



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

**25. juni 2026
kl. 08:00**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
01. Beslutning: Budgetforslag 2027, 1. behandling	3
02. Beslutning: Forlængelse af ViborgUNG.....	7
03. Beslutning: Møderække for bestyrelsen, repræsentantskabet og formandskabet for Midttrafik 2027	9
TEMADRØFTELSE	
04. Temadrøftelse: Ny zonestuktur	11
05. Temadrøftelse: Rabatterede produkter	15
ORIENTERINGSPUNKTER	
06. Orientering: Bedste Busselskab 2025/2026	17
07. Orientering: Siden sidst	21
08. Eventuelt	23

01. Beslutning: Budgetforslag 2027, 1. behandling

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender budgetforslag 2027 til 1. behandling.

Resumé

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2027 udgør 2.147,7 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 36,7 mio. kr. i forhold til budget 2026, svarende til en stigning på 1,7%. Budgetforslaget forelægges nu Midttrafiks ejerkreds til politisk høring, med høringsfrist 31. oktober 2026.

Sagsfremstilling

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

Stigningen kan primært henføres til følgende forhold:

- Indeksering (regulering pga. brændstofpriser): +63,7 mio. kr.
- Ruteøkonomien på bus 44,7 mio. kr.
 - Samarbejdet med NT/SYD 0,7 mio. kr.
 - Flextrafik 15,1 mio. kr.
 - Administrationen (regulering med KL's indeks) 3,2 mio. kr.
- Regulering af lønindekset SBLON1 tilbage til Q4 2022: +10,2 mio. kr.
- Ekstraordinær rabat til Aarhus Kommune videreføres ikke i BF2027: +51,1
- Nedskrivning af Drifts- og Billetsystemer: -37,8 mio. kr.

De væsentligste ændringer i budgettet er opsummeret nedenfor. En mere detaljeret gennemgang, herunder beskrivelse af forudsætninger og beregningsmetoder, fremgår af det tilhørende bilagsmateriale.

Passagerindtægter

Der budgetteres med indtægter for 868,2 mio. kr. på tværs af alle områder i budget 2027, hvilket svarer til en stigning på 1,5 mio. kr. i forhold til budget 2026. Overordnet er BF2027 nedjustering i forhold til B2026 på baggrund af resultatet af R2025. I B2026 var der indregnet tilbagebetaling af rejsekortlikviditet og klippekort for samlet 18 mio. kr., hvilket ikke er relevant i BF2027.

- Indtægterne fordeles i henhold til Midttrafiks regnskabspraksis via en data-drevet indtægtsdelingsmodel, hvor den konkrete fordeling sker på baggrund af indtægtsdata fra det aktuelle regnskabsår.

- Passagerindtægterne for tog er budgetteret til 11,7 mio. kr. i 2026, hvilket er et fald på 9,2 mio. kr. i forhold til B2026, dette skyldes primært en ændring i fordelingen til Holstebro-Skjern. Ændringen er sket i forbindelse med nedlukning af Midttrafik app, og migrering af kunder, hvilket har betydet en mindre andel af indtægterne end tidligere i indtægtsdelingsmodellen.
- For områderne bus, Letbane og flextrafik har der generelt været en stigning i indtægterne, som følge af en forventning om højere aktivitet.

Operatørudgifterne vedrørende bus, tog, letbane og flextrafik

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

Busdrift inkl. flexbus

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

- En ekstraordinær nedskrivning af budgettet for Aarhus i 2026 på 51,1 mio. kr. som skulle trækkes fra afregningen til AarBus, denne rabat eksisterer ikke i BF2027.
- Merudgift grundet udvikling i brændstofindeks på 44,7 mio. kr. heraf vedrører 18,9 mio. kr. Aarhus Kommune.
 - Merudgift til regulering af lønindekset SBLON1 på 10,2 mio. kr.
 - Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet 22. maj 2026 godkendt en indstilling vedr. ændring i afregningsindeksene. Denne godkendelse betyder at delindekset på løn (SBLON1) ændres til at have udgangspunkt i Q4 2022, som har effekt fra juni 2023 for alle indeks. Den tidligere overgang til SBLON1 havde en effekt fra marts 2025 på vest indeks og fra september 2024 på øst indeks. Effekten af denne ændring er estimeret til i 2027, at koste 10,2 mio. kr. samlet for alle bestillere.
- Øgning af kørselsomfanget med ca. 9.900 timer resulterer i en merudgift på 5,9 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet mindreudgift på 18,5 mio. kr. hvoraf 8 mio. kr. skyldes midler afsat til mobilitetsplan i B2026, som ikke er afsat i BF2027.

