudgifter i alt	2.571,4	2.636,9	2.652,2	2.646,9	44,8	10,0
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>						
<i>Bus</i>	1.483,1	1.470,0	1.495,4	1.487,4	22,1	17,4
<i>Tog</i>	85,2	110,9	111,0	111,3		0,4
<i>Letbane</i>	356,1	384,6	384,6	384,6		-
<i>Flextrafik</i>	647,0	671,5	661,3	663,6	22,7	-7,8

De samlede operatørudgifter uden NT/SYD, udgør i Forventet Regnskab 2.646,9 mio. kr., hvilket medfører et samlet merforbrug på 10 mio. kr. i forhold til B2026. Der er til B2026 lavet tillægsbevillinger på -12 mio. kr. som udelukkende vedrører Aarhus Kommune. Dette opdelt på besparelser på 7 mio. kr. og en ekstra rabat på 5 mio. kr.

1.3.1 Bus

For bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter et finansieringsbehov på 1.487,4 mio. kr. Sammenholdt med det budgetterede beløb for 2026 på 1.470,0 mio. kr. resulterer dette i et merforbrug på 17,4 mio. kr., fordelt på et merforbrug på rutekørslen på 17,7 mio. kr. og et mindreforbrug på flexbussen på 0,3 mio. kr.

For den almindelige rutekørsel er der et samlet merforbrug på 17,7 mio. kr. i forhold til budget 2026.

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en merudgift for Midttrafiks ejere på 21,9 mio. kr.
- Stigningen i kørselsomfanget med 9.678 timer medfører en merudgift på 5,6 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet mindreudgift på 9,8 mio. kr. Se kommentarer i skemaet nedenfor for nærmere detaljer vedrørende de enkelte bestillere.

Bestiller	Ændr. i timer	Mio. kr.				Bemærkning
		Effekt af timer	Indeks-effekt	Øvr. Be-vælgelser	I alt	
Favrskov	296	0,2	0,5	0,1	0,8	Stigning i KPT og omkostninger grundet ny rute 200. Samt indekseffekt på skolekørsel.
Hedensted	143	0,1	-0,0	-0,1	0,0	
Herning	668	0,4	0,4	1,3	2,1	Rute 6M HE er ikke budgetteret, stigning i KPT og omkostninger på skolekørsel. For lavt budget på ikke rutefordelte omk. Samt indekseffekt.
Holstebro	-100	-0,1	0,1	0,4	0,4	Indekseffekt, bonus der ikke er budgetteret, lidt højere timepriser.
Horsens	2.986	2,0	0,2	-2,1	0,1	Stigning i KPT og omkostninger. Samt lille stigning i ekstrakørsel. Derudover er et budgetteret beløb på 3,5 mio. kr. ikke taget med videre i FR2.
Ikast-Brande	-606	-0,6	0,4	0,2	0,0	Nedgang i KPT på skolekørsel. Indekseffekt, højere adm. Tillæg.
Lemvig	172	0,2	0,2	-0,1	0,4	Stigning i KPT, indekseffekt.
Norddjurs	-2.048	-1,8	0,6	0,9	-0,3	Nedgang i KPT, indekseffekt
Odder	-49	-0,0	0,0	0,6	0,6	Ekstrakørsel på rute 1006, der ikke er budgetteret.
Randers	1.298	1,0	2,8	0,7	4,6	KPT er underbudgetteret, indekseffekt, højere bonus
Ringkøbing-Skjern	-155	-0,1	0,8	0,3	1,0	Indekseffekt
Silkeborg	1.947	1,1	1,4	-2,1	0,3	Stigning i KPT, indekseffekt. Mindre ekstrakørsel
Skanderborg	-92	-0,1	0,5	-1,5	-1,1	Indekseffekt, mindre dublering og mindre færere busafh. omkostninger
Skive	398	0,2	0,1	0,1	0,4	Stigning i KPT og omkostning.
Struer	-14	-0,0	-0,0	0,1	0,0	
Syddjurs	-70	-0,1	0,5	-0,1	0,4	Indekseffekt
Viborg	344	0,2	-0,1	2,5	2,6	Stigning i KPT. Underbudgetteret på "ikke rutefordelte omk.". Bonus på ny kontrakt og indekskompensation
Aarhus	-56	-0,0	7,3	-4,3	3,0	Indekseffekt, budget til mobilitetsplan på 8 mio. ikke fuldt brugt. Indeksompensation.
Region Midtjylland	4.616	2,9	6,3	-6,7	2,4	Stigning i KPT, indekseffekt. Mindre bonus, mindre ekstrakørsel.
I alt	9.678	5,6	21,9	-9,8	17,7	

Der er i ruteøkonomien indregnet kompensation for skift i lønindeks (ILON12 til SBLON1) til operatørerne på samlet 5,2 mio. kr. for månederne januar til juni 2026.

Kompensation for øgede brændstofudgifter er i FR2 kørt ind som en ekstra indbetaling under den enkelte bestiller. Beløbet kan derfor kun ses under bestillerbidraget for den enkelte bestiller i bilag 3.

For Flexbus er FR2 udarbejdet med afsæt i den faktiske kørsel i perioden januar til august 2026, suppleret med en prognose for resten af året. Der er et fald på 0,3 mio. kr. i FR2 i forhold til B2026, hvilket skyldes lavere turantal end budgetteret.

Rekonstruktion

En af Midttrafiks store leverandører af kørsel med bybusser, lokal- og regionalruter er den 18. september 2026 gået i rekonstruktion.

Det betyder, at der nu er en advokat fra Bech/Bruun, som har overtaget alle økonomiske transaktioner.

De ejere, som har kørsel som udføres af Herning Turist er: Regionen, Ringkøbing-Skjern, Odder, Skanderborg, Silkeborg, Randers, Herning, Horsens, Lemvig og Favrskov.

Rekonstruktionen skal sikre en god ramme omkring driften af særligt Midttrafiks ruter, mens arbejdet med at finde en køber til aktiviteterne foregår.

Midttrafik forventer ikke, at rekonstruktionen vil påvirke bussernes kørsel og dermed kundernes hverdag.

Ekstraomkostninger i forbindelse med rekonstruktionen er ikke indregnet i Forventet Regnskab, men der forventes meromkostninger i september på ca. 10-11 mio. kr. og i oktober 3-4 mio. kr.

Midttrafik har garantier for 12,5 mio. kr. som vil blive modregnet.

Bestiller	September	Oktober	Garanti	Total	*Forventede omk. pr. måned
Favrskov	641.264,47	233.187,08	- 728.709,62	145.741,92	233.187,08
Herning	154.330,97	56.120,35	- 175.376,11	35.075,22	56.120,35
Lemvig	286.364,03	104.132,38	- 325.413,67	65.082,73	104.132,38
Odder	432.035,49	157.103,82	- 490.949,42	98.189,88	157.103,82
Randers	1.045.049,45	380.017,98	- 1.187.556,19	237.511,24	380.017,98
Silkeborg	106.212,08	38.622,57	- 120.695,55	24.139,11	38.622,57
Skanderborg	349.031,77	126.920,64	- 396.627,01	79.325,40	126.920,64
Horsens	480.009,56	174.548,93	- 545.465,41	109.093,08	174.548,93
Ringkøbing-Skjern	674.079,66	245.119,88	- 765.999,62	153.199,92	245.119,88
Region Midtjylland	6.123.163,27	2.226.604,83	- 6.958.140,08	1.391.628,02	2.226.604,83
Region Nordjylland	201.185,57	73.158,39	- 228.619,96	45.723,99	73.158,39
Region Syddanmark	19.929,71	7.247,17	- 22.647,40	4.529,48	7.247,17
Total	11.000.000,00	4.000.000,00	- 12.500.000,00	2.500.000,00	4.000.000,00

* Forventeligt estimat pr. måned resten af året

1.3.2 Tog

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget. Batteritoget hos Midtjyske Jernbaner (Lemvigbanen) er dog reguleret med el-indeks, frem for, som tidligere, diesel-indekset, hvilket øger tilskuddet med 0,4 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner.

1.3.3 Letbane

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget.

1.3.4 Flextrafik

I forhold til B2026 er der i FR2 indarbejdet aktivitetsændringer baseret på den faktiske kørsel i perioden januar til august 2026.

Omkostningsindekset er steget markant siden budgetlægningen, hvilket giver en merudgift på 22,7 mio. kr. Samtidig ligger antallet af kørte ture også højere end budgetteret. Dog bliver dette modbalanceret af lavere priser på flere af de indbudte kontrakter, hvilket reducerer omkostningerne pr. tur sammenlignet med sidste udbudsperiode. Dette har for nogle kommuner medført besparelser, selvom der har

været mere kørsel end budgetteret. Samlet set giver disse forhold en mindreudgift på operatørudgifterne på 7,8 mio. kr.

I den åbne kørsel, og særligt på flextur området forventes et markant højere aktivitetsniveau der betyder at vi forventer en merudgift på 3,3 mio. kr. Dette bliver dog delvist modvirket af en kompensation fra trafikstyrelsen på ca. 0,9 mio. kr. grundet større udgifter til indeks.

I handicapkørslen forventes markant lavere operatørudgifter per tur, hvilket sammen med et lille fald i antal ture ift. budget, betyder en forventet mindreudgift på handicapområdet på 15,7 mio. kr.

Bilag 3 indeholder en detaljeret opdeling på områder og bestillere.

Tabel 1.4 Flextrafik - operatørudgifter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Fordeling mellem kørselsområder					
Handicapkørsel	75,1	87,4	72,0	71,7	-15,7
Åben kørsel, Flextur og Plustur	35,8	31,4	36,6	35,9	4,6
Kommunalkørsel	42,0	43,3	44,9	42,9	-0,3
Siddende patientbefordring	171,7	177,2	176,3	181,6	4,3
Ej planet	0,3				-
Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	322,0	332,2	331,5	331,5	-0,7
Flextrafik total	647,0	671,5	661,3	663,6	-7,8

Leverandørudfordringer

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 varetagelse 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 vogncapacitet og i flere tilfælde indsætte nye vogne og leverandører. Dette vil medføre en øget meromkostning på udgiften til Flextrafik frem til de nye kontrakter starter 1.3.2027

Meromkostningen er ikke udtryk for et øget serviceniveau, men er en konsekvens af forhold på leverandørmarkedet og nødvendigheden af at opretholde den fornødne kapacitet.

Merudgiften vil påvirke de kommuner og regioner, der anvender Flextrafik, idet udgifterne til den gennemførte kørsel afholdes af bestillerne. I den forbindelse bør byrdefordelingen efter det almindelige princip for Flextrafik følge anvendelsen af ordningen, således at den enkelte kommune eller region afholder udgifter svarende til den andel af Flextrafikken, som den pågældende bestiller anvender.

Vi følger løbende udviklingen, og senere på året kommer der en opgørelse over, hvilken betydning det har for den enkelte bestiller.

1.4 Drifts- og billetsystemer

Tabel 1.5 Drifts- og billetsystemer (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Udgifter til billetsystemer i alt	89,2	79,7	87,3	83,9	4,2
Udgifter til driftssystemer og særaftaler i alt	11,9	29,3	37,6	36,6	7,2
Publikumsfaciliteter	3,3	3,4	3,4	3,4	0,0
Drifts- og billetsystemer i alt	104,4	112,4	128,3	123,9	11,5

Udgifterne til drifts- og billetsystemer omfatter bl.a. bus-IT, transaktionsomkostninger ved digitalt billetsalg, vedligeholdelse af billetudstyr samt drift og installation af Rejsekortudstyr. Det samlede forbrug for drifts- og billetsystemer 123,9 mio. kr., hvilket betyder et merforbrug på 11,5 mio. kr.

På busudgifter til driftssystemer og særaftaler forventes der et samlet merforbrug på 7,2 mio. kr. i forhold til budget 2026. Merforbruget skyldes primært en stigning på investeringen af det nye realtidssystem som udgør 3,5 mio. kr. Afvigelsen skyldes primært, at udgifter til tablets, som oprindeligt var forventet til afholdelse i 2025, er rykket til 2026.

Herudover indgår en ny udgiftspost, som ikke var en del af det oprindelige budget, vedrørende etablering af skærme i busser. Denne udgift udgør 6 mio. kr. Region Midtjylland indbetalte i 2025 3 mio. kr. til indkøbet, og de resterende 3 mio. kr. vedrører NT, Sydtrafik samt Horsens og Skanderborg.

På udskiftning af busser forventes et mindreforbrug på 2,3 mio. kr., idet denne udskiftning er udskudt til 2027. Mindreforbruget påvirker alene Aarhus Kommune. Endelig forventes der en mindre afvigelse på 0,5 mio. kr. til billettering.

For Rejsekort forventes et forbrug på 82,2 mio. kr., hvilket er 3,7 mio. kr. højere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært øgede omkostninger ifm. nedlukning af det fysiske rejsekort, herunder udvikling af en løsning til tilbagebetaling af restkortsaldi på rejsekort, samt indkøb af ekstra validatorer til Basiskort, som har lavere driftsomkostninger end det fysiske rejsekort havde. Derudover er der 1,7 mio. kr. til Midttrafik app, som stadig har salg på især pensionistkort.

Det højere forbrug på Rejsekort vil ikke få en direkte økonomisk konsekvens for bestillernes økonomi i 2026. Merforbruget finansieres i stedet via forskudt finansiering, så udgifterne holdes konstant i 2026, mens den endelige finansiering afholdes efter omstillingen til Rejsekort som app, hvor driftsomkostningerne forventes reduceret.

1.5 Billetkontrol

Tabel 1.6 Biletkontrol (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Udgifter til egen drift og administration	6,7	7,0	7,0	7,0	-
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	12,8	13,5	13,5	13,5	-
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-25,1	-22,5	-22,8	-25,2	-2,7
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	-0,2	6,5	6,5	6,5	-
Billetkontrol i alt	-5,9	4,5	4,2	1,8	-2,7

For 2026 forventes en udgift på 1,8 mio. kr., hvilket er 2,7 mio. kr. lavere end budgetteret. Mindreudgiften skyldes primært, at Midttrafik efter hjemtagelsen af opkrævningen fra Aarhus Kommune pr. 1. februar 2026 modtager væsentligt flere rykkergebyrer, da Midttrafik nu selv varetager hele rykkerprocessen. Tidligere tilfaldt disse gebyrer Aarhus Kommune. Midttrafik har desuden overtaget opgaven med at oversende skyldnere til Gældsstyrelsen. Hertil kommer en forventning om flere udstedte kontrolafgifter end budgetteret.

Det forventede tab på debitorer, vedrørende ubetalte kontrolafgifter, estimeres til 44 mio. kr. ved udgangen af 2026 mod 37,5 mio. kr. i regnskab 2025. Stigningen på 6,5 mio. kr. svarer til det budgetterede niveau for 2026. Udviklingen skyldes en stigende andel af skyldnere, hvoraf et stort antal tilfælde har flere ubetalte kontrolafgifter.

1.6 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Tabel 1.7 Trafikselskab og Flextrafikadministration (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Trafikselskabet	116,8	140,0	122,4	140,0	-
Letbanesekretariatet	1,6	1,3	1,3	1,3	-
Flextrafikadministration	42,7	45,6	48,0	46,4	0,8
Tjenestemandspensioner	3,4	3,3	3,3	3,3	-
Trafikselskab og Flexadministration i alt	164,4	190,2	175,0	191,0	0,8

1.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabets oprindelige budget for 2026 udgør 120,5 mio. kr., fordelt med 1,1 mio. kr. til togadministration, 5,9 mio. kr. til letbaneadministration og 113,5 mio. kr. til busadministration. Derudover er der indarbejdet et overført overskud fra tidligere år på 17,6 mio. kr. til igangværende og nye projekter, således at det samlede budget udgør 140 mio. kr.

Der er indarbejdet 0,9 mio. kr. i forbindelse med EU-projektet MOVE, svarende til det resterende EU-tilskud til projektet, som løber frem til og med 2026, samt 1 mio. Kr. til LES projektet, som er et forsøg med behovsstyret kørsel i Syddjurs kommune

Udgifterne til trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2026.

1.6.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2026 et samlet budget på 45,6 mio. kr. De forventede indtægter til at dække administrationens omkostninger ligger på 46,4 mio. kr., primært som følge af højere forventet turantal i flextur. Det forventes at indtægterne vil kunne dække forbruget i flextrafik.

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

1.7 Finansindtægter og -udgifter

For 2026 er der budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. I årets første to måneder er der registreret et afkast på 2,6 mio. kr. (inklusive 0,9 mio. kr. i renteindtægter), svarende til en afkastprocent på 1,2 %. Afkastet fordeles mellem Midttrafiks ejere. Horisontafkastet – det annualiserede afkast for de kommende seks måneder – er oplyst til 2,57 %.

1.8 Likviditet

Middtrafiks likviditet i 2026 vurderes fortsat at være robust og stabil og understøtter både den ordinære drift og igangværende udviklingsprojekter inden for en forudsigelig finansiell ramme. Likviditetsstyringen har i årets løb været baseret på et stabilt og balanceret cash flow, hvor indtægtsstrømme, vognmandsbetalinger og finansiering fra bestillerkredsen samlet set har understøttet en jævn likviditetsprofil over året.

Middtrafik tilstræber samtidig at fastholde en forsigtig og balanceret tilgang til finansiering, hvor restgæld og forskudte betalinger håndteres i tæt samspil med bestillerne. På den måde sikres, at midlertidige likviditetsbehov ikke udvikler sig til varige finansieringsmæssige udfordringer, og at kassekreditten alene anvendes som et udjævningsredskab og ikke som egentlig driftsfinansiering. Eventuelle efterreguleringer med bestillerkredsen indgår i lighed med tidligere år som en planlagt del af betalingsbalancen og vurderes ikke at medføre væsentlige forskydninger i likviditeten.

Rejsekortprojektet og den tilhørende nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste ved Rejsekort & Rejseplan A/S indgår fortsat som et centralt element i Middtrafiks finansielle planlægning. Businesscasen ajourføres løbende, og projektets likviditetseffekt indgår i den samlede likviditetsstyring. Den udvidede lånedispenation for perioden 2023-2028 fungerer som finansiell buffer i projektets implementeringsfase og sikrer den nødvendige fleksibilitet i tilfælde af forskydninger i udgiftsprofilen. Udvidelsen er uden deponeringsforpligtelse hos de deltagende kommunale og regionale ejere, og projektet forventes dermed at kunne gennemføres uden ekstraordinære likviditetsmæssige krav til bestillerne.

Middtrafik følger som led i den løbende økonomi- og likviditetsstyring udviklingen i oliepriserne, herunder påvirkningerne fra den geopolitiske usikkerhed. Det høje olieprisniveau i 2026 har medført øgede brændstofrelaterede udgifter. Staten har ydet kompensation på 7,5 mio. kr. for merudgifter til brændstof i perioden marts-juni 2026, hvilket bidrager til at afbøde likviditetspåvirkningen. Et vedvarende højt olieprisniveau kan fortsat påvirke det samlede likviditetsbehov, og en eventuel yderligere påvirkning vil blive vurderet og håndteret i dialog med bestillerne.

Samlet set vurderes Middtrafiks likviditet at være tilstrækkelig til at understøtte aktiviteterne i resten af 2026, med en fortsat balanceret anvendelse af finansielle styringsredskaber og en stabil tilgang til likviditetsstyring. Likviditeten giver dermed et solidt udgangspunkt for 2027.

1.8.1 Rejsekortlån – Midttrafik

Midttrafiks Rejsekortlån består af den oprindelige finansiering af Rejsekortprojektet og et nyere lån til den fortsatte udvikling og digitalisering af Rejsekortsystemet.

Den oprindelige finansiering består af tre lån hos KommuneKredit, optaget i perioden 2013-2016 til udstyrsplanen og efterfølgende tilkøb af ekstraudstyr. Restgælden udgjorde 30,3 mio. kr. ved indgangen til 2026.

De to mindre lån fra 2015/16 med en samlet restgæld på 2,1 mio. kr. er førtidsindfriet i henholdsvis februar og maj 2026 for at forenkle lånestrukturen. Indfrielsen har ingen væsentlig resultatmæssig betydning.

Hovedlånet fra 2013 er herefter det eneste tilbageværende lån fra den oprindelige finansiering. Restgælden nedbringes efter amortiseringsplanen til 16,9 mio. kr. ultimo 2026, og lånet forventes endeligt indfriet i juni 2028.

Til det nye Rejsekortlån er der en samlet låneramme på 45,0 mio. kr., hvoraf der i august 2025 er udbetalt 19,0 mio. kr. som byggekredit. Der betales endnu ikke afdrag, og renterne tilskrives løbende byggekreditten, som forventes at udgøre ca. 19,5 mio. kr. ultimo 2026.

Samlet udgør restgælden på Midttrafiks Rejsekortlån ca. 36,4 mio. kr. ultimo 2026.

Tabel 1.8 Midttrafiks lån hos KommuneKredit til finansiering af Rejsekort

Finansielle poster, mio. kr		
Midttrafiks lån hos KommuneKredit	2025	2026
Rejsekort lån-1 (oprindeligt optaget i 2013, udløber 2028) på 163,4 mio. kr.		
Startgæld	39,5	28,2
Afdrag	11,3	11,3
Ydelse (Afdrag + renter)	11,8	11,3
Slutgæld	28,2	17,0
Det nye rejsekort lån (2025)		
Startgæld	19,0	19,1
Udbetaling (byggekredit)	19,0	0,0
Tilskrevne renter	0,1	0,4
Slutgæld	19,1	19,5

1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Tabel 1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-695,2	-711,6	-702,7	-713,3		-1,7
Operatørudgifter	1.483,1	1.470,0	1.495,4	1.487,4	22,1	17,4
NT/Sydtrafik-samarbejde	18,5	20,6	20,6	20,4		-0,2
Drifts- og Billetsystemer	93,6	100,3	115,3	112,4		12,2
Billetkontrol	-4,9	4,2	3,4	1,2		-3,0
Trafikselskab	111,3	114,4	113,5	114,4		-
EU projekt MOVE	1,2	0,9	0,9	0,9		-
Busdrift i alt	1.007,6	998,8	1.046,4	1.023,6	22,1	24,8
Togdrift						
Passagerindtægter	-12,4	-20,9	-12,3	-11,2		9,7
Operatørudgifter	85,2	110,9	111,0	111,3		0,4
Drifts- og Billetsystemer	3,5	2,6	2,9	2,3		-0,3
Billetkontrol	-0,4	-0,1	0,9	0,5		0,6
Trafikselskab Tog	1,0	1,1	1,1	1,1		-
Togdrift i alt	76,9	93,7	103,6	104,0	-	10,3
Letbanedrift						
Passagerindtægter	-105,2	-106,8	-103,3	-104,2		2,6
Operatørudgifter	356,1	384,6	384,6	384,6		-
Drifts- og Billetsystemer	7,2	9,5	10,1	9,1		-0,4
Billetkontrol	-0,6	0,3	-0,1	0,0		-0,3
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariat	6,9	7,2	7,2	7,2		-
Letbanedrift i alt	264,5	294,9	298,5	296,7	-	1,9
Flextrafik						
Passagerindtægter	-34,1	-27,5	-30,4	-30,5		-3,0
Operatørudgifter	646,6	671,5	661,3	663,6	22,7	-7,8
Flexadministration	42,7	45,6	49,0	46,4		0,8
Flextrafik i alt	655,2	689,6	679,8	679,6	22,7	-10,1
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	3,4	3,3	3,3	3,3		-
Finansindtægter og -udgifter	-6,5	-	-1,5	-2,6		-2,6
Merforbrug på trafikskabet og Letbanesek.	-2,0					-
Fællesomkostninger i alt	-5,1	3,3	1,7	0,7	-	-2,6
Resultat af primær drift	1.999,1	2.080,2	2.130,1	2.104,6	44,8	24,4
Øvrige reguleringer og rejsekort (summen af alle nedenstående poster)	12,1	11,6	3,8	3,8		-7,8
Resultat til byrdefordeling	2.011,2	2.091,8	2.133,9	2.108,4	44,8	16,6

Forventet regnskab 2 2026

Bilag 2 - Byrdefordeling

2	Byrdefordeling for forventet regnskab 2 2026	2
2.1	Byrdefordeling mellem Ejerkredsen	2
2.2	Byrdefordeling af passagerindtægter	3
2.3	Byrdefordeling af operatørudgifter	4
2.4	Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet	5
2.5	Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer	6
2.6	Byrdefordeling af afdrag på rejsekort	7
2.7	Byrdefordeling af billetkontrol	8
2.8	Byrdefordeling af trafikselskabet og flexadministration	9
2.9	Byrdefordeling af tjenestemandspensioner	10
2.10	Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter	11

2 Byrdefordeling for forventet regnskab 2 2026

2.1 Byrdefordeling mellem Ejerkredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2026 for Midttrafiks ejerkreds:

Tabel 2.1 Byrdefordeling mellem Ejerkredsen (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Favrskov	30,4	30,1	32,6	32,7	1,0	2,7
Hedensted	13,2	13,9	14,7	14,1	0,2	0,2
Herning	56,3	55,8	59,8	60,3	0,5	4,5
Holstebro	16,5	16,6	16,8	16,6	0,3	-0,0
Horsens	63,3	63,7	71,7	67,8	0,6	4,1
Ikast-Brande	19,9	21,1	20,8	21,0	0,5	-0,1
Lemvig	8,9	10,0	9,4	9,8	0,3	-0,2
Norddjurs	38,1	38,6	37,3	36,2	0,9	-2,4
Odder	12,3	12,5	12,9	12,8	0,1	0,3
Randers	97,6	96,9	100,2	103,0	3,2	6,0
Ringkøbing-Skjern	31,9	31,8	32,3	32,5	0,9	0,8
Silkeborg	53,3	53,4	56,1	55,3	1,7	1,9
Skanderborg	30,8	31,2	33,4	32,1	0,7	0,8
Skive	44,5	42,4	41,7	41,7	0,7	-0,6
Struer	9,4	9,9	10,0	9,9	0,0	0,1
Syddjurs	31,1	30,4	31,2	32,0	0,8	1,6
Viborg	50,8	50,1	53,5	53,3	0,1	3,1
Aarhus	428,1	437,1	436,1	412,8	8,4	-24,3
Region Midtjylland	651,1	713,4	729,6	730,8	12,5	17,4
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	324,0	333,2	333,8	333,9	11,4	0,7
Byrdefordeling i alt	2.011,2	2.091,8	2.133,9	2.108,4	44,8	16,6
Regulering til drift	-12,1	-11,6	-3,8	-3,8		7,8
Primær drift	1.999,1	2.080,2	2.130,1	2.104,6	44,8	24,4

2.2 Byrdefordeling af passagerindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter:

Tabel 2.2 Byrdefordeling af passagerindtægter (tusind kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Favrskov	-5.336	-5.922	-5.338	-5.483	439
Hedensted	-4.611	-3.892	-4.742	-4.653	-761
Herning	-7.552	-8.523	-7.034	-6.962	1.561
Holstebro	-1.560	-1.628	-1.602	-1.632	-4
Horsens	-14.995	-18.702	-14.469	-15.656	3.046
Ikast-Brande	-817	-699	-1.042	-990	-291
Lemvig	-538	-450	-500	-527	-77
Norddjurs	-2.998	-3.420	-3.182	-3.088	332
Odder	-2.367	-2.252	-2.389	-2.611	-359
Randers	-25.991	-28.612	-25.948	-26.730	1.882
Ringkøbing-Skjern	-4.264	-4.622	-4.490	-4.541	81
Silkeborg	-16.929	-19.369	-16.976	-17.149	2.220
Skanderborg	-8.486	-11.475	-8.613	-8.416	3.059
Skive	-6.193	-6.458	-6.045	-6.127	331
Struer	-592	-482	-534	-545	-63
Syddjurs	-4.359	-4.383	-4.336	-4.524	-141
Viborg	-10.976	-11.196	-10.784	-10.494	702
Aarhus	-372.299	-362.328	-373.943	-380.613	-18.286
Region Midtjylland	-352.771	-364.511	-356.688	-358.403	6.108
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	218	-34	-34	-36	-2
Byrdefordeling i alt	-843.417	-858.957	-848.689	-859.180	-223
Ikke-støttet Flextur	-3.470	0	0	0	0
Middtrafik	0	0	0	0	0
Primær drift	-846.888	-858.957	-848.689	-859.180	-223

2.3 Byrdefordeling af operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter:

Tabel 2.3 Byrdefordeling af operatørudgifter (tusind kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Favrskov	32.627	32.624	34.663	34.941	966	2.317
Hedensted	15.298	15.321	16.451	15.884	215	563
Herning	57.168	57.379	59.214	59.651	533	2.272
Holstebro	15.331	15.564	15.502	15.388	270	-176
Horsens	68.535	72.364	74.976	72.366	607	2
Ikast-Brande	18.789	20.010	19.935	20.052	482	42
Lemvig	8.806	9.785	9.292	9.734	289	-51
Norddjurs	37.679	38.477	36.958	35.911	861	-2.566
Odder	12.760	12.815	13.280	13.389	106	574
Randers	107.833	109.442	109.042	112.853	3.227	3.411
Ringkøbing-Skjern	31.825	32.504	32.694	32.992	939	488
Silkeborg	61.217	63.495	63.202	62.815	1.665	-680
Skanderborg	35.041	37.780	36.894	35.602	670	-2.178
Skive	45.257	43.239	42.070	42.208	688	-1.031
Struer	9.020	9.305	9.319	9.307	45	2
Syddjurs	31.782	31.044	31.626	32.516	808	1.472
Viborg	52.579	52.058	54.347	54.160	129	2.102
Aarhus	713.750	699.255	707.780	695.526	8.440	-3.729
Region Midtjylland	890.192	952.160	952.747	959.354	12.493	7.194
Øvrige trafiksekskaber, Samsø og EU	322.113	332.294	332.241	332.259	11.362	-35
Byrdefordeling i alt	2.567.601	2.636.914	2.652.233	2.646.908	44.794	9.993
Ikke-støttet Flextur	3.470	0	0	0	0	0
Midttrafik	3	0	0	0	0	0
Primær drift	2.571.074	2.636.914	2.652.233	2.646.908	44.794	9.993

2.4 Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik omfatter Midttrafiks kørsel i deres områder og omvendt. I 2026 forventes et finansieringsbehov på 0,2 mio. kr. under budget 2026. Samarbejdet omfatter alene Region Midtjylland og Viborg Kommune.

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

Tabel 2.4 Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet (tusind kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Viborg	201	225	227	227	2
Region Midtjylland	18.316	20.385	20.412	20.193	-192
Byrdefordeling i alt	18.517	20.610	20.639	20.420	-190

2.5 Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af drifts- og billetsystemer:

Tabel 2.5 Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer (tusind kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Favrskov	522	563	610	587	24
Hedensted	440	430	511	502	72
Herning	1.975	2.174	2.816	2.778	604
Holstebro	572	498	564	544	46
Horsens	2.914	2.937	3.839	3.791	854
Ikast-Brande	313	263	335	337	74
Lemvig	1	3	3	1	-2
Norddjurs	569	419	496	497	78
Odder	399	399	484	481	82
Randers	5.368	5.596	6.382	6.254	658
Ringkøbing-Skjern	1.185	1.105	1.303	1.284	179
Silkeborg	3.279	3.187	3.730	3.677	490
Skanderborg	965	1.191	1.344	1.298	107
Skive	1.484	1.455	1.718	1.689	234
Struer	144	196	261	244	48
Syddjurs	765	715	863	855	140
Viborg	3.178	3.193	3.611	3.544	351
Aarhus	39.908	44.412	46.051	44.206	-206
Region Midtjylland	40.385	43.691	52.589	50.576	6.885
Andre			746	746	
Byrdefordeling i alt	104.367	112.427	128.256	123.892	11.465

2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af afdrag på rejsekort:

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Favrskov	20	20	20	20	0
Hedensted	26	26	26	26	0
Herning	189	189	189	189	0
Holstebro	108	109	109	109	0
Horsens	-192	-192	-192	-192	0
Ikast-Brande	16	16	16	16	0
Lemvig	8	8	8	8	0
Norddjurs	13	13	13	13	0
Odder	7	7	7	7	0
Randers	375	375	375	375	0
Ringkøbing-Skjern	74	74	74	74	0
Silkeborg	-261	-261	-261	-261	0
Skanderborg	65	66	66	66	0
Skive	131	131	131	131	0
Struer	24	24	24	24	0
Syddjurs	35	35	35	35	0
Viborg	246	246	246	246	0
Aarhus	1.761	1.762	1.762	1.762	0
Region Midtjylland	2.865	2.868	2.868	2.868	0
Byrdefordeling i alt	5.510	5.516	5.516	5.516	0
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	460	460	460	460	0
Ikke-byrdefordelt merforbrug på administration	-5.970	-5.976	-5.976	-5.976	0
Primær drift	0	0	0	0	0

2.7 Byrdefordeling af billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af billetkontrollen:

Tabel 2.7 Byrdefordeling af billetkontrol (tusind kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Favrskov	8	8	8	7	-1
Hedensted	2	8	4	2	-6
Herning	33	43	42	38	-5
Holstebro	-10	6	6	5	-1
Horsens	39	39	49	44	5
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	1	1	0	-1
Norddjurs	8	9	9	8	-1
Odder	3	8	4	3	-5
Randers	22	81	49	40	-41
Ringkøbing-Skjern	145	9	9	23	14
Silkeborg	14	55	29	21	-34
Skanderborg	9	10	10	9	-1
Skive	32	35	35	32	-3
Struer	0	0	0	0	0
Syddjurs	1	10	6	4	-6
Viborg	37	54	58	52	-2
Aarhus	-5.016	3.194	3.097	1.313	-1.881
Region Midtjylland	-1.185	905	816	184	-721
Byrdefordeling i alt	-5.860	4.475	4.232	1.785	-2.690

2.8 Byrdefordeling af trafikskabet og flexadministration

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af trafikskabet og flexadministrationen:

Tabel 2.8 Byrdefordeling af trafikskabet og flexadministration (tusind kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Favrskov	2.575	2.734	2.638	2.652	-82
Hedensted	2.102	1.990	2.465	2.304	314
Herning	4.513	4.463	4.542	4.542	79
Holstebro	2.023	1.979	2.138	2.084	105
Horsens	6.961	7.095	7.373	7.347	252
Ikast-Brande	1.563	1.449	1.559	1.543	94
Lemvig	601	637	608	598	-39
Norddjurs	2.868	3.042	3.003	2.853	-189
Odder	1.485	1.505	1.542	1.543	38
Randers	9.966	9.844	10.145	10.028	184
Ringkøbing-Skjern	2.919	2.645	2.689	2.673	28
Silkeborg	5.916	6.164	6.271	6.145	-19
Skanderborg	3.254	3.628	3.649	3.474	-154
Skive	3.750	3.875	3.715	3.729	-146
Struer	812	789	881	869	80
Syddjurs	2.904	2.898	2.986	3.062	164
Viborg	5.473	5.411	5.655	5.430	19
Aarhus	49.829	49.908	50.601	50.003	95
Region Midtjylland	55.701	56.624	56.624	56.613	-11
Øvrige trafikskaber, Samsø og EU	2.057	2.473	2.465	2.468	-5
Byrdefordeling i alt	167.273	169.153	171.549	169.960	807
Langfristede tilgodehavender - Tjenestemandspen- sion	-4.387				0
Ikke-byrdefordelt merforbrug på administration	-1.965	-1.415	0	0	1.415
Middtrafik	140	126	126	126	0
Primær drift	161.061	167.864	171.675	170.086	2.222

2.9 Byrdefordeling af tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af tjenestemandspensionerne:

Tabel 2.9 Byrdefordeling af tjenestemandspensioner (tusind kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Favrskov	26	25	25	25	0
Hedensted	17	16	16	16	0
Herning	109	105	105	105	0
Holstebro	63	65	65	65	0
Horsens	117	112	112	112	0
Ikast-Brande	29	28	28	28	0
Lemvig	14	14	14	14	0
Norddjurs	29	26	26	26	0
Odder	12	11	11	11	0
Randers	204	197	197	197	0
Ringkøbing-Skjern	56	54	54	54	0
Silkeborg	143	139	139	139	0
Skanderborg	43	40	40	40	0
Skive	74	73	73	73	0
Struer	19	19	19	19	0
Syddjurs	35	33	33	33	0
Viborg	128	127	127	127	0
Aarhus	978	936	936	936	0
Region Midtjylland	1.278	1.260	1.260	1.260	0
Byrdefordeling i alt	3.374	3.280	3.280	3.280	0
Ikke-byrdefordelte finansielle indtægter					
Primær drift	3.374	3.280	3.280	3.280	0

2.10 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af finansindtægter og -udgifter:

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Favrskov	-59	0	-16	-21	-21
Hedensted	-26	0	-7	-9	-9
Herning	-104	0	-29	-38	-38
Holstebro	-34	0	-8	-11	-11
Horsens	-117	0	-33	-43	-43
Ikast-Brande	-40	0	-11	-14	-14
Lemvig	-19	0	-5	-7	-7
Norddjurs	-78	0	-20	-26	-26
Odder	-24	0	-6	-9	-9
Randers	-186	0	-50	-66	-66
Ringkøbing-Skjern	-61	0	-16	-22	-22
Silkeborg	-99	0	-36	-51	-51
Skanderborg	-61	0	-16	-21	-21
Skive	-83	0	-22	-29	-29
Struer	-20	0	-5	-7	-7
Syddjurs	-63	0	-16	-21	-21
Viborg	-104	0	-26	-34	-34
Aarhus	-854	0	-232	-303	-303
Region Midtjylland	-3.696	0	-981	-1.828	-1.828
Byrdefordeling i alt	-5.728	0	-1.535	-2.560	-2.560
Ikke-byrdefordelte finansielle indtægter	-820	0	0	0	0
Primær drift	-6.548	0	-1.535	-2.560	-2.560

Forventet regnskab 2 2026

Bilag 3 - Bestillermateriale

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af forventet regnskab 2 2026 2

3.1	Favrskov Kommune	4
3.2	Hedensted Kommune	6
3.3	Herning Kommune	8
3.4	Holstebro Kommune	10
3.5	Horsens Kommune	12
3.6	Ikast-Brandø Kommune	14
3.7	Lemvig Kommune	16
3.8	Norddjurs Kommune	17
3.9	Odder Kommune	19
3.10	Randers Kommune	21
3.11	Ringkøbing-Skjern Kommune	23
3.12	Silkeborg Kommune	25
3.13	Skanderborg Kommune	27
3.14	Skive Kommune	29
3.15	Struer Kommune	31
3.16	Syddjurs Kommune	32
3.17	Viborg Kommune	34
3.18	Aarhus Kommune	36
3.19	Region Midtjylland	38

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af forventet regnskab 2 2026

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

På grund af Herning Turists rekonstruktion d. 18. september 2026, forventes der meromkostninger i september og oktober for samlet ca. 15 mio. kr., fratrukket en garanti på 12,5 mio. kr., samlet 2,5 mio. kr., som vil blive fordelt til de berørte bestillere ud fra køreplantimer. Hvis rekonstruktionen forlænges, vil det give en forventet meromkostning for de berørte bestillere på samlet 4 mio. kr. om måneden. Rekonstruktionen er ikke indregnet i Forventet Regnskab 2 og beløbet for den enkelte bestiller er vist i bilag 1.

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. Den økonomiske konsekvens heraf er ikke indregnet i det forventede regnskab, men en oversigt over dette kan ses i bilag 1.

For Flextrafik kommenteres der kun på store ændringer i kørselsniveauet og de økonomiske konsekvenser heraf. En mere detaljeret oversigt over områder fremgår i stedet af flextrafik tabellerne på ekstranettet, herunder turantal og omkostninger.

På drifts- og billetsystemer er der merforbrug for realtidssystem. Ændringerne skyldes tidspunktet for betaling af tablets, som ikke blev realiseret i 2025, og dermed afholdes disse udgifter i 2026. Derudover indgår en ny udgift til etablering af skærme, som ikke var inkluderet i det oprindelige budget.

På Rejsekort er der et merforbrug, som relaterer sig til transitionsperioden fra det fysiske Rejsekort til Rejsekort som app. Det omfatter primært øgede omkostninger til nedlukning af det fysiske rejsekort, som også omfatter udvikling af en løsning til tilbagebetaling af restsaldi på de fysiske kort. Samtidig er der også et øget forbrug på køb af validatorer og indregnet drift af Basiskort, som fremover vil erstatte de udgifter, der har været på det fysiske rejsekort. Det højere forbrug på Rejsekort vil ikke få en direkte økonomisk konsekvens for kommunernes økonomi i 2026. Merforbruget finansieres i stedet via forskudt finansiering, så udgifterne holdes konstant i 2026, mens den endelige finansiering afholdes efter omstillingen til Rejsekort som app, hvor driftsomkostningerne forventes reduceret.

Arbejdet med nedlukning af Midttrafik app og migrering af brugere over på Rejsekort som app betyder øget andel af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data fra den enkelte rejse i indtægtsdelingsmodellen. Denne øgning giver et styrket data-grundlag for beregning af de generelle fordelingsnøgler og ændrer sammensætningen af rejser - især med korte rejser, som påvirker den

gennemsnitlige rejselænge, og dermed det samlede resultat af modellen. Der er tale om en varig ændring, som bidrager til en mere retvisende og datadrevet fordeling af passagerindtægterne.

3.1 Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 32,7 mio. kr. sammenlignet med de budgetterede 30 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 2,7 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,4 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-4.076	-4.713	-4.054	-4.186		527
Operatørudgifter	19.126	19.252	19.982	19.975	451	723
Drifts- og Billetsystemer	522	563	610	587		24
Billetkontrol	8	8	8	7		-1
Trafikselskab	1.186	1.138	1.138	1.138		0
Busdrift i alt	16.766	16.248	17.684	17.521	451	1.273
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	49	50	50	50		0
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	0	0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.260	-1.209	-1.284	-1.297		-88
Operatørudgifter	13.501	13.372	14.681	14.966	515	1.594
Flexadministration	1.329	1.546	1.450	1.464		-82
Flextrafik i alt	13.570	13.709	14.847	15.133	515	1.424
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	38	25	25	25		0
Finansindtægter og -udgifter	-59	0	-16	-21		-21
Fællesomkostninger i alt	-22	25	9	4		-21
Drift i alt	30.363	30.032	32.590	32.708	966	2.676
Afdrag KK-lån Rejsekort	20	20	20	20		0
Favrskov Kommune i alt	30.384	30.052	32.610	32.728	966	2.676
Bestillerbidrag	-30.712	-29.985	-29.985	-29.985		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-86	-67	-95	-82		-15
Brændstofkompensation	0	0	0	-379		-379
Resultat til overførsel	27					
Resultat til efterregulering	-442	0	2.530	2.282	966	

Busindtægterne forventes at være 0,5 mio. kr. under budget, hvilket skyldes en forventning om færre passagerer, og flytning af kunder til produkter med rabat. I tal for FR2 er der indregnet passagerindtægter for rute 200 på 0,3 mio. kr. som

halvårseffekt, samt 13.774 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

På busdriftens operatørudgift ses en samlet stigning i forhold til budget på 0,7 mio. kr., hvoraf de 0,8 mio. kr. er vedrørende ruteøkonomien og -0,1 mio. kr. er vedrørende flexbus. Ændringen i ruteøkonomien i forhold til budget skyldes en stigning i køreplantimer på ny rute 200. Dertil kommer også en indekseffekt, der forventes at hæve udgifterne med 0,5 mio. kr.

For den åbne kørsel forventes der et højere turantal end budgetteret. Dette medfører en øget udgift på 0,5 mio. kr.

I Handicapkørslen forventes der færre ture end budgetteret. Dette medfører et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

I den kommunale kørsel forventes en merudgift på 1,6 mio. kr. Dette skyldes primært specialkørslen. Som nævnt i FR1, skyldes dette primært forøgede vognmandspriser/tur.

Favrskov kommune har anmodet om at få øget budgettet for specialkørsel til 11 mio. kr.

3.2 Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 14,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 13,9 mio. kr. Dermed forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,1 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-2.542	-2.219	-2.513	-2.590		-371
Operatørudgifter	9.080	9.768	9.571	9.652	-13	-116
Drifts- og Billetsystemer	440	430	511	502		72
Billetkontrol	2	8	4	2		-6
Trafikselvskab	687	694	694	694		0
Busdrift i alt	7.667	8.681	8.267	8.260	-13	-421
Flextrafik						
Passagerindtægter	-2.068	-1.673	-2.229	-2.063		-390
Operatørudgifter	6.219	5.553	6.880	6.232	228	679
Flexadministration	1.404	1.296	1.771	1.610		314
Flextrafik i alt	5.554	5.176	6.422	5.779	228	603
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	28	16	16	16		0
Finansindtægter og -udgifter	-26	0	-7	-9		-9
Fællesomkostninger i alt	2	16	9	7		-9
Drift i alt	13.223	13.873	14.698	14.046	215	173
Afdrag KK-lån Rejsekort	26	26	26	26		0
Hedensted Kommune i alt	13.249	13.899	14.724	14.072	215	173
Bestillerbidrag	-13.476	-13.808	-13.808	-13.808		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-97	-91	-128	-110		-19
Brændstofkompensation	0	0	0	-109		-109
Resultat til overførsel	43					
Resultat til efterregulering	-367	0	788	45	215	

Busindtægterne forventes at være 0,4 mio. kr. over budget. I tal for FR2 er der indregnet 20.901 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Samtidig har der været mindre kørsel end forventet på flexbus området hvilket resulterer i et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

I den åbne flextrafik har der været flere ture end budgetteret, resulterende i en forventet merudgift på 0,7 mio. kr.

For kommunalkørsel har der været mere kørsel end budgetteret, svarende til en merudgift for kommunen på 0,1 mio. kr.

3.3 Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 60,3 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 55,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 4,5 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,3 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-6.517	-7.654	-6.128	-5.923		1.731
Operatørudgifter	52.916	53.382	55.456	55.437	385	2.055
Drifts- og Billetsystemer	1.975	2.174	2.816	2.778		604
Billetkontrol	33	43	42	38		-5
Trafikselvskab	3.562	3.683	3.683	3.683		0
Busdrift i alt	51.970	51.628	55.869	56.013	385	4.385
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.035	-869	-906	-1.039		-170
Operatørudgifter	4.252	3.997	3.758	4.214	148	217
Flexadministration	805	780	859	859		79
Flextrafik i alt	4.022	3.908	3.711	4.034	148	126
						-
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	255	105	105	105		0
Finansindtægter og -udgifter	-104	0	-29	-38		-38
Fællesomkostninger i alt	151	105	76	67	0	-38
Drift i alt	56.143	55.641	59.656	60.114	533	4.473
Afdrag KK-lån Rejsekort	189	189	189	189		0
Herning Kommune i alt	56.332	55.830	59.845	60.303	533	4.473
						-
Bestillerbidrag	-54.052	-55.306	-55.306	-55.306		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-444	-524	-739	-637		-113
Brændstofkompensation	0	0	0	-329		-329
Resultat til overførsel	157					
Resultat til efterregulering	1.679	0	3.800	4.031	533	

Busindtægterne forventes at være 1,7 mio. kr. under budget, hvilket skyldes flytning af kunder til produkter med rabat ifm. lukning af Midttrafik app, samt indførelse af gratis buskort HerningFRI til unge og pensionister fra februar 2026. I tal for FR2 er der indregnet 77.576 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 2,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes en stigning i køreplantimer og omkostninger til skolekørsel, samt en ikke budgetteret rute til arrangementskørsel, rute 6M HE, samt en lidt for lav budgettering på ikke rutefordelte omkostninger, hvoraf 0,2 mio. kr. skyldes konverteringen i lønindekset. Indekseffekten forventes at lande på 0,4 mio. kr.

I den åbne flextrafik er forventningerne til flextur blevet opjusteret med ca. 600 ture siden FR1. Dette resulterer i at forventningen til den åbne flextrafik er ændret til en merudgift på 0,3 mio. kr.

Der er i forventet regnskab indregnet 0,2 mio. kr. til indkøb af skærme.

3.4 Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 16,6 mio. kr., hvilket er på niveau med budgettet for 2026. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,1 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-34	-143	-128	-125		18
Operatørudgifter	8.848	9.304	9.724	9.932	70	628
Drifts- og Billetsystemer	572	498	564	544		46
Billetkontrol	-10	6	6	5		-1
Trafikselskab	617	615	615	615		0
Busdrift i alt	9.992	10.280	10.781	10.971	70	691
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.526	-1.485	-1.474	-1.507		-22
Operatørudgifter	6.483	6.260	5.778	5.456	200	-804
Flexadministration	1.315	1.364	1.523	1.469		105
Flextrafik i alt	6.272	6.139	5.827	5.418	200	-721
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	154	65	65	65		0
Finansindtægter og -udgifter	-34	0	-8	-11		-11
Fællesomkostninger i alt	120	65	57	54	0	-11
Drift i alt	16.384	16.484	16.665	16.443	270	-41
Afdrag KK-lån Rejsekort	108	109	109	109		0
Holstebro Kommune i alt	16.493	16.593	16.774	16.552	270	-41
Bestillerbidrag	-17.695	-16.510	-16.510	-16.510		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-58	-83	-117	-101		-18
Brændstofkompensation	0	0	0	-140		-140
Resultat til overførsel	44					
Resultat til efterregulering	-1.304	0	147	-199	270	

Passagerindtægter for bus relaterer sig til værnepligtige.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,6 mio. kr., hvoraf de 0,4 mio. kr. er vedrørende ruteøkonomien og 0,2 mio. kr. er vedrørende flexbus. For ruteøkonomien skyldes stigningen en ikke budgetteret bonus, samt lidt højere timepriser end budgetteret.

Antallet af ture på flexbusområdet forventes højere end budgetteret, hvilket medfører en merudgift på 0,2 mio. kr. Dette er primært pga. indregning af estimeret effekt af tilføjelse af flere afgang på rute 290.

For handicapkørsel er det forventede antal ture lavere end budgetteret, svarende til en mindreudgift på 0,8 mio. kr.

I den åbne kørsel er antallet af ture højere end budgetteret, resulterende i en merudgift på 0,2 mio. kr.

3.5 Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 67,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 63,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 4,1 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,3 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-12.688	-16.883	-12.392	-13.467		3.416
Operatørudgifter	58.955	62.410	64.898	62.246	243	-164
Drifts- og Billetsystemer	2.914	2.937	3.839	3.791		854
Billetkontrol	39	39	49	44		5
Trafikskelskab	4.494	4.714	4.714	4.714		0
Busdrift i alt	53.714	53.217	61.108	57.328	243	4.111
Flextrafik						
Passagerindtægter	-2.307	-1.819	-2.077	-2.189		-370
Operatørudgifter	9.580	9.954	10.078	10.120	364	166
Flexadministration	2.314	2.381	2.659	2.633		252
Flextrafik i alt	9.586	10.516	10.660	10.564	364	48
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	270	112	112	112		0
Finansindtægter og -udgifter	-117	0	-33	-43		-43
Fællesomkostninger i alt	152	112	79	69	0	-43
Drift i alt	63.452	63.845	71.847	67.961	607	4.116
Afdrag KK-lån Rejsekort	-192	-192	-192	-192		0
Horsens Kommune i alt	63.261	63.653	71.655	67.769	607	4.116
Bestillerbidrag	-60.682	-63.085	-63.085	-63.085		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-525	-568	-801	-691		-123
Brændstofkompensation	0	0	0	-346		-346
Resultat til overførsel	335					
Resultat til efterregulering	1.719	0	7.769	3.647	607	

Busindtægterne forventes at være 3,4 mio. kr. under budget, hvilket skyldes forventning om færre passagerer, samt flytning af kunder til produkter med rabat ifm. lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet 145.343 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende på 0,2 mio. kr. under budget, heraf står ruteøkonomien for et merforbrug på 0,1 mio. kr., modsat har flexbussen et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til budget. For ruteøkonomien skyldes

merforbruget en stigning i køreplantimer på ca. 3.000 timer og en omkostning på 2 mio. kr., en lille stigning pga. indeks på 0,2 mio. kr., samt en lille stigning i ekstrakørsler. Modsvarende er et budgetteret beløb i ruteøkonomien til indeksstigninger på 3,5 mio. kr. ikke taget med videre i FR2.

Mindreforbruget på flexbus området på 0,3 mio. kr. skyldes en forventning om et lavere antal ture.

For handicapkørsel forventes antallet af ture at være lidt lavere end budgetteret, hvilket giver et mindreforbrug på 0,9 mio. kr.

I den åbne kørsel forventes der mere kørsel end budgetteret, svarende til en merudgift på 1,1 mio. kr.

Der er i forventet regnskab indregnet 0,4 mio. kr. til indkøb af skærme.

3.6 Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 21 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 21,1 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,3 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-0	-12	0	0		12
Operatørudgifter	16.619	17.508	17.156	17.409	389	-99
Drifts- og Billetsystemer	313	263	335	337		74
Trafikselskab	1.022	848	848	848		0
Busdrift i alt	17.954	18.607	18.339	18.594	389	-13
Flextrafik						
Passagerindtægter	-817	-687	-1.042	-990		-303
Operatørudgifter	2.170	2.502	2.779	2.643	93	141
Flexadministration	505	601	711	695		94
Flextrafik i alt	1.858	2.416	2.448	2.348	93	-68
						-
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	65	28	28	28		0
Finansindtægter og -udgifter	-40	0	-11	-14		-14
Fællesomkostninger i alt	25	28	17	14	0	-14
Drift i alt	19.836	21.051	20.804	20.956	482	-95
Afdrag KK-lån Rejsekort	16	16	16	16		0
Ikast-Brande Kommune i alt	19.852	21.067	20.820	20.972	482	-95
						-
Bestillerbidrag	-20.618	-20.991	-20.991	-20.991		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-117	-76	-108	-93		-17
Brændstofkompensation	0	0	0	-346		-346
Resultat til overførsel	11					
Resultat til efterregulering	-895	0	-279	-458	482	

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,1 mio. kr. under budget, hvor ruteøkonomien forventes at ende på niveau med budget og flexbussen forventes at ende 0,1 mio. kr. under budget. For ruteøkonomien forventes en samlet nedgang i køreplantimer på 606 timer, hvor nedgangen skyldes skolekørslen, modsvarende er der en stigning i indekset samt et lidt højere administrationstillæg end budgetteret.

Nedgangen i flexbus skyldes et lavere aktivitetsniveau, som har medført et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

I den åbne kørsel har der været mere kørsel end budgetteret, svarende til en merudgift på 0,4 mio. Kr.

I handicapkørslen har en lavere pris pr. tur medført en forventet mindreudgift på 0,2 mio. kr.

3.7 Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 9,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 10 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,2 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,2 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	0	-3	0	0		3
Operatørudgifter	6.529	7.259	7.133	7.531	214	272
Drifts- og Billetsystemer	1	3	3	1		-2
Billetkontrol	0	1	1	0		-1
Trafikskelskab	190	200	200	200		0
Busdrift i alt	6.720	7.460	7.337	7.732	214	272
						-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-538	-447	-500	-527		-80
Operatørudgifter	2.277	2.526	2.159	2.203	75	-323
Flexadministration	393	437	408	398		-39
Flextrafik i alt	2.131	2.516	2.067	2.074	75	-442
						-
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	33	14	14	14		0
Finansindtægter og -udgifter	-19	0	-5	-7		-7
Fællesomkostninger i alt	14	14	9	7	0	-7
Drift i alt	8.865	9.990	9.413	9.813	289	-177
						-
Afdrag KK-lån Rejsekort	8	8	8	8		0
Lemvig Kommune i alt	8.873	9.998	9.421	9.821	289	-177
						-
Bestillerbidrag	-9.674	-9.998	-9.998	-9.998		0
Overført mindreforbrug 2024	5	0	0	0		0
Brændstofkompensation	0	0	0	-181		-181
Resultat til overførsel	0					
Resultat til efterregulering	-796	0	-577	-358	289	

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,3 mio. kr. over budget, hvoraf ruteøkonomien forventes at ende 0,4 mio. kr. over budget og flexbus 0,1 mio. kr. under budget. Stigningen i ruteøkonomien skyldes 2 faktorer: stigning i køreplantimer på 172 timer samt en indeksstigning.

På handicapområdet har der været mindre aktivitet end forventet. Det resulterer i et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

3.8 Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 36,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 38,6 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindre-forbrug på 2,4 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,6 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-1.678	-1.794	-1.660	-1.661		133
Operatørudgifter	30.380	28.719	28.895	28.363	599	-356
Drifts- og Billetsystemer	569	419	496	497		78
Billetkontrol	8	9	9	8		-1
Trafikselskab	1.502	1.364	1.364	1.364		0
Busdrift i alt	30.780	28.717	29.104	28.571	599	-146
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	49	50	50	50		0
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	0	0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.321	-1.626	-1.522	-1.427		199
Operatørudgifter	7.300	9.758	8.063	7.548	262	-2.210
Flexadministration	1.282	1.628	1.589	1.439		-189
Flextrafik i alt	7.261	9.760	8.130	7.560	262	-2.200
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	63	26	26	26		0
Finansindtægter og -udgifter	-78	0	-20	-26		-26
Fællesomkostninger i alt	-15	26	6	0	0	-26
Drift i alt	38.076	38.553	37.290	36.181	861	-2.372
Afdrag KK-lån Rejsekort	13	13	13	13		0
Norddjurs Kommune i alt	38.089	38.566	37.303	36.194	861	-2.372
Bestillerbidrag	-40.242	-38.481	-38.481	-38.481		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-113	-85	-120	-103		-18
Brændstofkompensation	0	0	0	-600		-600
Resultat til overførsel	31					
Resultat til efterregulering	-2.297	0	-1.298	-2.990	861	

Busindtægterne forventes at være 0,1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat ifm.

lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet 11.842 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

På busdriftens operatørudgifter forventes et fald på 0,4 mio. kr. i forhold til budget, hvoraf ruteøkonomien forventes at ende 0,3 mio. kr. under budget og flexbus 0,1 mio. kr. under budget. Faldet i ruteøkonomien skyldes primært en nedgang i køreplantimer på 2.048 timer, hvoraf størstedelen er på skolekørslen. Modsvarende er der en indeksstigning.

Samtidig har der været mindre kørsel end forventet på flexbus området hvilket resulterer i et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

På handicapområdet har mængden af kørsel været lavere end budgetteret, resulterende i et mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

I den kommunale kørsel har der været færre ture end budgetteret. Dette giver et mindreforbrug på 0,7 mio. kr.

I den åbne kørsel har der været flere ture end budgetteret. Det opvejes dog mere end fuldt ud af en lavere gennemsnitlig udgift pr. tur, og samlet forventes en mindreudgift på 0,8 mio. kr.

3.9 Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 12,8 mio. kr., mod et budgetteret beløb på 12,5 mio. kr., hvilket medfører et merforbrug på 0,3 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,05 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-1.678	-1.684	-1.758	-1.898		-214
Operatørudgifter	10.236	10.206	10.720	10.723	6	517
Drifts- og Billetsystemer	399	399	484	481		82
Billetkontrol	3	8	4	3		-5
Trafikselskab	800	824	824	824		0
Busdrift i alt	9.761	9.753	10.274	10.133	6	380
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	49	50	50	50		0
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	0	0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-689	-568	-631	-713		-145
Operatørudgifter	2.523	2.609	2.560	2.666	100	57
Flexadministration	618	631	668	669		38
Flextrafik i alt	2.453	2.672	2.597	2.622	100	-50
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	29	11	11	11		0
Finansindtægter og -udgifter	-24	0	-6	-9		-9
Fællesomkostninger i alt	5	11	5	2	0	-9
Drift i alt	12.267	12.486	12.926	12.807	106	321
Afdrag KK-lån Rejsekort	7	7	7	7		0
Odder Kommune i alt	12.274	12.493	12.933	12.814	106	321
Bestillerbidrag	-12.584	-12.400	-12.400	-12.400		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-108	-93	-132	-114		-21
Brændstofkompensation	0	0	0	-43		-43
Resultat til overførsel	25					
Resultat til efterregulering	-442	0	401	257	106	

I busindtægter FR2 er der indregnet 12.576 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter er opskrevet med 0,5 mio. kr., hvoraf ruteøkonomien forventes at ende 0,6 mio. kr. over budget og flexbussen 0,1 mio. kr. under budget. Merforbruget på ruteøkonomien skyldes primært, at ekstrakørsel på rute 1006 ikke er budgetteret. Derudover er der en lille stigning i administrationstillæg grundet ny kontrakt, samt kompensation for konverteringen i lønindekset.

På handicapområdet har der været lidt mindre aktivitet end budgetteret. Dette medfører et mindreforbrug på 0,3 mio. kr.

I den åbne flextrafik har aktivitetsniveauet været højere end budgetteret. Dette medfører et forventet merforbrug på 0,3 mio. kr.

3.10 Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 103 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 97 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 6,0 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 2,2 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-23.868	-26.920	-23.890	-24.685		2.235
Operatørudgifter	96.725	96.835	97.221	101.499	2.825	4.664
Drifts- og Billetsystemer	5.368	5.596	6.382	6.254		658
Billetkontrol	22	81	49	40		-41
Trafikselskab	7.052	7.150	7.150	7.150		0
Busdrift i alt	85.299	82.742	86.912	90.258	2.825	7.516
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	49	50	50	50		0
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	0	0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-2.123	-1.692	-2.058	-2.045		-353
Operatørudgifter	11.109	12.607	11.821	11.354	402	-1.253
Flexadministration	2.586	2.644	2.945	2.828		184
Flextrafik i alt	11.572	13.559	12.708	12.137	402	-1.422
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	483	197	197	197		0
Finansindtægter og -udgifter	-186	0	-50	-66		-66
Fællesomkostninger i alt	297	197	147	131	0	-66
Drift i alt	97.216	96.548	99.817	102.576	3.227	6.028
Afdrag KK-lån Rejsekort	375	375	375	375		0
Randers Kommune i alt	97.591	96.923	100.192	102.951	3.227	6.028
Bestillerbidrag	-96.661	-95.997	-95.997	-95.997		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-999	-926	-1.305	-1.126		-200
Brændstofkompensation	0	0	0	-2.187		-2.187
Resultat til overførsel	477					
Resultat til efterregulering	-545	0	2.890	3.640	3.227	

Busindtægterne forventes at være 2,2 mio. kr. under budget, hvilket skyldes forventning om færre passagerer, samt flytning af kunder til produkter med rabat

ifm. lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet 271.489 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 4,7 mio. kr. i forhold til budget, hvoraf ruteøkonomien forventes at ende 4,6 mio. kr. over budget og flexbus forventes at ende 0,1 mio. kr. over budget. På ruteøkonomien skyldes det følgende: underbudgettering af køreplantimer på ca. 1.300 timer, indekseffekt på 2,8 mio. kr., samt lidt højere bonus end budgetteret.

På flexbus forventes der en merudgift på 0,1 mio. kr., grundet flere ture end budgetteret.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være lidt lavere end budgetteret, resulterende i en mindreudgift for kommunen på 0,1 mio. Kr.

For handicapkørsel forventes antallet af ture at være lidt højere end budgetteret. Dog medfører lavere operatørudgifter/tur end budgetteret en mindreudgift på 1,4 mio. kr.

På den åbne flextrafik har der været mere kørsel end budgetteret. Dette medfører en merudgift på 0,3 mio. kr.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 32,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 31,8 mio. kr., hvilket medfører et merforbrug på 0,8 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,7 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-2.659	-3.197	-3.015	-3.039		158
Operatørudgifter	26.860	27.418	28.128	28.570	776	1.152
Drifts- og Billetsystemer	1.185	1.105	1.303	1.284		179
Billetkontrol	145	9	9	23		14
Trafikskelskab	2.012	1.747	1.747	1.747		0
Busdrift i alt	27.542	27.082	28.172	28.585	776	1.503
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.605	-1.425	-1.475	-1.502		-77
Operatørudgifter	4.965	5.086	4.566	4.422	163	-664
Flexadministration	843	898	942	926		28
Flextrafik i alt	4.203	4.559	4.033	3.846	163	-713
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	120	54	54	54		0
Finansindtægter og -udgifter	-61	0	-16	-22		-22
Fællesomkostninger i alt	59	54	38	32	0	-22
Drift i alt	31.804	31.695	32.243	32.463	939	768
Afdrag KK-lån Rejsekort	74	74	74	74		0
Ringkøbing-Skjern Kommune i alt	31.878	31.769	32.317	32.537	939	768
Bestillerbidrag	-31.822	-31.548	-31.548	-31.548		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-339	-221	-311	-269		-48
Brændstofkompensation	0	0	0	-741		-741
Resultat til overførsel	64					
Resultat til efterregulering	-347	0	458	-21	939	

Busindtægterne forventes at være 0,2 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat ifm. lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet 22.160 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 1,2 mio. kr. i forhold til budgettet, hvoraf ruteøkonomien forventes at ende på 1 mio. kr. over budget, dette primært som følge af indekseffekten. På flexbus området har der været mere kørsel end forventet, hvilket resulterer i en forventet merudgift på 0,2 mio. kr.

I handicapkørselen har der været mindre kørsel end budgetteret som sammen med lavere operatørudgifter/tur resulterer i et mindreforbrug på 0,3 mio. kr.

I den åbne kørsel har der været lidt mere kørsel end forventet. En lavere pris pr. tur end budgetteret resulterer dog i et mindreforbrug på 0,4 mio. kr.

3.12 Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 55,3 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 53,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 1,9 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,9 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-15.225	-17.865	-15.227	-15.370		2.495
Operatørudgifter	52.754	53.492	54.043	53.840	1.351	348
Drifts- og Billetsystemer	3.279	3.187	3.730	3.677		490
Billetkontrol	14	55	29	21		-34
Trafikselvskab	4.100	4.174	4.174	4.174		0
Busdrift i alt	44.922	43.043	46.749	46.342	1.351	3.299
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	49	50	50	50		0
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	0	0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.704	-1.504	-1.749	-1.779		-275
Operatørudgifter	8.463	10.003	9.159	8.975	314	-1.028
Flexadministration	1.677	1.940	2.047	1.921		-19
Flextrafik i alt	8.437	10.439	9.457	9.117	314	-1.322
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	233	139	139	139		0
Finansindtægter og -udgifter	-99	0	-36	-51		-51
Fællesomkostninger i alt	133	139	103	88	0	-51
Drift i alt	53.541	53.671	56.359	55.597	1.665	1.926
Afdrag KK-lån Rejsekort	-261	-261	-261	-261		0
Silkeborg Kommune i alt	53.281	53.410	56.098	55.336	1.665	1.926
Bestillerbidrag	-51.256	-52.837	-52.837	-52.837		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-630	-573	-807	-696		-123
Brændstofkompensation	0	0	0	-909		-909
Resultat til overførsel	287					
Resultat til efterregulering	1.108	0	2.454	894	1.665	

Busindtægterne forventes at være 2,5 mio. kr. under budget, hvilket skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat ifm.

lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet 160.163 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Stigningen skyldes et større antal køreplantimer, indekseffekt, samt mindre ekstrakørsel end budgetteret.

For handicapkørsel har en lavere udgift/tur resulteret i et forventet mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

I den åbne flextrafik har der været mere kørsel end budgetteret. Dette medfører en forventet merudgift på 0,3 mio. kr.

I den kommunale kørsel har der været mindre kørsel end budgetteret. Dette medfører et forventet mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

Der er i forventet regnskab indregnet 0,05 mio. kr. til indkøb af skærme.

3.13 Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 32 mio. kr. mod et budgetteret beløb på ca. 31,2 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,8 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,5 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-6.739	-9.854	-6.703	-6.684		3.170
Operatørudgifter	29.987	31.856	30.819	30.244	461	-1.612
Drifts- og Billetsystemer	965	1.191	1.344	1.298		107
Billetkontrol	9	10	10	9		-1
Trafikselskab	1.776	1.866	1.866	1.866		0
Busdrift i alt	25.998	25.069	27.336	26.733	461	1.664
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	49	50	50	50		0
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	0	0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.747	-1.621	-1.910	-1.732		-111
Operatørudgifter	5.054	5.924	6.075	5.358	209	-566
Flexadministration	1.403	1.712	1.733	1.558		-154
Flextrafik i alt	4.709	6.015	5.898	5.184	209	-831
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	69	40	40	40		0
Finansindtægter og -udgifter	-61	0	-16	-21		-21
Fællesomkostninger i alt	9	40	24	19	0	-21
Drift i alt	30.765	31.174	33.308	31.986	670	812
Afdrag KK-lån Rejsekort	65	66	66	66		0
Skanderborg Kommune i alt	30.830	31.240	33.374	32.052	670	812
Bestillerbidrag	-31.569	-31.069	-31.069	-31.069		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-165	-171	-242	-208		-37
Brændstofkompensation	0	0	0	-527		-527
Resultat til overførsel	127					
Resultat til efterregulering	-1.031	0	2.063	248	670	

Busindtægterne forventes at være 3,2 mio. kr. under budget, hvilket skyldes en forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat ifm.

lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet 85.398 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 1,6 mio. kr., hvoraf ruteøkonomien forventes at ende 1,1 mio. kr. under budget, primært som følge af færre omkostninger til doubleringskørsel på rute 309 og 311 samt lavere omkostninger til busafhængige omkostninger og bonus. Flexbus har oplevet mindre kørsel end budgetteret, hvilket resulterer i en mindreudgift på 0,5 mio. kr.

For handicapkørsel har det realiserede turantal været lavere end forventet. Dette resulterer i et forventet mindreforbrug på 0,7 mio. Kr. Siden FR1 er det forventede turantal blevet nedjusteret yderligere.

I den åbne flextrafik forventes et højere antal ture end budgetteret hvilket resulterer i et forventet merforbrug på 0,1 mio. Kr. Siden FR1 er det forventede turantal i den åbne kørsel blevet nedjusteret.

Der er i forventet regnskab indregnet 0,02 mio. kr. til indkøb af skærme.

3.14 Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 41,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 42,3 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,6 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,2 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-5.355	-5.540	-5.287	-5.275		265
Operatørudgifter	28.485	25.263	25.646	25.704	120	441
Drifts- og Billetsystemer	1.484	1.455	1.718	1.689		234
Billetkontrol	32	35	35	32		-3
Trafikselsskab	2.359	2.260	2.260	2.260		0
Busdrift i alt	27.005	23.473	24.372	24.410	120	937
Flextrafik						
Passagerindtægter	-838	-918	-758	-852		66
Operatørudgifter	16.772	17.976	16.424	16.504	568	-1.472
Flexadministration	1.295	1.615	1.455	1.469		-146
Flextrafik i alt	17.229	18.673	17.121	17.121	568	-1.552
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	170	73	73	73		0
Finansindtægter og -udgifter	-83	0	-22	-29		-29
Fællesomkostninger i alt	87	73	51	44	0	-29
Drift i alt	44.321	42.219	41.544	41.575	688	-644
Afdrag KK-lån Rejsekort	131	131	131	131		0
Skive Kommune i alt	44.452	42.350	41.675	41.706	688	-644
Bestillerbidrag	-43.186	-42.048	-42.048	-42.048		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-369	-302	-426	-367		-65
Brændstofkompensation	0	0	0	-192		-192
Resultat til overførsel	97					
Resultat til efterregulering	799	0	-799	-901	688	

Busindtægterne forventes at være 0,3 mio. kr. under budget, hvilket skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat ifm. lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet 47.380 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes stigning i køreplantimer på 398 timer på regional- og lokalkørsel.

For handicapkørsel har aktiviteten været lavere end budgetteret, samt udgiften pr. tur er markant lavere end budgetteret. Dette medfører et forventet mindreforbrug på 0,9 mio. kr.

I den åbne kørsel har der været mere aktivitet end budgetteret. Dette giver forventede merudgifter på 0,1 mio. kr.

I den kommunale kørsel forventes et lavere antal ture i institutions kørsel samt den almene kørsel ift. budget. Dette modvirkes dog delvist af en højere pris pr. tur i institutionskørslen. Det forventes at der vil være et mindreforbrug ift. budget på ca. 0,7 mio. kr.

3.15 Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 9,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb på ca. 9,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,1 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-49	0	0	0		0
Operatørudgifter	7.219	7.414	7.484	7.451	-19	37
Drifts- og Billetsystemer	144	196	261	244		48
Trafikselskab	466	482	482	482		0
Busdrift i alt	7.780	8.092	8.227	8.177	-19	85
						-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-543	-482	-534	-545		-63
Operatørudgifter	1.801	1.891	1.835	1.856	64	-35
Flexadministration	319	307	399	387		80
Flextrafik i alt	1.577	1.716	1.700	1.698	64	-18
						-
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	47	19	19	19		0
Finansindtægter og -udgifter	-20	0	-5	-7		-7
Fællesomkostninger i alt	27	19	14	12	0	-7
Drift i alt	9.383	9.827	9.941	9.887	45	60
Afdrag KK-lån Rejsekort	24	24	24	24		0
Struer Kommune i alt	9.407	9.851	9.965	9.911	45	60
Bestillerbidrag	-10.459	-9.783	-9.783	-9.783		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-89	-68	-96	-83		-15
Resultat til overførsel	-2					
Resultat til efterregulering	-1.140	0	86	45	45	

3.16 Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 32 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 30,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 1,6 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 0,5 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-2.726	-2.914	-2.851	-2.944		-30
Operatørudgifter	24.481	24.413	24.859	25.327	527	914
Drifts- og Billetsystemer	765	715	863	855		140
Billetkontrol	1	10	6	4		-6
Trafikselskab	1.545	1.572	1.477	1.572		0
Busdrift i alt	24.066	23.796	24.354	24.814	527	1.018
Letbanedrift						
Letbanesekretariatet	49	50	50	50		0
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	0	0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.632	-1.469	-1.485	-1.580		-111
Operatørudgifter	7.301	6.631	6.767	7.189	281	558
Flexadministration	1.288	1.276	1.459	1.440		164
Flextrafik i alt	6.956	6.438	6.741	7.049	281	611
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	57	33	33	33		0
Finansindtægter og -udgifter	-63	0	-16	-21		-21
Fællesomkostninger i alt	-6	33	17	12	0	-21
Drift i alt	31.066	30.317	31.162	31.925	808	1.608
Syddjurs Kommune i alt	31.100	30.352	31.197	31.960	808	1.608
Bestillerbidrag	-32.711	-30.188	-30.188	-30.188		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-190	-164	-231	-199		-35
Brændstofkompensation	0	0	0	-510		-510
Resultat til overførsel	55					
Resultat til efterregulering	-1.856	0	778	1.063	808	

For busindtægter for FR2 er der indregnet 22.232 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgift forventes at stige med 0,9 mio. kr., hvoraf ruteøkonomien forventes at stige med 0,4 mio. kr. i forhold til budget, hvilket primært skyldes den stigende indekseffekt

Derudover bliver flexbusudgiften opskrevet med 0,5 mio. kr. grundet LES projektet, se yderligere under Trafikselskabet.

I den åbne kørsel har der været mere aktivitet end budgetteret. Dette giver forventede merudgifter på 0,3 mio. Kr. Forventningen til aktivitetsniveauet er siden FR1 blevet yderligere opjusteret.

I den kommunale kørsel forventes et højere turantal end budgetteret hvilket resulterer i forventede merudgifter på 0,4 mio. kr.

3.17 Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at være 53,3 mio. kr. mod de budgetterede 50,1 mio. kr. Der forventes således et merforbrug på 3,1 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-9.060	-9.394	-8.861	-8.699		695
Operatørudgifter	45.244	44.633	46.763	47.225	-111	2.592
NT/Sydtrafik-samarbejde	201	225	227	227		2
Drifts- og Billetsystemer	3.178	3.193	3.611	3.544		351
Billetkontrol	37	54	58	52		-2
Trafikselskab	3.690	3.743	3.743	3.743		0
Busdrift i alt	43.290	42.454	45.541	46.092	-111	3.638
						-
Flextrafik						
Passagerindtægter	-1.916	-1.802	-1.923	-1.795		7
Operatørudgifter	7.335	7.425	7.584	6.935	240	-490
Flexadministration	1.628	1.668	1.912	1.687		19
Flextrafik i alt	7.047	7.291	7.573	6.827	240	-464
						-
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	283	127	127	127		0
Finansindtægter og -udgifter	-104	0	-26	-34		-34
Fællesomkostninger i alt	179	127	101	93	0	-34
Drift i alt	50.516	49.872	53.215	53.012	129	3.140
Afdrag KK-lån Rejsekort	246	246	246	246		0
Viborg Kommune i alt	50.762	50.118	53.461	53.258	129	3.140
Bestillerbidrag	-54.123	-49.611	-49.611	-49.611		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-449	-507	-714	-616		-109
Brændstofkompensation	0	0	0	-29		
Resultat til overførsel	306					
Resultat til efterregulering	-4.116	0	3.136	3.002	129	

Busindtægter forventes at være 0,7 mio. kr. under budget, hvilket skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat ifm. Lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet 98.175 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Busdriftens operatørudgifter opskrives med 2,6 mio. kr., som følge af en stigning i køreplantimer, bonus på en ny kontrakt, underbudgettering på "ikke rutefordelte omkostninger" samt kompensation for skift i lønindeks til operatøren.

For handicapkørsel er forventningen til aktiviteten siden FR1 blevet nedjusteret og ligger dermed lavere end budgetteret, samt udgiften pr. tur er lavere end budgetteret. Dette medfører et forventet mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

3.18 Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 412,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 437,1 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 24,3 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 5,1 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-312.867	-302.766	-315.426	-321.603		-18.837
Operatørudgifter	520.612	484.648	499.244	487.670	7.344	3.022
Drifts- og Billetsystemer	36.316	39.646	41.007	39.654		8
Billetkontrol	-4.722	3.031	3.138	1.611		-1.420
Trafikselskab	36.904	37.611	37.611	37.611		0
Busdrift i alt	276.243	262.170	265.574	244.943	7.344	-17.226
Letbanedrift						
Passagerindtægter	-52.593	-53.394	-51.643	-52.100		1.294
Operatørudgifter	160.833	176.039	176.039	176.039		0
Drifts- og Billetsystemer	3.592	4.766	5.044	4.552		-214
Billetkontrol	-295	163	-41	-298		-461
Letbanesekretariatet	3.133	3.252	3.252	3.252		0
Letbanedrift i alt	114.670	130.827	132.651	131.445	0	619
Flextrafik						
Passagerindtægter	-6.838	-6.168	-6.874	-6.910		-742
Operatørudgifter	32.304	38.568	32.497	31.817	1.096	-6.751
Flexadministration	8.497	9.045	9.738	9.140		95
Flextrafik i alt	33.963	41.445	35.361	34.047	1.096	-7.398
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	2.273	936	936	936		0
Finansindtægter og -udgifter	-854	0	-232	-303		-303
Fællesomkostninger i alt	1.419	936	704	633	0	-303
Drift i alt	426.295	435.377	434.290	411.068	8.440	-24.309
Afdrag KK-lån Rejsekort	1.761	1.762	1.762	1.762		0
Aarhus Kommune i alt	428.056	437.139	436.052	412.830	8.440	-24.309
Bestillerbidrag	-439.238	-429.848	-429.848	-429.848		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-6.523	-7.291	-9.294	-7.881		-590
Brændstofkompensation	0	0	0	-5.149		-5.149
Resultat til overførsel	5.511					
Resultat til efterregulering	-23.216	0	-3.090	-30.048	8.440	

Busindtægter forventes at være 18,8 mio. kr. over budget, og letbaneindtægter forventes at være 1,3 mio. kr. under budget, hvilket skyldes en forventning om færre passagerer ved letbanen og flytning af kunder til produkter med rabat ifm. lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der indregnet samlet 4.503.903 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet for bus og letbane.

Busdriftens operatørudgifter opskrives med 3 mio. kr., hvilket primært skyldes indekseffekten, 8 mio. kr. afsat i budgettet ikke er udnyttet, samt compensation til operatøren for skift i lønindeks fra januar til juni måned. Der er i forbindelse med FR2 lavet en tillægsbevilling til budgettet på -12 mio. kr., 5 mio. kr. som ekstra rabat og 7 mio. kr. som besparelse, laves også som en rabat.

I handicapkørslen forventes turantallet at ligge lidt over budget. Dog grundet de lavere omkostninger/tur ift. budget forventes der et mindreforbrug på handicap kørslen på 6,8 mio. Kr.

I den åbne kørsel har der været lidt mere aktivitet end budgetteret. Dette giver forventede merudgifter på 0,3 mio. kr.

3.19 Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 730,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 713,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 17,4 mio. kr. Der er i forbindelse med stigende brændstofpriser estimeret en brændstofkompensation fra staten på 5,8 mio. kr.

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-287.397	-290.260	-292.766	-295.108		-4.848
Operatørudgifter	437.980	455.514	456.969	457.917	6.265	2.403
NT/Sydtrafik-samarbejde	18.316	20.385	20.412	20.193		-192
Drifts- og Billetsystemer	33.250	36.290	44.632	43.682		7.392
Billetkontrol	-538	800	-75	-665		-1.465
Trafikselskab	37.006	38.961	38.866	38.961		0
Busdrift i alt	238.617	261.690	268.038	264.980	6.265	3.290
Togdrift						
Passagerindtægter	-12.391	-20.857	-12.279	-11.195		9.662
Operatørudgifter	85.177	110.869	110.969	111.269		400
Drifts- og Billetsystemer	3.544	2.635	2.913	2.342		-293
Billetkontrol	-353	-58	932	509		567
Trafikselskab Tog	969	1.081	1.081	1.081		0
Togdrift i alt	76.946	93.670	103.616	104.006	0	10.336
Letbanedrift						
Passagerindtægter	-52.593	-53.394	-51.643	-52.100		1.294
Operatørudgifter	195.290	208.537	208.537	208.537		0
Drifts- og Billetsystemer	3.592	4.766	5.044	4.552		-214
Billetkontrol	-295	163	-41	340		177
Letbanesekretariatet	3.351	3.478	3.478	3.478		0
Letbanedrift i alt	149.345	163.551	165.375	164.807		1.257
Flextrafik						
Operatørudgifter	171.746	177.240	176.272	181.631	6.228	4.391
Flexadministration	12.560	13.104	13.199	13.093		-11
Flextrafik i alt	184.306	190.344	189.471	194.724	6.228	4.380
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	3.092	1.260	1.260	1.260		0
Finansindtægter og -udgifter	-3.696	0	-981	-1.828		-1.828
Fællesomkostninger i alt	-604	1.260	279	-568	0	-1.828
Drift i alt	648.610	710.515	726.779	727.949	12.493	17.434
Afdrag KK-lån Rejsekort	2.865	2.868	2.868	2.868		0
Region Midtjylland i alt	651.476	713.383	729.647	730.817	12.493	17.434

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Bestillerbidrag	-672.667	-705.844	-705.844	-705.844		0
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-6.962	-7.539	-10.783	-9.214		-1.675
Brændstofkompensation	0	0	0	-5.758		-5.758
Resultat til overførsel	3.449					
Resultat til efterregulering	-31.603	0	13.021	10.001	12.493	

Busindtægter forventes at være 4,8 mio. kr. over budget, og letbaneindtægterne forventes at være 1,3 mio. kr. under budget, hvilket skyldes forventning om færre passagerer og flytning af kunder til produkter med rabat ifm. lukning af Midttrafik app. I tal for FR2 er der samlet indregnet 4.295.247 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet for bus og letbane.