Togdrift

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

Ændringerne dækker over både justerede driftstilskud og planlagte investeringstilskud.

- Driftstilskud til Lemvigbanen opskrives med 1 mio. kr.
- Driftstilskud til Holstebro-Skjern nedskrives med 9,2 mio. kr. på grund af lavere indtægter grundet ændring i fordelingen af indtægter i forbindelse med nedlukningen af Midttrafik app.
- Usikkerhedspulje på 11,2 mio. kr. i B2026 er ikke videreført i BF2027.

Alle omkostninger til togdriften afholdes af Region Midtjylland.

Letbanedrift

Budgettet for letbanens operatørudgifter udgør samlet 397,9 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 13,4 mio. kr. i forhold til B2026. Stigningen skyldes primært udvidet aktivitet med 319.000 km. og 3.200 køretøjstimer samt øgede personaleomkostninger til administration og projektledelse. Budgettet er baseret på det driftsbudget for 2027, som Aarhus Letbane har udarbejdet.

Nettoomkostningerne til letbanen afholdes af ejerne, Region Midtjylland og Aarhus Kommune.

Flextrafik

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

Drifts- og billetsystemer

Udgifterne til drifts- og billetsystemer udgør i BF2027 samlet 74,6 mio. kr., hvilket er en reduktion på 37,8 mio. kr. sammenlignet med B2026.

- Rejsekort udgør 54,6 mio. kr., hvilket er 23,9 mio. kr. lavere end i B2026. Faldet skyldes primært, at 2026 var påvirket af forhøjede udgifter som følge af investeringsmæssige omkostninger til udvikling og etablering af nye produkter.
- Udgifterne til billetsystemer og særaftaler er faldet med 15,8 mio. kr. i forhold til B2026. Faldet skyldes primært, at investeringerne i et nyt realtidssystem samt øvrig bus-IT afsluttes i 2026.

Billetkontrol

For 2026 forventes en nettoudgift på 4,7 mio. kr., hvilket er en opjustering på 0,2 mio. kr. i forhold til B2026.

- Der hensættes 8 mio. kr. i tab på debitorer.
- Udgiften til kontrolleverandør stiger på grund af aftale om flere kontroller.
- Fra 2027 er der besluttet at fordele de administrative udgifter med udgangspunkt i køreplantimer og ikke som før, ud fra antallet af kontroller. Dette medfører samlet set en højere udgift til de enkelte kommuner.

Trafikselskabet

Trafikselskabets samlede budget for 2027 udgør 123,9 mio. kr., hvilket er et fald på 16,2 mio. kr. i forhold til budget 2026. Faldet skyldes, at B2026 indeholder overført overskud fra tidligere år, jf. bestyrelsens beslutning. Ser man bort fra det overførte overskud, er budgettet steget med 3,0 mio. kr. i forhold til 2026.

- Årets pris- og lønregulering (P/L) på 2,7 mio. kr. samt en regulering af P/L fra 2025 til 2026 på -0,2 mio. kr.
- Indefrosne feriepenge for 2026 på 0,1 mio. kr. samt regulering af indefrosne feriepenge for 2024 på -0,2 mio. kr.

Flextrafikadministration

Budgettet for flextrafikadministration i 2027 udgør samlet 54,5 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 8,7 mio. kr. i forhold til 2026. Stigningen er direkte relateret til udviklingen i antal ture, da administrationsbidraget er turbaseret.

- Administrationsbidrag beregnes som en fast betaling pr. kørte tur, budgettet afhænger derfor af det faktiske antal ture i flextrafikken.
- Af den samlede stigning på 8,7 mio. kr. udgør DART-projektet en væsentlig andel med 4,4 mio. DART er et projekt ved FlexDanmark, der har til formål at erstatte det nuværende planlægningsystem for flextrafikken. Det nuværende system er over 30 år gammelt hvilket giver udfordringer ved drift, support og videreudvikling. Et nyt system vil derfor kunne fremtidssikre flextrafikken, samt muliggøre integrationer med andre IT-platforme.

Likviditet

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

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

Politisk høring

Forudsat bestyrelsens godkendelse af budgetforslaget bliver det sendt i politisk høring hos ejerkredsen med deadline for høringssvar 31. oktober 2026. Tilbagemeldinger fra høringen vil blive indarbejdet til det endelige budget, der forlægges Bestyrelsen til vedtagelse 11. december 2026.

Bilag

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

02. Beslutning: Forlængelse af ViborgUNG

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Viborg Kommune får tilladelse til at forlænge forsøget med særligt rabatterede pendlerkort til unge alene på kommunens egne busser (bybusser og lokalruter inden for kommunegrænsen) frem til og med juni 2027.

Resumé

Viborg Kommune og Region Midtjylland har siden 1. december 2025 tilbudt et rabatteret pendlerkort til unge mellem 16 og 26 år (ViborgUNG), som giver buskørsel til halv pris i hele kommunen. Viborg Kommune ønsker nu at forlænge ordningen frem til og med juni 2027. Region Midtjylland vurderer, at formålet med udviklingsprojektet er nået og derfor kan afsluttes, idet regionen drøfter principper for regional medfinansiering af kommunale rabatordninger i efteråret 2026.

Sagsfremstilling

Viborg Kommune søsatte i december 2025 forsøgsprojektet ViborgUNG i syv måneder med Region Midtjylland som samarbejdspartner og Midttrafik for at teste et tiltag med rabatterede pendlerkort til unge i en periode uden samtidigt tilbud om gratis kørsel, som det var tilfældet i Herning Kommune. Region Midtjylland har hidtil ladet de regionale ruter indgå uden indtægtskompensation. Ved en forlængelse giver ViborgUNG-billetten alene rejsehjemmel til kommunens egne busser (bybusser og lokalruter inden for kommunegrænsen), idet Region Midtjylland ikke ønsker at deltage i forlængelsen på nuværende tidspunkt.

De foreløbige resultater viser en betydelig efterspørgsel med 2.432 solgte ViborgUNG-billetter fra 1. december 2025 til og med 30. april 2026, og andelen af ViborgUNG blandt de samlede ungdomsprodukter har været stigende gennem hele perioden, fra ca. 46 % i december til ca. 69 % i april. Det reelle billetsalg ligger betydeligt over det forventede niveau uden forsøget, hvilket indikerer, at produktet også tiltrækker nye kunder. Dette understøttes af positive tilbagemeldinger fra Viborg Ungebyråd, ungdomsuddannelserne og AU Viborg.

Region Midtjylland vurderer, at formålet med udviklingsprojektet er nået, og at forsøget derfor kan afsluttes for regionens vedkommende. Det kan tilføjes, at regionen drøfter principper for regional medfinansiering af kommunale rabatordninger i efteråret 2026. Viborg Kommune ønsker fortsat at forlænge forsøget, men med den forudsætning, at ViborgUNG-billetten ved en forlængelse alene giver rejsehjemmel til kommunens egne busser (bybusser og lokalruter inden for kommunegrænsen), idet Region Midtjylland ikke deltager.

Økonomi

Den forventede økonomiske konsekvens ved en forlængelse frem til og med juni 2027 anslås til et yderligere indtægtstab på ca. 0,8 mio. kr. for Viborg Kommune, idet forlængelsen alene omfatter kommunens egne busser.

Bilag

- 02.a Bilag 1 - Oprindelig indstilling - "ViborgUNG - Nyt billetforsøg målrettet unge mellem 16 og 26 år"

03. Beslutning: Møderække for bestyrelsen, repræsentantskabet og formandskabet for Midttrafik 2027

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender det fremlagte forslag til møderække i 2027.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til mødedatoer i bestyrelsen, repræsentantskabet og formandskabet i 2027.

Sagsfremstilling

Administrationen foreslår, at møderækken planlægges ud fra samme principper som i 2026. Det omfatter seks møder i bestyrelsen med tilsvarende antal forudgående møder i formandskabet. Desuden afholdes to møder i repræsentantskabet.