For den almindelige rutekørsel forventes en merudgift på 2,4 mio. kr., dette skyldes stigning i køreplantimer og indekseffekt, modsvarende en besparelse på bonus og ekstrakørsel.

Togindtægter forventes at være 9,7 mio. kr. under budget, hvor forventning til Lemvigbanen er nedjusteret med 0,4 mio. kr. og forventning til Holstebro-Skjern er nedjusteret med 9,3 mio. kr. Forventning om lavere passagerindtægter skyldes forventning om færre passagerer, flytning af kunder til produkter med rabat ifm. lukning af Midttrafik app. Nedjusteringen af Holstebro-Skjern strækningen skyldes dog primært en opdatering af datagrundlag i indtægtsdelingsmodellen for tog og letbane, hvilket medfører en mere retvisende fordeling af passagerindtægterne end tidligere, hvor niveauet har været for højt. I tal for FR2 er der for tog indregnet 211.842 kr. overført fra regnskab 2025 til dækning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet.

Udgifterne til drifts- og billetsystemer er højere på busdrift, som følge af den transitionsperiode, der har været over til Basiskort. Der har været ekstra indkøb af validatorer og er nu indregnet drift af løsningen på Basiskort. Letbanen har ikke afholdt alle omkostninger i denne fase, men vil have en udgift, når validatorerne skal lukkes ned på perronerne og ind i togene.

Der er i forventet regnskab indregnet 4,6 mio. kr. til indkøb af skærme, hvoraf 3 mio. kr. allerede er hensat, dermed en merudgift på 1,6 mio. Kr.

Udgifterne til patientbefordringen forventes at ligge 6,2 mio. kr. over budget. Dette skyldes primært en øget forventning til antal ture.



Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
Att.: Lone Litvak og Tanya Nielsen

Postadresse:

Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 89 64 10 10

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Kære Lone og Tanya,

Hermed rettes, på vegne af nedenfor nævnte kommuner, kollektiv henvendelse til Midttrafik med ønske om en permanent ændring af afregningspraksis.

Kommunerne bag denne henvendelse er:

29. september 2026

Hedensted, Norddjurs, Struer, Horsens, Skanderborg, Skive, Syddjurs, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brandø, Holstebro, Silkeborg, Aarhus, Herning, Odder samt Favrskov Kommune.

Sagsbehandler:
Christian Brædder
Tlf. 89 64 30 62
cbra@favrskov.dk

Fælles for de nævnte kommuner er et ønske om at få ændret den nuværende afregningspraksis, da den medfører en tidsmæssig forskydning af mer- og mindreforbrug på 5-6 måneder efter et regnskabsårs slutning. Det betyder at endelig afregning for 2026 først modtages i maj 2027.

Sagsnr.
2026-05548

Dette skaber meget ofte vanskelige situationer, da det giver unødvendige (og til tider uforståelige) regnskabsforklaringer over for vores respektive politikere, samtidig med at det afføder uhensigtsmæssige budget- og likviditetsmæssige forskydninger.

Dokumentnr.
26397809

Derfor ønsker kommunerne samstemmende at Midttrafik ændrer praksis, så der laves så nøjagtig en foreløbig afregning som muligt, så afregning af mer-/mindre forbrug er kommunerne i hænde senest 11. januar og derved kan konteres i det tilhørende regnskabsår – og ikke det følgende år. Vi opfordrer her til at Midttrafik anvender så nøjagtige data for fordeling af indtægter som muligt.

Herefter kan endelig afregning foretages i april/maj, når data er endeligt kvalificerede.

Ovenstående vil samtidig bevirke at kommunernes budgethistorik bliver mere retvisende og derved mere gennemsigtig.

Midttrafiks bekræftelse på nærværende imødeses.

Med venlig hilsen,

På vegne af kommunerne

Christian Brædder, Favrskov Kommune

Nyhed

Regeringen, Enhedslisten og Alternativet er klar til at fordele 100 mio. til udvikling af den kollektive trafik på landet og øerne

Regeringen, Enhedslisten og Alternativet er klar til at fordele 100 millioner kroner til udvikling af den kollektive trafik med vægt på landdistrikterne. Pengene bliver fordelt til hele landet gennem trafikselskaberne, til ø-kommunerne samt på udvikling af betalings- og bestillingsløsninger til den kollektive transport.

2. okt. 2026



Foto: Vejdirektoratet

Den kollektive transport er udfordret, ikke mindst uden for de store byer. Derfor lægger regeringen, Enhedslisten og Alternativet nu op til at afsætte 100 millioner kroner i 2026 til initiativer, der skal styrke den lokale kollektive transport og mobilitet, særligt i landdistrikter og mindre byer.

Med aktstykket lægges der op til at fordele 80 millioner kroner i direkte tilskud til de regionale trafikselskaber samt ø-kommunerne Fanø, Samsø og Ærø efter en fordelingsnøgle indmeldt af trafikselskaberne.

<https://www.blm.dk/nyheder/2026/regeringen-enhedslisten-og-alternativet-er-klar-til-at-fordele-100-mio-til-udvikling-af-den-kollektive-trafik-paa-landet-og-oerne>

Derudover vil de 20 millioner kroner gå til at udvikle og forbedre betalingsløsninger til at understøtte fleksible kollektive transporttilbud og transporttilbud i landdistrikter.

Blandt andet bliver der afsat 3 millioner kroner, så Bornholm fremover kan blive tilsluttet Rejsekort som app og Basiskort.

Aktstykket forventes behandlet torsdag den 8. oktober.

Fakta:

De 80 millioner kroner kan bruges til at igangsætte initiativer, der styrker den lokale kollektive transport og mobilitet i landdistrikter og mindre byer, eksempelvis inden for følgende kategorier:

- 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.

By-, land- og transportminister Signe Munk udtaler:

- *Den kollektive transport i landdistrikterne er udfordret, og det er vigtigt for regeringen, at de her penge kommer ud og virke med det samme. Derfor lægger vi med aktstykket op til at give det som et direkte tilskud til trafiksekskaberne og et ekstra tilskud til ø-kommunerne, for det er der brug for.*

Transportordfører Bjørn Brandenborg (S):

- *De seneste års besparelser på busserne kan mærkes lokalt. Det rammer de ældre og unge, som er afhængige af bussen til indkøb, læge eller skole. Og det rammer familierne uden bil, som i dag er omkring hver femte familie i mindre byer. Derfor er det vigtigt, at vi styrker og udvikler den kollektive transport udenfor de største byer og på øerne. Nu tager vi de første skridt.*

Transportordfører Frida Bruun (M):

- *Den kollektive transport halter mange steder i landdistrikterne. Derfor er jeg glad for, at vi nu giver området et løft, så vi både kan udvikle den kollektive transport lokalt og afprøve mere fleksible og borgerdrevne løsninger. For den samme løsning passer ikke nødvendigvis til Føvling og Frederiksberg.*

Transportordfører Vivi Nør Jacobsen (SF):

- *For SF er kollektiv transport et spørgsmål om at sikre folk mulighed for at komme fra A til B. Derfor har vi længe kæmpet for at styrke den kollektive transport - også uden for de store byer. Nu kommer der penge direkte til den lokale kollektive transport og mulighed for forsøg med frivilligbusser, så flere kan komme bedre rundt i landdistrikter og de mindre byer.*

<https://www.bltn.dk/nyheder/2026/regeringen-enhedslisten-og-alternativet-er-klar-til-at-fordele-100-mio-til-udvikling-af-den-kollektive-trafik-paa-landet-og-oerne>

Transportordfører Leila Stockmarr (EI):

- *De her midler falder på et knastørt sted. Den kollektive transport lider og der er akut brug for massive saltvandsindsprøjtninger lokalt, som kommer ud at arbejde med det samme. Naturligvis kan de ikke stå i stedet for langvarige investeringer, og vi skal samtidig sørge for, at der løbende ses på kompensation for stigende brændstofpriser.*

Transportordfører Philip Vivet (R):

- *I Radikale Venstre ønsker vi, at den kollektive transport skal være et mere attraktivt valg, også uden for de store byer. Med de her midler styrker vi mobiliteten i landdistrikter og mindre byer og giver plads til fleksible løsninger, der passer til de lokale behov. Det er godt for både klimaet og sammenhængskraften i Danmark.*

Transportordfører Elise Sydendal (Alt):

- *Alt for mange steder på landet er den kollektive transport blevet skåret ned så mange gange, at det i praksis er umuligt at få hverdagen til at hænge sammen uden en bil. Derfor er jeg virkelig glad for, at vi nu får 100 millioner kroner ud at arbejde for bedre mobilitet i landdistrikterne. Her er der brug for nytænkning og investeringer i for eksempel busser på bestilling, frivilligbusser, delecykler og gode knudepunkter. Det vigtigste er, at man lettere skal kunne komme rundt, selvom man bor langt fra en større by.*

Fakta

Direkte tilskud til regionale trafikselskaber samt udbredelse af betalings- og bestillingsløsninger

Tilskudsmodtager	Tilskud (kr.)
Movia	21.817.198
BAT	1.134.736
Fynbus	8.565.805
Sydtrafik	13.178.786
Midttrafik	21.986.916
Nordjyllands Trafikselskab	12.713.151
Samsø	271.413
Ærø	283.364
Fanø	48.631
Rejsekort & Rejseplan A/S	15.000.000
BAT	3.000.000
FlexDanmark	2.000.000
I alt	100.000.000

<https://www.bltn.dk/nyheder/2026/regeringen-enhedslisten-og-alternativet-er-klar-til-at-fordele-100-mio-til-udvikling-af-den-kollektive-trafik-paa-landet-og-oerne>

**By-, Land- og
Transportministeriet****Departementet**

Trafikselskaberne
Samsø kommune
Ærø kommune
Fanø kommune
Rejsekort & Rejseplan A/S
Flexdanmark

8. oktober 2026
2026-2539

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

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

Udmøntning af 100 mio. kr. til lokal kollektiv transport

By-, Land- og Transportministeriet udmønter 100 mio. kr. til initiativer, der skal styrke den lokale kollektive transport og mobilitet, særligt i landdistrikter og mindre byer.

Af den samlede ramme fordeles 80 mio. kr. til de regionale trafik-selskaber samt Fanø, Samsø og Ærø efter nedenstående fordelings-nøgle, der er indmeldt af trafik-selskaberne.

Tabel 1. Fordeling af 80 mio. kr.

Trafikselskab	Fordelingsprocent	Tilskud (kr.)
Movia	27,3 pct.	21.817.198
BAT	1,4 pct.	1.134.736
Fynbus	10,7 pct.	8.565.805
Sydtrafik	16,5 pct.	13.178.786
Midttrafik	27,5 pct.	21.986.916
Nordjyllands Trafikselskab	15,9 pct.	12.713.151
Samsø	0,34 pct.	271.413
Ærø	0,35 pct.	283.364
Fanø	0,06 pct.	48.631
I alt	100 pct.	80.000.000

Midlerne kan anvendes til initiativer inden for aktstykkets formål, herunder bl.a. nye eller forbedrede kollektive knudepunkter, pilot-forsøg med bus på bestilling, borgerdrevne transportløsninger, herunder frivilligbusser, samt delemikromobilitet i sammenhæng med kollektiv transport. Initiativerne kan i relevant omfang gennemføres i samarbejde med kommuner og regioner. Det er de



regionale trafikselskaber, der er ansvarlige for udmøntningen af midlerne.

De resterende 20 mio. kr. fordeles til konkrete initiativer vedrørende betalings- og bestillingsløsninger som angivet nedenfor.

Tabel 2. Fordeling af 20 mio. kr. til betalings- og bestillingsløsninger

Tilskudsmodtager	Formål	Tilskud (kr.)
Rejsekort & Rejseplan A/S	Videreudvikling af Rejsekort som app og Basiskort med henblik på at understøtte fleksible transporttilbud.	15.000.000
BAT	Tilslutning af Bornholm til Rejsekort som app og Basiskort.	3.000.000
Flexdanmark	Udvikling af en fælles app til bestilling af flextur på tværs af trafikselskaberne.	2.000.000
		20.000.000

For udbetaling af kompensation som anført i tabel 1 og 2 (søjlen ”Tilskud (kr.)”) bedes de oplistede tilskudsmodtagere fremsende en elektronisk faktura til Trafikstyrelsen på EAN nr.: 5798 000 893443.

Anfør gerne ”Midler til lokal kollektiv transport” og Tina Schelde som kontaktperson.

Som led i den videre opfølgning anmodes trafikselskaberne om – senest den 1. december 2026 – at indmelde på trm@trm.dk, hvilke konkrete initiativer de forventer at anvende de tildelte midler til. Indmeldingen har karakter af en orientering og ikke en ansøgning, idet midlerne allerede er fordelt.

Indmeldingen bedes kort indeholde:

- hvilke konkrete initiativer midlerne forventes anvendt til,
- den forventede fordeling af midlerne på initiativerne, og
- den overordnede tidsplan for gennemførelsen.

Trafikselskaberne inviteres samtidig til et dialogmøde i Trafikstyrelsen i december, hvor de kan præsentere de planlagte initiativer, deres geografiske fokus og relevante opmærksomhedspunkter samt udveksle erfaringer på tværs.



Side 3/3

By-, Land- og Transportministeriet vil på et senere tidspunkt indsamle erfaringer fra de konkrete initiativer, når disse har været igangsat i en periode.

Med venlig hilsen

Thomas Jørgensen
Afdelingschef



Afgjort den 8. oktober 2026

10

By-, Land- og Transportministeriet. København, den 1. oktober 2026.

- a. By-, Land- og Transportministeriet anmoder om Finansudvalgets tilslutning til, at der tilføres 100,0 mio. kr. til § 28.53.02. Puljer til den kollektive trafik, samt at midlerne betales som direkte tilskud til trafikselskaberne mv. Tilskuddene 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.

Udgiften i 2026 på 100,0 mio. kr. finansieres med 45,0 mio. kr. af de på § 35.11.10. Reserve til politiske initiativer på finansloven for 2026 opførte midler samt direkte opskrivning af By-, Land- og Transportministeriets bevilling med 55,0 mio. kr. uden modgående finansiering på forslag til lov om tillægsbevilling for 2026.

- b. Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark konkluderer, at der er behov for at bringe andre transportløsninger i spil i landdistrikterne og i de mindre byer end de rutebundne løsninger, herunder løsninger, der er fleksible og brugerdrevne, samt der i højere grad kan sikre en fladedækning, og supplerer den rutebaserede kollektive transport.

Der anmodes om at afsætte 100,0 mio. kr. til generelle driftstilskud til trafikselskaberne for at understøtte, at trafikvirksomhederne i videst muligt omfang kan igangsætte initiativer, der skal styrke den lokale kollektive transport og mobilitet, særligt i landdistrikter og mindre byer.

Heraf ydes 80,0 mio. kr. i direkte driftstilskud til de regionale trafikselskaber, herunder ø-kommunerne Fanø, Samsø og Ærø, samt BAT på Bornholm, og 20 mio. kr. ydes i direkte tilskud til Rejsekort & Rejseplan A/S, BAT og Flex Danmark. Fordelingen fremgår nedenfor.

Direkte driftstilskud til regionale trafikselskaber

Der lægges op til, at de 80 mio. kr. i direkte driftstilskud til de regionale trafikselskaber, herunder ø-kommunerne Fanø, Samsø og Ærø samt BAT på Bornholm ydes efter følgende fordelingsnøgle indmeldt af trafikselskaberne:

Tabel 1

Trafikskelskab	Fordelingsprocent	Direkte driftstilskud (kr.)
Movia	27,3 pct.	21.817.198
BAT	1,4 pct.	1.134.736
Fynbus	10,7 pct.	8.565.805
Sydtrafik	16,5 pct.	13.178.786
Midttrafik	27,5 pct.	21.986.916
Nordjyllands Trafikskelskab	15,9 pct.	12.713.151
Samsø	0,34 pct.	271.413
Ærø	0,35 pct.	283.364
Fanø	0,06 pct.	48.631
I alt	100 pct.	80.000.000

Trafikstyrelsen udbetaler tilskuddet til det relevante trafikskelskab eller økommune. Tilskuddene ydes som direkte driftstilskud og udmøntes ikke som tilsagn om tilskud i kommende finansår.

Tilskuddene udgør generelle driftstilskud, der skal understøtte, at trafikskelskaberne i videst muligt omfang kan igangsætte initiativer, der styrker den lokale kollektive transport og mobilitet, særligt i landdistrikter og mindre byer, fx inden for følgende kategorier: 1) anlæg af nye eller forbedring af eksisterende knudepunkter, 2) pilotforsøg med bus på bestilling, 3) borgerdrevne transportløsninger, herunder frivilligbusser, og 4) projekter, hvor delemikromobilitet, herunder delecycler, stilles til rådighed i sammenhæng med kollektiv transport. De regionale trafikskelskaber kan gennemføre disse initiativer i samarbejde med kommuner og regioner. 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.

Direkte tilskud til udbredelse af betalings- og bestillingsløsninger

Der lægges op til, at de 20 mio. kr. ydes i direkte tilskud til Rejsekort & Rejseplan A/S, BAT og Flex Danmark til at understøtte deres arbejde med udbredelse af betalings- og bestillingsløsninger, der understøtter fleksible kollektive transporttilbud og transporttilbud i landdistrikter, ydes efter nedenstående fordelingsnøgle:

Tabel 2

Tilskudsmodtager	Formål	Tilskud (kr.)
Rejsekort & Rejseplan A/S	Videreudvikling af Rejsekort som app og Basiskort med henblik på at understøtte fleksible transporttilbud,	15.000.000
BAT	Tilslutning af Bornholm til Rejsekort som app og Basiskort.	3.000.000
FlexDanmark	Udvikling af en fælles app til bestilling af flextur på tværs af trafikskelskaberne.	2.000.000
I alt		20.000.000

Tilskuddene ydes som direkte tilskud og udmøntes ikke som tilskud i kommende finansår.

Dispositionerne på forslag til lov om tillægsbevilling for 2026 kan specificeres således:

Udgift

§ 28.53.02. Puljer til den kollektive trafik (*Reservationsbev.*)

30. Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder

46. Tilskud til anden virk. /investeringstilskud..... 100,0 mio. kr.

§ 35.11.10. Reserve til politiske initiativer på forslag til finanslov for 2026

50. Reserve til kollektiv trafik

49. Reserver og budgetregulering..... -45,0 mio. kr.

- c. Aktstykket forelægges Finansudvalget nu med henblik på at tilføre 100,0 mio. kr. til § 28.53.02. Puljer til den kollektive trafik og at opnå hjemmel til, at midlerne kan ydes som direkte tilskud til trafikvirksomhederne mv.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at der tilføres 100,0 mio. kr. i 2026 til § 28.53.02. Puljer til den kollektive trafik, samt at midlerne udbetales som direkte tilskud til trafikselskaberne mv. Udgiften finansieres med 45,0 mio. kr. af de på § 35.11.10. Reserve til politiske initiativer på forslag til finanslov for 2026 opførte midler samt direkte opskrivning af By-, Land- og Transportministeriets bevilling med 55,0 mio. kr. uden modgående finansiering på forslag til lov om tillægsbevilling for 2026, således at der på forslag til lov om tillægsbevilling for 2026 opføres følgende:

	Udgift (mio. kr.)
§ 28.53.02. Puljer til den kollektive trafik.....	100,0
§ 35.11.10. Reserve til politiske initiativer på forslag til finanslov for 2026.....	-45,0

f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

København, den 1. oktober 2026

SIGNE MUNK

/ Thomas Jørgensen

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af Finansudvalget den 08-10-2026

Påtegning

Venstre og Det Konservative Folkeparti finder det problematisk, at der ikke kan inddrages samkørselstjenester i den kollektive transport. Samkørselstjenester kan bidrage væsentligt til den kollektive transport i fremtiden ved bedre at forbinde mennesker og udnytte eksisterende ressourcer. Vi mener, at der skal arbejdes for at sikre den nødvendige lovhjemmel, således de regionale trafikselskaber med flere kan tilbyde samkørsel som en del af den kollektive transport.



Tekniske direktører i Region Midtjylland og kommuner i Midttrafiks område

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

20. oktober.2026

Journalnr.:
5.5.2-13315-2026

Kontaktperson:
Henrik Juul Vestergaard

E-mail:
huv@midttrafik.dk

Forslag til initiativer finansieret af puljen til udvikling af den kollektive trafik på landet

By-, Land- og Transportministeriet offentliggjorde 2. oktober 2026, at regeringens sammen med Enhedslisten og Alternativet vil fordele 100 mio. kr. til udvikling af den kollektive trafik på landet og øerne. Heraf er det besluttet at udbetale ca. 22 mio. kr. i driftsstøtte til Midttrafik.

Støtten udbetales i år og uden egentlige bindinger med ønsket om, at de hurtigt kan komme til gavn for borgerne. Det er dermed op til Midttrafik at udpege og definere projekter og driftstiltag, der styrker mobiliteten i landdistrikter. Aktstykket nævner dog som eksempler *anlæg/forbedring af knudepunkter, forsøg med bus på bestilling, borgerdrevne transportløsninger og delemikromobilitet i sammenhæng med kollektiv transport*.

Midttrafiks bestyrelse ønsker med midlerne at indgå samarbejder med kommuner og region, så tiltagene giver mest mulig værdi for borgerne og mest mulig mobilitet for pengene.

Derfor vil Midttrafik med dette brev gerne indhente input og projektidéer fra kommuner og region for at sikre, at alle gode input tages med i overvejelse, når bestyrelsen disponerer midlerne på udvalgte projekter på bestyrelsesmødet 11. december 2026. For bestyrelsen er det vigtigt, at tiltagene skaber bedre landdistriktsmobilitet på tværs i regionen, og at de understøtter Midttrafiks strategiplan samt den kommende mobilitetsplan.

Midttrafik peger på baggrund af tidligere drøftelser i bestyrelsen og dialog med bestillere hos kommuner og region på nedenstående projekter og temaer, som mulige overskrifter for brug af puljemidlerne. Vi hører derfor gerne, hvordan I kan se jer i de skitserede indsatser, og hvilke konkrete ønsker I måtte have der ligger både inden for såvel som uden for disse rammer.

Da Midttrafik allerede i starten af december skal melde tilbage til Transportministeriet, hvordan pengene overordnet forventes disponeret, skal vi

bede om jeres tilbagemelding **senest 16. november 2026** til Henrik Juul Vestergaard, mail: huv@midttrafik.dk.

Jeres svar vil ikke være bindende for evt. deltagelse i konkrete projekter, men vil alene bidrage med perspektiv til, hvordan midlerne skal prioriteres. Det er derfor også ønskeligt, at evt. projektidéer beskrives konkret og gerne med et økonomisk overslag/estimat.

Det er endnu ikke besluttet, hvordan Midttrafiks finansieringsmodel nøjagtig ser ud for projekterne. Men der skal givetvis påregnes en mindre selvfinansiering fra kommuner og region i de projekter som udvælges. I bedes derfor have dette i tankerne, når I indgiver jeres projekt ideer.

På næste side er Midttrafiks beskrivelse af de fem overordnede indsatsområder.

Vi ser frem til jeres fremsendte projekt ideer.

Med venlig hilsen

Claus Leick
Bestyrelsesformand

Lars Berg
Direktør

Henrik Juul Vestergaard
Chef for Plan, Rådgivning & Flextrafik

Fem mulige temaer for projektforslag

1. Implementering af mobilitetshubs i midtjyske landområder

Midttrafiks arbejder på en ny hubstrategi, som skal vise en retning for, hvordan vi kan arbejde med at bringe mobilitetshubs ud i hele Midtjylland og dermed øge fokus på og oplandet til den kollektive trafik. Emnet bliver også en del af Midttrafiks kommende mobilitetsplan, hvor der er særligt fokus på at styrke koblingen mellem det regionale hovednet og de lokale mobilitetstilbud, som skal fungere som tilbringerforbindelser. Mobilitetshubs kan bidrage til denne kobling og dermed øge oplandet til hovednettet og antallet af borgere, der kan få glæde af det.

Midttrafik forslår, at en del af midlerne reserveres til en pulje på at etablere/opgradere mobilitetshubs i landdistrikter. I den forbindelse lægges op til en kommunal/regional medfinansiering, for at geare effekten af de statslige midler og understøtte den lokale forankring. En mulig finansieringsmodel kunne være 50 % puljefinansiering, 25 % regional finansiering og 25 % kommunal finansiering.

2. Tilbringertrafik til hovednettet – hvordan kobler vi landdistrikterne til hovednettet.

Et andet indsatsområde i Midttrafiks kommende mobilitetsplan er udviklingen af tilbringertrafikken til hovednettet. Nogle former for tilbringertransport indgår allerede i den kollektive trafik, mens andre eksisterer i privat regi. Som del af mobilitetsplanen ønsker Midttrafik sammen med kommuner og region at blive klogere på, hvordan vi konkret kan styrke tilbringer tilbuddet til hovednettet. En klar læring fra vores arbejde er, at mobilitetsbetjeningen af landdistrikterne kræver fleksibilitet, og at der ikke er én løsning, der dækker hele behovet alle steder. Tilbringertrafikken skal ses som en værktøjskasse med en række forskellige værktøjer, som hver har styrker og svagheder ift. den lokale kontekst. Midttrafik ønsker derfor – sammen med kommunerne og regionen – at afprøve nogle af de værktøjer konkret og undersøge, hvor effektivt de kan hjælpe med at højne den oplevede mobilitet i landdistrikter.

Af respekt for diversiteten og de lokale behov ønsker Midttrafik at afsøge de bedste og mest læringsrige projekter sammen med kommuner og region. Her er samarbejdet med kommuner og region essentielt for både kvaliteten og udførelsen af projekter, samt for at sikre lovhjemmel til at arbejde med en bredere mobilitetsportefølje end vores egen, herunder fx decykler, borgerdrevne løsninger og samkørsel.

3. Let, enkel og synlig flextrafik i landdistrikter

Midttrafik gennemfører, sammen med Syddjurs Kommune og Region Midtjylland og med støtte fra en tidligere statslig pulje, et forsøg med forbedring af serviceniveau og kommunikation af flexbus på Mols. Forsøget



har givet en række gode erfaringer, kommunikationsredskaber og nye tekniske muligheder for tilpasning af flexbus, så det bedre matcher behovet i borgernes hverdag.

Midttrafik foreslår på den baggrund at bruge en del af puljemidlerne på at videreføre dette forsøg og skalere det til andre steder i regionen.

4. Selvkørende mobilitet i landdistrikter

Midttrafik ser et stort potentiale i selvkørende biler og minibusser i fremtidens betjening af landdistrikterne. Teknologien på selvkørende mobilitet er kommet langt, men er stadig dyr og svært tilgængelig, og det er først og fremmest i de store byer, hvor markedet nu begynder at afprøve tilbuddet i stor skala.

Midttrafik ser en mulig fremtidig rolle i at understøtte og koordinere selvkørende biler i landdistrikter og ser derfor et behov for at øge vores vidensniveau på området. Vi har allerede sammen med region Midtjylland ansøgt EU om midler til to forsøgsprojekter, der skal gøre os klogere på rammerne for selvkørende mobilitet – ansøgningerne er dog fortsat uafklarede. Derfor foreslås det at reservere en del af puljemidlerne til forsøg, der kan gøre os klogere på selvkørende mobilitet i landdistrikter.

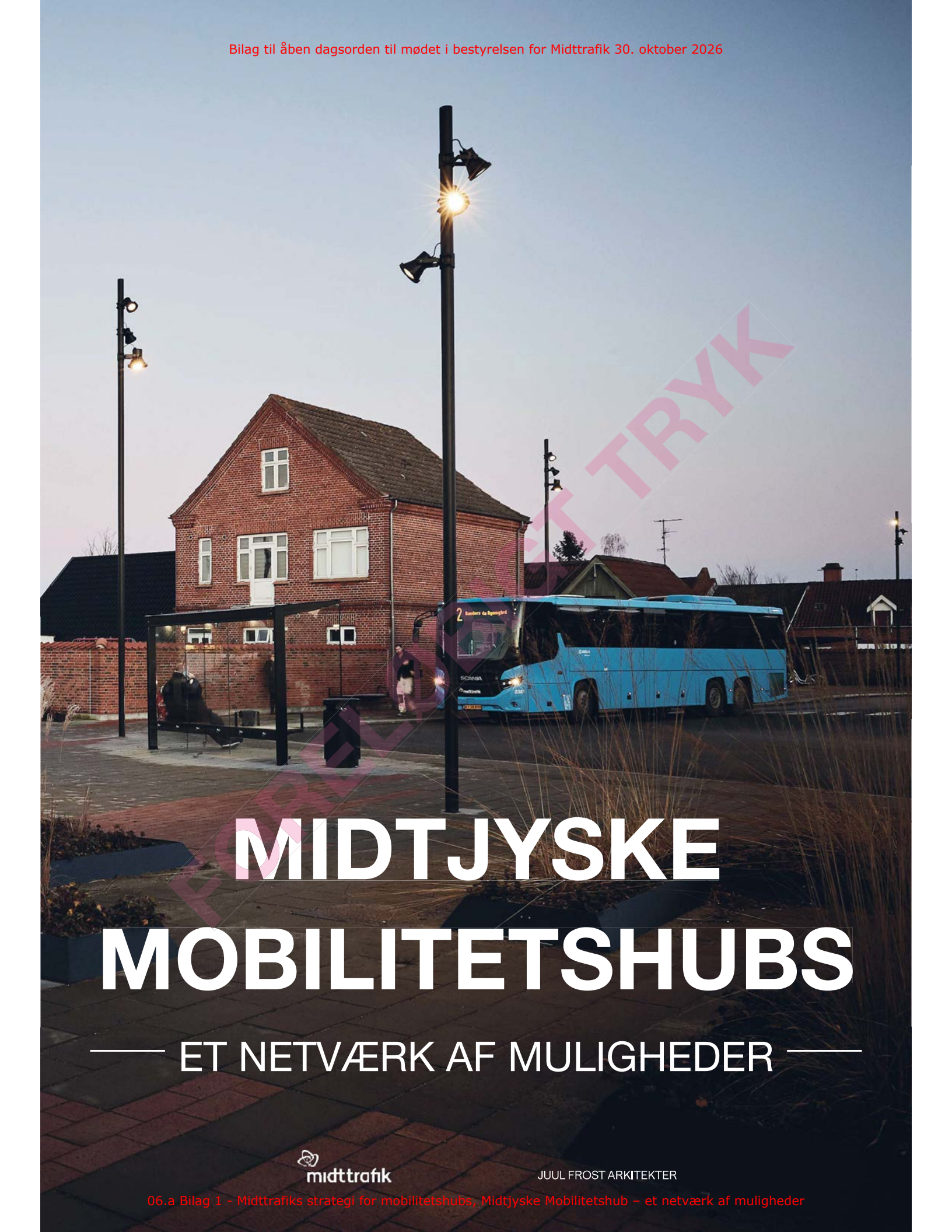
5. Flextrafik på abonnement

Midttrafiks bestyrelse har behandlet et oplæg til muligheder for yderligere forenkling af flextrafik. Bestyrelsen ønskede her et mere konkret oplæg til, hvordan plustur og flextur kan smelte sammen, så det kan kommunikeres som ét produkt, og så der kun findes én type flexknudepunkter.

En af udfordringerne ved dette er, at plustur i dag giver mulighed for at rejse på almindelige busbilletter og abonnementskort, mens flextur kræver særskilt betaling. En forenkling vil enten betyde at alle (også nuværende plustur-kunder) skal betale den almindelig knudepunktstakst, eller at alle (også dem der bruger knudepunkt som ren flexturkørsel) kan bruge busbilletter og kort. Det sidste vil være det mest enkle og attraktive for kunderne, men er behæftet med en stor usikkerhed om den økonomiske effekt.

Midttrafik foreslår derfor, at en del af puljemidlerne bruges på et forsøg, hvor plustur og flextur slås sammen og abonnementskort (fx Ungdomskort) kan bruges som gyldig rejsehjemmel i det nye produkt op til fx 10 km af turen.

Midlerne skal her primært dække den kommunale merudgift, der følger af den nye mulighed for at bruge abonnementskort til flextur-kørsel, men vil også dække evt. teknisk udvikling og kommunikation.



MIDTJYSKE MOBILITETSHUBS

— ET NETVÆRK AF MULIGHEDER —

INDHOLD

FORORD: ET NETVÆRK AF MULIGHEDER	3
INTRO	
HVORFOR MOBILITETSHUBS?	4
HVAD ER MOBILITETSHUBS?	7
EKSEMPEL: FRA STOPPESTED TIL MØDESTED	8
STRATEGI	
HUBTYPOLOGIER	10
HOVEDGREB	12
EKSEMPEL: FRA HUB TIL HUB-NETVÆRK	14
VÆRKTØJER	
IMPLEMENTERING	16
HUBVÆRKTØJ	18



midttrafik

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Midtjyske mobilitetshubs

– Et netværk af muligheder

Oktober 2026

Udarbejdet i samarbejde med:

JUUL FROST ARKITEKTER A/S

By-, Bygnings- og Landskabsarkitekter

Refshalevej 147

1432 København K

For- og bagsidefoto: Midttrafik

REFERENCER

2026, passagerråd Midt: Indsigter fra workshop afholdt med Midtjyllands Passagerråd, d. 01.09.2026.

2026, Faglig Forum: Indsigter fra workshop afholdt med kommuner i Midttrafiks område d. 05.05.2026.

2026, Toronto City, 8-80 Streets.
<https://www.880cities.org/>

2026, Letbanesamarbejdet. Principper for stationsnær byudvikling.

2021, Idékatalog: Mobilitetshub Rønde, Midttrafik

2022, Idékatalog: Mobilitetshub Holstebro, Midttrafik

2023, Idékatalog: Mobilitetshub Odder, Midttrafik

2025. Landdistrikternes Fællesråd. Fremtidens mobilitet i landdistrikterne.

ØVRIGE RELEVANTE UDGIVELSER

Hele vejen rundt om rejsen – håndbog til etablering og modernisering af stoppesteder, knudepunkter og terminaler. Midttrafik 2020.

NETVÆRK

ET NETVÆRK AF MULIGHEDER

Visionen er at skabe et samlet netværk af prioriterede knudepunkter, som understøtter den sammenhængende rejse. Disse steder kalder vi Midtjyske Mobilitetshubs.

ET NETVÆRK AF MULIGHEDER

Ambitionerne i Midttrafiks strategiplan er høje. Vores kundefokus skaber nem, attraktiv og bæredygtig mobilitet for alle, lyder visionen. Det adresseres bl.a. i strategiens indsatsområde Helhedsorienteret mobilitet, som sætter fokus på kundens samlede transportbehov og den sammenhængende rejse.

Den sammenhængende rejse kræver, at skiftet mellem transportmidler bliver så let, komfortabelt og trygt som muligt. Derfor denne strategi for mobilitetshubs. En strategi, der sætter retningen for, hvordan Midttrafik sammen med kommuner og region kan udvikle og styrke mobilitetshubs som det fysiske bindeled mellem mobilitetsformer. En strategi for at skabe og synliggøre transportmuligheder, at gøre det lettere at rejse bæredygtigt og samtidig styrke det lokale liv.

Hos Midttrafik har stoppestedsområdet været i fokus i mange år. Vi har sammen med kommunerne og lokale aktører både arbejdet med at løfte kvaliteten på de mest nedslidte stoppesteder og skabt visioner for, hvordan store knudepunkter kan udvikles til fremtidens midtjyske mobilitetshubs.

Undervejs er vi blevet klogere på, hvad der er vigtigt for kunderne, og hvordan den sammenhængende rejseoplevelse understøttes. Og så har vi lært, at en hub ikke blot er et ventested, men også er en vigtig del af kundens samlede rejseoplevelse og af borgernes samlede indtryk af det omkringliggende sted.

En god mobilitetshub letter skift mellem transportformer og forbinder by og opland, men potentialet stopper ikke dér. Hvis vi udvikler med blik for de lokale behov, kan hubben også bidrage aktivt til byen - understøtte hverdagslivet, styrke lokale funktioner og være med til at skabe attraktive, levende og sammenhængende lokalsamfund. Strategien giver et værktøj, som bringer dialogen hele vejen rundt om hubben - 360 grader.

Men opgaven er ikke kun at skabe enkeltstående mødesteder. Vi skal i fællesskab skabe et netværk af mobilitetshubs, som dækker hele Midtjylland og passer til de lokale behov og muligheder. Både i de større byer, hvor mange busser mødes og udveksler passagerer og på landet, hvor cykel, bil, lokalbus og flextrafik skal spille sammen som tilbringertrafik til hovedruten, så flest muligt oplever adgang til god kollektiv trafik.

Netværket skal skabe sammenhæng mellem steder, så mennesker oplever, at deres rejse hænger sammen, uanset hvor den begynder eller slutter. Mobilitet kender ikke kommunegrænser og kræver en indsats på tværs af administrative grænser, fagligheder og geografier for at skabe et godt netværk af hubs.

Med denne strategi trækker Midttrafik i arbejdstøjet og inviterer kommuner og region med på rejsen, så vi sammen kan skabe stærkere mobilitet på tværs af Midtjylland med et netværk af mobilitetshubs som grundlag.



Lars Berg
Direktør, Midttrafik

HUB HVORFOR MOBILITETSHUBS?

MERE MOBILITET TIL ALLE

Med mobilitetshubs vil Midttrafik gøre det lettere for midtjyder at komme til og fra den kollektive trafik og dermed skabe mere mobilitet for alle. Mobilitetshubs skal styrke adgangen til kollektiv trafik og skabe bedre sammenhæng mellem transportformer, byer og lokalsamfund i hele Midtjylland. Det handler om at sikre gode og lige muligheder for kollektiv transport, reducere trængsel og samtidig understøtte levende landsbyer, landområder og regionale centre. Grundtanken er, at et sammenhængende netværk af mobilitetshubs kan styrke forbindelsen mellem by og opland og skabe bedre forudsætninger for, at midtjyder kan komme til arbejde, uddannelse, service og fritidsaktiviteter.

MOBILITET SKABER SAMMENHÆNG

Mobilitetshubbens rolle er således at samle mobilitetsformer og øge oplandet til de stærke hovedkorridorer i den kollektive trafik. Ved at øge adgangen til transportmuligheder, skabes også bedre forudsætninger for de steder og lokalsamfund, som transporten forbinder. Alle midtjyder skal opleve, at de har adgang til kollektiv trafik, og at det er nemt at komme fra A til B.

Grundtanken er at mobilitetshubben bliver et sted der kombinerer kollektiv transport med bil, cykel, gang, samkørsel og andre mobilitetsformer. Det giver flere mulighed for at vælge den transportform, der passer til borgernes hverdag og kan som en afledt effekt bidrage til mindre trængsel og mere grønne transportvalg.

MERE END ET STOPPESTED

Mobilitetshubben skal være borgernes gode sted at rejse til og fra. Dette forudsætter at stedet fungerer og opleves som attraktivt. Hvorfor tilgangen til hubben vil være bredere end planlægningen af et stoppested. Et af grebene vil således være at tænke mobiliteten sammen med byudvikling og lokale behov. Mobilitetshubben bliver dermed mere end et sted, hvor man skifter transportmiddel. Den kan skabe bedre muligheder for at bevæge sig, mødes og være en del af det lokale liv.

En mobilitetshub er således en videreudvikling af det klassiske trafikale knudepunkt. Hvor stoppestedet giver adgang til transport, og knudepunktet samler linjer, går mobilitetshubben et skridt videre: Den samler mennesker, transportformer, information og muligheder – og gør det nemt at komme videre.

HVAD SIGER KOMMUNERNE?

13 kommuner i Midttrafiks område deltog i et spørgeskema om handlerum, muligheder og mobilitetshubs. Resultaterne blev brugt som afsæt for en efterfølgende dialog.

Svarene tegner et billede af kommuner, der alle ser et behov for at udvikle mobiliteten, men står med meget forskellige udgangspunkter.

Blandt de vigtigste drivkræfter for etableringen af mobilitetshubs peger kommunerne på bedre forbindelser mellem by og land, bedre adgang til arbejde, uddannelse og service samt muligheden for at tiltrække og fastholde borgere.

12 kommuner vurderer, at borgernes oplevelse af de eksisterende stoppesteder og knudepunkter er nogenlunde eller mindre tilfredsstillende.

10 kommuner vurderer, at der er et stort eller meget stort behov for at udvikle mobiliteten i kommunen.

Samtidig viser svarene, at mobilitetshubs ikke indgår lige tydeligt i kommunernes eksisterende mobilitets- og byudviklingsprojekter.