Møder i bestyrelse og repræsentantskab afholdes fredage, hvor de to årlige repræsentantskabsmøder ligger i umiddelbar forlængelse af et bestyrelsesmøde.

Bestyrelsesmødet i maj foreslås at blive afholdt i forbindelse med en studietur.

Bestyrelses- og repræsentantskabsmødet i juni at blive afholdt en torsdag, da det typisk er et tidspunkt, hvor mange har forskellige former for afslutning på arbejde, uddannelsesinstitutioner m.m.

Møder i formandskabet foreslås at ligge mandage kl. 9.00-11.00, ca. 1½ uge før bestyrelsesmødet.

Bestyrelsesmøder foreslås afholdt kl. 9.00-12.30, dog kl. 8.00-10.30 på dage med repræsentantskabsmøder. Repræsentantskabsmøder foreslås afholdt kl. 10.30-13.00.

Bestyrelsen har tidligere drøftet at afholde en studietur i foråret 2027. Den foreslås afholdt søndag 23. maj til tirsdag 25. maj. med afgang søndag eftermiddag og hjemkomst tirsdag aften. Datoen er fastlagt under hensyn til helligdage i foråret 2027. Der afholdes bestyrelsesmøde fredagen inden, hvor revisionen deltager for at fremlægge årsregnskab. Bestyrelsen aftalte på sit møde 6. marts 2026, at en dato skal fastlæg-

ges, også selvom ikke alle bestyrelsesmedlemmer har mulighed for at deltage. Studieturen forsøges planlagt til Hamborg og Flensborg med fokus på henholdsvis selvkørende teknologi og passagervækst jf. bestyrelsens drøftelse på mødet 22. maj 2026. Datoen fastlægges nu, og det endelige program forelægges senere.

Bestyrelses- og repræsentantskabsmøde	Formandskabsmøde
Bestyrelsen: Fredag 5. marts kl. 9.00	Mandag 22. februar kl. 9.00
Bestyrelsen: Fredag 21. maj kl. 9.00	Tirsdag 11. maj kl. 9.00
Bestyrelsen: Studietur søndag 23. maj til tirsdag 25. maj	
Bestyrelsen: Torsdag 24. juni kl. 8.00 Repræsentantskabet: Torsdag 24. juni kl. 10.30	Mandag 14. juni kl. 9.00
Bestyrelsen: Fredag 10. september kl. 9.00	Mandag 30. august kl. 9.00
Bestyrelsen: Fredag 5. november kl. 9.00	Mandag 25. oktober kl. 9.00
Bestyrelsen: Fredag 10. december kl. 8.00 Repræsentantskabet: Fredag 10. december kl. 10.30	Mandag 29. november kl. 9.00

04. Temadrøftelse: Ny zonestuktur

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter følgende fire principielle spørgsmål, som skal give retning til det eventuelle videre arbejde med en forenklet zonestruktur.

1. Strukturen. Hvor langt skal forenklingen evt. gå – 32 storzoner, 9 megazoner eller dynamiske zoner med fem størrelser?
 - Hvilken model tror bestyrelsen er lettest at forklare for en kunde, der aldrig har brugt kollektiv transport før?
 - Hvordan vægtes hensynet til Aarhus og de større byer, mod hensynet til yderområder og land-by-pendling?
2. Priskurven. Skal korte rejser blive dyrere og lange rejser billigere – eller skal prisforholdet bevares så tæt på i dag som muligt?
 - Hvor meget vægt lægger Midttrafik på pendlere på korte ruter versus passagerer på tværs af regionen?
 - Er en fladere priskurve en politisk acceptabel pris for forenkling?
3. Provenu og first mover. Skal omlægningen være provenuneutral for Midttrafik – eller kan bestyrelsen acceptere et indtægtstab mod statstilskud og en rolle som national pilot?
 - Under hvilke betingelser er et indtægtstab acceptabelt – ingen dækning, fuld statslig dækning, delvis, tidsbegrænset?
 - Hvad gør Midttrafik, hvis et eventuelt statstilskud bortfalder efter nogle år?
4. Tempo og proces. Hvornår skal bestyrelsen være klar til egentlige modelvalg, og hvilke yderligere analyser eller dialoger ønskes inden da? Hvis vi skal gå videre.
 - Skal administrationen forberede et konkret modelforslag inden for 6-12 måneder – eller afvente national afklaring?