MIDTTRAFIKS
BIKEPOD



MOBILITETSHUB
RØNDE



EU-PROJEKTER
I HEDENSTED



MOBILITETSHUB
HOLSTEBRO



EU-PROJEKTER
I RANDERS



STOPPESTEDSPULJE
PROJEKTER



SPECIALISEREDE
INVENTARLØSNINGER



MIDTTRAFIKS
STOPPESTEDSHÅNDBOG



MOBILITETSHUB
ODDER

ERFARINGER SOM FUNDAMENT

Midttrafik har gennem en årrække arbejdet med mobilitetshubs og undersøgt, hvordan gode knudepunkter kan skabe bedre sammenhæng mellem transportformer, mennesker og steder. Gennem flere visionsprojekter, EU-projektet MOVE og Midttrafik Stoppestedspulje har vi opbygget værdifuld erfaring med at udvikle og afprøve løsninger, der gør det lettere at kombinere kollektiv trafik med andre transportformer og skaber bedre rammer for den samlede rejse.

Arbejdet har givet os indsigt i, hvordan lokale behov og stedbundne potentialer kan omsættes til konkrete løsninger, der styrker knudepunktets funktion og gør dem mere attraktive for de rejsende. Samtidig har samarbejdet med kommuner og andre lokale aktører vist betydningen af at samle forskellige perspektiver og kompetencer, når fremtidens mobilitetsløsninger skal udvikles og realiseres.

På den baggrund står Midttrafik med et solidt erfaringsgrundlag for at tage næste skridt. Vi vil bygge videre på de hidtidige erfaringer og styrke den strategiske og tværgående indsats for mobilitetshubs, så gode knudepunkter i endnu højere grad kan bidrage til bedre sammenhæng i den kollektive trafik og skabe flere attraktive mobilitetsmuligheder for midtjyderne.



HVAD ER MOBILITETSHUBS?

HVAD BESTÅR EN HUB AF?

Midttrafiks planlægningskoncept til etableringen af mobilitetshubs bygger på fire temazoner. Ved systematisk at arbejde med funktionaliteten i de fire zoner sikres det, at stedet tilbyder de nødvendige faciliteter til at skabe en attraktiv rejseoplevelse for rejsende og øvrige brugere af stedet.

INFOZONEN

Her får den rejsende overblik over mulighederne. Information om afgang, ruter og skift skal være synlig, let at forstå og tilgængelig, når den er nødvendig.

SKIFTEZONEN

Her sker skiftet mellem kollektive, private og delte transportformer. Det skal være nemt at finde vej, komme til og fra busen og skifte mellem forskellige transportformer.

PARKERINGSZONEN

Her forbindes hubben med de transportformer, der bringer mennesker til og fra stedet. Cykel-, bil- og øvrig parkering skal placeres og indrettes, så de understøtter et nemt og trygt skift.

PAUSEZONEN

Her er der plads til at vente, opholde sig og orientere sig. Gode sidde- og opholdsmuligheder gør ventetiden til en del af den gode rejseoplevelse og skaber uformelle mødesteder.

IDENTITET OG GENKENDELIGHED

Hvis mobilitetshubs skal blive til et sammenhængende netværk, skal man også kunne se og mærke, at man er en del af det. På samme måde som metrostationer, lufthavne og andre transportsystemer har deres egne kendetegn, bør mobilitetshubs også have en fælles identitet, der gør dem genkendelige på tværs af geografier.

Midttrafik ønsker at udvikle en særegen identitet for mobilitetshubs. Det kan være et fysisk element, et arkitektonisk greb eller en visuel signatur, som går igen fra hub til hub. Ikke for at gøre alle steder ens, men for at skabe en fælles fortælling, hvor det enkelte sted både har sin egen lokale identitet og samtidig er en del af noget større.

Det er hensigten at identiteten derved bliver et symbol på et samlet mobilitetssystem og gør det lettere for borgerne at genkende, forstå og bruge netværket.

EN FREMTIDSSIKRET LØSNING

Lad os forestille os at det i fremtidens transportsystem, ikke længere er afgørende, hvilket transportmiddel man vælger – men hvordan systemet får dem til at spille sammen.

Den selvkørende bus henter dig. Toget tager dig videre og delemobiliteten bringer dig det sidste stykke. Mobilitetshubben bliver derved det sted, hvor det hele kobles sammen.

Fremtidens mobilitetshub kan blive bindeleddet mellem mennesker, teknologi og transportformer og dermed en central byggesten i et fremtidssikret mobilitetssystem.

INFOZONE

Digitale løsninger til trafikinfo
Wayfinding og rejseoverblik



PARKERINGSZONE

Bil- og cykelparkering
Opladning og aflåsning



SKIFTEZONE

Kollektiv transport
Privat- og delemobilitet

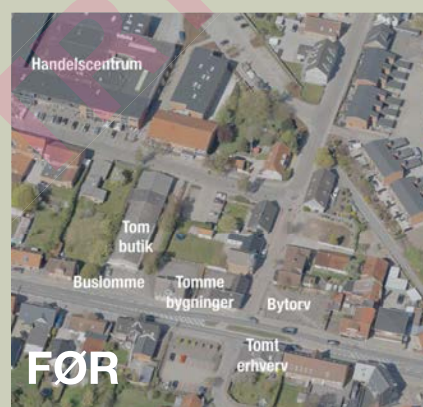
PAUSEZONE

Vente- og opholdsområde
Møder og hverdagsfunktioner

AUNING

FRA STOPPESTED TIL MØDESTED

Auning viser, hvordan et mobilitetsknudepunkt kan bruges som afsæt for både bedre kollektiv mobilitet og en bredere udvikling af bymidten.



Hvor området tidligere var præget af tomme bygninger og butikslokaler, er der i dag kommet nyt liv. En restaurant og flere erhverv er flyttet ind i de tidligere tomme lokaler, og torvet er blevet et aktivt mødested, der forbinder området med byens øvrige rum.

Kort: skraafoto.dataforsyningen.dk

FAKTA:

- Auning, Norddjurs Kommune
- 3.330 indbyggere
- Projekt igangsat 2018, færdigt 2021
- Nyt mobilitetsknudepunkt og bytorv

VIRKEMIDLER:

- Stoppested omdannet til mobilitetshub
- Styrkede forbindelser mellem bus, byrum, handel og parkering
- Fokus på ophold, cykelfaciliteter og information

EFFEKT:

- Skabt et attraktivt og trygt ankomststed i byen
- Styret forbindelse mellem kollektiv trafik og handelsliv
- Bidraget til aktivitet og byliv langs Vestergade
- Fastholder et stabilt kundegrundlag for den regionale busrute

FRA NEDSLIDT STOPPESTED TIL NYT BYRUM

Da arbejdet med knudepunktet i Auning begyndte i 2018, bestod området af en traditionel buslomme, parkering og flere tomme og forladte bygninger. Samtidig lå knudepunktet centralt med kort afstand til byens handelscentrum. Projektet greb derfor ikke kun fat i stoppestedet, men brugte mobiliteten som anledning til at gentænke området.

MOBILITET SOM AFSÆT FOR BYUDVIKLING

To tomme bygninger blev revet ned for at skabe plads til det nye knudepunkt, og det eksisterende bytorv blev flyttet og gentænkt som en del af den nye helhed.

Der blev etableret busplatforme, informationstavler, overdækket cykelparkering, parkering og nye forbindelser for gående og cyklister. Samtidig blev der arbejdet med ophold, belysning, beplantning, leg og andre funktioner, der gør området til et sted, man kan opholde sig – også når man ikke benytter offentlig transport.

KNUDEPUNKT, DER BINDER BYEN SAMMEN

En vigtig del af grebet var at åbne området op og skabe bedre forbindelser til både handelsgaden, det bagvedliggende boligområde og den eksisterende parkering. Dermed blev knudepunktet både et sted at skifte transportform og et nyt samlingspunkt i byen.

HVAD KAN VI LÆRE AF AUNING?

Eksemplet i Auning viser, hvordan en mobilitets-hub kan blive et løft for både kollektiv mobilitet, byliv og lokale forbindelser.



Kobl mobilitet og byudvikling

Placér og udform hubben, så den både løser et mobilitetsbehov og understøtter udviklingen af byens rum og forbindelser.



Skab et lokalt mødested

Gør hubben til et sted for både rejsende og lokale – med mulighed for at mødes, opholde sig og tage del i byens liv.



Gør skiftet til en del af rejsen

Gør overgangen mellem transportformer til en integreret del af rejsen, hvor orientering, skift og ventetid hænger sammen.



Området samler forskellige funktioner for både rejsende og lokale med opholds- og legeområder, sammenhængende belægning og belysning i flere niveauer. Tilsammen gør grebene det nemt at orientere sig, opholde sig og bevæge sig gennem området.

Fotos: Midttrafik



NETVÆRK

HUBTYPOLOGIER

FRA STRATEGISK BETYDNING TIL LOKAL VÆRDI

Mobilitetshubs kan spille vidt forskellige roller alt efter, hvor de ligger, og hvilke behov de skal imødekomme. Nogle hubs fungerer som strategiske mobilitetsmaskiner, der samler mange transportformer og forbinder byer og områder på tværs af den midtjyske geografi. Andre har en mere lokal betydning, hvor opgaven først og fremmest er at gøre det nemt at komme til og fra den kollektive trafik på det enkelte sted.

Forskellen i størrelse og funktion er ikke en svaghed, tværtimod. Det er netop samspillet mellem de forskellige hubtyper, der gør det muligt at understøtte et stærkere mobilitetsnetværk. De strategiske hubs skaber de lange forbindelser, mens de lokale hubs bringer mobiliteten tættere på borgernes hverdag.

Tilsammen skabes et finmasket netværk af muligheder, hvor flere får adgang til kollektiv og aktiv mobilitet, også uden for de største byer. Herved kan vi nå længere ud i den midtjyske geografi, end vi har kunnet gennem den traditionelle planlægning af den kollektive trafik alene.

Det handler derfor ikke om at gøre alle hubs ens, men om at give dem forskellige roller i det samlede netværk.

BYHUBBEN – DE STORE MØDESTEDER

Regionale, strategiske knudepunkter. De vil typisk være kendetegnet ved høj frekvens, mange passagerer og et betydeligt potentiale for byudvikling. Her er fokus på at skabe stærke forbindelser mellem transportformer og på at udnytte hubbens potentiale som en del af det regionale samspil.

Disse punkter findes i høj grad allerede i de større regionale centerbyer og der vil i mindre grad være behov for udpegninger af nye hubs af denne type, men mere et behov for at bygge videre på de eksisterende steder.

HOVEDNETSHUBBEN – DET GODE KOBLINGSPUNKT

Kommunale forbindelsespunkter til hovednettet. Herfra bringer prioriterede hovedlinjer de rejsende videre ud i den midtjyske geografi. Hovednetshubben kan spille en vigtig rolle i udviklingen af bylivet og i at skabe attraktive rammer omkring et centralt sted i byen.

Men hovednetshubben kan også være det centrale midtpunkt der samler rejsende fra de omkringliggende bysamfund. I sådanne tilfælde arbejdes der særligt med at skabe gode trygge forbindelser og trygge opholdsrum på hubben. Der bør ligeledes være særlig fokus på tilbringer muligheder og øvrige mobilitetsformer.

LOKALHUBBEN – SAMLER TRANSPORTFORMER

Lokale samlingspunkter og adgangspunkter til mobilitetsnetværket. De betjenes typisk af lokale busruter eller Flexbus-afgange og skal først og fremmest gøre det enkelt at komme til og fra den kollektive trafik.

Her handler opgaven i mindre grad om at tage udgangspunkt i et eksisterende stoppested og i højere grad om at finde det sted, hvor det giver bedst mening for mennesker at rejse fra og til. Derfor tager udviklingen af denne hubtype, i højere grad afsæt i områdets potentialer og naturlige mødesteder og der arbejdes med adgangsveje og forskellige former for tilbringer trafik og last mile løsninger.

BYHUBBEN
DE STORE MØDESTEDER



HOVEDNETSHUBBEN
DET GODE KOBLINGSPUNKT



LOKALHUB
SAMLER TRANSPORTFORMER





Foto: Midttrafik

HVAD SKAL HUBS TILBYDE?

Ud over grundlæggende udstyr som læhus, bænk og cykelparkering kan mobilitetshubs tilbyde en række tillægsfaciliteter, der understøtter mobilitet og ophold. Følgende oversigt er et oplæg udarbejdet på baggrund af en workshop med Midttrafiks passagerråd (2026, passagerråd Midt).

ALLE HUBS HAR:

- Rejseinformation
- Flexknudepunktsstatus
- Identitetsmarkør
- Knudepunktsskilt
- Vejvisning til nærområdet

MANGE HUBS HAR:

- Overdækket cykelparkering
- Varieret cykelparkering
- Kiss & ride
- Park & ride

NOGLE HUBS HAR:

- Underholdning og aktiviteter
- Offentligt toilet
- Café eller kiosk
- Vandhane
- Tilknyttede vandreruter
- Tilknyttede cykelruter

STRATEGI

HOVEDGREB

NETVÆRKET SOM FORUDSÆTNING

Strategien tager udgangspunkt i skabelsen af et finmasket netværk af hubs. Hvor hensigten er at kunne nå længere ud i den midtjyske geografi, end vi hidtil har kunnet gennem den traditionelle planlægning af den kollektive trafik.

Udpegningen af de hubs, der tilsammen skal udgøre netværket, bliver derfor et centralt strategisk greb. Det handler om at identificere de steder, hvor en målrettet indsats kan skabe størst værdi for de rejsende og styrke forbindelserne mellem byer, lokalsamfund og transportformer.

Denne opgave skal løftes i fællesskab med kommunerne og med afsæt i lokale behov, udviklingsmuligheder og prioriteringer. Derfor er etableringen af relevante kommunale netværk vigtig, så regionen og kommunerne kan samarbejde om at udpege, prioritere og udvikle de hubs, der bedst understøtter et sammenhængende mobilitetsnetværk i hele Midtjylland.

ET 360-GRADERS PERSPEKTIV

Mobilitet og infrastruktur er med til at forme vores hverdag og de steder, vi lever. De har betydning for, hvor vi bosætter os, arbejder og uddanner os, hvordan lokale centre udvikler sig, og hvordan vi bruger og oplever vores byer, landskaber og byrum.

Infrastruktur, byudvikling og hverdagsliv er tæt forbundne. Derfor er der behov for et 360-graders perspektiv, hvor vi både ser på mobilitetens funktion, de steder den skaber og forbinder, og på menneskers oplevelse og brug af dem.

Strategien bygger på tre sammenhængende perspektiver:

MOBILITET

Hvordan får vi mennesker effektivt og enkelt videre?

- Nemme og effektive skift mellem transportformer
- Sammenhængende rejser
- Et stærkt og velfungerende mobilitetsnetværk

LOKAL UDVIKLING

Hvordan kan mobilitet være med til at udvikle attraktive steder og stærke lokale centre?

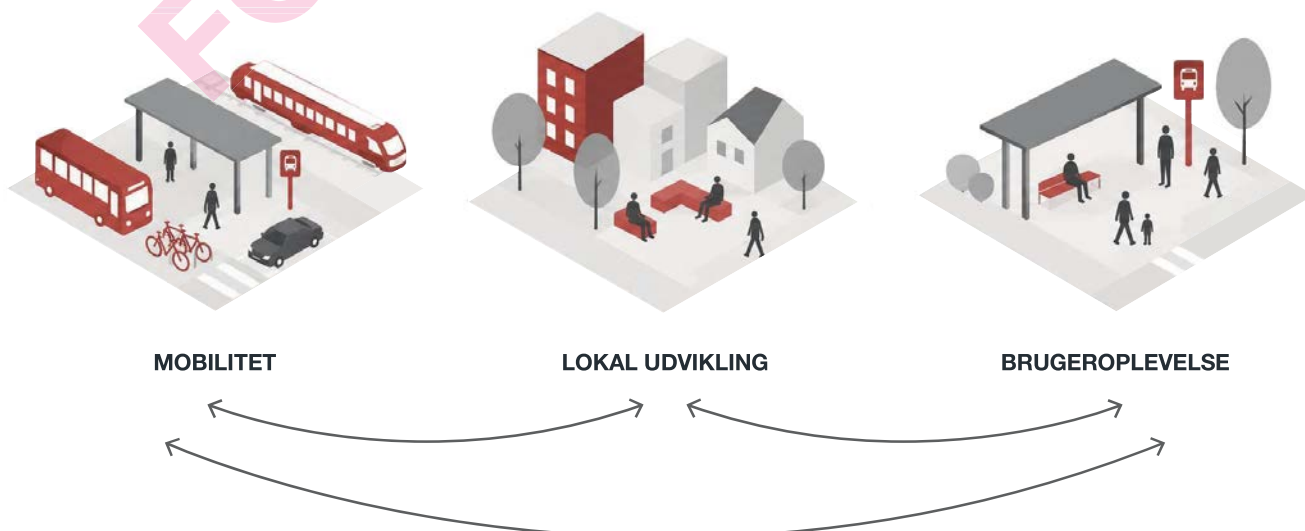
- Koncentration og samspil mellem funktioner omkring knudepunkter
- Udvikling af lokale centre og forbindelser mellem by og opland
- Bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur og potentialer

BRUGEROPLEVELSE

Hvordan opleves og bruges mobilitets-hubben – og hvilke former for liv inviterer den til?

- Tilgængelighed, tryghed, komfort og bekvemmelighed
- Gode muligheder for orientering, ophold og aktivitet
- Rum, der understøtter møder, fællesskab og hverdagsliv
- Når mobilitet, steder og mennesker forstærker hinanden

De tre perspektiver skal ikke ses hver for sig. Den gode mobilitet skaber stærke steder, og stærke steder gør det lettere og mere attraktivt at vælge bæredygtige transportformer. Derfor er mobilitets-hubben både et transportpunkt, et sted i byen og landskabet samt en del af menneskers hverdag.



”Spørgsmålet er ikke længere kun hvor vi har en station, vi kan bygge videre på, men hvor mennesker har brug for et godt sted at begynde og slutte deres rejse.”

Kilde: Landdistrikternes Fællesråd



Foto: Midttrafik

HVAD SKAL DER TIL FOR AT LYKKES?

Som en del af arbejdet med strategien blev der afholdt en workshop med repræsentanter fra kommunerne og regionen (2026, Faglig forum). Det gav anledning til en fælles dialog om muligheder, bekymringer og forudsætninger for at udvikle mobilitetshubs i Midtjylland.

MULIGHEDER

Mobilitet er højere på dagsordenen. Flere kommuner oplever en stigende politisk og økonomisk interesse for mobilitet og knudepunkter.

Små greb kan gøre en stor forskel. Læskure, cykelparkering, ståbænke og andre enkle tiltag kan forbedre oplevelsen markant.

Der findes allerede mange eksempler. Kommunerne arbejder med forskellige løsninger, som kan inspirere og genbruges andre steder.

BEKYMNINGER

Økonomi og politisk opbakning hænger sammen. Det kan være svært at prioritere investeringer i kollektiv trafik, hvor passagertallene er lave.

Der er begrænsede ressourcer. Tid, økonomi og kompetencer til at udvikle projekter og søge finansiering er en udfordring.

En løsning passer ikke til alle. For faste krav til mobilitetshubbens indhold kan gøre det sværere at tilpasse løsningen til lokale forhold.

FORUDSÆTNINGER

Samarbejde på tværs er afgørende. Mobilitet, byudvikling og planlægning skal tænkes sammen på tværs af fagområder og kommunegrænser.

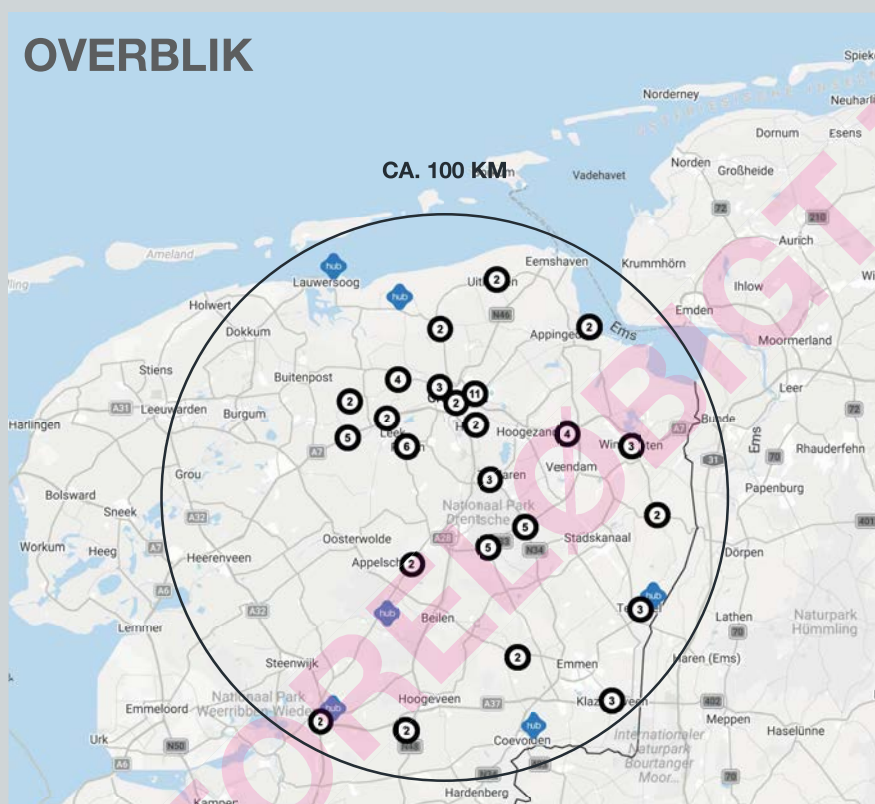
Den samlede mobilitetskæde skal fungere. Bus og tog er rygraden, men gode forbindelser til andre transportformer er afgørende.

Fælles rammer skal rumme lokale forskelle. Fælles serviceniveau og kvalitetskriterier kan give retning, mens løsningerne tilpasses.

GRONINGEN

FRA HUB TIL HUB-NETVÆRK

Reis via Hub viser, hvordan en fælles regional tilgang kan skabe et netværk af hubs, der samtidig udvikles med afsæt i det enkelte sted.



Reis via Hub samler mere end 50 mobilitetshubs i et regionalt netværk, der strækker sig over omkring 100 km. På den fælles platform kan rejsende få overblik over hver hub og se, hvilke transportformer og faciliteter den tilbyder, så det er nemt at orientere sig og planlægge sin rejse.

Kort: reisviahub.nl/hubs

FAKTA:

- Groningen & Drenthe, Holland
- 'Reis via hub'
- Projekt igangsat 2014 (fortsat)
- Regionalt netværk med 50+ hubs

VIRKEMIDLER:

- Etablere hubs og højfrekvente forbindelser
- Fokus på tryghed, identitet og tydelig orientering
- Tilbringertransport gennem bl.a. 'hub-taxis'
- Langsigtet uændret busbetjening

EFFEKT:

- Øget brug af kollektiv trafik og passagerfremskud
- Nedre afgang fra områder med lav kollektiv dækning
- Mere intuitive og attraktive rejser på tværs af regionen

FRA ENKELTE STOPPESTEDER TIL ET REGIONALT NETVÆRK

Siden 2014 har Groningen i Holland arbejdet systematisk med at udvikle et regionalt netværk af mobilitetshubs under konceptet 'Reis via Hub'. Udgangspunktet er, at hubs skal gøre det lettere at kombinere forskellige transportformer og dermed styrke adgangen til bæredygtig mobilitet og kollektiv trafik. I stedet for at betragte hvert stoppested som et selvstændigt projekt indgår de enkelte hubs i et samlet regionalt system.

ÉN TILGANG – FORSKELLIGE HUBS

En vigtig del af tilgangen er, at der ikke arbejdes med én type hub. De enkelte

steder udvikles med afsæt i deres størrelse, funktion og lokale kontekst. Det ses i skala-spændet mellem de forskellige hubs: Fra mindre stoppesteder, der integreres med lokale aktiviteter, til busstationer, der omdannes til bytorve og større parkeringsanlæg, der forbinder regional trafik på tværs af transportformer.

SAMARBEJDE MED LOKALE AKTØRER

Arbejdet bygger samtidig på samarbejde mellem trafiksselskab, kommuner og lokale aktører. På den måde bliver hubben ikke alene et spørgsmål om businfrastruktur, men et fælles greb, hvor mobilitet kan kobles til lokale funktioner, byudvikling og hverdagsliv.

HVAD KAN VI LÆRE AF GRONINGEN?

Eksemplet i Groningen viser, hvordan man kan arbejde med mobilitetshubs som et samlet regionalt mobilitetsnetværk.



Tænk i netværk, udvikl lokalt

Se de enkelte hubs som dele af et samlet regionalt mobilitetsnetværk, hvor de forskellige knudepunkter understøtter hinanden.



Skab en fælles model

En fælles ramme gør det muligt at udvikle forskellige hubs med afsæt i det enkelte steds behov, potentialer og lokale kontekst.



Udvikl gennem lokale aktører

Inddrag kommuner, virksomheder og andre lokale aktører, så hubben udvikles i samspil med de mennesker og funktioner, den skal forbinde.



Foto: reisviahub.nl

LILLE SKALA: SIDDEBUREN

- Integreret med aktivitetscenter
- Kollektiv trafik som del af hverdagen
- Skaber lokal identitet og fællesskab

Faciliteter: WC, vandhane, overdækket cykelparkering, vandreruter via hub



Foto: reisviahub.nl

MELLEM SKALA: RODÉN

- Omdannet fra busstation til bytorv
- Bibliotek og mobilitet samlet ét sted
- Styrker byliv og lokale mødesteder

Faciliteter: Rejseinformation, vandhane, overdækket cykelparkering, P+R



Foto: reisviahub.nl

STOR SKALA: HOOGERK

- Forbinder bil, cykel og kollektiv trafik
- Styrker adgangen til Groningen by
- Gør det let at vælge kollektiv trafik

Faciliteter: Overdækket cykelparkering, cykelskabe, cykelopladning, P+R, café

PÅ VEJ IMPLEMENTERING

TRIN FOR TRIN

En vision for en mobilitetshub kan være ambitiøs, men vejen fra vision til virkelighed behøver ikke at være det samme. En mobilitetshub kan udvikles trin for trin, hvor de første indsatser både skaber synlige forbedringer for de rejsende og giver erfaringer, der kan kvalificere de næste skridt.

ETAPEVIS UDVIKLING

Dette strategioplæg beskriver et ønsket billede af et udstrakt mobilitetsnetværk og kan fungere som en fælles retning for udviklingen. Den konkrete realisering af de enkelte mobilitetshub må tilpasses de lokale forhold, herunder økonomi, ejerforhold, planlægning og de øvrige udviklingsprojekter, der finder sted i og omkring hubben.

Derfor kan det være en fordel at udvikle mobilitetshubben etapevist og begynde med de greb, der er enkle at gennemføre og hurtigt kan skabe værdi for kunder og lokalområde. Det kan eksempelvis være bedre information, tydeligere wayfinding, forbedrede adgangsforhold eller nye muligheder for at skifte mellem transportformer. Mindre tiltag kan dermed forbedre brugeroplevelsen på kort sigt og samtidig være første skridt mod den samlede vision for hubben.

En etapevis tilgang gør det samtidig muligt at lære undervejs. Nye løsninger kan afprøves, evalueres og justeres, inden der investeres i større og mere permanente anlæg. På den måde bliver udviklingen af mobilitetshubben en proces, hvor erfaringer fra én etape er med til at forme den næste.

LOKALE KRÆFTER SKABER FORANKRING

En mobilitetshub bliver en del af det sted, den ligger. Derfor sker udviklingen ikke alene gennem fysisk planlægning og transportfaglige løsninger. Lokale aktører, institutioner, virksomheder og brugere kan være vigtige medspillere, når hubben skal udvikles til et sted, der fungerer i hverdagen. Ved at inddrage lokale kræfter tidligt kan nogle af visionens idéer afprøves i mindre skala, samtidig med at der skabes kendskab til og ejerskab omkring hubben. Det kan også være med til at sikre, at udviklingen tager afsæt i lokale behov og potentialer og kobler mobilitet med det liv, der allerede findes omkring stedet.

På den måde bliver mobilitetshubs ikke blot en vision, men et fælles udviklingsprojekt, hvor vi sammen omsætter ambitioner til konkrete projekter.

NÅR ETABLERINGER SKAL PÅBEGYNDSES:

De første skridt kunne bl.a. være:

- Inddragelse af lokale unge og kulturaktører i udviklingen af opholds- og aktivitetsmuligheder ved hubben.
- Midlertidige grønne elementer, der kan afprøve nye kvaliteter i hubbens byrum.
- Afprøvning af tilgængelighedstiltag, eksempelvis tydeligere information, bedre skiltning og forbedrede adgangsforhold.
- Samarbejde med lokale virksomheder om eksempelvis cykeludlejning, cykelservice eller andre mobilitetstilbud.
- Afprøvning af wayfinding og digital information, der gør det lettere at finde rundt på hubben og skifte mellem transportformer.

Det afgørende er ikke, at alle elementer i den færdige mobilitetshub gennemføres på én gang. Det afgørende er at skabe en tydelig retning og komme i gang. Små skridt kan skabe synlige resultater, give ny viden og bygge fundamentet for den videre udvikling af mobilitetshubben.

IMPLEMENTERINGSPROCES: FRA PLAN TIL HANDLING – SAMMEN SKABER VI ET STÆRKT NETVÆRK AF MOBILITETSHUBS





”De bedste hubs opstår
der, hvor mobilitet,
sted og mennesker
forstærker hinanden.”

Kilde: Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger

DIALOG

HUBVÆRKTØJ

FRA POTENTIALE TIL EFFEKT

Hvis mobilitetshubs skal skabe reel værdi, skal vi finde frem til de tiltag der faktisk gør en forskel.

Derfor har vi udviklet et hubværktøj der omsætter strategiens ambitioner til et enkelt og anvendeligt mobilitetsbarometer eller merværdikompas, der kan bruges både før, under og efter etableringen af en mobilitetshub. Store hubprojekter kan let blive uoverskuelige, for hvornår er man egentlig i mål? Værktøjet kan være med til at pege på hvad vi sammen gerne vil opnå og løbende måle på hvor langt vi så er kommet.

DIALOG, VÆRKTØJ OG LØBENDE LÆRING

Grundideen er at værktøjet præsenterer en række diskussionsemner der kan komme i spil i og omkring en hub.

Emnerne vil have mere eller mindre relevans afhængig af type af hub og dennes placering. Dvs. visse emner vil fylde meget i tilrettelæggelsen af en hub, men være uden betydning på en anden type hub.

Værktøjet har således til formål at facilitere en løbende lærings- og udviklingsproces. I fællesskab diskuterer stedets potentialer og udfordringer i en ramme der guider diskussionen ud fra strategiens 3 hovedprincipper: mobilitet, lokal udvikling og brugeroplevelse. Værktøjet bliver dermed et redskab til at kvalificere investeringer og sikre, at mobilitetshubben løbende udvikles mod den bedst mulige løsning.

MÅL OG AMBITIONER

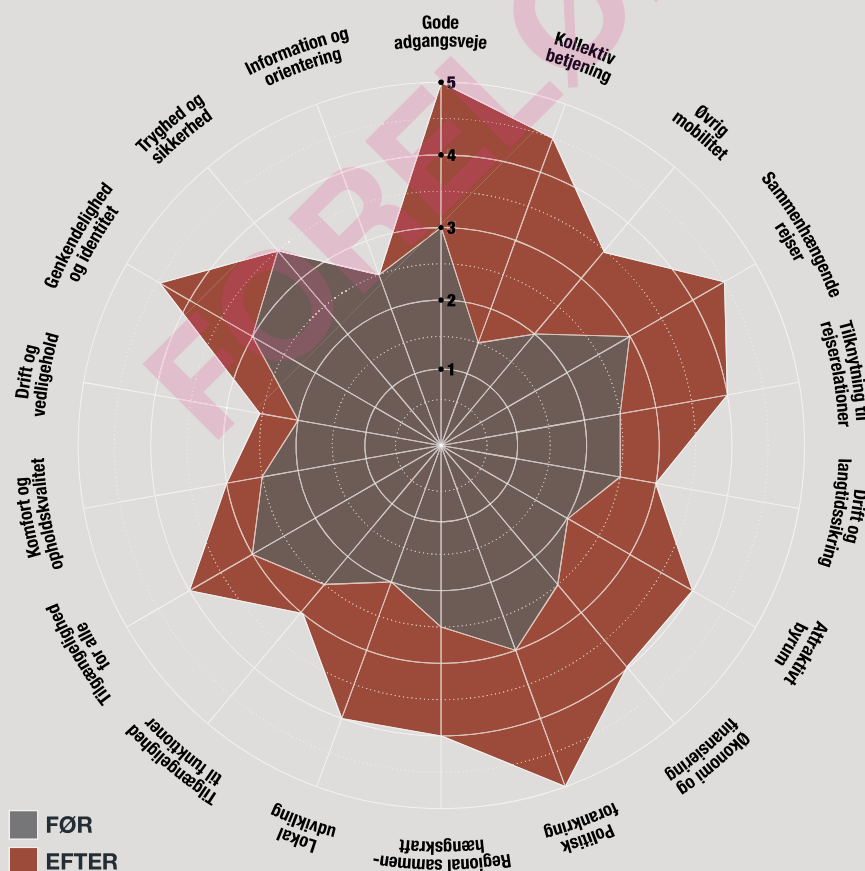
Når det konkrete arbejde med udviklingen af en hublokation indledes, startes diskussionen med en gennemgang af

værktøjets parametre ud fra relevans. Irrelevante emner springes over. Herefter sættes en baseline. Lokationen registreres i forhold til de relevante emner via en score fra 1- 5 hvor 1 er under standard, 2 er standard, 3 er tilfredsstillende, 4 er over standard, 5 er optimal udnyttelse.

Herefter opsættes mål for den ønskede indsats. Værktøjet gør det herefter muligt at følge udviklingen og måle effekten over tid. Målingen skal kunne bruges før og efter en indsats. Før etableringen beskriver værktøjet stedets udgangspunkt og potentiale. Efter etableringen kan de samme parametre bruges til at se, hvad der har ændret sig, hvad der virker, og hvor der fortsat er barrierer.

FÆLLES VIDEN PÅ TVÆRS

Samtidig kan værktøjet bidrage til en ensartet behandling af hubs på tværs af kommuner.



HUBVÆRKTØJ

Hubværktøjet giver et visuelt overblik over hubbens udvikling. Før etableringen kan det synliggøre, hvor potentialet er størst, og hvor der er behov for en indsats. Efter etableringen kan en ny måling sammenholdes med baseline og vise, hvor hubben har skabt værdi, og hvor der fortsat er plads til forbedringer.

Parametrene i værktøjet er udviklet i samarbejde med Midttrafiks ejere (2026, FAGLIG FORUM).



MOBILITET



LOKAL UDVIKLING



BRUGEROPLEVELSE

DIALOGSKEMA

Dialogskemaet gør det muligt at omsætte de overordnede ambitioner til en konkret vurdering. For hvert emne stilles et vurderings spørgsmål, som besvares med afsæt i en række vurderingsparametre. Skemaet skaber dermed et fælles grundlag for at vurdere hubbens kvalitet og følge udviklingen over tid.

EMNE	VURDERINGSSPØRGSMÅL	VURDERINGSPARAMETRE
Gode adgangsveje	I hvor høj grad forbedrer hubben adgangen til kollektiv mobilitet for områdets borgere?	<ul style="list-style-type: none"> Adgang inden for 20 minutter Forbindelse til lokalsamfund Forbindelse til uddannelse og arbejde
Kollektiv betjening	I hvor høj grad bidrager hubben til øget brug af kollektiv trafik, flextrafik og kombinationsrejser?	<ul style="list-style-type: none"> Tilknyttet kollektiv trafik Flexstatus Driftsdog
Øvrig mobilitet	I hvilken grad giver hubben gode mobilitetsmuligheder for forskellige brugergrupper	<ul style="list-style-type: none"> Alternative mobilitetsformer Rejser til og fra hubben Mulighed for kombinationsrejser
Sammenhængende rejser	I hvor høj grad understøtter hubben en sammenhængende rejse og skift mellem transportformer?	<ul style="list-style-type: none"> Skift mellem transportformer Gode skiftemuligheder Sammenhæng på tværs af regionen
Tilknytning til øvrige rejserelationer	I hvor høj grad tilbyder hubben mulighed for at komme videre ud i lokalområdet?	<ul style="list-style-type: none"> Wayfinding Stisystemer, lokale, nationale mv. Understøttelse af hele rejsen
Drift og langtidssikring	I hvor høj grad er hubben robust og bæredygtig i drift over tid?	<ul style="list-style-type: none"> Drift og vedligehold Udviklingsmuligheder Langsigtet funktionalitet

EMNE	VURDERINGSSPØRGSMÅL	VURDERINGSPARAMETRE
Attraktivt byrum	I hvor høj grad bidrager hubben til attraktive lokalsamfund?	<ul style="list-style-type: none"> Repræsentant for stedets identitet Udviklingsprojekter omkring hubben Adgang til offentlig og privat service
Økonomi og finansiering	I hvor høj grad er hubben økonomisk robust at etablere, udvikle og drive?	<ul style="list-style-type: none"> Tiltrukne puljemidler Medfinansiering fra eksterne aktører Investerings- og driftsøkonomi
Politisk forankring	I hvor høj grad er hubben understøttet af politiske beslutninger?	<ul style="list-style-type: none"> Politisk opbakning Tværkommunale samarbejder Kommunale ressourcer
Regional sammenhængskraft	Hvilken rolle spiller hubben i det samlede hubnetværk?	<ul style="list-style-type: none"> Dækning af hubnetværket Balance mellem by- og opland Sammenkobling af vækstområder
Lokal udvikling	I hvilken grad kan mobilitetshubben understøtte og spille sammen med den lokale udvikling?	<ul style="list-style-type: none"> Nærhed til lokale funktioner og tilbud Kommunale udviklingsprojekter Bosætningspotentiale
Tilgængelighed til funktioner	I hvor høj grad forbedrer hubben adgangen til uddannelse, arbejde, service og øvrige hverdagsfunktioner?	<ul style="list-style-type: none"> Adgang til uddannelse Adgang til arbejdspladser Adgang til offentlig og privat service

EMNE	VURDERINGSSPØRGSMÅL	VURDERINGSPARAMETRE
Tilgængelighed for alle	I hvor høj grad kan hubben anvendes af alle brugergrupper uanset alder og funktionsniveau?	<ul style="list-style-type: none"> Efterlevelse af 8-80-princippet* Funktionsnedsættelser og hjælp Gang- og cykelforbindelser
Komfort og opholdskvalitet	I hvor høj grad tilbyder hubben gode rammer for ophold, ventetid og komfort?	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitet af ventefaciliteter Opholds- og ventekomfort Grønne rammer
Drift og vedligehold	I hvor høj grad tilbyder hubben rene vedligeholdte rammer og udstyr?	<ul style="list-style-type: none"> Renholdelses niveau Løbende drift Vedligeholdelsesniveau
Genkendelighed og identitet	I hvor høj grad er hubben let at genkende og forstå som en del af det samlede hubnetværk?	<ul style="list-style-type: none"> Kendskab til hubkonceptet Genkendelighed på tværs af hubs Synlighed af mobilitetstilbud
Tryghed og sikkerhed	I hvor høj grad opleves hubben som et trygt og sikkert sted at ankomme, opholde sig og skifte transportmiddel?	<ul style="list-style-type: none"> Oplevet tryghed Trafiksikkerhed Belysning og overskuelighed
Information og orientering	I hvor høj grad gør hubben det let at orientere sig og finde relevante mobilitetstilbud og rejseinformation?	<ul style="list-style-type: none"> Rejseinformation Wayfinding og skiltning Overblik over mobilitetstilbud





Anbefalinger om den lokale kollektive transport i Danmark



Juni 2025

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....

Udgivet af:

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

**ISBN netudgave:
Fotos:**

978-87-93292-87-1
Transportministeriet



4

Ekspertudvalget og rammerne for arbejdet

I kapitlet beskrives sammensætningen af udvalget, medlemmernes kompetencer samt rammerne for ekspertudvalgets arbejde, herunder regeringsgrundlag og kommissorium.

6

Ekspertudvalgets vision for fremtidens kollektive transport i Danmark

Udvalgets vision og fremtidsbillede for den kollektive transport præsenteres.

10

Udvalgets anbefalinger

Kapitlet beskriver de samlede anbefalinger på baggrund af udvalgets arbejde i de tre faser.

18

Udfordringer og perspektiver i den kollektive transport

På baggrund af de tre delrapporter, som ekspertudvalget har afgivet, opridser kapitlet de væsentligste udfordringer og perspektiver i den kollektive transport.

23

Resultater af de tre faser

Kapitlet opsummerer de præsenterede transportløsninger og modeller fra de tre delrapporter, som udvalget har afgivet.

27

Inddragelse af eksterne

Kapitlet beskriver processen for inddragelse af eksterne aktører samt input fra borgere i ekspertudvalgets arbejde.

28

Baggrund: Analyse af transportløsninger

Ekspertudvalget har i afrapportering af fase 1 skrevet, at udvalget *"vil arbejde videre med transportløsningerne i udvalgsarbejdets fase 2 og 3"*. Dette har resulteret i Analyse af transportløsninger, som indgår i baggrunden for de samlede anbefalinger.