Resumé

Konsulentbureauet EY har analyseret tre modeller for forenkling af Midttrafiks ca. 300 zoner. Hver model rummer reelle valg om priskurve, provenu og fordeling mellem kundegrupper – forenkling er ikke et neutralt indgreb. Bestyrelsen bedes give retning på de principielle valg, så administrationen kan kvalificere det eventuelle videre arbejde, herunder forholdet til staten og togoperatørerne.

Sagsfremstilling

Læsevejledning

Denne indstilling tager afsæt i den bilagte zonerapport fra EY, som udgør det centrale analysegrundlag for de beskrevne overvejelser og modeller. Bestyrelsen kan med fordel skimme rapporten som en del af forberedelsen til punktet.

Særligt side 5-11 indeholder en kondenseret gennemgang af rapportens væsentligste analyser og hovedkonklusioner.

Modellerne

Modellerne adskiller sig i forenklingsgrad og teknisk opsætning:

Model	Beskrivelse	Karakter
1. 32 storzoner	Zonekortet bevares, men antallet reduceres fra ~300 til 32.	En forenkling inden for den nuværende logik – færre zoner, men samme grundprincip som i dag.
2. 9 megazoner	Zonekortet reduceres til 9 store enheder.	Større geografiske enheder gør zonekortet meget overskueligt – men tvinger samtidig korte rejser op i pris.
3. 5 dynamiske zoner	Prisen beregnes ud fra fugleflugtsafstand – ikke et zonekort.	Bryder med zonekortet, kunden får en pris baseret på rejseafstanden i km – ikke på en zoneinddeling.

Den principielle drøftelse: Priskurvens hældning

Det mest grundlæggende valg handler ikke om antallet af zoner, men om hvordan priserne skal fordele sig mellem korte og lange rejser. I dag koster den længste rejse (23 zoner) ca. 9 gange mere end en 2-zonersrejse (26 kr. og 236 kr.). Når antallet af zoner reduceres markant, presses kurven uundgåeligt fladere – ellers opstår mulighed for delt billetkøb.

Graden af udfladning afhænger af modelvalget: 32 storzoner holder kurven tæt på i dag, 9 megazoner tvinger kurven markant fladere, mens dynamiske zoner kan justeres mere fleksibelt. Detaljer og prismultiplikatorer fremgår af bilagets afsnit 6.

Den principielle afvejning:

- For en fladere kurve: Understøtter mobilitet mellem land og by, pendling over længere afstande og klimamål – personkilometer i kollektiv transport kan øges markant
- Imod en fladere kurve: Korte rejser (1-3 zoner) udgør 82 % af alle rejser og 64 % af indtægterne. En udfladning rammer således hovedparten af kunderne, hvoraf mange får prisstigninger – mens en mindre gruppe på langdistancerejser får markante prisfald.

Der er altså tale om en reel omfordeling mellem passagergrupper – ikke et neutralt indgreb. Usikkerheder om prisfølsomhed, kort- og langsigtet adfærd samt datagrundlag er beskrevet i bilagets afsnit 7.

Den principielle drøftelse: Provenu

Det andet grundlæggende valg handler om Midttrafiks indtægter. Skal en omlægning være neutral for det samlede provenu, eller er bestyrelsen indstillet på at acceptere et indtægststab mod en tilsvarende gevinst i form af flere passagerer og lavere priser?

Valget står mellem to grundlæggende forskellige principper:

- Variant A – accept af indtægtstab: Midttrafik taber 67–138 mio. kr. årligt, men ingen kunder oplever prisstigninger, og passagertallet vokser 6–14 %. Modellen er kun reelt bæredygtig, hvis tabet dækkes via statstilskud eller øget bestillerbidrag.
- Variant B – provenuneutralitet: Midttrafiks indtægter holdes uændrede, men prisstrukturen tilpasses. Nogle kunder får prisstigninger, andre får prisfald – typisk således, at korte rejser stiger, og lange falder.