Indhold

EKSPERTUDVALGET

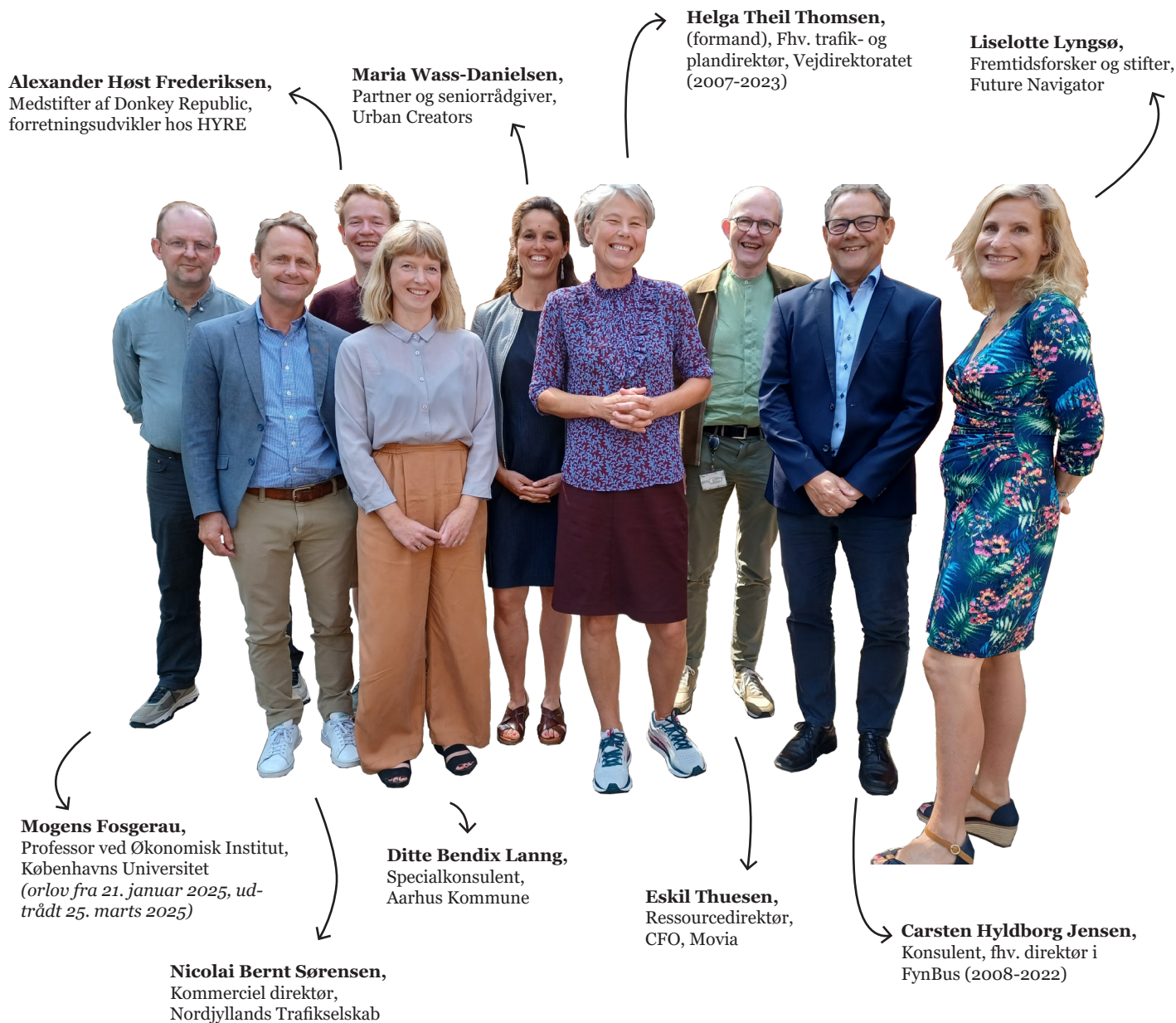
Regeringen har i maj 2023 nedsat et ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark, bestående af en formand og otte medlemmer. De ni udvalgsmedlemmer fremgår af figur 1.

Udvalget er sammensat med bred, faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold samt strategiske tilgange til udformning og planlægning af byer og infrastruktur. Der er repræsenteret kompetencer inden for arbejdet med mobilitet i landområder, som har indgående kendskab til driftsøkonomi i kollektiv transport og takststrukturer. Der er kompetencer med erfaring inden for strategisk planlægning, viden om fremtidstendenser samt internationale projekter inden for nye transportløsninger.

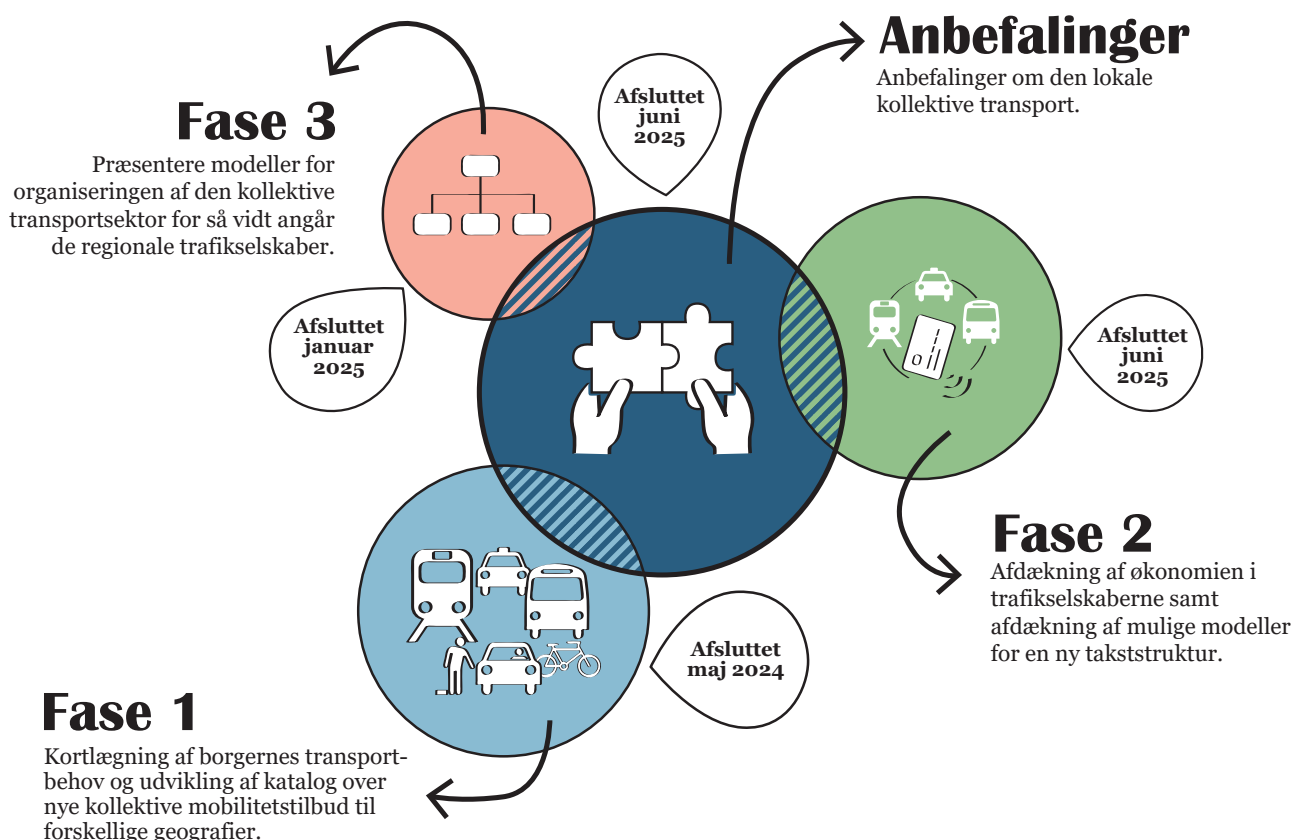
Der er en kreativ og nytænkende tilgang i hele udvalget til at se på den lokale kollektive transports udfordringer og potentialer.

Udvalget har i foråret 2025 i forbindelse med fase 2 fået faglig sparring fra Jan Sigurdur Christensen, der er administrerende direktør i SOS International og tidligere har været kommerciel direktør i DSB, samt Ninette Pilegaard, der er vicedivisionsleder og sektionsleder i DTU Transport Divisionen, vedrørende blandt andet nationaløkonomi og samfundsøkonomiske forhold.

Transportministeriets departement og Trafikstyrelsen har sekretariatsbetjent ekspertudvalget.



Figur 1: Medlemmer af ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark.



Figur 2: Illustration af de tre faser i kommissoriet for ekspertudvalget.

Rammerne for arbejdet

I regeringsgrundlaget "Ansvar for Danmark" (december 2022) fremgår, at:

"Regeringen ønsker et Danmark i geografisk balance. [...] Det kræver også en stærk infrastruktur, der binder Danmark og danskernes hverdag sammen. Og der skal være gode muligheder for, at den enkelte dansker kan bo og arbejde i alle dele af landet. [...] Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør den offentlige transport mere attraktiv.

[...] Regeringen vil nedsætte et ekspertudvalg, der skal komme med anbefalinger til en ny struktur for busbetjening i Danmark. Den nye struktur skal understøtte dækningen for både byer og yderområder. Ekspertudvalget skal også se på den nuværende organisering med trafikselskaber ejet af kommuner og regioner. Regeringen vil konkret tage initiativ til at understøtte, at flere unge med langt til uddannelse kan få billigere adgang til offentlig transport."

Regeringsgrundlaget er udmøntet i et kommissorie for ekspertudvalget (maj 2023), hvor det fremgår, at:

"Der nedsættes et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet. Ekspertudvalget skal bl.a. give anbefalinger til takststrukturer, der

kan understøtte brugen af kollektiv transport. Endeligt skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar.

[...] De samlede anbefalinger skal kunne realiseres inden for de eksisterende økonomiske rammer."

Af kommissoriet fremgår det endvidere, at ekspertudvalgets arbejde er opdelt i tre faser, jf. figur 2.

Foruden kommissoriet har ekspertudvalget den 10. september modtaget et brev fra Transportministeriet i forlængelse af Sundhedsstrukturkommissionens af rapportering. Af brevet fremgår blandt andet: "Det er regeringens ønske, at arbejdet vedrørende modeller for organisering foreligger ved årsskiftet 2024/2025."

På den baggrund valgte udvalget at af rapportere fase 3 før fase 2, hvorfor udvalgets anbefalinger udkommer i forbindelse med af rapporteringen af fase 2.

For hver af de tre faser foreligger en delrapport på Transportministeriets hjemmeside.

Ekspertudvalget har arbejdet i perioden juni 2023 – juni 2025. Arbejdet har bestået af udvalgsmøder samt inddragelse af eksterne fra ind- og udland, jf. kapitlet *Inddragelse af eksterne*.

Ekspertudvalgets vision for fremtidens kollektive transport i Danmark

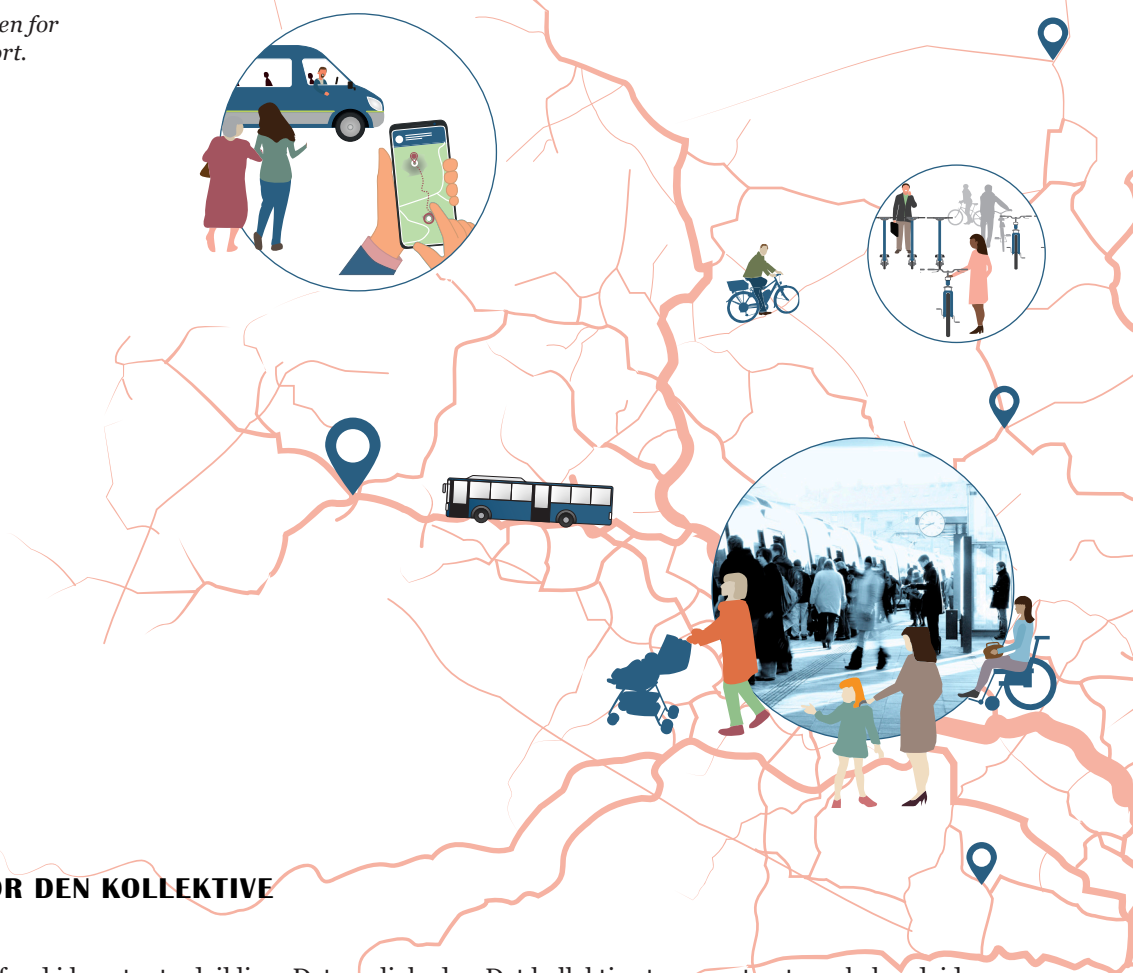
Den kollektive transport skal være for alle – uanset hvem man er, og hvor man er.

Den skal være med til at understøtte, at danskerne kan bo og arbejde i alle dele af landet – den skal understøtte et aktivt liv og sammenhængskraft mellem by og land. Den kollektive transport skal dermed være et integreret element i den danske velfærdsmodel og bidrage til at sikre udviklingsmuligheder, sociale fællesskaber og livskvalitet på tværs af geografier og befolkningsgrupper.

Det forudsætter, at der findes et højfrekvent strategisk hovednet af busser og tog, der forbinder de større byer i Danmark, som suppleres af et stærkt net af lokale rutebundne og fleksible transportløsninger, der sammen sikrer effektiv adgang for alle borgere til hovednettet.

Den kollektive transport skal være skabt til borgerne og drevet af innovation, der løbende gør nye løsninger tilgængelige og delbare for både brugerne og udbyderne. Resultatet skal være et robust og dynamisk transportsystem, der ikke blot forbinder steder, men hele tiden er i udvikling, og hvor borgernes behov, teknologisk nytænkning og effektiv drift smelter sammen.

Figur 3: Illustration af visionen for fremtidens kollektive transport.



FREMTIDSBILLEDE FOR DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT

Ekspertudvalget ser et samfund i konstant udvikling. Det skaber nye udfordringer og nye muligheder.

Hvis den kollektive transport fremover skal være et attraktivt tilbud og understøtte et aktivt liv i hele landet, er der brug for målrettet udvikling på tværs af sektoren. Den kollektive transport skal forbedres og fornyes blandt andet ved at udnytte de ressourcer – menneskelige, økonomiske, materielle mv. – der er til rådighed i civilsamfundet, erhvervslivet og sektoren bedre, så der kommer mest mulig kollektiv transport for pengene. Organiseringen af sektoren og inddragelse af virksomheder mv. skal fremme innovation, kvalitet og deling af viden. Nye teknologier skal afprøves og udbredes, og de gode erfaringer skal bruges til løbende at udvikle de kollektive transportløsninger til borgerne.

Et stærkere datagrundlag og bedre adgang til viden er afgørende for at udvikle mere brugervenlige, dynamiske og effektive transportløsninger. Ved at indsamle og anvende data systematisk – på tværs af transportformer og geografi – skabes grundlaget for strategisk planlægning, smartere investeringer og skræddersyede brugeroplevelser. Samtidig åbner det for nye former for innovation og samarbejde mellem aktører bl.a. MaaS-løsninger (Mobility as a Service), digitale tvillinger, AI-baserede beslutningsværktøjer og mere præcise behovsanalyser.

Den kollektive transport skal være et sammenhængende, integreret og tilgængeligt tilbud. Set fra kundernes perspektiv skal der være ét system – uanset om man skal med tog, bus eller fleksible transporttilbud, og det skal være nemt at orientere sig i priser og transportmu-

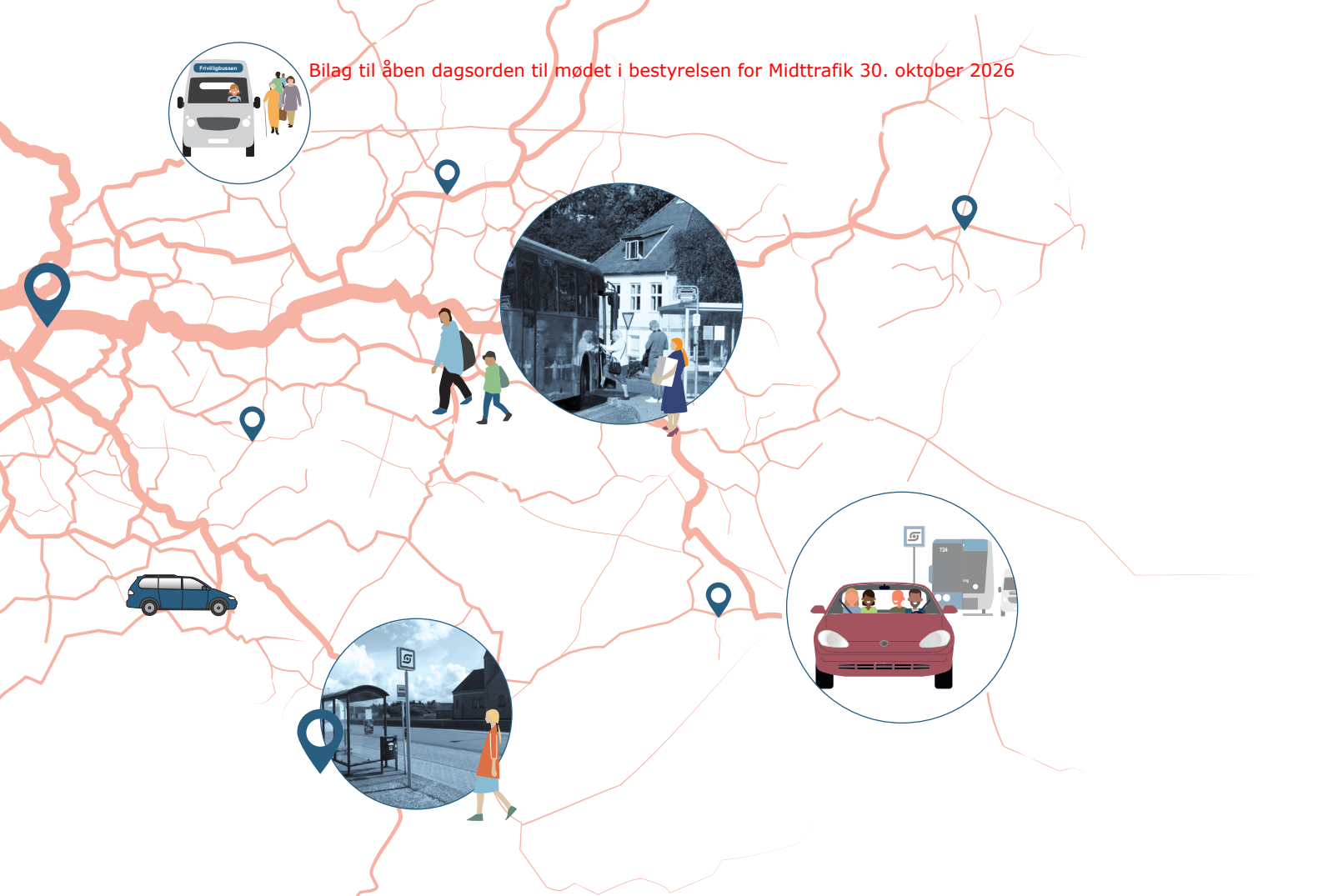
ligheder. Det kollektive transportsystem skal endvidere udbygges til også at omfatte og integrere nye fleksible løsninger, så der er en rejsemulighed for alle, uanset hvor i landet man befinder sig. Hele vejen.

Den kollektive transport har en særlig rolle i samfundet. Det handler om at skabe mobilitet for de mange, uanset alder, bopæl og livssituation og at understøtte erhvervslivet, hvad end det er virksomheder i byerne eller fx turistsektoren i yderområderne. Det stiller særlige krav til, hvilke tilbud, der er til rådighed, og hvordan de indrettes.

Der skal være et kollektivt transporttilbud, så man kan komme rundt i alle dele af landet. Men passagergrundlaget varierer meget på tværs af land og by – derfor skal der være forskellige tilbud på lige vilkår til forskellige geografier.

Rygraden skal være et højfrekvent strategisk hovednet af tog og bus med en styrke og drivkraft til at betjene trafikken i de store transportkorridorer mellem de større byer samt trafikken ind og ud af byerne. Det skal være stabilt, driftseffektivt og levere et højt betjeningsniveau, som også kan være et attraktivt alternativ til bilen imellem samt ind og ud af byerne.

Et sådant stærkt hovednet skal understøtte byudvikling, vækst og bosætning både i byerne og på landet. Den kollektive trafikbetjening skal indtænkes i udviklingen af de store transportkorridorer og byers fysiske planlægning. Prioriterede og trængselsfri korridorer sparer både kunderne og trafikvirksomhederne for tid og penge.



Det strategiske hovednet og den øvrige rutebundne kollektive transport skal understøttes af en række nye fleksible og behovstilpassede transportløsninger, herunder også løsninger drevet af civilsamfundet. Det gælder fx delecykler og anden delebikromobilitet, bus på bestilling, samkørselsordninger mv. Disse løsninger skal sikre, at den kollektive transport sømløst og pålideligt når ud til alle dele af landet, og dermed sikre kollektiv mobilitet i tyndtbefolkede områder.

Når den kollektive transport udbygges med flere, lige-værdige transportløsninger, bliver det samtidig desto vigtigere, at det er nemt at købe billet og skifte mellem transportformerne. Det skal være let for kunderne at finde og forstå prisen – og det skal være nemt og intuitivt at købe billetten. Uanset om det er en enkelt rejse eller fx unges rejser med et ungdomskort. Information, billetkøb, betaling mv. skal samles på én platform, som gælder alle kollektive transportløsninger på tværs af land og by. Og de knudepunkter, hvor skiftene sker, skal understøttes af den digitale platform, så det fysiske og digitale overblik gør det nemt at skifte mellem transportformerne. Samtidig skal knudepunkterne opleves som trygge skiftsteder.

Bag det sammenhængende kollektive transporttilbud, som borgerne møder, skal der stå et effektivt samarbejde mellem aktørerne. Data og viden skal deles effektivt, så ressourcerne udnyttes bedst muligt.

Ansvar for den nødvendige fornyelse og forbedring af den kollektive transport ligger hos mobilitetsvirksomhe-

derne og ejerkredsen. Ansvar for opgaverne skal være klart og entydigt placeret, og organiseringen skal understøtte, at fornyelsen og forbedringerne sker gennem strategisk udvikling og prioritering af ressourcerne med henblik på at skabe det bedst mulige transporttilbud inden for de givne økonomiske rammer.

VEJEN TIL AT INDFRI FREMTIDSBILLEDET RUMMER EN RÆKKE POLITISKE DILEMMAER

Ekspertudvalget har i sit arbejde med de forskellige faser opstillet en række centrale hensyn og kriterier, som de konkrete løsningsmodeller er vurderet op imod. Analyserne i udvalgets tre faglige delrapporter viser, at disse vurderinger ofte ikke peger entydigt i retning af en bestemt model. I arbejdet med at udmønte udvalgets vision og anbefalinger vil der således være behov for at tage stilling til en række konkrete – og i sidste ende politiske – dilemmaer. Beslutninger om, hvilke af de modeller og løsninger udvalget har opstillet, man vil gå videre med, vil blandt andet bero på, hvordan man afvejer disse dilemmaer.

Der kan særligt fremhæves tre sådanne dilemmaer:

1. Effektivitet versus geografisk nærhed i det strategiske hovednet

Et strategisk hovednet kan, jf. udvalgets delrapport om organisering af den lokale kollektive transport, i praksis afgrænses forskelligt i sin udstrækning. Der skal her foretages en konkret afvejning af hensynet til høj frekvens og attraktive rejsetider på hovednettet og hensynet til nettets rækkevidde ud i de forskellige geografer med lavt passagergrundlag – og dermed i sidste ende, hvor mange borgere, der har direkte adgang og nærhed til nettet.

Udvalget peger på, at der bør opstilles kvalitetsstandarder for nettet. Disse kan konkret vedrøre både niveauet for den trafikale betjening og borgernes nærhed til nettet – men de to hensyn vil alt andet lige trække i forskellig retning.

Som anført i udvalgets anden delrapport vil hovednettets konkrete størrelse og afgrænsning også have betydning for, hvor opgaven med at administrere det bedst placeres.

2. Vækst i brugen af den kollektive transport versus sociale hensyn

Udvalgets analyser viser, at det inden for de nuværende økonomiske rammer, som kommissoriet forudsætter, er muligt at øge persontransportarbejdet med kollektiv

transport – og i et vist omfang reducere biltrafikken – gennem ændringer i takstsystemet. Dette kan ske, hvis priskurven gøres fladere. Det indebærer, at prisen på lange rejser – som typisk konkurrerer med bilen – sænkes, mens prisen på korte rejser hæves med henblik på at sikre et uændret provenu. Analyserne viser samtidig, at dette vil ramme borgere i lavere indkomstgrupper hårdere end andre, blandt andet fordi højere indkomstgrupper i højere grad kører i bil.

Måltrettede rabatter til bestemte befolkningsgrupper kan til en vis grad begrænse dette dilemma, men grundlæggende skal der foretages en afvejning mellem ønsket om at øge anvendelsen af kollektiv transport frem for bil, og ønsket om at tilbyde en lavere pris på kortere rejser til de borgere, der enten ikke har bil eller ikke har mulighed for at anvende mikromobilitet (fx delecycler og -løbehjul).

3. Færre og mere effektive mobilitetsvirksomheder versus lokal forankring af løsningerne

Der skal, i forhold til organiseringen af opgaverne i sektoren på en række punkter, foretages en afvejning mellem styrkerne ved henholdsvis en mere central eller decentral placering af opgaverne. En placering af opgaverne i få, større organisatoriske enheder giver alt andet lige bedre forudsætninger for at sikre ensartede, genkendelige transporttilbud. Færre, større enheder kan også ses i sammenhæng med ønsket om en øget økonomisk effektivitet gennem udnyttelse af stordriftsfordele og professionalisering af mobilitetsvirksomhedernes bestyrelser, fx gennem inddragelse af kompetencer fra erhvervslivet.

Omvendt kan der være en risiko for, at store enheder lukker sig for meget om sig selv, og ikke udviser en åbenhed i forhold til omverdenen. Over for en central placering af opgaverne står dermed hensynet til nærhed til borgerne og lokalpolitisk forankring: Et større lokalt kendskab til de konkrete behov i et geografisk område styrker muligheden for at vælge de relevante stedsspecifikke tiltag til kunderne.

Udvalgets anbefalinger

Mobilitet, herunder kollektiv mobilitet, giver grundlag for frihed, fællesskaber, trivsel og udvikling for borgerne.

Den kollektive transport er således til for at skabe værdi for borgerne – og samfundet. Det er derfor afgørende, at borgerne, unge som gamle, sættes i centrum, når det kollektive transport-system skal ændres og løbende driftes. Det er udgangspunktet for ekspertudvalgets anbefalinger.

Ekspertudvalgets anbefalinger tager udgangspunkt i kommissoriets pejlemærker, herunder forudsætningen om at kunne realiseres inden for de eksisterende økonomiske rammer. Udvalgets vision og fremtidsbillede for den kollektive transport har endvidere afsæt i regeringens målsætning om, at det skal være muligt at bo, arbejde og uddanne sig i alle dele af landet.

For at det skal være muligt, vurderer udvalget, at:

01

Der skal etableres et sammenhængende højfrekvent strategisk hovednet af bus og tog på tværs af byer og geografier med klare kvalitetsstandarder

02

Den kollektive transport i landdistrikterne skal gøres mere attraktiv og økonomisk bæredygtig gennem en omstilling af rutebundne transportløsninger til mere fleksibel behovsstyret kollektiv transport

03

Det kollektive transportsystem skal transformeres, så det opleves sammenhængende og let tilgængeligt for borgeren, også når der skal skiftes mellem flere transportløsninger

04

Det skal være lettere at forstå og finde prisen for en rejse med den kollektive transport, og den kollektive transports konkurrenceevne i forhold til bil skal styrkes

05

Mulighederne i innovation og systematisk indsamling af data skal udnyttes til at forny den kollektive transport

06

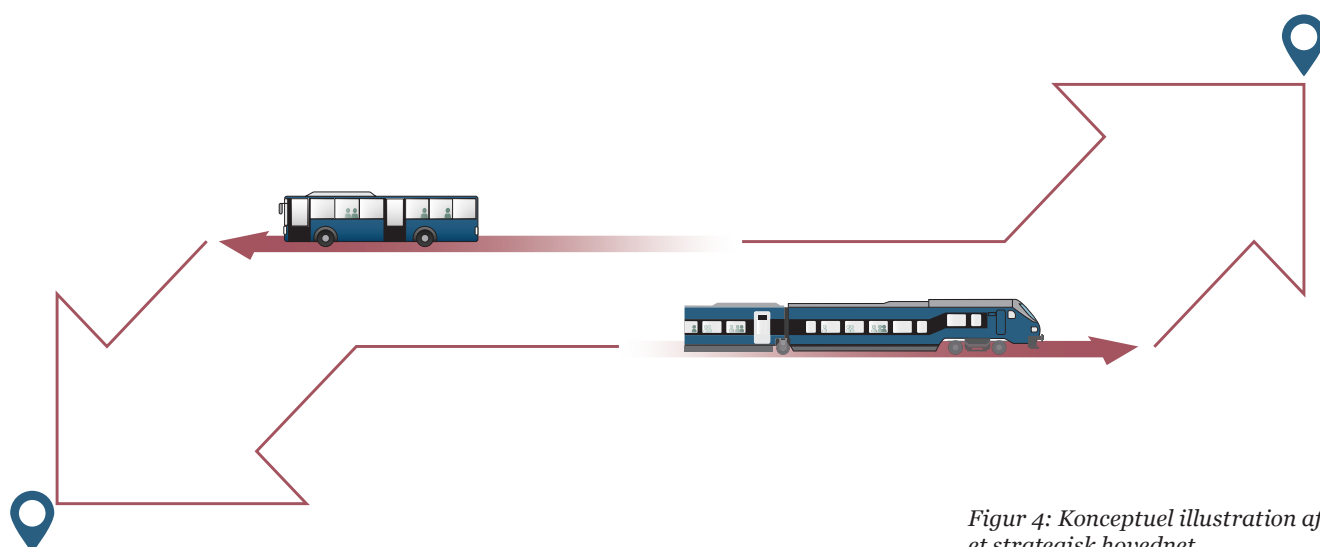
Rammevilkårene skal ændres, så mobilitetsvirksomhederne får incitament til at foretage prioriteringer, der kan skabe økonomisk råderum og mulighed for at foretage langsigtede investeringer

01

Der skal etableres et sammenhængende højfrekvent strategisk hovednet af bus og tog på tværs af byer og geografier med klare kvalitetsstandards

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Mobilitetsvirksomhederne forpligtes til at samarbejde om at udpege et strategisk hovednet med udgangspunkt i de overordnede principper fra udvalgets delrapport om organisering og med kvalitetsstandards i de enkelte geografier, som sikrer stabilitet og kontinuitet for kunderne. Det kan fx være i forhold til fremkommelighed, hastighed, frekvens, adgangsforhold mv. Udpegningsen skal ske efter dialog med kommuner, regioner og stat.
- Mobilitetsvirksomhederne arbejder målrettet med busfremkommelighed i de store og mellemstore byer samt i transportkorridorerne på hovednettet. Det skal konkret ske i et samarbejde med plan- og vejmyndighederne, og der skal ses nærmere på plan- og vejmyndighedernes muligheder og incitamenter for at understøtte arbejdet.
- Der sikres en organisering af den kollektive transport, hvor ansvaret for at opretholde og udvikle det strategiske hovednet på tværs af landet er entydigt placeret ét sted, og hvor der er incitamenter til en effektiv prioritering mellem de forskellige transportløsninger. Dette hensyn imødekommes bedst i udvalgets organiseringsmodel 2.
- Det strategiske og operationelle samarbejde mellem mobilitetsvirksomhederne, staten, kommuner og regioner styrkes, og at der nedsættes et samarbejdsforum med repræsentanter fra disse aktører. I dette forum skal sektorens arbejde med at udnytte synergier, sikre sammenhæng i planlægningen, opfølgning og evaluering af kvalitetsstandards, videndeling samt inddragelse af kunder, kommercielle aktører m.fl. forankres. Dette kan med fordel ske i regi af mobilitetsvirksomhedernes fælles selskab Rejsekort & Rejseplan A/S. I givet fald skal selskabets kompetencer udvides og bestyrelsessammensætningen tilpasses.



Figur 4: Konceptuel illustration af et strategisk hovednet.

Den kollektive transport i landdistrikterne skal gøres mere attraktiv og økonomisk bæredygtig gennem en omstilling af rutebundne transportløsninger til mere fleksibel behovsstyret kollektiv transport

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Der i lovgivningen skabes mulighed for, at mobilitetsvirksomhederne i samarbejde med civilsamfundet og erhvervslivet kan varetage en bredere portefølje af transportopgaver end i dag som del af den kollektive transport. Det gælder fx samkørsel, frivilligbusser og øvrige løsninger, der kan fungere som first-/last-mile løsninger, herunder til det strategiske hovednet.
- Der på tværs af landet arbejdes videre med at afprøve, udbrede og/eller muliggøre transportløsningerne, der er oplistet i kataloget over nye kollektive transportløsninger i udvalgets første delrapport. Fokus skal her være på at styrke mobiliteten i landdistrikterne og at sikre et sammenhængende transporttilbud.
- De økonomiske incitamenter til at tilbyde samkørsel, både privat og som en del af den kollektive transport, styrkes.
- Mobilitetsvirksomhederne forpligtes til at ensrette og standardisere de fleksible transportløsninger på tværs af landet, herunder flextur, plustur, telebus, teletaxi, flexbus, nærbus mv.
- De nye, fleksible transportløsninger indrettes, så de i den konkrete geografi er bedst muligt integreret med de rutebundne tilbud i den kollektive transport, og at borgerne hjælpes i omstillingen til at få et større kendskab til og mestring af de nye fleksible løsninger.
- De nye, fleksible transportløsninger integreres sømløst i de fælles salgsplatforme under Rejsekort & Rejseplan A/S, så der let kan fremsøges, bookes og betales for en samlet rejse.
- Der skabes rammer for, at de visiterede kørselsordninger i højere grad kan sammentænkes med blandt andet den åbne flextrafik. Dette skal sikre, at kapaciteten udnyttes bedre med respekt for serviceniveau og de enkelte gruppers særlige behov. Visitationen til de visiterede ordninger skal forblive hos kommuner og regioner.
- IT-systemet i FlexDanmark udvikles, så det fremover kan understøtte integreret realtidsplanlægning af fleksible kollektive transportløsninger og visiterede kørselsordninger.



Figur 5: Konceptuel illustration af nye fleksible transportløsninger.

03

Det kollektive transportsystem skal transformeres, så det opleves sammenhængende og let tilgængeligt for borgeren, også når der skal skiftes mellem flere transportløsninger

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Der arbejdes systematisk med at udvikle et netværk af kollektive transportknudepunkter strategisk rundt i landet samt langs hovednettet.
- Ansvar for at arbejde med udviklingen af attraktive knudepunkter, herunder mødet mellem den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet, placeres entydigt hos mobilitetsvirksomhederne. Plan- og vejmyndighederne skal samarbejde med mobilitetsvirksomhederne og understøtte arbejdet gennem fx byudvikling, adgangsveje mv.
- Mobilitetsvirksomhederne i fællesskab skal aftale et katalog af fælles kvalitetsstandarder for forskellige typer af knudepunkter – fx for information, drift, oprydning mv. – der fremmer genkendelighed for borgerne på tværs af lokale og stedsspecifikke forhold og behov.
- Mikrodelemobilitet såsom delecykler og deleløbehjul mv. fremmes som first/last-mile løsninger som en del af den kollektive transport ved at understøtte deleinitiativer, infrastruktur og faciliteter i knudepunkterne.



Figur 6: Konceptuel illustration af knudepunkter.

Det skal være lettere at forstå og finde prisen for en rejse med den kollektive transport, og den kollektive transports konkurrenceevne i forhold til bil skal styrkes

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Der sker en markant sanering af antallet af billetprodukter og rabatordninger, og at tilbageværende rabatter for særlige kundetyper mv. harmoniseres. Alle udvalgets takstmodeller indeholder en "grundpakke" af sådanne forenklinger.
- Der arbejdes videre med takstmodeller, der så vidt muligt overflytter rejser fra bil til kollektiv transport, begrænser overflytning af cyklende og gående til kollektiv transport, og sikrer en bedre kapacitetsudnyttelse. Ekspertudvalgets analyser viser, at disse effekter bedst opnås i modeller med en "fladere" priskurve.
- Såfremt priskurven gøres fladere, arbejdes der målrettet på at håndtere de afledte negative fordelingsmæssige konsekvenser gennem kundetyperabatter til fx børn, unge og eventuelt ældre, samt gennem gradvis indfasning af takstændringerne.
- Der sikres en logisk og gennemskuelig sammenhæng mellem priserne for de nye fleksible transportløsninger og takstsystemet i den rutebundne kollektive transport.
- Når de nye, fleksible transportløsninger indgår som first/last-mile, skal billetten til det rutebundne tilbud give adgang til at benytte de nye transportløsninger i de relevante zoner på linje med rutebunden transport. Pendlerkort skal som udgangspunkt give ret til at benytte de fleksible transportløsninger.
- Det skal være mobilitetsvirksomhederne og ikke den enkelte kunde, der har ansvaret for at sikre den laveste pris. Takstsystemet indrettes med et generelt princip om prisloft, så kunderne ikke risikerer at betale for meget som følge af deres produktvalg.
- Der tilbydes fleksible, kommercielle produkter med dynamisk prissætning, som sikrer gode tilbud til kunderne og udnyttelse af kapaciteten. Produkterne tilbydes under hensyntagen til sammenhæng i den kollektive transport og gennemskuelighed i prisfastsættelsen.
- Der arbejdes videre med modeller for ungdomskortet, hvor rabatten på pendlerrejser målrettes rejser til og fra uddannelsen, og at det nuværende såkaldte "frirejseområde" afskaffes til fordel for rabatter til alle unge.
- Der arbejdes med at forhøje den generelle rabat til unge til fx 25 pct. Dette kan inden for de nuværende økonomiske rammer finansieres ved i begrænset omfang at hæve taksterne for andre grupper.



Figur 7: Konceptuel illustration af køb af en billet til en rejse med kollektiv transport.

05

Mulighederne i innovation og systematisk indsamling af data skal udnyttes til at forny den kollektive transport

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Der fortsat sker en udvikling og ensretning af den digitale platform for Rejsekort/Rejseplan, herunder den nationale MaaS-app, som skal være borgernes entydige digitale indgang til hele det kollektive transportsystem.
- Den nationale MaaS-platform bygges på åbne standarder, fair adgang for tredjepartsaktører og klare retningslinjer for deling og brug af data samt brugerrettigheder. Et stærkt offentligt drevet MaaS-tilbud skal også sikre åben adgang til mobilitet på brugernes præmisser.
- Der sikres kontinuerlig viden om borgernes mobilitetsforhold og best practice i forhold til transportløsninger på tværs af geografier og transportformer. Det forankres ét sted til gavn for hele sektoren, og kan ske i samarbejde med højere uddannelsesinstitutioner.
- Mobilitetsvirksomhederne arbejder målrettet og i fællesskab med innovation under inddragelse af private og kommercielle aktører såvel som repræsentanter for kunderne, så der udvikles, afprøves og skales nye løsninger og viden deles på tværs. Dynamisk og ligeværdig inddragelse af brugernes erfaringer har afgørende betydning for at sikre kundeorienteret forbedring og fornyelse af den kollektive transport.
- Mobilitetsvirksomhederne løbende udvikler kundeservice, fx personlige AI-agenter, der kan assistere borgere med planlægning, køb og afvikling af rejser på tværs af transportløsninger. Tilbuddet skal kunne tilpasse sig brugerens behov, præferencer og transportvaner og proaktivt foreslå de mest hensigtsmæssige løsninger, fx ved ændringer i trafikken.