Den principielle afvejning:

- For provenuneutralitet: Sikrer økonomisk robusthed uden afhængighed af ekstern finansiering. Midttrafik beholder fuld råderet over egen takststruktur og er ikke låst af vilkår i et statstilskud.
- Imod provenuneutralitet: Kræver accept af mærkbare omfordeling mellem kundegrupper. Den forenklingsgevinst, der kan opnås ved, at stort set alle kunder får billigere rejser, kommer ikke i spil.

Grundtaksten (om 1 og 2 zoner fortsat skal koste det samme) er et yderligere instrument, der kan finjustere indtægtsvirkningen – i model 1A reduceres indtægtstab fra 100 til 49 mio. kr., hvis grundtaksten differentieres. Uddybning i bilagets afsnit 5.

National kontekst og takstsamarbejder

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark har peget på forenkling af zone-strukturer som et nationalt spørgsmål, men en samlet national beslutning er endnu ikke truffet. Midttrafik er med det foreliggende analysegrundlag nået langt i overvejelserne, hvilket både åbner mulighed for et lokalt initiativ.

To forhold bør fremhæves:

- Togsamarbejdet: EY vurderer, at det kan være juridisk nødvendigt at omlægge zonesystemet på togrejser samtidig – to parallelle zonesystemer kan være lovstridigt. Det forudsætter dialog med DSB og GoCollective.
- Takstområdeoverskridende rejser: Rejser til/fra nabotrafikselskaber udgør en lille andel, men kræver koordinering, hvis zonegrænserne flyttes markant.

First mover-sporet

Hvis Ekspertudvalgets anbefalinger ikke omsættes nationalt inden for overskuelig tid, kan Midttrafik gå foran.

Argumenter for

Midtjylland har størrelse og geografisk variation til at være national pilot. Ekspertudvalget har skabt et politisk vindue, som kan forsvinde. En omlægning, der øger personkilometer i kollektiv transport, støtter klimamål og styrker grundlaget for statsligt medansvar for indtægtstab.

Risici og forudsætninger

Variant A kræver nok realistisk en reel statslig medfinansiering. Et lokalt forsprog kan låse Midttrafik fast i en model, der ikke bliver national standard. Statstilskud kan være tidsbegrænset – bestyrelsen bør forholde sig til konsekvenserne ved bortfald.

Videre proces og udkast til tidslinje

På baggrund af bestyrelsens drøftelse foreslås følgende milepæle

Tidspunkt	Milepæl
Juni 2026	Temadrøftelse i bestyrelsen (denne sag). Retningsgivende principper drøftes.
Efterår 2026	Dialog med togoperatørerne og sondering af statstilskud. Prisoverslag fra Rejsekort & Rejseplan på ændret zonestruktur foreligger.
Primo 2027	Bestyrelsen forelægges konkret modelforslag og implementeringsplan.
2027–2028	Forberedelse, systemtilpasning og kommunikation til kunder, såfremt bestyrelsen beslutter at gå videre.

Tidslinjen forudsætter, at rammevilkårene for statstilskud og togsamarbejde afklares undervejs. Forsinkelser i ét af disse spor kan rykke milepælene.

Bilag

- 04.a Bilag 1 - EY - Analyser af nye zonestrukturer

05. Temadrøftelse: Rabatterede produkter

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter Midttrafiks arbejde med udvikling af rabatterede produkter.

Resumé

Administrationen fremlægger på bestyrelsesmødet erfaringer med rabatterede produkter med henblik på en drøftelse af Midttrafik fremadrettede arbejde med at udvikle rabatterede produkter.

Sagsfremstilling

Administrationen vil på mødet præsentere erfaringer med følgende forsøg i de vestdanske trafikselskaber:

1. Forsøg med 15 kr. billetten i Aarhus kommune
Aarhus Kommune tilbyder en særlig busbillet til alle på tre udvalgte bybuslinjer i Aarhus i en forsøgsperiode, som forventes at vare indtil sommeren 2027. Forsøget skal give Aarhus Kommune konkrete erfaringer med billigere busbilletter, som kan bruges i udformningen af en eventuel varig prisnedsættelse
2. HerningUNG
Pilotforsøg i Herning Kommune, hvor unge under 26 år for 210 kr./md. kunne købe et pendlerkort til busser (kommunale og regionale) i kommunen. Startede i oktober 2024.
3. Fredericia gratis kørsel
Fra 1. juli 2025 kunne man køre gratis med alle bybusser i Fredericia Kommune.
4. Gratis kørsel for unge i NT
Siden årsskiftet har de lokale busruter i Vesthimmerlands Kommune været gratis for børn under 16.
5. Billigere eller gratis pensionistkort
Flere kommuner har de seneste år valgt at give pensionister mulighed for billigere eller gratis pensionistkort. Horsens Kommune har tilbudt gratis pensionistkort, flere kommuner har tilbudt billigere årskort osv.

På baggrund af disse erfaringer ønsker administrationen, at bestyrelsen drøfter de overordnede rammer for Midttrafiks fortsatte arbejde med at udvikle rabatterede produkter, som kommunerne og regionen kan vælge at tilbyde borgerne.

Region Midtjylland vil i september fastlægge rammer for, hvornår de ønsker at støtte kommunale forsøg med rabatterede produkter.

Midttrafik forventer at kunne fremlægge indstilling om rammer for rabatterede produkter på bestyrelsesmødet 30. oktober 2026.

06. Orientering: Bedste Busselskab 2025/2026

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

15. – 17. juni blev resultatet af Bedste Busselskab 2025/2026 offentliggjort og vinderne kåret. Bedste Busselskab er en årligt tilbagevendende begivenhed. I sagsfremstillingen beskrives formålet, kåringen af vinderne og metoden.

Sagsfremstilling

Bedste Busselskab er et incitamentsprogram for de busselskaber, der kører på A-kontrakt for Midttrafik. Formålet er at sætte fokus på kundetilfredshed i busselskaberne, hvor forhold som chaufførens kørsel og chaufførens fremtræden overfor kunderne har stor betydning for den samlede tilfredshed med busrejsen. Bedste Busselskab er en anerkendelse til de busselskaber, der leverer et højt serviceniveau overfor Midttrafiks kunder og en god lejlighed til at give en skulderklap til chaufførerne for deres indsats.

Kåring af vinderne

15. – 17. juni var Midttrafik på besøg hos 1., 2. og 3. pladserne i begge puljer for at fejre deres resultat. Besøgene aftales med ledelsen og giver Midttrafik mulighed for at overraske chaufførerne med den gode nyhed, kage og en personlig gave.

Bedste Busselskab 2025/2026 – Store ruter:

1. Umove
2. AarBus
3. Keolis



Umove modtager prisen som Bedste Busselskab på de store ruter.

Bedste Busselskab 2025/2026 – Små ruter:

1. Todbjerg Busser
2. Fårup Rute- og Turistbusser
3. De Gule Busser



Todbjerg Busser modtager prisen som Bedste Busselskab på de små ruter.

Vinderne modtager en bonus på 150.000 kr., 2. pladsen får 50.000 kr. og 3. pladsen får 25.000 kr. I forbindelse med kåringerne er der udsendt en pressemeddelelse for at fortælle den gode historie og fremhæve de busselskaber, der gør en ekstra indsats i hverdagen.

Udover pengepræmien, chaufførgaver og diplomer får de to vindere lov til at køre rundt med 'Bedste Busselskab 2025/2026' på alle deres busser i det kommende år.

Ekstra bonus for højeste tilfredshed med chaufførerne

Der uddeles også en bonus til de to busselskaber (én i hver pulje), der leverer den flotteste præstation på chaufførens kørsel og chaufførens fremtræden overfor kunderne. Der gives mellem 10.000 og 50.000 kr. afhængigt af hvor mange chauffører, der er ansat i busselskabet. Vi anbefaler, at pengene bruges til et arrangement for chaufførerne.

Højeste tilfredshed med chaufførerne 2025/2026:

- Store ruter: Umove
- Små ruter: Todbjerg Busser

Metode

Busselskaberne med A-kontrakt inddeles i to puljer: én med små ruter, der kører under 15.000 køreplantimer/år, og én med store ruter, der kører over 15.000 køreplantimer/år. Flere busselskaber konkurrerer i begge puljer. Opdelingen er lavet for at skabe en mere lige konkurrence mellem busselskaberne.