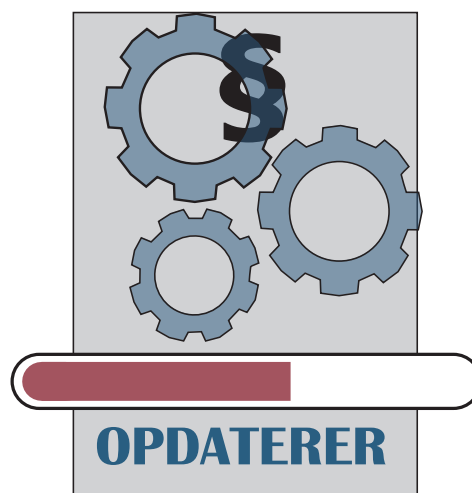


Figur 8: Konceptuel illustration af innovation, data- og vidensdeling.

Rammevilkårene skal ændres, så mobilitetsvirksomhederne får incitament til at foretage prioriteringer, der kan skabe økonomisk råderum og mulighed for at foretage langsigtede investeringer

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Vilkårene for den statslige finansiering af privatbaner ændres med henblik på at understøtte omstilling fra bane- til bustrafik, hvor det er relevant. Det gælder navnlig, hvor bustrafikken kan bidrage til højere frekvens og/eller flere passagerer med lavere driftsudgifter. Dette kan rummes i alle udvalgets organiseringsmodeller.
- Der skabes rammer, der uanset organiseringsmodel understøtter, at der kommer stærkere forretningsmæssige kompetencer i mobilitetsvirksomhedernes bestyrelser. Hensynet imødekommes bedst i organiseringsmodel 4.
- Der sikres rammer for mobilitetsvirksomhedernes opgavevaretagelse, der fremmer langsigtede, rationelle økonomiske dispositioner. Det gælder fx i forhold til budgetter og lånerammer. Dette kan rummes i alle udvalgets organiseringsmodeller.
- Der i sammenhæng med beslutning om organisering tages stilling til antallet af mobilitetsvirksomheder i Danmark. Beslutningen vil afhænge af den overordnede organiseringsmodel og bero på en afvejning af hensyn til blandt andet kritisk masse til at løfte opgaven, geografiske sammenhænge, rejsemønstre og opland. Mulighederne for at justere antallet af mobilitetsvirksomheder er bedst i organiseringsmodel 2 og 4.
- Mobilitetsvirksomhederne udbygger samarbejdet med transportbranchen med henblik på at fremme innovation, kompetencer og kvalitet, herunder udvikler fælles udbudsparadigmer og ensartede krav til service og køretøjer. Dette kan rummes i alle udvalgets organiseringsmodeller.



Figur 9: Konceptuel illustration af rammevilkår for mobilitetsvirksomhederne.

Udfordringer og perspektiver i den kollektive transport

Den kollektive transport spiller forskellige roller i forskellige geogafier

Den kollektive transport spiller en væsentlig rolle i at sikre danskernes mobilitetsmuligheder og dermed for sammenhængskraften i Danmark og den enkeltes hverdag. Men der er store forskelle på, hvordan den kollektive transport bruges på tværs af landet, og af hvem. Udfordringerne for land og by er således ikke de samme, ligesom løsningerne for at imødekomme disse ofte vil være forskellige.

I de større byer og i de store transportkorridorer på tværs af landet løfter den kollektive transport en større del af det samlede transportbehov. Her har den kollektive transport en central rolle blandt andet i at flytte de mange pendlere mellem hjem og arbejde og mellem hjem og uddannelse. Det gælder både inde i byerne og til og fra byerne. Samtidig bidrager den kollektive transport særligt i forbindelse med de store byer til at reducere trængsel og miljøbelastning.

På landet og i de mindre byer sikrer kollektiv transport især forbindelsen mellem uddannelse, arbejde og hjem. Det er her skoleelever og unge på ungdomsuddannelse, der fylder mest i de kollektive transportmidler, mens meget pendling og anden transport foregår i bil.

Selvom kundegrundlaget for den kollektive transport dermed alt andet lige er begrænset, er det ud fra både uddannelsespolitiske, socialpolitiske og sundhedspolitiske hensyn afgørende, at der findes et transporttilbud til dem, der ikke har adgang til bil.

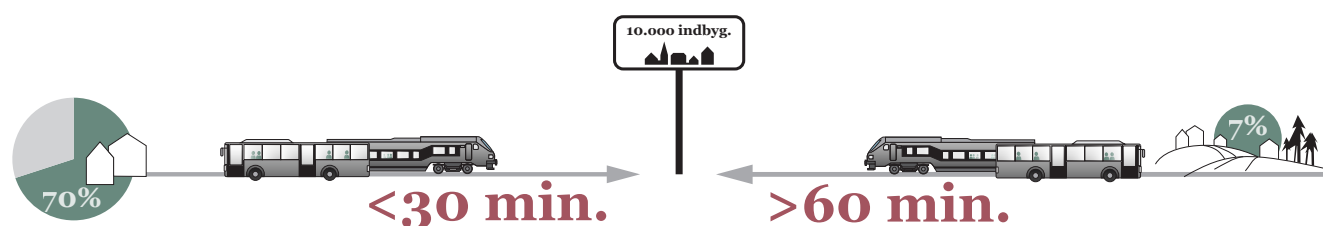
Passagertallene og passagergrundlaget for den kollektive transport har vist en faldende tendens over flere år

Passagertallet i den lokale kollektive transport – især i bustrafikken, men også i privatbanerne – har været faldende i en årrække frem mod coronakrisen i 2020/2021.

I Hovedstaden og de store byer har metro og letbaner til dels erstattet busbetjening, mens en række busruter i resten af landet er blevet enten nedlagt eller har fået nedsat driftsniveauet. Tal fra 2023 og foreløbige tal fra 2024 viser, at antallet af passagerer i den lokale kollektive transport igen er steget efter coronakrisen – men det har stadig ikke nået det tidligere niveau.

Ekspertudvalgets analyser viser, at det ikke er alle i Danmark, der har glæde af busser og tog. I tyndt befolkede områder kan der være langt til traditionel rutebunden kollektiv transport, og antallet af afgang vil ofte være lavt, især om aftenen og i weekender. Det indebærer, at personer, der ikke har andre transportmidler, har begrænsede muligheder for at transportere sig, hvad end der er tale om ture til og fra arbejde eller fritidsture såsom familiebesøg, deltagelse i kulturelle og sociale aktiviteter eller lignende.

Knap 70 pct. af danskerne kunne i 2023 komme til en by på mindst 10.000 indbyggere med kollektiv transport på mindre end 30 minutter på en hverdagsmorgen. Men ca. 850.000 danskere har ikke adgang til kollektiv transport nær boligen, og ca. 180.000 personer har slet ikke adgang til en station eller et stoppested inden for en afstand af 2,8 km.



Figur 10: Rejsetid med kollektiv transport til en by på mindst 10.000 indbyggere.

Samtidig betyder den forventede befolkningsudvikling og udvikling i indkomst mv., at kundegrundlaget for den lokale kollektive transport i de kommende år vil falde yderligere, især i de mindre byer og på landet. Dette skyldes blandt andet, at antallet af børn og unge, som udgør en væsentlig del af passagergrundlaget i disse områder, forventes at falde.

Det er samtidig børn og unge, samt familier, der ikke har en bil til rådighed, der i høj grad er afhængige af, at der findes et kollektivt transporttilbud.

Et faldende kundegrundlag betyder færre indtægter. Med en uændret økonomisk ramme vil det kræve besparelser, dvs. en reduktion af antal afgang eller lukning af ruter. Det vil igen gøre den kollektive transport mindre attraktiv – især i tyndt befolkede områder. Det kan blive en ond spiral.

Udvalgets analyser viser, at de traditionelle rutebundne bus- og togløsninger er svære at tilpasse borgernes forskellige behov i tyndere befolkede områder og områder med spredt beboelse. Derfor er det ikke økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at fortsætte som hidtil og at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder med rutebundne løsninger – så meget desto mindre med det faldende passagergrundlag.

Samtidig bærer trafikken i de store byer og i de store transportkorridorer præg af et stigende bilejerskab og væsentlig øget biltrafik. Flere biler på vejene betyder øget trængsel. Trængslen påvirker ikke blot bilerne, men også busserne, som i stigende grad hænger fast i trængslen, og derfor vil komme langsommere frem. Det skaber et mindre attraktivt tilbud, der samtidigt bliver dyrere at drive grundet færre passagerindtægter og højere driftsomkostninger, hvilket igen kan kræve besparelser på driften. Denne udfordring vil blive øget i takt med, at biltrafikken stiger.



Figur 11: Ca. 180.000 personer har ikke adgang til en station eller et stoppested inden for en afstand af 2,8 km.

Taksterne er svære at gennemskue, og digitaliseringen skal bruges til at optimere i forhold til brugernes behov

De unge er den gruppe, der foretager de fleste af deres ture i den kollektive transport, sammenlignet med resten af befolkningen. En analyse fra 2024 (Transportministeriet) indikerer imidlertid, at de unges brug af den kollektive transport er faldende på tværs af landet. Ifølge en undersøgelse foretaget af Passagerpuls'en oplever over halvdelen af de unge udfordringer med at benytte den kollektive transport. De unge har især en oplevelse af, at den kollektive transport er (for) dyr. På tværs af geografier synes de unge, at man ikke kan stole på, at bussen eller toget kører til tiden, og mange synes, at den kollektive transport er langsom. Unge uden for de store byer har desuden ofte en oplevelse af, at der mangler et passende transporttilbud til deres behov, og/eller at der er for få afgang.

Ungdomskortet er de unges foretrukne billet målt i antallet af rejser, der foretages på kortet. Alligevel peger flere aktører på, at flere unge kan tiltrækkes til den kollektive transport, hvis Ungdomskortet bliver nemmere at forstå og tilgængelig for flere unge.

En rapport fra Passagerpuls'en viser, at over halvdelen af brugerne af den kollektive transport mener, at det er svært at gennemskue billetpriserne. Det gælder særligt for nye rejsende eller for brugere af den kollektive transport, når de skal på uvante ture. Med det nye Rejsekort

på app eller DSB's check-ind funktion i appen kan nogle af disse udfordringer blive afhjulpet, fordi prisen bliver beregnet automatisk.

Enkelhed i takstsystemet kan handle om forskellige faktorer: En faktor kan være enkelhed i zonestrukturen i form af færre zoner, fx storzoner med én pris i større byer. En anden faktor kan være antallet af billetprodukter eller salgskanaler. Mange produkter kan endvidere gøre det nemt at tilgodese en bestemt kundesgruppe, men svært for nye eller sjældne brugere at finde den mest fordelagtige pris. Det kan også handle om at sikre, at priserne bliver præsenteret for den rejsende på en overskuelig og let sammenlignelig måde, fx i én app.

Rejsekort & Rejseplan A/S er i gang med at udvikle en national Mobility as a Service-platform (MaaS). Det er en positiv udvikling. Men der er også væsentlige risici. Hvis adgang, data og funktioner kontrolleres centralt, kan det skabe en gnidningsfri og strømlinet brugeroplevelse – men også afhængighed, begrænset valgfrihed og manglende gennemsigtighed. Hvis MaaS-appen bliver en slags offentlig "super-app", der integrerer billettering, delingstjenester, brugerdata og planlægning i ét system, kan det få stor indflydelse på, hvordan vi bevæger os.

Det rejser tre bekymringer, som skal adresseres:

1. Brugeren risikerer at blive sekundær, for når én aktør både driver infrastrukturen, står for innovationen og styrer brugergrænsefladen, kan det skabe incitament til at optimere til fordel for egne transportmidler og systemmål frem for brugerens reelle behov.
2. Der er endvidere risiko for, at konkurrence og innovation begrænses, hvis det bliver svært for nye aktører at integrere deres tjenester på lige vilkår, og innovation kan kvæles af adgangsbarrierer og ugenomsigtige integrationskrav.
3. Endelig kan det blive ugenomsigtigt, hvem der ejer og styrer dataene. Dette kræver bevidst design, governance og løbende kontrol.

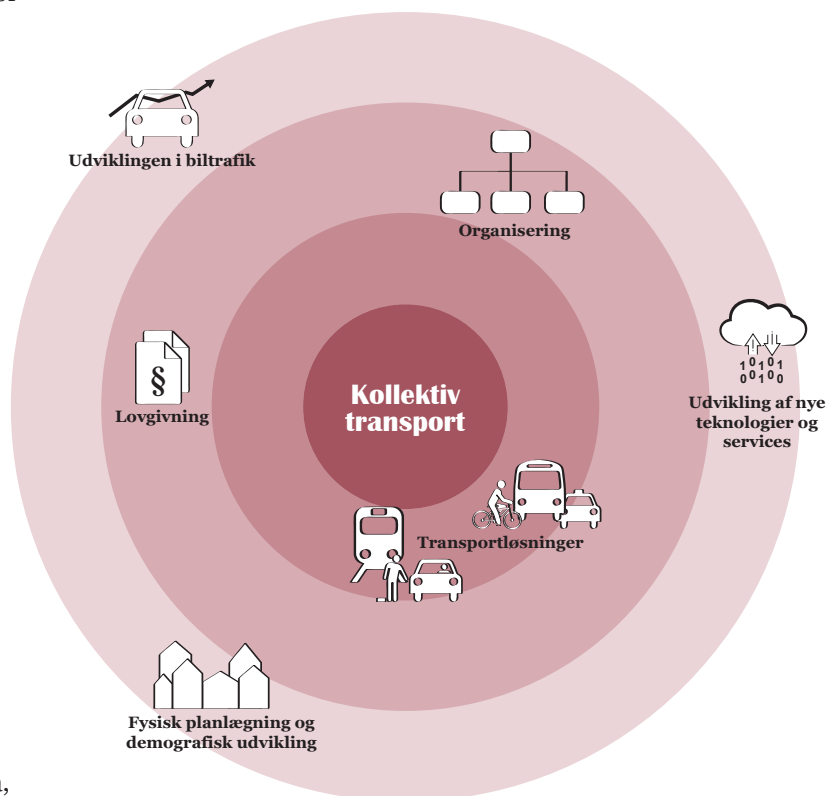
De nuværende rammer begrænser handlemulighederne for at løse udfordringerne

For at fastholde et godt transporttilbud er der behov for at gribe udfordringerne an på en anden måde. Det indebærer også, at pengene i sektoren skal bruges anderledes.

Der er for det første behov for at bringe andre transportløsninger i spil i landdistrikterne og i de mindre byer. Det drejer sig om løsninger, der i højere grad er fleksible og borgerdrevne. For det andet vurderer udvalget, at der skal etableres et strategisk hovednet bestående af de vigtigste tog- og buslinjer. Hovednettet skal fremstå dynamisk, effektivt og tilgængeligt for borgerne og understøtte mobiliteten mellem by og land, ind og ud af samt mellem de store og mellemstore byer. For at fastholde et attraktivt busnet, der ikke hænger fast i trafikken, skal der endelig investeres i busfremkommelighed, og der skal udvikles trygge og tilgængelige knudepunkter, så skiftet mellem transportløsninger bliver en positiv oplevelse.

Den nuværende regulering og organisering af den lokale kollektive transport begrænser imidlertid mulighederne for at gøre brug af og udvikle nye, fleksible transportløsninger. Det hæmmer i betydelig grad udviklingskraften og mulighederne for at få testet nye idéer og løsninger til glæde for kunderne.

Samtidig findes der ikke et formaliseret samarbejde på tværs af de tre myndighedsniveauer stat, regioner og kommuner, der kan understøtte koordination i planlægningen af trafikken, ligesom der er delt ansvar mellem kommuner og regioner i arbejdet med bustrafikken. Det delte ansvar og den manglende formaliserede koordine-



Figur 12: Illustration af rammevilkår og samfundstendenser, der påvirker den kollektive transport.

ring mellem de centrale aktører besværliggør en tværgående og helhedsorienteret planlægning af den kollektive transport. En sådan koordinering er blandt andet en forudsætning for at etablere og udvikle det strategiske hovednet.

De samme udfordringer gør sig gældende i arbejdet med busfremkommelighed og knudepunkter, der i dag sker i et frivilligt samarbejde, hvilket gør det vanskeligt at gennemskue opgavernes placering og håndtering. Risikoen er, at opgaven lander mellem de mange stole, at udviklingen går for langsomt og bliver vilkårlig, og at der dermed ikke skabes et sammenhængende system og tilbud for brugerne.

Derudover begrænser de nuværende økonomiske rammevilkår – herunder etårige bevillinger, begrænsede lånemuligheder og en begrænset anlægsramme i kommuner og regioner – kommuner og regioners mulighed for at foretage større investeringer i den kollektive transport og mulighed for at tænke i fælles robuste løsninger. Den relativt korte planlægningshorisont kan samtidig indebære ”stop-and-go-situationer” i tilrettelæggelsen af bustrafikken, og det mindsker borgernes tillid til, at de har et pålideligt transporttilbud.

Perspektiver for den kollektive transport

Udvalget vurderer, at man ved at justere organisering og rammevilkår vil kunne skabe rum og incitamenter hos de relevante aktører til at forbedre det samlede kollektive transporttilbud. Dette er afspejlet i udvalgets anbefalinger. Samtidig giver den generelle samfundsudvikling også en række muligheder.

Den teknologiske udvikling giver allerede nu – men i endnu højere grad på længere sigt – mulighed for at skabe et bedre og mere tilgængeligt kollektivt transporttilbud.

Med Mobility as a Services (MaaS) kan en kollektiv rejse bestående af enkeltstående ture med forskellige transportløsninger præsenteres som en samlet rejse og dermed være med til at sikre en sammenhængende kundeoplevelse af alt fra planlægning til betaling. Tilbudene vil fremstå samlet og overskueligt for den enkelte borger. Sektoren er i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S i gang med arbejdet med at etablere en MaaS-app. Hvor MaaS-appen kan udstille de forskellige transportløsninger udadtil, så den rejsende nemt kan planlægge den samlede rejse, kan der også være perspektiver i parallelt at sikre et bagvedliggende system, der for den konkrete rejse kan finde den optimale løsning set ud fra et driftsperspektiv (færrest mulige driftsomkostninger) baseret på hvilke udbydere, der er til rådighed. Det kan bidrage til at sikre, at de økonomiske rammer bruges bedst muligt.

Den øgede automatisering af køretøjer vil endvidere forventeligt skabe muligheder for en produktivitetsgevinst og et effektiviseringspotentiale, der sammen med elektrificering vil gøre det billigere at drive bustrafik. Chaufførlønningerne udgør typisk mellem halvdelen og to tredjedele af omkostningerne. Besparelsen herved vil kunne udmøntes i eksempelvis lavere takster, højere

frekvens og/eller større fladedækning ved at tilbyde nye fleksible løsninger. Den nuværende organisering, hvor trafikselskaberne indkøber bustrafik fra private busoperatører, understøtter konkurrence på pris og fremmer udnyttelsen af nye teknologier, herunder automatiserede køretøjer.

Samtidig er der perspektiver i en systematisk tilgang til at afprøve netop ny teknologi og nye løsninger via forsøgsordninger og en standardiseret måde til at indsamle og arbejde med data på. En effektiv deling af data, viden og erfaringer kan fokusere arbejdet i sektoren og understøtte udviklingen af bedre produkter og økonomisk effektivitet. Det handler om hele tiden at udvikle med udgangspunkt i ”bedste praksis” samt at have et aktivt samspil mellem kunder og mobilitetsvirksomheder.

Den stigende bilpark giver bedre mobilitet til den enkelte, men den udgør mange steder samtidig en udfordring, fordi trængslen stiger. For den kollektive transport indebærer denne udvikling samtidig lavere kundegrundlag og højere rejsetid. Men flere biler kan også åbne for en bredere øget mobilitet, såfremt kapaciteten i bilerne udnyttes bedre. Der sidder gennemsnitligt under to personer i bilen, og der er således en stor uudnyttet kapacitet på vejene. Hvis flere vælger at køre sammen – enten privat eller som en del af den kollektive transport – udnyttes bilparken og pladsen på vejene bedre. Samtidig vil det øge mobiliteten, fordi flere får mulighed for transport.

Endelig vurderer udvalget, at de ressourcer, der er til rådighed for den kollektive transport, på en række punkter kan udnyttes bedre.

Omprioriteringer kan blandt andet omfatte, at busruter med lavt passagertal omstilles til nye fleksible transportløsninger. Der kan også være tale om, at dyre privatbanetilbud lukkes og erstattes med billigere busser med høj drift. Sådanne prioriteringer kan give nye perspektiver og muligheder for at optimere anvendelsen af ressourcerne og give borgerne et bedre samlet kollektivt transporttilbud, herunder på det strategiske hovednet, idet det nogle steder kan betyde, at lavfrekvent banedrift kan erstattes med højfrekvent busdrift. Dette skal også ses i lyset af, at privatbanerne i de kommende år står over for store investeringsbehov, herunder blandt andet som følge af generelt vedligeholdelsesbehov og øgede omkostninger som følge af klimaeffekter.

Samtidig kan en sammentænkning af den visiterede og den åbne flextrafik skabe synergier i planlægningen og muligheder for en mere omkostningseffektiv tilrettelæggelse af trafikken, såfremt den visiterede borger ikke er visiteret til kørsel med særlige vilkår.

Det er afgørende for kunderne og den kollektive transports fremtid, at der træffes beslutninger, der sikrer bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme. Det kræver en effektiv planlægning, drift og prioritering.



Figur 13: Illustration af kollektiv transport.

Resultater af de tre faser

I det følgende gennemgås de løsningsmodeller mv., som udvalget har fremlagt i de enkelte faser.

Transportløsninger til at imødegå udfordringer i den kollektive transport

Ekspertudvalget har i sin første delrapport (maj 2024) peget på, at de rutebundne løsninger som bus og tog har den fordel, at de som regel har stor kapacitet og en fast køreplan, der gør, at man kan planlægge efter dem. Det er en fordel i de områder, hvor rejsestrømmene er koncentreret, og hvor der eventuelt er potentiale for større passagergrundlag.

Et godt kollektivt transporttilbud forudsætter, at der fortsat er et hovednet af tog- og buslinjer, som understøtter mobiliteten mellem by og land, og som kan betjene byerne. Det er derimod vanskeligere at indrette de traditionelle rutebundne løsninger, så de reelt er relevante i forhold til borgernes forskellige behov i tyndere befolkede områder og områder med spredt beboelse.

På baggrund af gennemgang af erfaringer fra udlandet samt dialog med brugerne og udbydere af transportløsninger, vurderer udvalget, at der primært i forhold til landdistrikterne særligt kan være perspektiver i følgende løsninger i det samlede "mobilitetskatalog":

- *Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus på bestilling*
Transportløsninger, der tilbydes fleksibelt og kører direkte i områder med spredt beboelse, giver mulighed for bedre at ramme rejsemålet og forkorte rejsetiden.
- *Lempeligere rammer for privat betalt kørsel*
Ændrede rammer kan give et incitament til, at flere stiller deres private bil til rådighed og er villige til at medtage andre med et transportbehov.
- *Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport*
Vil kunne give mobilitetsvirksomhederne mulighed for at inddrage eksisterende bilkapacitet på vejene i tilrettelæggelsen af den kollektive transport.

- *Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet*
Kombinerede rejser vil kunne lettes, og flere vil kunne få mere gavn af hovednettet, der samtidig vil kunne få et større passagergrundlag.
- *Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser*
Der vil kunne skabes bedre muligheder for, at lokalsamfund understøtter eget transportbehov.
- *Øget udbredelse af delecykler og deleløbehjul*
Vil, foruden at være en løsning i de store byer, kunne fungere som supplerende transportløsning i områder med længere til stationer og stoppesteder.
- *Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer*
Øget effektivitet og punktlighed vil kunne øge attraktiviteten af kollektiv transport.

I *Baggrund* (fra s. 28) er transportløsningerne analyseret videre, og derunder er beskrevet tværgående temaer, som udvalget i fase 1 har vurderet relevant at belyse yderligere.

Udvalget understreger betydningen af at se transporttilbuddene mellem forskellige geografier som et sammenhængende system, med udgangspunkt i brugernes behov. Eksempelvis har skoleelever brug for at kunne komme til og fra skole samt til fritidsaktiviteter med kollektiv transport. Ældre mennesker har ofte behov for transporttilbud tæt på deres bopæl, så her vil være behov for fladedækning.

Modeller for takstsystemer

Ekspertudvalget har i sin tredje delrapport fra juni 2025 (vedrørende fase 2) præsenteret fire takstmodeller, der alle øger den kollektive transports markedsandel uden at øge tilskudsbehovet på lang sigt. Modellerne er blandt andet opstillet på baggrund af ekspertudvalgets afdækning af økonomien i den kollektive transport, kommissoriets pejlemærker for takstsystemet og en række centrale hensyn, som udvalget finder, at takstsystemet bør tilstræbes at leve op til.

Alle takstmodellerne indeholder en billetproduksanering, der indebærer, at:

- Enkeltbilletter og rejsekort lægges sammen til 'enkeltrejser'
- Der indføres ens pensionistrabat på 25 pct. på enkeltrejser i hele Danmark
- Off peak-rabat på 20 pct. ydes uanset geografi, kundetype og transportmiddel, men afskaffes på hverdage mellem kl. 11 og 13
- Der indføres tilbud om prisloft (capping); (pendlerkort bevares)

De fire præsenterede takstmodeller er:

Takstmodel 1. En fladere priskurve i den nuværende zonestruktur

Det nuværende zonesystem bevares. Prisen på lange rejser sænkes. Prisen på 2-zoners rejser hæves med 25 pct. for at opnå provenuneutralitet.

Takstmodel 2. Syv storzoner

Antallet af zoner reduceres fra de nuværende knap 1.000 zoner til syv store zoner. Prisen hæves på de korteste

rejser og sænkes på de lange rejser. Priserne harmoneres i Øst- og Vestdanmark, og som følge heraf afskaffes mængderabat og metrotillæg.

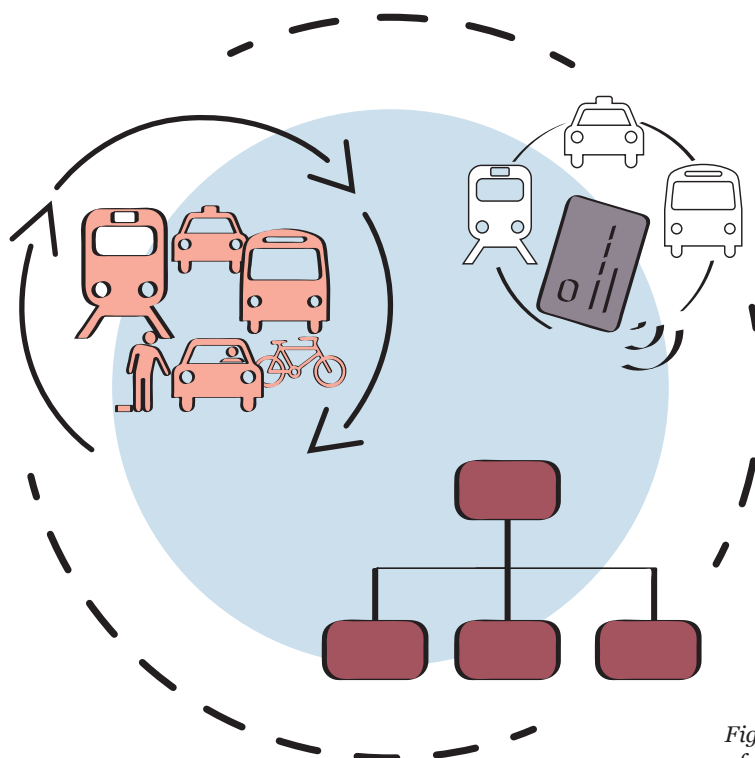
Takstmodel 3. Dynamiske zoner

Der findes ikke et zonekort. For hver enkeltrejse optegnes et gyldighedsområde som en cirkel omkring start- og slutpunkt. Der er fem prisniveauer. Priserne harmoneres i Øst- og Vestdanmark, og som følge heraf afskaffes mængderabat og metrotillæg.

Takstmodel 4. En storbyzone i hovedstadsområdet

Hovedstadsområdet samles i én stor zone, hvorved prisen hæves på de korteste rejser og sænkes på de lange rejser. Metrotillægget afskaffes. Uden for storbyzonen bevares det nuværende zonesystem og de nuværende priskurver.

Resultaterne af modelberegningerne er opgjort på passagereffekter, kundekonsekvenser, samfundsøkonomiske effekter og fordelingsmæssige effekter. På baggrund af disse objektive parametre har udvalget vurderet modeller op mod kommissoriets pejlemærker og udvalgets centrale hensyn for takstsystemer. Udvalget har endvidere gjort en række overvejelser om, hvordan taksterne kan se ud for unge og for de nye fleksible transportløsninger, som udvalget har peget på, herunder i forhold til de fire takstmodeller.



Figur 14: Konceptuel illustration af udvalgets tre faser.

Modeller for organiseringen af den kollektive transport

Ekspertudvalget har i sin anden delrapport fra januar 2025 (vedrørende fase 3) arbejdet med at opstille nye organiseringsmodeller for den lokale kollektive transport (dvs. kollektiv transport der pt. varetages i regi af de regionale trafikselskaber) for at skitsere et mulighedsrum for organiseringen. Modellerne tager udgangspunkt i de tre forvaltningsniveauer i Danmark – stat, regioner og kommuner.

På baggrund af den bundne opgave som ekspertudvalget er blevet tildelt og det faglige grundlag, har ekspertudvalget opstillet fire modeller:

Model 1. Trafikselskaber med trafikopgaver for kommuner og regioner

Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering. I modellen forudsættes dog, at der sker en række regulatoriske tilpasninger med henblik på at håndtere nogle af de svagheder, som udvalget har afdækket.

Model 2. Kommunalt og statsligt ansvar for lokal kollektiv transport

Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering med trafikselskaber, dog således, at regionerne ikke længere har en rolle i den kollektive transport, hvorved det alene er kommunerne, der er stiftere/ejere af trafikselskaberne, og det er hovedsageligt kommunerne, som trafikselskaberne løser opgaver for. Staten overtager en række af regionernes opgaver vedrørende regional busstrafik og privatbaner, herunder arbejdet med at sikre det strategiske hovednet.

Model 3. Regionalt ansvar for lokal kollektiv transport

Modellen tager som udgangspunkt, at kommunerne ikke længere har en rolle i den kollektive transport. Regionerne får ansvaret for alle opgaver i den lokale kollektive transport – dvs. både kommunernes ansvar og de nuværende regionale opgaver. Regionerne står for at planlægge, udvikle og udbyde al lokal, kommunal og regional kollektiv transport og står for de kundevedtatte aktiviteter mv.

Model 4. Mobilitetsselskaber

Modellen indebærer, at der oprettes et antal selvstændige offentlige virksomheder – nye mobilitetsselskaber. I modellen samles beslutninger, finansiering (via tilskud) og planlægning af al den lokale kollektive transport i et antal nye myndigheder – mobilitetsselskaberne. Mobilitetsselskaberne får alle opgaver i den lokale kollektive transport – de får trafikselskabernes opgaver, og de overtager kommunernes og regionernes beslutningsansvar og opgaver. Det overordnede serviceniveau for den kollektive transport fastlægges ved drøftelser med staten om tilskuddet til mobilitetsselskaberne.

Udvalget har på baggrund af arbejdet under fase 3 opstillet en række kriterier, som udvalget vurderer er vigtige for at imødekomme udfordringerne i dag og skabe en robust og fremtidssikret organisering af den lokale kollektive transport. Modellerne adresserer de udfordringer, som den kollektive transport står overfor, i forskelligt omfang og på forskellige måder. Det indebærer, at visse udfordringer håndteres bedre i nogle modeller end i andre – med andre ord har modellerne hver deres både stærke og svage sider, der kan vægtes og prioriteres.



Inddragelse af eksterne

Inddragelse af eksterne aktører, herunder interessenter, organisationer og brugere, har været et væsentligt element i udvalgets arbejde med de tre delrapporter.

Et første element i dette var afholdelse af en endags workshop med brugerne af den kollektive transport under arbejdet med fase 1, som er afrapporteret i maj 2024. Formålet med dagen var for ekspertudvalget at blive oplyst og inspireret af udenlandske oplægsholdere, at inddrage organisationer og interessenter, der repræsenterer brugerne af den kollektive transport, samt at vidensdele om mulige fremtidige transportløsninger. Et andet element var et dialogmøde med inddragelse af repræsentanter fra transportsektoren (trafikvirksomheder, udbydere, operatører og øvrige repræsentanter). Rejsekort & Rejseplan A/S har endvidere præsenteret udvalget for planerne med en MaaS-app. Derudover er udvalget i løbet af fase 1 blevet præsenteret for en række digitale løsninger og nye mobilitetskoncepter.

Under arbejdet med fase 2 om takster og økonomi, som er afrapporteret i juni 2025, har ekspertudvalget afholdt endnu et dialogmøde med sektoren. Formålet var både at blive klogere på udenlandske erfaringer om takststrukturer samt at inddrage og vidensdele med de danske trafikvirksomheder og interessenter, der arbejder med takststrukturer i Danmark. Formålet var desuden at få en bedre forståelse af udfordringerne ved det nuværende takstsystem blandt andet i forhold til gennemskuelighed og enkelhed. Netop udfordringerne ved det nuværende takstsystem og forslag til nye løsninger har IDA også

fremlagt på et møde med formanden. Derudover har udvalget under arbejdet med fase 2 inddraget ældre og de unge med et fokus på, hvilke væsentlige perspektiver udvalget skulle have for øje ved fx ændringer i taksterne i den kollektive transport, og hvilke udfordringer og ideer til pris- og billetsystemet, de unge har. I den forbindelse besøgte udvalget forskellige ungdomsuddannelser på Campus Køge. Derudover har ekspertudvalget haft besøg af professor og leder af Transportdivisionen i DTU Management Otto Anker Nielsen, som holdt et oplæg om blandt andet Skånetrafiken.

Ekspertudvalget har under arbejdet med fase 3, der er afrapporteret i januar 2025, modtaget bidrag fra en række organisationer og aktører om den nuværende organisering af den kollektive transport og om andre mulige organiseringsmodeller. Ekspertudvalgets formand har på baggrund af henvendelser fra organisationer og myndigheder holdt møder med Danske Regioner, Dansk Industri, KL og Aarhus Kommune om organisering og perspektiverne for kollektiv transport. Der er i forbindelse med arbejdet endvidere indhentet internationale erfaringer ligesom under arbejdet med fase 1 og fase 2.

Fælles for de tre faser er, at en digital postkasse (mobilitetsidéer@trm.dk) har været anvendt til at modtage idéer og forslag til konkrete initiativer mv. fra blandt andet borgere, virksomheder og organisationer. En opsummering af disse ideer og forslag indgår som bilag til de tre delrapporter fra udvalget.

Baggrund

Analyse af transportløsninger og tværgående temaer

Ekspertudvalget har i første delrapport (maj 2024) skrevet, at udvalget *”vil arbejde videre med transportløsningerne i udvalgsarbejdets fase 2 og 3.”*

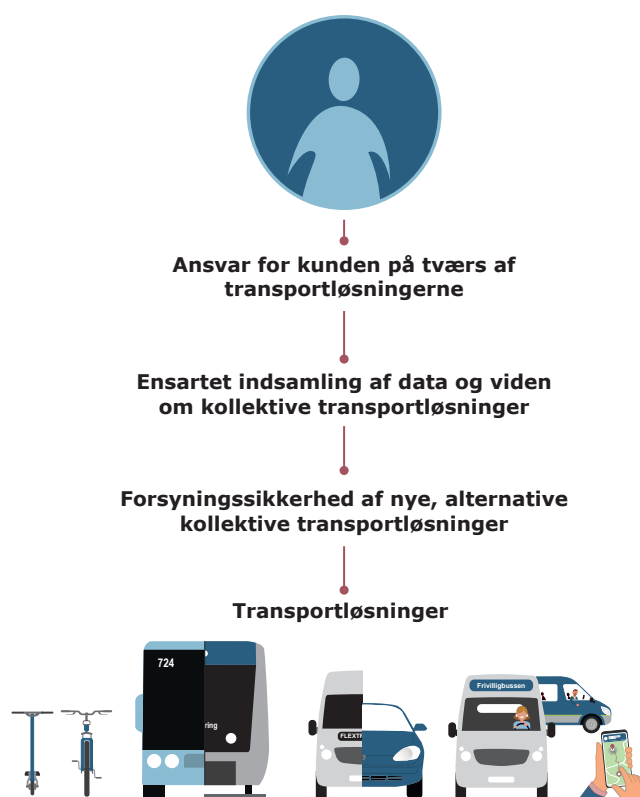
De syv transportløsninger i mobilitetskataloget, der blev præsenteret med særlige perspektiver for landdistrikterne, er:

1. Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder bus på bestilling
2. Privat betalt kørsel – lempelse af begrænsningerne ved samkørsel og lempeligere rammer for taxikørsel
3. Samkørsel som del af den kollektive transport
4. Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på et strategisk hovednet
5. Borgerdrevne løsninger/frivilligbusser
6. Øget udbredelse af delecykler og -løbehjul
7. Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

I analysen af de enkelte transportløsninger er der brugt benævnelsen mobilitetsvirksomhed for den enhed, der skal være ansvarlig for den enkelte fleksible transportløsning. Denne terminologi er valgt, fordi den kan rumme de fire forskellige organiseringsmodeller, som udvalget har opstillet i anden delrapport (januar 2025).

Løsningerne er belyst som enkeltstående transportløsninger for at belyse de specifikke potentialer og problemstillinger, der er ved hver enkelt transportløsning. Der kan være et stort potentiale – og en større mobilitetseffekt – ved at sammentænke transportløsningerne. Dette er både i forhold til forsyningssikkerhed, ensartet indsamling af data og viden om transportløsningerne og særligt i forhold til ansvaret for kunden på tværs af transportløsningerne. De tværgående temaer belyses nærmere fra side 48.

Økonomien for de enkelte transportløsninger er belyst i kapitel 9 i udvalgets tredje delrapport (juni 2025).



Figur 15: Illustration af de tværgående temaer.

Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder bus på bestilling

Fleksible behovsstyrede transportløsninger er en bred betegnelse for mobilitetsvirksomhedernes kollektive transporttilbud, der kører på bestilling fra borgere. Det vil sige uden en fast køreplan og et tilbud, der alene kører, når der er en konkret efterspørgsel, og som udgangspunkt inden for fast definerede tidsrum på dagen, fx mellem kl. 06.00 og kl. 24.

Eksempler på behovsstyrede transporttilbud er flextur (kørselstilbud mellem to adresser) og plustur (kørselstilbud mellem et knudepunkt og en adresse). Disse tilbud findes i dag i langt de fleste af landets kommuner. Flextur og plustur kan også kombineres med fast rute-drift, således at der er fast rutedrift i spidsbelastningsperioder og flextur eller plustur på andre tidspunkter. Kørselstilbud, der bestilles mellem to stoppesteder (i det følgende "bus på bestilling"), kombinerer fleksibiliteten i flextrafikken med genkendeligheden af den traditionelle rutekørsel i form af konkrete stoppesteder, der dog ikke ligger på en rute, men i et "busstoppestednet".

Der kan med tiden udvikles nye, fleksible behovsstyrede løsninger, men her er der særlig fokus på bus på bestilling, da den løsning er kendt i sektoren, om end den ikke er udbredt, og udvalget ser et potentiale i at udbrede denne løsning yderligere.

Bus på bestilling er mindre busser, der kun kører, når en borger bestiller en konkret tur. Borgerne bestiller kørsel mellem to stoppesteder i en app (eller telefonisk, hvis dette foretrækkes), hvorefter der planlægges kørsel. Der kan være kørsel med andre borgere, der rejser i samme retning, ud fra en optimering af ruten. Busserne kører en (direkte) rute mellem de "bestilte" stoppesteder i det givne område af busstoppestednet. Jo flere der er med – jo flere bestilte ture – desto mere omvejskørsel. Jo færre der er med – desto mere direkte kan bussen køre. Bussen kører således ikke rundt uden passagerer, og ofte vil der være kortere rejsetid, hvilket er en fordel for bl.a. skoleelever i forhold til traditionel skolebuskørsel.

Bus på bestilling kan således fx erstatte eksisterende ruter med lavt passagergrundlag eller udvide kollektiv transport i områder, der ikke har dækning. En mulighed er også, at bus på bestilling kan indføres delvist i områ-



Figur 16: Konceptuel illustration af en bus på bestilling.

der om aftenen og i weekenden med lavt passagergrundlag, også i mindre byområder.

Ligesom en køreplan oplister bussens stoppesteder, skal appen, hvorigennem turen bestilles, vise stoppestednet i det givne serviceområde, således at borgeren kan se, hvilke stop der kan rejses imellem. Det vil være naturligt, at mobilitetsvirksomheden tænker appen til bestilling af nærbussen sammen med Flextrafik-appen og den kommende nationale MaaS-app. Tilsvarende vil det være naturligt, at kundebetjening tænkes sammen med kundebetjeningen i den øvrige kollektive transport.

Det er særligt relevant ved disse fleksible løsninger, at de rejsende i appen kan se reeltidskørslen, ventetiden og prisen for turen, fordi tilbuddet ikke følger en køreplan eller en kendt rute.

Betalingen kan med fordel foregå med almindelige billetprodukter anvendt i den kollektive transport i øvrigt i dag.

Bus på bestilling vil kunne ske inden for et på forhånd defineret tidsrum på samme måde som en almindelig køreplan for rutebunden buskørsel. Det specifikke tidsrum for at benytte bus på bestilling i hverdage og weekender vil afhænge af de lokale behov.

Transportløsning:**Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder bus på bestilling****Potentialet**

Bus på bestilling er en løsning, der er bedst på kortere strækninger, hvor løsningen giver mulighed for opkobling til det strategiske hovednet. Koblet til den rutebundne transport på strategisk udvalgte knudepunkter kan bus på bestilling give større geografisk dækning.

Bus på bestilling kan erstatte rutebunden bustrafik i områder eller tidsrum, hvor efterspørgslen er begrænset. Bus på bestilling kan ligeledes delvist erstatte flextur og plustur i områder, hvor det vurderes, at befolkningsgrundlaget og byplanlægningen gør det mere hensigtsmæssigt at udbyde løsninger med højere kapacitet end de køretøjer, der anvendes til flex- og plustur, og hvor der eksempelvis er visse destinationer, der kan tiltrække flere rejsende.

Det fremgår af Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) udspil *Styrk mobiliteten i landområderne* (2024)¹, at bus på bestilling forventes at erstatte mange flexture, hvilket ”vil give kommunerne bedre mulighed for at styre økonomien”.

Bus på bestilling har et potentiale til at dække et større geografisk område end rutebunden kollektiv trafikbetjening uden for byerne, og er således i højere grad fladedækkende, hvilket er særligt relevant i netop områder med mere spredt passagergrundlag. Bus på bestilling har ligeledes et potentiale i byer, hvor passagergrundlaget ikke er så stort, og kan her fungere i stedet for bybusser.

¹ [Styrk mobiliteten i landområderne, TiD](#)

Fleksible behovsstyrede løsninger i Danmark i dag

Erfaringerne med bus på bestilling i Danmark er begrænsede. Dette indebærer, at der ikke er stor, dokumenteret viden om de langsigtede resultater og effekter i forhold til fx passagergrundlag, driftsøkonomi, kundetilfredshed mv. Nyere forskning med løsningen viser imidlertid gode takter.

I foråret 2024 har Movia opstartet et forsøg med bus på bestilling i Haslev, kaldet nærbus. En overvejende del af kunderne mener, at nærbussen i Haslev giver bedre kollektiv transport end rutebusser, *jf. boks 1*.

Boks 1. Nærbus i Haslev

Nærbus-projektet i Haslev i Faxe Kommune indebærer, at oprindeligt tre busruter er nedlagt og erstattet med bus på bestilling i en periode på to år.

Fra medio januar 2025 er kørslen udvidet til også at omfatte al skolebuskørsel i Haslev (til tre skoler), og har delvist erstattet yderligere to busruter. For disse to (tidligere) busruter gælder, at bussen om morgenen fortsat kører en fast rute, men om eftermiddagen kører den som bus på bestilling, så den kan tilpasses det enkelte skolebarns behov.

Borgerne bestiller turen via en app, og betaler med almindelig rejsehjemmel/skolekort til samme pris som før.

På Trafikdage i Aalborg i august 2024 præsenterede Movia de første erfaringer med Nærbus i Faxe Kommune. Projektet havde på daværende tidspunkt kørt i fem måneder og erfaringerne var gode, idet 93 pct. af brugerne er meget tilfredse eller tilfredse med tilbuddet. Antallet af passagerer var fastholdt på cirka 100 passagerer per dag, der kørte med de tidligere nu nedlagte tre busruter. Man har hos Movia dog konstateret, at der er kommet flere yngre passagerer til, mens de ældre er mere forbeholdne, hvorfor der er sket et skift i aldersgrupperne. Movia vil som følge deraf lave en indsats sammen med ældreforeningerne for at få flere ældre borgere til at benytte sig af bussen.

Kilde: Nærbus i Haslev, Movia

Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder bus på bestilling

I Sydtrafik findes syv områder med bus på bestilling, som skal bestilles en time før afgang, og i Midttrafik findes flexbus, som er afgang i køreplanen, der kun kører, når nogen bestiller dem, *jf. boks 2*.

Boks 2. Flexbus i Midttrafik

Flexbus, der er bus på bestilling, er udbredt i hele Region Midtjylland, og der er en eller flere flexbusafgange på 86 af Midttrafiks ruter, hvoraf 18 er rene flexbusruter. Flexbus havde i 2023 ca. 27.000 ture, hvoraf 70 pct. blev bestilt via Rejseplanen.dk og 30 pct. bestilt telefonisk.

Med flexbus bliver kunden kørt i bil fra det stoppested, turen bestilles fra, til det stoppested turen bestilles til. Turen skal bestilles senest en time før afgang. Bilen følger ikke bussens normale rute, og der kan være andre kunder med i bilen, hvorfor turen kan blive lidt længere. Kunden betaler altid kun for den direkte tur, og kan blive hentet op til 15 minutter efter det tidspunkt, kunden får oplyst.

Ved at bruge flextrafikkens vogne opnås der fuld synergi mellem de forskellige kørselsordninger i flextrafikken og omfanget af chauffører, der sidder "standby", kan reduceres sammenholdt med mere isolerede behovsstyrede tilbud, hvor et antal vogne og chauffører er udpeget til at dække et bestemt område eller en bestemt transportopgave.

Kilde: Midttrafik

Regeringen fremlagde i august 2024 sit landdistriktsudspil om Danmark i Balance, og i kølvandet heraf er den første pulje til behovsstyret transport i landdistrikter blevet uddelt i februar 2025, *jf. boks 3*.

Boks 3. Udmøntning af regeringens landdistriktsudspil – pulje til behovsstyret kollektiv transport i landdistrikter

Tre af ansøgerne til puljen opfyldte kriterierne til at modtage midler fra puljen:

- Nordjyllands Trafikselskab, 10,8 millioner kroner til at teste en ny platform for bus på bestilling i Løkken/Vrå-området og ved Nibe. I dag kører tre telebusser i Løkken-Vrå og fire i Nibe, med 1-3 afgange morgen og eftermiddag, tilpasset skolernes ringetider. Konceptet testes i de to landdistrikter, hvor man bestiller kørsel via app eller telefon, og buschaufføren får tilrettelagt den mest effektive rute, baseret på behovet. Projektperioden løber over 4 år.
- Midttrafik, 3,7 millioner kroner til bus på bestilling i Syddjurs Kommune. Projektets formål er at udvikle det eksisterende koncept Flexbus til et mere attraktivt tilbud for passagererne i Syddjurs Kommune. Projektet tester blandt andet øget frekvens, reduceret bestillingstid og forskellige forenklinger i bestillingen. Samtidig afprøves nye former for kommunikation af de behovsstyrede løsninger i kommunen, som gerne skulle føre til et dybere kendskab til produkterne, og hvordan de bruges, hos langt flere borgere. Projektperioden løber over 2 år.
- Trafikselskabet Movia, 5,5 millioner kroner til udvidelse af pilotforsøg i Haslev i Faxe Kommune, så nærbussen også kan køre om søndagen. Projektets formål er at forlænge pilotforsøget med nærbuss i Faxe Kommune, hvor driftsperioden endvidere bliver udvidet

Transportløsning:**Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder bus på bestilling**

til også at inkludere søndage. Movia ønsker at teste, om nærbusservice kan driftes i stor skala, og med en driftsøkonomi på niveau med rutebunden betjening. Projektperioden løber over 3 år.

Kilde: Transportministeriet, [Stor interesse om støtte til behovsstyrede busser](#)

trakt med mobilitetsvirksomheden efter udbud, kræver ikke umiddelbart regulatoriske ændringer.

Udvalget vurderer dog, at det er hensigtsmæssigt at have en mere åben lovgivning vedrørende fleksible behovsstyrede løsninger for at sikre et mulighedsrum, hvor der i fremtiden kan udvikles nye kørselstilbud under samme begreb. Det kan i den forbindelse overvejes at løse de lovgivningsmæssige krav til rutekørselsbegrebet med henblik på at give mobilitetsvirksomhederne bredere mulighed for at implementere nye fleksible busløsninger generelt.

Udfordringer***Tryghed på rejsen***

Trygheden på rejsen med bus på bestilling vurderes i alt væsentlighed at svare til trygheden ved rutebunden kollektiv transport.

Forsyningssikkerhed

Forsyningssikkerheden for bus på bestilling er som udgangspunkt lig den for rutebusserne.

Borgerne skal kunne stole på den app, hvor de bestiller bussen. Det skal være muligt at kunne følge den bus, man har booket, og i tilfælde af uregelmæssigheder skal det fremgå af appen.

Organisatoriske barrierer

Hvis bus på bestilling skal være succesfuldt som en udbredt transportløsning i landdistrikter, kræver det et samarbejde mellem de relevante lokale myndigheder og lokalbefolkningen i relation til at fastlægge stoppestedsnettet.

Bus på bestilling vil kunne håndteres i de fire organiseringsmodeller som udvalget har skitseret i anden delrapport (januar 2025), idet det i alle tilfælde vil være mobilitetsvirksomheden, der vil skulle indgå aftaler med vognmænd om kontraktbetalingen for at køre bus i et givent område i et bestemt tidsrum.

Lovgivningsmæssige barrierer

Fleksible behovsstyrede transportløsninger, som bus på bestilling hvor transporten leveres af vognmænd på kon-

Privat betalt kørsel

Persontransport af medtrafikanter i personbiler sker i dag som samkørsel i privat regi eller med fremmede via fx en samkørselsplatform. Persontransport i biler sker ydermere i taxierhvervet. Denne type kørsel er reguleret i taxiloven.

Med privat betalt kørsel, hvor en privat borger (chauffør) kører en anden borger (passager) fra én adresse til en anden i sin egen privatbil, er det muligt at skabe mere privat mobilitet. Privat betalt kørsel adskiller sig fra almindelig privat samkørsel ved, at chaufføren ikke nødvendigvis har et transportbehov, men alene kører af hensyn til en anden/andre borgere.

Løsningen, der er bestillingsdrevet, styrker eller udbreder således ikke i sig selv den kollektive transport, da det er privat transport, men kan styrke mobiliteten i det geografiske område, som et tilbud måtte være afgrænset til.

Løsningen kan konkret indrettes således, at en borger, der ønsker transport fra én adresse til en anden, kan bestille en tur på fx en app. En anden borger i samme lokalområde vil så i appen kunne tilbyde at køre turen.

Potentialet

Løsningens potentiale ligger i at aktivere beboere med bil i landområder til at køre andre, der har et transportbehov, mod betaling. På den måde får flere mulighed for transport i disse områder.

Det fremgår af ekspertudvalgets første delrapport (maj 2024), at i landdistrikter og i de mindste byer har 89-95 pct. af husstandene en bil til rådighed. Det fremgår endvidere, at rådigheden over en bil stiger, når by størrelsen falder. Privat betalt kørsel er mest relevant i landdistrikter, hvor der ikke er – eller kun i meget begrænset omfang – er taxibetjening. Det er også i disse områder, hvor bilrådigheden er størst.

Siden 1. januar 2024 har landets kommuner kunne søge om undtagelse fra taxiloven på alle ikke bro- eller landfaste øer undtagen Bornholm, så det bliver muligt for borgerne at tilbyde andre privat betalt kørsel. Ordningen er for nuværende gældende på 11 småøer.

Privat betalt kørsel er primært egnet til kørsel til fritidsaktiviteter eller ærinder samt spontane ture mv., og er ikke egnet som fast kørsel til fx skole og arbejde.



Figur 17: Konceptuel illustration af privat betalt kørsel.

Transportløsning: Privat betalt kørsel

Udfordringer

Tryghed på rejsen

For nogle rejsende kan det føles utrygt at sætte sig ind i en privatbil og køre med en chauffør, man ikke kender. Derfor er der på flere samkørselsplatforme mulighed for at bedømme en samkørselstur med en given chauffør og passager. Bedømmelserne skal være med til at tegne et billede af personen, som enten udbyder en tur, eller ønsker at køre med. Trygheden skal således gå begge veje, hvormed der også skal stilles krav til nogle oplysninger eller verificering af passagerer, der opretter sig på platformen. Det gælder også i andre lande, hvor samkørsel eller lignende ordninger med privat betalt kørsel findes i dag.

Trygheden kan også styrkes, hvis den aftalte rute kan spores med GPS-registrering i real tid på appen, hvor aftalen fremgår. Derudover kan der stilles krav om, at det kun er bilejere, der ikke er dømt for personfarlig kriminalitet og har børneattest, som kan få adgang til at oprette sig i kørselsplatformen.

Lovgivningsmæssige barrierer

Privat kørsel mod betaling kræver ændringer i taxilovgivningen og skattelovgivningen.

Der vil antagelig skulle stilles krav om, at betaling skal ske i en app, således at denne kan bruges til indberetning til Skat.

Endvidere skal det område, hvor privat betalt kørsel må finde sted, defineres, dvs. i landdistrikter og mindre byer, hvilket er den største udfordring ved løsningen.

Privat betalt kørsel uden for det definerede område vil ikke være tilladt, idet det vil kræve en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i henhold til taxiloven, og vil skulle overholde alle reglerne i taxiloven, fx krav om udstyr i bilen mv. Overtrædelse af kravet om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport er en meget alvorlig overtrædelse af taxiloven, og straffes med en bøde på 35.000 kr.

Overtrædelse af det fastsatte beløb for hvor meget, der må tjenes for privat betalt kørsel, og kørsel uden for det

tilladte område vil dermed også skulle defineres som en meget alvorlig overtrædelse af loven, og vil skulle og straffes med en bøde på minimum 35.000 kr.

Da der er tale om et nyt tiltag, foreslår udvalget, at der i givet fald igangsættes forsøg i enkelte områder, hvorefter erfaringerne opsamles.

Samkørsel som en del af den kollektive transport

Samkørsel er en privat kørselsform, hvor en bilist kører under alle omstændigheder, og hvor der tilbydes et ledigt sæde i bilen til andre personer, der har et kørselsbehov på samme strækning eller på en del af denne strækning. Det kan være en person uden for husstanden (fx en kollega eller nabo) eller en fremmed, men samkørsel kan også være af almindelig privat karakter, hvor personer fra samme husstand følges. Udvalget beskæftiger sig ikke nærmere med almindelig privat samkørsel.

Ekspertudvalget ser en mulighed for, at samkørsel kan integreres som en del af den kollektive transport og bidrage til at afhjælpe mobilitetsudfordringer i land-distrikter.

Samkørsel, som en del af den kollektive transport, vil være et supplement til den rutebundne transport og de fleksible behovsstyrede løsninger, idet mobilitetsvirksomheden stiller kapaciteten i privatbiler til rådighed ligesom fx bus- og togkapacitet stilles til rådighed.

Indførelse af samkørsel som en del af den kollektive transport vil kunne ske på forskellige måder, og der vil qua de erfaringer, der indhøstes, kunne udvikles nye koncepter. Den meste oplagte model vil være, at mobilitetsvirksomheden indgår en aftale med en samkørselsplatform, således at samkørselsturene fremgår af Rejseplanen (samt den kommende nationale MaaS-app), og på den måde er koblet til den kollektiv transport. Mobilitetsvirksomheden vil skulle betale en samkørselsplatform for at stille platformen til rådighed.

Mobilitetsvirksomheden vil give et tilskud til samkørselsture via betalingen til den relevante samkørselsplatform, og kan regulere serviceniveauet for samkørsel og adgangen til løsningen som en del af den kollektive transport gennem tilskudsniveauet. Det kan fx ske ved alene at yde tilskud til samkørselsture i områder, hvor løsningen skal erstatte eller supplere andre kollektive transporttilbud.

Inddragelse af samkørsel som en del af den kollektive transport kan med tiden udvikles og udvides, såfremt mobilitetsvirksomheden ser et behov for en udvidet løsning, fx ved at samkørselsplatformen får et øget tilskud for at sikre, at et antal bilsæder "står til rådighed".



Figur 18: Konceptuel illustration af samkørsel som en del af den kollektive transport.

Konkret vil det betyde, at privatbilisterne tilknyttet samkørselsplatformen modtager en betaling for fast at stille pladser i deres bil til rådighed for samkørsel på en given strækning på et givent tidspunkt. En sådan løsning vil kræve, at der er et stort antal af bilister, der ønsker at samkøre, og at de indgår en aftale med samkørselstjenesten herom.

Samkørselsture udbydes, bookes og betales, samtidig med at information om den øvrige kollektive transport er tilgængelig på samme platform. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis samkørselsplatformen kobles til den kommende nationale MaaS-app.

De passagerer, der benytter samkørsel, vil skulle betale for samkørselsturen til enten samkørselsplatformen eller til mobilitetsvirksomheden via brug af almindelig rejsehjemmel, medmindre mobilitetsvirksomheden beslutter, at turene er gratis. Køb af billet eller kontrol af allerede udstedt rejsehjemmel vil skulle ske via den app, hvori kunden bestiller samkørselsturen. Der vil således som udgangspunkt ikke skulle ske en betaling mellem den private bilist og passageren.

Transportløsning:**Samkørsel som en del af den kollektive transport****Potentialet**

Selvom bilrådigheden og bilejerskabet er højt i Danmark, sidder der i gennemsnit kun 1,1 personer i bilerne i forbindelse med kørsel til hjem, arbejde og uddannelse. Når det gælder fritidskørsel sidder der i gennemsnit 1,6 personer i bilen (se udvalgets første delrapport fra maj 2024). Eksempelberegninger viser, at hvis 10 pct. af bilisterne er villige til at bidrage med samkørsel, kunne mindst halvdelen af turene i den kollektive transport i landområder dækkes af samkørsel.¹

Det kan være en svær opgave for trafikmyndigheden at få udbud og efterspørgsel til at passe sammen. En udbredelse af samkørsel som en del af den kollektive transport fordrer, at bilister ønsker at medtage fremmede i deres biler og samtidig binde sig til at køre de aftalte ture. Desuden kræver det, at de pågældende bilister bor i de områder, hvor der mangler kollektiv transport.

En udfordring, som kan være svær at overkomme, er danskernes vaner og adfærd forbundet med kørsel. I Transportministeriets analyse af fremme af samkørsel (august 2022) fremgår det, at flere foretrækker at være alene i bilen eller oplever mindre fleksibilitet ved at samkøre. Derfor vælger flertallet at gøre det samme hver dag og køre selv, da det fungerer gnidningsfrit og ikke kræver ekstra mentale ressourcer. Der skal derfor skabes et incitament til, at flere vælger samkørsel. En mulighed kan være en højere betaling til den enkelte bilist, eller fx at der reserveres gratis p-pladser til biler, der udfører samkørsel som en del af den kollektive transport, ved fx trafikknudepunkter. Derudover kan det være en overvejelse at give virksomheder et incitament til at tilskynde, at deres medarbejdere gør brug af samkørsel fx ved at give skattefri bonusser til de ansatte, som samkører.

Mulighederne for at udnytte potentialet ved at inddrage samkørsel som en del af den kollektive transport er afhængige af udformningen af ordningen. Udvalget finder i den forbindelse, at man med fordel kan teste og afprøve konceptet med storskala-forsøg, så der kan indhentes og videreformidles erfaringer med henblik på efterfølgende at skabe ensartede rammer på tværs af landet.

¹ Potentiale for samkørsel i landområder mv. Otto Anker DTU, 12. oktober 2023

Udfordringer***Tryghed på rejsen***

Tryghed er et vigtigt parameter, når der samkøres. Det er privatpersoner, der stiller ledige pladser i deres bil til rådighed for fremmede. Dette kan give anledning til utryghed både for føreren af bilen og passagererne. Dette kan ses i Vejdirektoratets brugertilfredshedsundersøgelse blandt bilister fra 2023, hvor omtrent 25 pct. af de adspurgte angav, at de var utrygge ved at køre med fremmede.

For at øge trygheden i forbindelse med kørslen og dermed fremme brugen af samkørsel som en del af kollektiv transport, kan det overvejes, hvilke oplysninger borgere skal give ved indgåelse af en aftale om samkørselsture. Det kan fx være oplysninger om straffbare forhold, hvornår bilen senest er blevet synet, forsikringsforhold mv. Det kan overvejes at tilføje GPS til den aktive tur for fx mobilitetsvirksomheden og eventuelt pårørende. Det kan også overvejes, om der skal tilføres et bedømmelsessystem til platformen, hvor det er muligt at give anmeldelse af udbyderen.

Udvalget finder, at der bør fastsættes regulatoriske rammer om, hvilke oplysninger, der skal indhentes om de privatpersoner, der tilbyder samkørsel som en del af den kollektive transport (fx straffeattest og børneattest) samt eventuelt andre bestemmelser, der skal øge trygheden. Det kan samtidig overvejes at fastsætte en minimumsaldersgrænse, for hvem der må benytte samkørsel som den af den kollektive transport. I givet fald er det ikke påkrævet at indhente børneattest.

Som udgangspunkt er det ikke muligt at tjekke passagerer, der tager en samkørselstur som en del af den kollektive transport, idet den kollektive transport er åben for alle borgere. Dog vil der kunne stilles krav om, at samkørselskunder på forhånd skal være tilmeldt samkørselsplatformen, og i forlængelse heraf vil der kunne ske en bedømmelse i appen af den enkelte som samkørselskunde, og i yderste konsekvens kan samkørselskunder med dårlig rating afvises.

Transportløsning:**Samkørsel som en del af den kollektive transport****Forsyningssikkerhed**

Der skal være tillid til, at både bilisten eller passageren ankommer som aftalt. Derfor er det vigtigt, at der er mulighed for at komme i kontakt med nogen, hvis noget går galt. Det vil indebære, at mobilitetsvirksomhederne fx har et kundecenter til at håndtere uventede situationer.

En særlig udfordring er, når bilisten bliver syg, eller der opstår en uforudset situation. Denne udfordring er anderledes end ved kollektiv transport, der leveres på kontrakt med vognmænd, fordi ansvaret for at kunne opretholde driften ved fx bilistens sygdom/ferie påhviler den platformsoperatør, der har indgået en kontrakt med mobilitetsvirksomheden.

Systemet med samkørsel som kollektiv transport kan være sårbart, og det kan blive omkostningstungt, hvis der skal være et *back up*-system, der kan udføre kørsler ved aflysning fra bilisten. Modsat er det vigtigt for kunderne, at den kollektive transport fungerer, og at der ikke er for mange aflysninger eller forsinkelser. Flextrafik kan fx være *back up*-system. Den nærmere tilrettelæggelse heraf kan afklares i takt med, at der indhøstes erfaringer med samkørsel som en del af den kollektive transport.

Organisatoriske barrierer

Samkørsel som en del af den kollektive transport vil kunne håndteres i de fire organiseringsmodeller, som udvalget har skitseret i anden delrapport (januar 2025).

Der vil først og fremmest skulle ske en vurdering af, i hvilke egne af mobilitetsvirksomhedens område, løsningen vil være hensigtsmæssig, og om der vil være bilister og passagerer, der vil benytte sig af ordningen. Der er tale om en ny opgave, da løsningen ikke er mulig inden for de nuværende regulatoriske rammer (se nedenfor), og derfor vil der skulle udarbejdes et paradigme for en standardaftale både med platformsudbydere. Udvalget vurderer, at der vil være fordele ved, at mobilitetsvirksomhederne benytter den samme standardaftale på tværs af landet.

Lovgivningsmæssige barrierer

Lov om trafikselskaber giver i dag ikke mulighed for, at trafikselskaber kan varetage en koordinerende og aktiv rolle i planlægningen af samkørsel. Derudover er der med rammesætningen af samkørsel i taxiloven betydelige begrænsninger for, hvor meget en bilist må betales for en samkørselstur. Løsningen vil således kræve en ændring af taxiloven.

Med den juridiske afgrænsning af samkørsel i taxiloven, anses samkørsel ikke som erhvervsmæssig persontransport. Det skyldes, at der kun må opkræves betaling for udgifter, der er direkte forbundet med samkørslen, med den nuværende regulering. Med denne løsning, hvor en mobilitetsvirksomhed gives mulighed for at tilbyde samkørsel som en del af den kollektive transport, vil samkørsel fortsat ikke blive betragtet som erhvervskørsel, men som fritidskørsel. Løsningen vil kræve en ændring af taxiloven, således at samkørsel for en mobilitetsvirksomhed bliver en særlig kategori.

Løsningen kræver også, at en række skattemæssige anliggender afdækkes nærmere, herunder hvilke skattemæssige tiltag, der kan understøtte samkørsel som en del af den kollektive transport. Det er elementer såsom skattefrit bundfradrag, mulighed for at opnå en mindre fortjeneste ved samkørsel eller indføre et differentieret kørselsfradrag, der bør undersøges nærmere, jf. også ekspertudvalgets første delrapport (maj 2024). Alle disse skattemæssige tiltag vil kræve lovændringer. Udvalget vurderer, at der er behov for at styrke bilisternes incitament til at tilbyde samkørsel, og at der vil være behov for at justere lovgivningen.

Det bør ligeledes overvejes, hvilke forsikringsmæssige produkter, der skal være i forbindelse med samkørsel. Eksempelvis skal det være klart, hvilke forsikringer bilisten skal have, når deres kørsel indgår i den kollektive transport. Det kan være med til at skabe større forbrugersikkerhed. Mange motoransvarsforsikringer er i dag udformet således, at de ikke dækker samkørsel med fremmede¹. Det kan derfor være nødvendigt at udvide forsikringsdækningen eller tegne en ny forsikring,

¹ Kilde: Henvendelse til udvalget fra Forsikring & Forebyggelse af 18. nov. 2024.

Transportløsning:

Samkørsel som en del af den kollektive transport

således at eventuelle ulykker, der sker i forbindelse med samkørsel, er dækket. Dette er ikke undersøgt nærmere i udvalgets arbejde, men bør undersøges, såfremt transportløsningen ønskes indført, så der kan indføres krav herom i de regulatoriske rammer. Målet skal være, at passagerne er sikret på samme vis i tilfælde af uheld, uanset om transporten foregår i bus, tog eller samkørselsbil.

Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter og opkoblinger på det strategiske hovednet

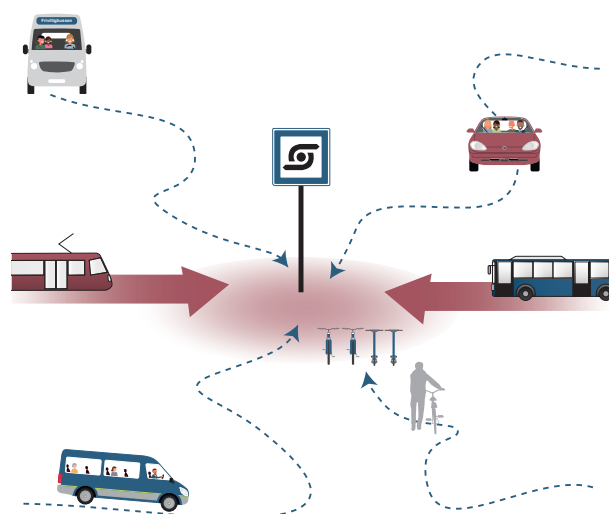
Knudepunkter (også kaldet hubs) understøtter mødet og sammenhængen mellem de rutebundne transportløsninger og øvrige transportløsninger. Knudepunkter skal understøtte oplevelsen af, at det er attraktivt og trygt at være på de lokaliteter, hvor transportløsningerne mødes, og i den forbindelse eventuelt også give adgang til andre faciliteter, såsom indkøb, postboks mv. foruden ventefaciliteter. Derfor er det vigtigt, at knudepunktet tænkes sammen med den fysiske planlægning og de lokale bymæssige potentialer og placeres hensigtsmæssigt i forhold til disse.

Udvalget finder, at systematisk fokus på knudepunkter er vigtigt i hele landet, men har primært fokus på, at knudepunkter skal understøtte mobilitet i områder, hvor den rutebundne kollektive transport ikke når helt ud i et potentielt opland, hvor der er spredt beboelse. Knudepunkter skal placeres strategisk rundt i landet samt langs hovednettet. Hovedtanken er, at det strategiske hovednet (centrale busruter og togstrækninger) dermed kan nå bedre ud i landdistrikterne.

Knudepunkter varierer i størrelse – fra de helt store knudepunkter som fx Nørreport Station i København over de mellemstore knudepunkter i store og mellemstore byer til de mindre knudepunkter i mindre byer og landsbyer. Store knudepunkter omfatter mødet mellem mange transportformer og mange aktører.

Indretning og faciliteter på knudepunkter varierer ligeledes med størrelsen, idet de helt store knudepunkter ofte indeholder mange faciliteter, som fx ventefaciliteter, kiosker, ladestandere, cykelparkering, delecykler og deleløbehjul, foruden flere omstigningsmuligheder. De konkrete faciliteter afhænger i høj grad af de fysiske rammer ved det enkelte knudepunkt og af antallet af passagerer, der benytter knudepunktet.

Knudepunkter i mindre byer og landsbyer er ofte mindre synlige i byrummet/landskabet, og udvalget vurderer, at der er et potentiale i at gøre dem mere synlige og attraktive. Det kan fx ske ved opsætning af læskure, skiltning, cykelparkering, p-pladser til plustur/flextur, tilgængelighedstiltag og forbedret digital formidling af trafikinformation. Udvalget vurderer endvidere, at der af hensyn til kunderne er store fordele ved, at knudepunkter på tværs



Figur 19: Konceptuel illustration af knudepunkter.

af geografier er let genkendelige og på visse punkter ensartede. Mange transporterer sig til fods eller på cykel til og fra den kollektive transport, og sammenhængen til disse transportformer har derfor afgørende betydning.

Potentialet

Systematisk fokus på knudepunkter skal understøtte koblingen mellem transportformer, herunder koblingen til de fleksible transportløsninger og gøre den kollektive rejse mere attraktiv.

Opgradering af knudepunkter kan bidrage til at gøre det til en bedre oplevelse at skifte mellem transportformer. En effektiv indretning af og gode muligheder for at finde rundt på de større knudepunkter kan også reducere rejsetiden for kundernes samlede rejse, idet skiftetiden bliver reduceret, mens vejmyndigheden kan understøtte, at busserne mere fremkommeligt kan komme til/fra knudepunkterne.

Bedre adgangsforhold til knudepunkter for cyklister og gående kan også være en meget kosteffektiv måde at reducere den samlede rejsetid for kollektive rejsende.

Transportløsning:**Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter og opkoblinger på det strategiske hovednet****Udfordringer*****Tryghed på rejsen***

Indretningen af knudepunkter kan øge trygheden på rejsen. Det kan fx være i form af god belysning, læskærme, informationstavler, nemme skift og god mulighed for at finde rundt. Et andet aspekt kan være placeringen af knudepunktet, der i videst muligt omfang bør placeres et kendt og trygt sted, hvor de lokale har et ærinde, fx ved den lokale købmand, idrætshal eller skole eller andre lokaliteter, hvor borgerne ofte har et transportbehov til og fra.

Det kan overvejes at ændre de regulatoriske rammer, således at forpligtelsen til at etablere lokale knudepunkter gøres mere entydig, fx at det påhviler mobilitetsvirksomheden at tage initiativ til etablering af knudepunkter. Desuden kan der med fordel fastsættes rammer for, at den eller de parter, der forventes at få en økonomisk fordel, skal være forpligtede til at medfinansiere anlægget.

Organisatoriske barrierer

Etableringen af knudepunkter indebærer en række spørgsmål om praktisk ansvar og økonomi mellem mobilitetsvirksomheder, kommuner og andre aktører. Derudover skal der også afsættes midler til drift, det vil fx sige vedligehold, snerydning/saltning, belysning og lignende, og det skal aftales hvem, der er ansvarlig for driften.

Udvalget finder, at det er et problem, at der ikke er et entydigt ansvar for etablering og drift af knudepunkter, fordi knudepunkterne ofte omfatter forskellige aktører, herunder mobilitetsvirksomheden som ansvarlig enhed for lokale kollektive transport og kommunen som ansvarlig vej- og planmyndighed.

Udvalget finder, at ansvaret for etablering af knudepunkter i den lokale kollektive transport, der foregår på vej, altid skal ske i samarbejde mellem kommuner og mobilitetsvirksomheder. Driftsansvaret foreslås placeret ved mobilitetsvirksomheden. Ved knudepunkter, der involverer statens jernbanenet, vil DSB og Banedanmark også skulle inddrages.

Lovgivningsmæssige barrierer

Det er muligt at anlægge knudepunkter inden for de nuværende juridiske rammer. Både kommuner, regioner og de nuværende trafikselskaber har mulighed for at bidrage til etablering af lokale knudepunkter. Det er imidlertid vigtigt, at der sker en koordinering mellem mobilitetsvirksomhederne og kommunerne, idet kommunerne er vej- og planmyndighed.

Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

Borgerdrevne transportløsninger består af tre elementer: Passagerer, frivillige chauffører og et transportmiddel, som passer til efterspørgslen.

Borgerdrevne transportløsninger til at understøtte den kollektive transport anvendes i landdistrikter og på småøer, 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.

De borgerdrevne løsninger er forskellige koncepter afhængigt af sammensætningen af de frivillige. Nogle er måske pensionister, og kan køre i dagtimerne, hvor andre måske har et arbejde, der gør, at de kan køre på andre tidspunkter. Kørslen af minibusser eller biler kan arrangeres fx med faste ruter, faste afgangstider, på bestilling enten et par dage før afgang eller nogle timer før afgang. Det kan måske også være muligt for medlemmer af den forening, der er ansvarlig for bussen, at leje bussen til særlige begivenheder, hvor der skal transporteres flere personer til samme arrangement.

De fleste koncepter for borgerdrevne transportløsninger, imødekommer ikke hverdagens transportbehov for pendlere til uddannelse og arbejde eller til aftaler på faste tidspunkter fx holdtræning, da dette transportbehov kræver stor forsyningssikkerhed og regelmæssighed.

Til gengæld vil mange koncepter for borgerdrevne transportløsninger skabe nye muligheder for fritids- og ærindture, som udover at understøtte mobiliteten kan give nye fællesskaber i fritiden.

Potentialet

Borgerdrevne transportløsninger, som frivilligbusser, har potentiale til at øge mobiliteten særligt for borgere i landdistrikter og mindre byer uden adgang til en bil, såsom ældre og unge.

Størrelsesordenen af potentialet afhænger meget af det lokale engagement – at der er et fællesskab til at drive løsningen. Det er samtidig de borgerdrevne transportløsningers største udfordring, at de netop forudsætter, at

der er nok frivillige borgere, der er villige til at stille op og køre med andre.

Der er ikke kun et mobilitetspotentiale i de borgerdrevne løsninger. De kan også bidrage til at udbrede det lokale fællesskab i et givent område.

Borgerdrevne transportløsninger i Danmark i dag

Der findes i dag eksempler på borgerdrevne transportløsninger i Danmark. De er ofte på initiativ fra et lokalområde selv eller kommunen.

Der findes blandt andet en frivilligbus-ordning i Vordingborg Kommune, kaldet 'Frøen' og Havbakkedistrikt-

Boks 4. Borgerdrevne løsninger i Vordingborg og Mariagerfjord kommuner

I Vordingborg Kommune findes en lokal landsbybus med en kreds af frivillige 'Frøpassere'. Her er to daglige samkørsler mandag til fredag mellem Jungshoved og Præstø for 10 kr. hver vej. Ordningen støttes af kommunen og administreres af Jungshoved Lokalråd. Frøpasserne kan også hjælpe med at hente/bringe pakker, varer, medicin o.l. for alle på Jungshoved – til samme pris. Når bussen ikke bruges til ruterne, kan alle på Jungshoved over 25 år arrangere en samkørsel og booke delebussen mod betaling af de direkte driftsudgifter.

I Mariagerfjord Kommune findes Havbakkedistriktets Mobilitetsforening, der blev stiftet som et 1-1½ år pilotforsøg i samarbejde med Mariagerfjord Kommune. Kommunen leasede to delebusser og en delebil placeret i tre landsbyer, og der blev etableret en kør-mæ'-bænk. Bookingen foregik online med prisen 2,5 kr. per km plus brændstof. Der var mulighed for at blive chauffør, og ellers kunne alle lokale borgere, der var medlem af mobilitetsforeningen, låne bussen.

Kilde: Jungshoved.net. Havbakkebusen.dk

Transportløsning:**Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser**

tets Mobilitetsforening i Mariagerfjord Kommune, jf. boks 4.

I regeringens landdistriktspolitiske udspil fra august 2024 er der afsat midler til frivilligbusser, og den første pulje til frivilligbusser blev udmøntet i december 2024, jf. boks 5.

Boks 5. Udmøntning af regeringens landdistriktspolitiske udspil til frivilligbusser i 2024

Ansøger	Titel	Tilskud
Sønderborg Kommune	Frivillighedsbusser/landsbybusser – en mobilitetsløsning for bedre (grøn) transport i landdistrikterne	1,0 mio. kr.
Jammerbugt Kommune	Gjøl Landsbybus	0,6 mio. kr.
Samsø Kommune	Frivilligbus Samsø	0,7 mio. kr.
Syddjurs Kommune	Frivilligbusser på Djursland: Mobilitet og Fællesskab i Landsbyerne	0,7 mio. kr.

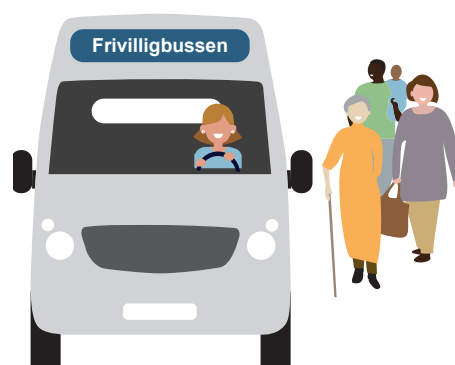
Kilde: Trafikstyrelsen

Udfordringer**Tryghed på rejsen**

Frivilligheden i lokalsamfundet kan netop være med til at understøtte en tryghed i frivilligbussen for passagererne. Dét, at passagererne antageligt kender chaufføren, og at chaufføren kender passagererne, er en styrke ved de borgerdrevne transportløsninger som frivilligbusser.

Forsyningssikkerhed

Da kørslen baseres på frivillige, kan det være en hindring, at der ikke er nok frivillige chauffører, som kan køre bussen, og dernæst om borgeren har tillid til, at chaufføren kommer som aftalt. Der kan opstå pludselige situationer, hvor en frivillig chauffør ikke er i stand til at køre alligevel fx ved sygdom, hvormed der skal findes et alternativ. Flextrafik kan være *back up*-system ved



Figur 20: Konceptuel illustration af en frivilligbus.

aflysninger, men dette kan afklares nærmere i takt med, at der indhøstes erfaringer med udbredelsen af borgerdrevne løsninger som en del af den kollektive transport.

Organisatoriske barrierer

Hvis borgerdrevne løsninger skal være succesfulde kræver de et lokalt fællesskab, eksempelvis en forening, med et antal frivillige, der kan påtage sig at køre bussen i det relevante omfang og håndtere booking, telefonbestilling mv. Samtidig kræver det et samarbejde mellem lokalsamfundet og en mobilitetsvirksomhed, hvilket i dag er kommunerne.

Borgerdrevne løsninger til at understøtte den kollektive transport vil kunne håndteres i alle fire organiseringsmodeller, som udvalget har præsenteret anden delrapport (januar 2025).

Lovgivningsmæssige barrierer

Lov om trafikkselskaber giver i dag ikke mulighed for, at trafikkselskaberne kan påtage sig en aktiv og koordinerende rolle i relation til borgerdrevne løsninger, men kommuner kan via kommunalfuldmagten drive frivilligbusser. Udvalget vurderer dog, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at koordinering mv. varetages af mobilitetsvirksomheden frem for af kommuner.

For at gøre det muligt for en mobilitetsvirksomhed at koordinere frivilligbusser, kan loven med fordel åbne for, at borgerdrevne transportløsninger også kan afprøves og/eller implementeres i regi af disse.

Øget udbredelse af delecycler og -løbehjul

Delecycler og -løbehjul, der også kan betegnes som delemikromobilitet, kan både anvendes som selvstændige transportmidler fra én lokation til en anden eller til og fra et knudepunkt som en del af en længere tur. Delecycler og -løbehjul er mest udbredt i større danske byer, hvor befolkningstætheden er høj og afstanden, der tilbagelægges, kort (se udvalgets første delrapport, maj 2024).

Hvor delemikromobilitet allerede findes på kommercielle vilkår i større byer, er business casen ikke positiv for kommercielle tilbud i mindre byer. Udvalgets fokus her er således på tilbud, hvor mobilitetsvirksomheden medfinansierer løsningen i områder, hvor et kommercielt tilbud ikke er opstået.

Mobilitetsvirksomheden stiller delemikromobilitet til rådighed i sammenhæng med den kollektive transport ved at indgå et samarbejde med en privat udbyder. Det betyder, at en borger, der foretager en rejse med fx tog eller bus, kan booke en delecycel eller -løbehjul på ankomststedet i en app. Derved kan borgeren fortsætte sin rejse helt frem til destinationen, der ellers er uden for rækkevidden af den rutebundne transport. Delecyclen eller -løbehjulet lejes enten for en hel dag fx hvis det er med en returrejse, eller lejes frem til et givent afleveringspunkt (fx et knudepunkt) tæt på den endelige destination.

Sammenspillet mellem den rutebundne kollektive transport og delemikromobilitet kan øge oplandet for den rutebundne transport og give flere borgere lettere adgang til den kollektive transport. Udvalgets fokus er på delecycler- og løbehjul, men udvalget forventer, at der på sigt også kan komme andre mikromobilitetsløsninger i spil.

Det er de mobile borgere, som er målgruppen for disse transportløsninger. De immobile borgere og andre borgere, der ikke kan bruge cykel eller løbehjul af andre grunde, vil skulle benytte andre transporttilbud som til- og frabringer transport. Her vi andre fremtidige mikromobilitetsløsninger også kunne blive relevante.

Delecycler og -løbehjul i Danmark i dag

Delecycler og -løbehjul findes som nævnt på kommercielle vilkår i de mellemstore og største byer i Danmark, hvor det er private udbydere, der tilbyder transportformen. De er ofte placeret i forbindelse med kollektiv transport fx ved stationer og stoppesteder grundet en efterspørgsel disse steder. Delecycler og -løbehjul placeres på baggrund af ansøgning til kommunerne, der giver tilladelse til at opstille køretøjer i bybilledet. Udbredelsen af delecycler og -løbehjul er nærmere beskrevet i ekspertudvalgets første delrapport (maj 2024).

Der er i 2023-2025 enkelte forsøgsprojekter for at udbrede brugen af el-delecycler i landdistrikter. I et samarbejde mellem Bikemedia, Aalborg Kommune og FlexiFix undersøges om el-delecycler kan bidrage til hverdagsmobilitet i landdistrikterne, og det efterprøves, om det kan fungere i praksis. Projektet foregår over to år i fire forskellige perioder (okt. 2023 til okt. 2025) i ni forskellige byer i Aalborg Kommune¹.

I Region Midtjylland er der endvidere et forsøg, Delecyclen. Her stilles der el-delecycler og ladcykler til rådighed for borgerne som et alternativ til bilen i landsbyer og landdistrikter. Forsøget omfattede i 2024 i alt 26 byer, der hver fik opstillet en til to delecycler i lokalområdet til at booke². Forsøget udvides i foråret 2025.

¹ [Landsbycykel.dk](https://landsbycykel.dk)

² [Delecyclen – forsøg med elcykler på landet](#)

Potentialet

Delecycler og -løbehjul samt de nye muligheder inden for delemikromobilitet, som forventes vil komme i fremtiden har et potentiale i at udvide oplandet for den rutebundne kollektive transport for de borgere, der kan benytte disse transportmidler som til- og frabringer transport.

Gang og private cykler vil antageligt fortsat være den primære transportform generelt som til- og frabringer for den kollektive transport, men med delemikromobiliteten vil flere borgere inden for et større opland have adgang det strategiske hovednet. Udvalget vurderer, at delemi-

Transportløsning:**Øget udbredelse af delecycler og -løbehjul**

Figur 21: Konceptuel illustration af delecycler og -løbehjul.

kromobilitet vil kunne bidrage til at højne niveauet af transportmuligheder i nogle landdistrikter og mindre byer og ad åre bidrage til en ændring i transportvaner, især fordi kunderne er vant til denne løsning fra de store byer, hvor den udbydes på kommercielle vilkår.

Udfordringer**Tryghed på rejsen**

Det kan være utrygt for de rejsende at transportere sig på delecycler eller -løbehjul i et landdistrikt eller en mindre by, hvor infrastrukturen mange steder er mere indrettet til biler.

Et yderligere aspekt i forhold til tryghed er, at det er lovpligtigt at anvende hjelm ved brug af motoriserede løbehjul. Det bør derfor overvejes hvorvidt, der også kan stilles hjelme til rådighed med lejen, eller om der alene skal gøres opmærksom på kravet, når der lejes et løbehjul. Det kan være yderst vanskeligt at stille hjelme til rådighed, idet disse vil skulle kunne låses fast til løbehjulet for ikke at forsvinde. Derudover er der en barriere i forhold til, at hjelmen ikke passer i størrelse, har været brugt af andre personer og måske er blevet våd, fordi løbehjulet står udenfor. Den bedste løsning er, at den enkelte borger har sin egen hjelm med, hvilket af mange vil føles som en betydelig barriere, der også vil udelukke brugen af tilbuddet i forbindelse med spontane ture.

Forsyningsikkerhed

Det er væsentligt for anvendelsesgraden af transportløsningerne, at de rejsende oplever et transporttilbud, de kan regne med er tilgængeligt. Dette vil for delemikromobilitet kunne imødekommes ved kommunikation til borgere med en realtidsopdatering fx i den kommende

ationale MaaS-app, om der er et køretøj tilgængeligt, når de ankommer ved busstoppet eller stationen og ved at give mulighed for at reservere et køretøj. På denne måde kan der tidligere findes alternative transportmuligheder såfremt, der ikke er en delecyckel eller -løbehjul tilgængeligt, fx samkørsel eller flextrafik.

Antallet af delecycler og -løbehjul ved et givent knudepunkt vil skulle aftales mellem mobilitetsvirksomheden og den private operatør, herunder muligheden for at justere antallet med kort varsel, således at efterspørgslen vil kunne imødekommes.

Organisatoriske barrierer

Kommunerne skal som vejmyndighed i henhold til færdselsloven give tilladelse til, at operatører opstiller delecycler og -løbehjul. I det omfang kommuner ikke ønsker opstilling af sådanne, kan det hindre udbredelsen af tilbuddet.

Delecycler og -løbehjul som en del af den kollektive transport vil kunne håndteres i de fire organiseringsmodeller, som udvalget har skitseret i anden delrapport (januar 2025), idet det i alle tilfælde vil være mobilitetsvirksomheden, der vil skulle indgå aftaler med private operatører, der står for udlejning af cykler og løbehjul.

Ved at det er mobilitetsvirksomhederne, der indgår aftalerne med de private udbydere, opstår der ikke grænsefladeproblematikker ved kommunegrænserne. En lignende problematik kan undgås ved mobilitetsvirksomhedsgrænserne ved at pålægge dem et samarbejde.

Lovgivningsmæssige barrierer

De lovmæssige rammevilkår gør, at det ikke er muligt for de nuværende regionale trafikselskaber at stille delecycler eller -løbehjul til rådighed, som en del af det kollektive transporttilbud, jf. udvalgets anden delrapport (januar 2025).

Udvalget lægger med organiseringsmodellerne op til, at de regulatoriske rammer ændres således, at mobilitetsvirksomhederne får mulighed for at kunne stille delecycler eller -løbehjul til rådighed, som en del af det kollektive transporttilbud.

Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

Rutebundne busser på hovednettet, fx busser mellem byer der ikke er banebetjening imellem, er en del af rygraden i den kollektiv transport. De sikrer sammenhæng på tværs af landet, mellem større byer samt mellem byer og landdistrikter. For at levere effektiv og attraktiv busdrift skal der skabes grundlag for, at busserne ikke sidder fast i trafikken som følge af trængsel.

Flere af de større byer er i dag præget af trængsel på vejene, både i byen samt ind og ud af byområderne. Denne problemstilling vil blive forstærket i de kommende år i takt med en forventet stigning i bilrådighed, jf. udvalgets første delrapport (maj 2024). Det har konsekvenser for både bymiljøerne, bilister og passagerer i de busser, der kører der.

Kødannelse og dårlig fremkommelighed udfordrer således ikke kun biltrafikken, men i stigende grad bustrafikken, hvilket fører til længere rejsetid og lav pålidelighed. Dermed er det et forringet tilbud og en fordyret drift, og det undergraver tilliden til bus som et pålideligt alternativ til bil i den daglige transport. Det betyder samtidig, at kunder må tage tidligere hjemmefra for at gardere sig mod mulige forsinkelser. Dermed bliver den oplevede rejsetid længere, også ud over hvad den egentlige forsinkelse er.

Med et strategisk fokus på busfremkommelighed i de mellemstore og store byer kan der gennem forskellige tiltag opnås køretidsbesparelser og forbedret regularitet for den kollektive transport og dermed sikres et godt flow på hovednettet, særligt i myldretiden. Effekterne af kortere rejsetid og forbedret regularitet gør bustrafikken mere attraktiv, og kan bidrage til at tiltrække flere passagerer.

Busfremkommelighedstiltag kan blandt andet være etablering af busbaner, busgader, svingbaner for busser, fremrykkede busstoppesteder, buslommer, signalprioritering.

ITS (Intelligent Transport Systems) er et udbredt redskab til at opnå bedre trafikstyring og -afvikling. Det foregår blandt andet ved, at der opsamles, gemmes og gives realtidinformation til at optimere brugen og kapaciteten i infrastrukturen, fx gennem nye signaler på banestrækninger og busfremkommelighedstiltag.

Busfremkommelighed i Danmark i dag

Busfremkommelighed er ikke et ukendt redskab i Danmark inden for trafikplanlægning. Der er flere steder, særligt i de største byer, hvor busbaner og signalprioritering er med til at sikre en fremdrift. Der benyttes fx busbaner til Københavns linje 5C, ligesom stoppesteder er opgraderet og fremkommeligheden er forbedret. I København er 'Den kvikke vej' mellem Nørreport Station og Ryparken Station ligeledes blevet etableret, hvor bussen har særligt gode forhold og på en stor del af strækningen kører i sin egen busbane. Det sikrer, at bussen kan komme hurtigt og rettidigt frem gennem byen, selv i myldretidstrafikken. Rejsetiden med bus er sænket med to minutter.

I Aarhus arbejder kommunen med et busfremkommelighedsprojekt langs Ringvejen. Formålet er at gennemføre en række fremkommelighedstiltag langs Ringvejen for at mindske trængslen og stabilisere køretiden. Projektet består af etablering af nye separate busbaner, opgradering af signalanlæg og krydsninger langs Ringvejen samt længere svingbaner ved kryds. Kommunen forventer, at projektet vil generere kortere rejsetider på de enkelte delstrækninger på 25-150 sekunder afhængig af, om der er tale om myldretid/ikke myldretid.

I Brønderslev by har Brønderslev Kommune gennemført et busfremkommelighedsprojekt på Østergade og Vestergade. Brønderslev Kommune har udskiftet tre tidsstyrede signalanlæg på Østergade og Vestergade med tidssvarende signalanlæg med radarstyring, hvilket har forbedret fremkommeligheden for busserne og mindsket risikoen for kødannelse for den øvrige trafik på strækningen. En analyse har vist, at bussernes rejsehastighed på samme strækning er steget med godt 60 pct. i myldretiden og dermed nærmer sig de 25 km/t, som er rejsehastigheden resten af dagen.

Transportløsning:**Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer****Potentialet**

Busfremkommelighedstiltag vil kunne give øget regularitet og lavere omkostninger. Regularitet er mindst et lige så stort problem for passagererne som langsommere rejsetid, særligt for passagerer, der skal være fremme på et givet tidspunkt for at skifte til et tog eller for at nå på arbejde til tiden.

Med stigende bilejerskab stiger trængslen og behovet for at arbejde med strategisk busfremkommelighed.

Udfordringer***Organisatoriske barrierer***

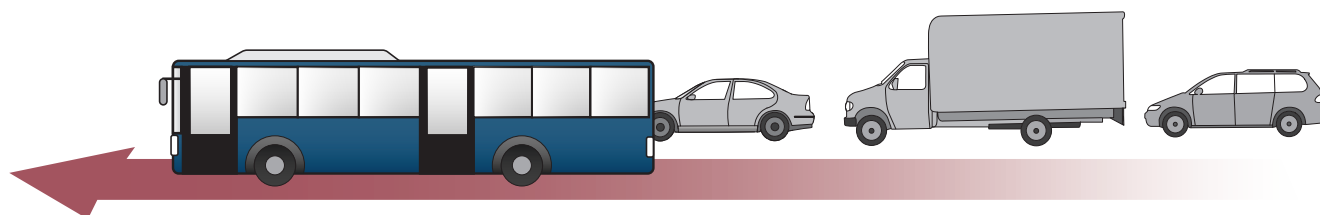
Kommunen er ansvarlig vej- og planmyndighed (evt. er staten vejmyndighed), og mobilitetsvirksomheden er ansvarlig for den kollektive transport. Det hindrer, at der træffes de nødvendige beslutninger. Udvalget finder, at der bør være et entydigt ansvar for busfremkommelighed, forstået således, at initiativet til et projekt altid skal komme fra mobilitetsvirksomheden.

Uanset organiseringsmodellen for den lokale kollektive transport vil etablering af en række former for busfremkommelighed kræve et samarbejde mellem vejmyndigheden og mobilitetsvirksomheden.

Lovgivningsmæssige barrierer

Etablering af busbaner mv. kræver ikke umiddelbart regulatoriske ændringer.

Dog kræver det ændringer, såfremt mobilitetsvirksomhederne skal have en mere aktiv rolle i etableringen af busbaner eller BRT. Mobilitetsvirksomhederne kan med fordel koordinere arbejdet med planlægning af busbaner eller BRT mellem de deltagende parter i projektet, fx et antal kommuner, hvor et projekt geografisk berører flere kommuner. På den måde vil mobilitetsvirksomheden kunne sikre sammenhæng i projektet på tværs af kommuner.



Figur 22: Konceptuel illustration af busfremkommelighed.

Tværgående temaer for de øvrige transportløsninger

Ansvar for kunden på tværs af transportløsningerne

Ekspertudvalget peger i første delrapport (januar 2024) på et behov for initiativer, der binder transporttilbuddene i den kollektive transport sammen for kunderne.

Hvis de analyserede nye, fleksible transportløsninger implementeres, vil det således skabe et mere fleksibelt tilbud af kollektiv transport, men der er også en risiko for, at det vil skabe en større kompleksitet for kunderne.

Derfor er elementer til at binde transportløsningerne sammen for kunderne – fysisk såvel som digitalt – vigtige. Det drejer sig om gode og overskuelige fysiske knudepunkter, hvor kunderne kan skifte mellem forskellige transportløsninger, såvel som et godt digitalt overblik over transportløsningerne.

Udvalget har i den første delrapport (januar 2024) peget på systematisk fokus på udvikling af knudepunkter og opkoblinger på et strategisk hovednet, som tiltag der kan have et potentiale i landdistrikter og mindre byer. Det er væsentligt at have et formelt samarbejde og klar ansvarsfordeling både ved anlæg og drift af knudepunkter.

Det digitale overblik kan fremadrettet tage afsæt i den kommende nationale MaaS-app, som udvikles af Rejsekort & Rejseplan A/S, og er afdækket nærmere i ekspertudvalgets første delrapport. Derudover har FlexDanmark en digital platform til bestilling af ture, som skal kobles sammen med den nationale MaaS-app.

Udvalget ser et potentiale i, at den nationale MaaS-app sammen med FlexDanmarks app kan rumme flere af de nye, fleksible transportløsninger. Dette er både i forhold til at sikre en forsyningssikkerhed for kunderne, men også med et perspektiv i at udnytte kapaciteten i transportløsningerne bedst muligt.

Ansvar for kunderne på tværs af transportløsninger handler dog om mere end det at sikre fysiske og digitale elementer til at binde løsningerne sammen.

Det handler også om et organisatorisk forankret ansvar for at tænke transportløsningerne sammen systematisk

og tværgående samt inddrage kunderne, så tilrettelæggelsen sker så hensigtsmæssigt som muligt inden for de samlede rammer.

Udvalget finder, at mobilitetsvirksomhedernes fælles selskab Rejsekort og Rejseplan A/S kan være et naturligt afsæt for det styrkede samarbejde om dataanalyse, erfaringsudveksling om best practice, kundeanalyse mv. Dette vil dog også kræve nye kompetencer i selskabet og inddragelse af fx kompetencer fra erhvervslivet. Der vil derfor være behov for at se på organiseringen af selskabet og sammensætningen af dets bestyrelse. Der vil også være behov for at skabe en ramme for dynamisk og ligeværdig inddragelse af brugernes erfaringer, som har afgørende betydning for at sikre kundeorienteret forbedring og fornyelse af den kollektive transport.

Ensartet indsamling af data og viden om kollektive transportløsninger

Forbedret dataindsamling og -analyse er en vigtig forudsætning for at optimere de kollektive transportsystemer og sikre det bedst mulige grundlag for beslutninger vedrørende serviceudbud, netværksplanlægning og integrationen af nye transportløsninger. Dette kan fx være i form af, at der stilles krav i aftaler mellem mobilitetsvirksomhed og operatør om et datafeed, som kan indgå i en sammenhængende datastruktur. Kundernes oplevelser skal registreres nær driften.

Der kan også være mere ensrettet indsamling af viden om projekter, hvor nye transportløsninger er afprøvet for at benytte både menneskelige og økonomiske ressourcer mest effektivt. Det er vigtigt, at erfaringer deles effektivt, så der læres på tværs af hele sektoren af både succeser og fiaskoer, og så der ikke spildes ressourcer på at ”opfinde den dybe tallerken” flere gange.

Forankringen af både data og viden bør ske ét sted til gavn for hele sektoren. Dette kan være ved en eksisterende, national enhed såsom Trafikstyrelsen, eller det kan være som et fælles videnscenter i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S, som trafikvirksomhederne ejer i fællesskab. Indsamling, analyse og formidling af data og erfaringer, som foretages i samarbejde mellem mobilitetsvirksom-

hederne, vil bedre kunne målrettes de konkrete behov. Udvalget finder, at datadrevet udvikling med fordel kan forankres tæt på de myndigheder, der har ansvaret for driften.

Forsyningssikkerhed i forbindelse med øget brug af nye, fleksible kollektive transportløsninger

Ekspertudvalget anbefaler, at det strategiske hovednet i landdistrikter suppleres med fleksible transportløsninger foruden eventuelle lokale busruter. Det er afgørende, at der er koordinering mellem de fleksible løsninger, så der konkret skabes det rigtige mix af transporttilbuddene.

Koordinationen skal tjene tre formål:

1. Ensartet og enkelt for kunderne

Brugerne af kollektiv transport har behov for at blive transporteret fra A til B, og for mange vil det være nødvendigt at anvende flere transportløsninger på den enkelte rejse.

Det skal derfor være en national og fælles kundefront til planlægning, booking og betaling, fx MaaS-appen, og der skal være et fælles kundecenter hos mobilitetsvirksomhederne med et telefonnummer, der også kan betjene ikke-digitale brugere. Der skal også i videst muligt omfang være ensartede rejseregler på tværs af transportløsningerne.

2. Fælles planlægning for at sikre driftsøkonomien

Herudover skal der være en sammenhængende, lokal planlægning af transportløsningerne. De enkelte løsninger har hver deres fordele og ulemper, hvorfor de skal koordineres klogt: samkørsel er godt, hvor der kører mange biler i en korridor, flextrafik er et godt fladedækkende produkt, når der er begrænset passagergrundlag, bus på bestilling har fordele, når der i et lokalområde er flere passagerer end hvad flextrafik kan betjene, og hvor der er behov for en mere fladedækkende betjening af stoppesteder til et eller flere lokale knudepunkter.

Behovet afhænger derfor af geografien, men også af

tiden. I myldretiden, fx til toget om morgenen eller til skolens ringetider, kan bus på bestilling ofte med fordel køre med en mere fast køreplan for at betjene mange passagerer med fælles destination på et givet tidspunkt. Modsvarende kan busser i mindre og større byer, der normalt kører i rutedrift, i aften og weekend med fordel køre som bus på bestilling. Samkørsel er stærkere i myldretiden på hverdage, hvor der er mange bilister på vejene, eksempelvis til uddannelsessteder. Frivillig-busser vil til gengæld oftest køre fra landsbyer i løbet af dagen til den lokale by.

Flexstur og plustur kan supplere de øvrige løsninger. Mobilitetsmixet skal sammensættes, så de enkelte løsninger supplerer hinanden, og de billigste løsninger bliver valgt; der skal ikke køre en rutebus på samme strækning som der kører samkørsel, og samkørsel eller frivilligbusser skal vælges før der sendes en flexbil.

Løsningerne skal desuden mixes, så løsninger med professionel chauffør (bus på bestilling, flextrafik) udnytter materiel og særligt arbejdskraft bedst muligt: Den bus, der kører skolebørn morgen og eftermiddag, kan køre bus på bestilling eller visiteret flextrafik i løbet af dagen, de åbne og de visiterede flexløsninger kan i mange tilfælde kombineres, så der sidder flere sammen i hver enkelt bil osv. Dette kræver et IT-system, der dynamisk kan planlægge disse løsninger, så de driftsøkonomisk mest optimale løsninger vælges.

3. Forsyningssikkerheden

Forsyningssikkerheden skal findes i mixet af transportløsninger, ikke mindst ved at bruge den åbne flextrafik som *back up*; hvis der kortvarigt er mange bestillinger på bus på bestilling, og ventetiden eller omvejskørslen bliver for høj, kan flextrafik bruges som supplement, så man ikke behøver sætte flere, større busser ind. Hvis fx chaufføren på frivilligbussen bliver syg eller samkørselschaufføren får uvarslet overarbejde, skal flextrafikken kunne træde til og overtage transportforpligtelsen.

Busfremkommelighedstiltag vil kunne give øget regularitet, hvilket er et element i forsyningssikkerheden.

	Fleksible behovsstyrede løsninger, fx bus på bestilling	Samkørsel som del af den kollektive transport	Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser	Øget udbredelse af delecycler og deleløbehjul	Flextur	Plustur
	<i>Fra stop til stop</i>	<i>Transport for hele rejsen</i>	<i>Fra stop til stop</i>	<i>First-/last-mile transport</i>	<i>Transport for hele rejsen</i>	<i>First-/last-mile transport</i>
Fleksible behovsstyrede løsninger, fx bus på bestilling						
Samkørsel som del af den kollektive transport						
Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser						
Øget udbredelse af delecycler og -løbehjul						
Flextur						
Plustur						

Figur 23: Fladedækkende transportløsninger, der kan erstatte hinanden og understøtte forsyningssikkerhed for kunden.

I figur 23 er der illustreret de transportløsninger, som kan supplere og/eller understøtte hinanden for at sikre forsyningssikkerhed for borgerne. Der er taget udgangspunkt i, hvilket behov transporttilbuddet imødekommer. Det vil sige, tilbydes der transport fra stop til stop (fx et busstop eller knudepunkt), transport for hele rejsen fra A til B eller er det transport til at løse et *first-/last-mile* behov, det vil sige fra stop til/fra destination. Eksempelvis er flextur et fleksibelt tilbud, der er transport til hele rejsen, her ses, at dette vil kunne substitueres af samkørsel som en del af den kollektive transport – og omvendt, at en rejse med et samkørselstilbud kan sikres af mobilitetsvirksomheden med en flextur.

Privat betalt kørsel indgår ikke i ovenstående skema, da det ikke er en kollektiv transportløsning, hvor udbuddet tilbydes af en mobilitetsvirksomhed. Det vil sige, at privat betalt kørsel er individuelle aftaler mellem en chauffør og passageren, hvor der ikke stilles rejsegaranti gennem mobilitetsvirksomheden.

Taxi er et relevant transporttilbud at indtænke som en del af et samlet forsyningsnet til de kollektive transportløsninger, givet taxi i et vist omfang er en del af mobilitetsvirksomhedens rejsegaranti, som det er i dag.

For de nye, fleksible transportløsninger kan det være en overvejelse ved kontraktindgåelse, i hvilken grad der skal

stilles krav til driftssikkerhed for de enkelte transportløsninger. Det kan fx i nogle tilfælde være hensigtsmæssigt ikke at kræve 100 pct. driftssikkerhed for en transportløsning til gengæld for at få et ”billigere” transporttilbud. Hvis driftssikkerheden fx er på 95 pct. kan de resterende procenter dækkes ind af transportløsninger, som beskrevet ovenfor, under ét samlet system. Det vil bero på en konkret vurdering i udbud og kontraktindgåelse af de enkelte transportløsninger.

Ved implementering af de nye, fleksible transportløsninger, bør mobilitetsvirksomheden foretage en vurdering af, hvilken incitamentsstruktur og organisering af de givne transportløsninger, der skal være for at bidrage til høj forsyningssikkerhed.

For så vidt angår privat betalt kørsel, så er det udvalgets oplæg, at løsningen afgrænses til områder, hvor der ikke, eller kun i meget begrænset omfang, tilbydes taxikørsel i dag. På den baggrund vil en sådan ordning ikke udgøre en konkurrent til den almindelige taxikørsel. Tillades en sådan ordning derimod ubegrænset, vil det være en konkurrent til taxikørsel.

Konkurrence mellem transporttilbud

Det er mobilitetsvirksomheden, der vurderer, hvordan det samlede mobilitetsbillede for et givent lokalområde skal være.

De fleksible transportløsninger skal sammentænkes med de traditionelle kollektive transporttilbud, der tilbydes i et givent område, og på den baggrund vurderer udvalget, at der er begrænset en risiko for, at de forskellige transporttilbud vil være i reel indbyrdes konkurrence.

Samtidig er der tale om, at disse transportløsninger knytter sig til geografier med spredt beboelse og lavt befolkningsgrundlag, hvorfor det forventes, at antallet af rejser med disse løsninger vil være forholdsvis begrænset som andel af det samlede trafikale billede. Dette understøtter, at der ikke er en konkurrenceproblematik.

På de kortere ture – herunder særligt til og fra de rutebundne transporttilbud – er de fleksible transportløsninger dog i direkte konkurrence med gang og private cykler, hvilket kan føre til, at brugen heraf reduceres. Dette skal dog ses i forhold til, at relevante borgere med de nye fleksible løsninger lettere vil kunne få adgang til den rutebundne kollektive transport fx ved at rejsetiden fra et stoppested til destinationen reduceres.

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....

Fremtidens mobilitet i landdistrikterne



April 2025

Foto: Sofia Karlsen, Odsherred Kommune

07.b Bilag 2 - Mobilitetsudspil fra landdistrikternes fællesråd



Fremtidens mobilitet i landdistrikterne

Den kollektive transport og mobiliteten i landdistrikterne er under pres, og mange busruter er blevet nedlagt i de seneste år. Det gør det sværere for ældre, unge og andre borgere at komme til arbejde, uddannelse, lægebesøg og daglige aktiviteter, hvilket skaber en negativ spiral og gør det mindre attraktivt at bo i landsbyerne. Denne udvikling skal vi vende. Det er afgørende, at hele Danmark – også landdistrikterne – har en velfungerende kollektiv transport, der styrker både mobiliteten og sammenhængskraften i vores samfund.



Foto: Peter Prik

I Landdistrikternes Fællesråd har vi en klar ambition: Det skal være muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig i hele landet uden at være afhængig af egen bil. 22 % af familierne i landdistrikterne ejer ikke en bil og er afhængige af kollektiv transport. Hvis den kollektive transport bliver en bedre løsning, kan det samtidig mindske behovet for, at familier anskaffer sig bil nummer to eller tre.

Derfor lancerer Landdistrikternes Fællesråd 5 pejlemærker for fremtidens mobilitet i landdistrikterne

Det kræver nytænkning af den kollektive transport og mere fleksible mobilitetsløsninger. Der skal være mulighed for at tage en bus eller et tog inden for rimelig tid, og vi skal investere i el-busser og sikre gennemskuelige og overkommelige priser, så kollektiv transport bliver et reelt alternativ til bilen.

Med udspillet "Fremtidens mobilitet i landdistrikterne" præsenterer vi fem pejlemærker, der skal sikre bedre mobilitet i hele landet. Det kræver tiltag som skaber en bedre sammenhæng og det vil kræve både investeringer og politisk vilje at prioritere kollektiv transport, som er afgørende for at styrke bosætning, erhvervslivet, fastholdelse af unge og ældre samt udviklingen i de danske landdistrikter.

Vi håber, at disse pejlemærker kan vise vejen frem mod en fremtid, hvor det er muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig i hele landet uden egen bil.

God læselyst!

Steffen Damsgaard

Formand

Landdistrikternes Fællesråd



Introduktion

Vores pejlemærker bygger på en tilgang, hvor busser og tog udgør rygraden i de faste rutenet, og hvor supplerende og mere fleksible mobilitetsformer skal ses i kombination med den kollektive transport og gøre det muligt at komme fra sin landsby og videre med det lokale rutenet og hovednettet. På denne måde sikrer vi fortsat adgang til kollektiv transport i de områder, der ligger uden for hovednettet. Skiftepunkter, som bedst kan sammenlignes med knudepunkter og hvor forskellige mobilitetsformer mødes, skal sikre, at det er muligt for alle - også borgere i små landsbyer - at nå det lokale rutenet og hovednettet. Til dette er der behov for at indtænke supplerende og mere fleksible mobilitetsformer. Det kræver samtidig velfungerende Mobility-as-a-service (MaaS) løsninger, der samler forskellige transportformer og -services via digital infrastruktur, samt mulighed for at ikke-digitale borgere kan ringe og bestille sin transport. Vi ved godt, at alle landdistrikter og landsbyer er forskellige, og at der kan være forskellige behov. Vi mener dog, at man vil komme langt med disse pejlemærker.

Kollektiv transport

Kollektiv transport omfatter al bus- og togtrafik inklusiv mere behovsstyret kollektiv transport som flextur/plustur/flexrute[1], dog undtaget turistbusser[2].

Mobilitet

Mobilitet dækker mere bredt over cykel, gang, bil, samkørsel, delebil, frivilligbusser, delecycles, taxi m.fl. samt den kollektive transport, som kan flytte en fra A til B.

Rutebunden kollektiv transport



Bus og tog sikrer regelmæssige afgange både kommunalt og regionalt via det lokale rutenet og hovednettet.

Supplerende mobilitetsformer



Flexbus, plustur, flextur, bus-på-bestilling.



Taxi



Samkørsel og delebiler



Cykler, el-cykler, el-løbehjul og delecycles



Kørselstjenester



Frivilligbusser og landsbybusser

Skiftepunkt



Et skiftepunkt kan bedst sammenlignes med et knudepunkt, hvor forskellige transportformer mødes og hvor det er muligt at tage en bus, tog eller supplerende mobilitetsformer videre fra.



5 pejlemærker for fremtidens mobilitet i landdistrikterne

1.



Busser og tog bør være rygraden i den kollektive transport regionalt og kommunalt

----- Side 4

2.



Kollektiv transport i kombination med supplerende mobilitetsformer

----- Side 5

3.



Afstanden til nærmeste skiftepunkt bør maksimalt være 5 km. eller 15 min.

----- Side 6

4.



Kollektiv transport bør være lokalt og regionalt forankret

----- Side 7

5.



Gennemskuelige og overkommelige priser på kollektiv transport

----- Side 8



1

Busser og tog bør være rygraden i den kollektive transport regionalt og kommunalt

Busser og tog bør være rygraden for den kollektive transport i hele Danmark både regionalt og kommunalt. Dette er afgørende for at sikre mobilitet for borgere både i byområder og i landdistrikter, hvor bilen ofte dominerer som transportform, men hvor 22 % af familierne ikke ejer en bil. Kollektiv transport spiller en central rolle i at sikre, at alle borgere – uanset om de har adgang til en bil eller ej – kan nå vigtige funktioner som arbejde, uddannelse, sundhedspleje og sociale aktiviteter.

Det er derfor nødvendigt at fastholde og styrke det lokale rutenet og hovednettet af bus- og togforbindelser.

Det gælder både regionalt med bus- og togforbindelser på tværs af kommuner, mellem større centerbyer og hovedbyer, samt de kommunale forbindelser mellem større landsbyer og til og fra centerbyen.

En velfungerende kollektiv transport er afgørende for at gøre det muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig i hele landet. Samtidig skal vi tage hensyn til klimaet ved at fremme brugen af el-busser - også i landdistrikterne - for at støtte den grønne omstilling og reducere CO₂-udledningen.

Antallet af køreplanstimer i landkommuner er faldet 13,4 pct. siden 2016

Kilde: Dansk Industri





2

Kollektiv transport i kombination med supplerende mobilitetsformer

For at imødekomme behovene for mobilitet i både byer og landdistrikter og sikre højere tilfredshed, bør kollektiv transport i fremtiden i højere grad ses som en del af et integreret transportsystem, hvor busser og tog kombineres med supplerende mobilitetsformer. Til dette er der brug for veludviklede Mobility-as-a-service (MaaS) løsninger, der samler forskellige transportformer og -services via digital infrastruktur. Der bør samtidig være en løsning til ikke-digitale borgere fx mulighed for telefonisk bestilling.

Selvom busser og tog fortsat skal udgøre rygraden i den kollektive transport på det lokale rutenet og hovednettet, er det afgørende at

tænke i helhedsorienterede løsninger, hvor fleksible og innovative transportformer arbejder sammen for at skabe bedre tilgængelighed og større fleksibilitet.

For eksempel kan samkørsel eller delecycler tilbyde transport til og fra bus- eller togstationer, så borgere i små landsbyer kan nå ud til de større skiftepunkter. Ordninger som bus-på-bestilling, flextrafik og landsbybusser kan yderligere supplere de faste ruter og sikre transportmuligheder til områder, der ikke dækkes af det faste transporthovednet.

16 pct. af passagererne i landdistrikterne er tilfredse med den kollektive transport

Kilde: [Passagerpuls](#)

Supplerende mobilitetsformer



Skiftepunkt



Kollektiv transport





3

Afstanden til nærmeste skiftepunkt bør maksimalt være 5 km. eller 15 min.

For at gøre kollektiv transport til et attraktivt valg for borgere i landdistrikterne, er det afgørende, at afstanden til nærmeste skiftepunkt er rimelig og tilgængelig.

Skiftepunkter, hvor forskellige transportformer som busser, tog, flextrafik, taxi, samkørsel og delebiler mødes, spiller en central rolle i at forbinde land og by og skabe fleksible, integrerede mobilitetsløsninger.

Ved at placere skiftepunkter strategisk kan vi sikre, at alle borgere - uanset bopæl - kan opnå nem adgang til det kollektive rutenet og derigennem bevæge sig rundt i landet uden at være afhængige af egen bil. Det kræver dog, at der er supplerende mobilitetsformer, som kan transportere os til og fra skiftepunkterne til landsbyerne samt velfungerende MaaS-løsninger.

Denne tilgængelighed vil ikke blot forbedre mobiliteten for landdistrikternes borgere, men også skabe flere muligheder for at vælge kollektiv transport til. Det vil være et skridt mod at binde hele landet bedre sammen og sikre, at kollektiv transport er brugbart for alle både dem med og uden bil.

Landdistrikternes Fællesråd anbefaler derfor, at afstanden til det nærmeste skiftepunkt maksimalt bør være 5 km eller 15 minutters transporttid med supplerende mobilitetsformer. Dette vil sikre, at borgere i selv de mindste landsbyer har adgang til det lokale rutenet og hovednettet.

96 pct. af danskerne bor inden for en afstand af 5 km fra en togstation eller en buslinje på hovednettet. Kilde: [Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet](#)

Supplerende mobilitetsformer



Skiftepunkt





4

Kollektiv transport bør være lokalt og regionalt forankret

Kollektiv transport bør afspejle de lokale behov og være tæt forbundet med de mennesker og områder, den betjener. Derfor bør organiseringen af kollektiv transport forblive lokalt og regionalt forankret, som det allerede er i dag.

De regionale trafikselskaber spiller en vigtig rolle i den kollektive transport. Denne struktur bør bevares, så transporttilbuddene også fremover tilpasses efter de ønsker og behov, som kommunerne og regionen har. Landdistrikternes Fællesråd frygter, at hvis man skærer et af niveauerne væk, vil det få betydning for rutebunden kollektiv transport mellem kommunerne.

I landdistrikterne er det særligt vigtigt at tage højde for borgernes specifikke transportbehov. Dette kan opnås gennem aktiv borgerinddragelse, hvor lokalråd, borgere og andre aktører bliver involveret i planlægningen af transporttilbuddet.

Ved at lytte til de lokale ønsker og kortlægge, hvornår og hvor folk har brug for at rejse, kan den kollektive transport i højere grad tilpasses virkelighedens behov.

Målttede mobilitetsløsninger, der passer til landsbyernes behov, vil skabe en mere effektiv og brugbar service. Samtidig undgår vi, at busser kører med få eller ingen passagerer, fordi de ikke matcher den lokale efterspørgsel. Dette kræver en grundig afdækning af transportbehovene, men vil i sidste ende føre til en mere attraktiv og tilgængelig kollektiv transport, som kan suppleres med andre mobilitetsløsninger der, hvor det er nødvendigt.

Hver fjerde dansker er utilfreds med den kollektive transport, hvor de bor.

Kilde: [Passagerpuls](#)





5

Gennemskuelige og overkommelige priser på kollektiv transport

Kollektiv transport skal være et reelt alternativ til bilen, også når det kommer til pris. For at gøre det attraktivt at vælge busser og tog fremfor egen bil - især i landdistrikterne - er det afgørende, at priserne både er konkurrencedygtige og lette at forstå. I områder med større afstande og færre afgang er det særligt vigtigt, at kollektiv transport fremstår som et økonomisk tilgængeligt valg. Derfor mener Landdistrikternes Fællesråd, at kollektiv transport på de lange strækninger bør være billigere.

Ifølge verdensmålet om bæredygtige byer og lokalsamfund skal vi inden 2030 sikre tilgængelige og bæredygtige transportsystemer for alle til en overkommelig pris. Dette er ikke blot et globalt mål, men også en nødvendighed for at skabe sammenhængskraft mellem land og by.

Undersøgelser viser, at mange borgere gerne vil benytte kollektiv transport, men ofte er priserne uigennemskuelige og komplekse. En analyse fra Dansk Industri viser, at en simplificering af zone- og prissystemet og en reduktion af priserne kan øge passagertallet med op til 10 %. Særligt i landdistrikterne vil en lavere pris på længere rejser gøre det nemmere for borgerne at vælge kollektiv transport fremfor bilen. Derfor bør der være fokus på lavere priser på de lange afstande, så flere får mulighed for at bidrage til den grønne omstilling gennem brugen af kollektiv transport.

62 pct. mener, at billigere billetter vil få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

Kilde: Passagerpuls







Notat

Modtager	Kommuner i Midttrafiks område og Region Midtjylland
Udarbejdet af	Martin Boisen Tams, Poul Masud, Danni Giørtz-Jørgensen
Cc	
Emne	Håndtering af driftsproblemer i den kollektive bustrafik

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

1. oktober 2026

Journalnr.:
4.4.1-10014-2026Kontaktperson:
Danni Giørtz-JørgensenE-mail:
dgi@midttrafik.dk

Baggrund

Der har i sensommeren 2026 desværre været en del aflysninger på regionale og lokale busruter i Midttrafiks område.

Årsagerne har været forskellige, bl.a. chaufførmangel, menneskelige planlægningsfejl og opstart af nye kontrakter. Fælles for alle tilfælde er dog, at aflysningerne rammer de kunder, der har forventet at bruge bussen.

Midttrafik har sammen med kommunerne og regionen en fælles interesse i en stabil og pålidelig drift af den kollektive bustrafik. Midttrafik redegør nedenfor, hvordan driftsproblemer håndteres.

Midttrafiks handlemuligheder

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

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

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

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



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

Særlige tiltag ved kontraktskifte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Særlige tiltag ved busvognmands ophør

Det er desværre også en reel trussel, at en busvognmand kommer i en økonomisk situation, hvor de med kort varsel indstiller driften.

Midttrafik vil så tidligt i forløbet som muligt forsøge at afsøge løsninger sammen med den pågældende busvognmand og dennes økonomiske rådgivere, så forstyrrelser af driften minimeres. Midttrafik kan selvfølgelig kun hjælpe en udfordret busvognmand inden for de juridiske og kontraktmæssige rammer, som vi er underlagt som offentlig myndighed.

Måtte situationen opstå, at kørsel ikke kan udføres pga. busvognmandens økonomiske forhold, vil Midttrafik afsøge mulighederne for en hurtig, midlertidig løsning med brug af fx turistvognmænd. Desuden vil der blive undersøgt muligheder for at overdrage kontrakten til andre vognmænd eller gennemført et nyt udbud.

Kommunikation med berørte bestillere

Udfordringer med driftsproblemer i den kollektive bustrafik opstår ofte med kort varsel. Midttrafik håndterer det i sit beredskab, hvis driften af den eller anden årsag ikke opretholdes tilstrækkeligt stabilt.

Midttrafik vil hurtigst muligt kontakte berørte kommuner og/eller regionen via vores normale samarbejdsrelationer i Fagligt Forum. Dermed får kommunen og regionen mulighed for at orientere sit politiske niveau, håndtere lokale udfordringer pga. den ustabile drift samt indgå i dialog med Midttrafik om evt. afværgende foranstaltninger på kort og længere sigt.

Det er vigtigt med tæt dialog mellem Midttrafik og berørte bestillere, hvis valget mellem mulige foranstaltninger har forskellige økonomiske konsekvenser for bestilleren. Ligeledes vil evt. overvejelser om genudbud også omfatte tæt dialog med berørte bestillere.

Forbedringer i sensommeren 2026

De ekstraordinære udfordringer i sensommeren 2026 har gjort, at Midttrafik har opdateret sit beredskab især på tre områder:

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

Bilag

- Bilag 1 - Handlingskatalog ved chaufførmangel



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@Midttrafik.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 leverandør at indgå aftale underleverandøraftaler, hvor en anden Flex leverandør 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.