Kundetilfredshedsmålingerne er foretaget via personlige interviews i busserne i tidsperioden 1. oktober 2025 – 30. marts 2026. Interviews genbruges så vidt muligt fra bonusmodellen i buskontrakter.

Kunderne svarer på følgende syv spørgsmål, på en skala fra 1-7:

- Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med støj fra bussen?

Modellen indeholder ud over tilfredshedsmålingerne en kvalitetsmodel, hvor der tages højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i løbet af perioden. Kvalitetsmodellen er med til at sikre, at Bedste Busselskab afspejler virkeligheden. Her inddrages følgende:

- Indberettede kundeklager med årsagerne: Betjening af mobil enhed, chaufførens kørsel, chaufførens adfærd og rygning.
- Kvalitetskontroller i form af andel kvalitetsbrister pr. gennemført kvalitetskontrol.

Kundetilfredshedsmålingen udgør hovedelementet i kåringen, mens reduktionen maksimalt kan udgøre 0,8 point.

Bedste Busselskab har eksisteret siden 2015. Modellen er løbende udviklet og tilpasset ved behov.

Bilag

- 06.a Bilag 1 - Midttrafik's Bedste Busselskab 2025-2026, rapport

07. Orientering: Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

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

Sagsfremstilling

Regeringsgrundlaget har også fokus på kollektiv trafik

Den nye regering præsenterede 2. juni 2026 sit regeringsgrundlag, der på flere måder peger på områder, hvor den nye regering vil støtte den kollektive trafik:

- Regeringen vil lave tiltag her og nu for at holde hånden under den lokale, kollektive trafik, uden at nævne hvilke.
- Regeringen præsenterer det som et initiativ, at man vil afsætte en ramme på 2 mia. kr. til billigere priser i den kollektive trafik til gratis offentlig transport for unge under 22 år.
- Et andet initiativ er at igangsætte en analyse af, hvordan mobiliteten, herunder den kollektive transport, kan forbedres på landet, og samle op på relevante erfaringer med nye mobilitetsløsninger. Herunder gøre det lettere for unge i land-distrikter at pendle til uddannelse samt undersøge udbredelsen og betydningen af f.eks. gratis busser.

Signe Munk, som er valgt i Midttrafiks område, er blevet udnævnt til by-, land og transportminister. Midttrafik har ønsket hende tillykke og inviteret hende til et møde med Midttrafik, hvor vi kan udveksle idéer og erfaringer.

Endelig afgørelse af tragisk ulykke på Djursland

Politiet udsendte 9. juni en pressemeddelelse om, at den tragiske ulykke på Djursland i januar hverken skyldtes defekte busser eller chauffører, der var påvirkede. Politiets undersøgelser har vist, at der efter alt at dømme var tale om glat føre, da den ene bus kom over i den anden vejbane. Vicepolitiinspektør Thomas Schouby fra Østjyllands Politie vurderer, at der er tale om et dybt tragisk færdselsuheld. Chaufføren af den bus, der kom på afveje, er sigtet for uagtsomt manddrab og sagen bliver nu overdraget til Anklagemyndigheden.

Uagtsomt manddrab er en juridisk betegnelse for at forvolde en andens død uden forsæt, typisk ved uforsigtighed, uagtsomhed eller manglende omhu. Handlingen er strafbar og dækker ofte over trafikdrab, arbejdsulykker eller alvorlige behandlingsfejl.

Midttrafik er ikke blevet kontaktet af hverken politiet eller medier i forbindelse med afgørelsen.

Tungvogns kontrol i Silkeborg

Tungvognscenter Nord gennemførte 9. juni en busrazzia på Silkeborg Busterminal. 21 busser blev ifølge TV2 Østjylland udtaget til kontrol, hvoraf 11 busser efterfølgende blev indkaldt til syn. Midttrafik får ikke automatisk resultatet af tungvognskontroller og har efterfølgende kontaktet de busselskaber, der anløber i Silkeborg.

Tide Bus:

- 6 busser blev trukket ud til kontrol – 5 busser fik ingen anmærkninger
- 1 bus fik kørselsforbud pga. defekt bremsesystem, der trak til venstre – det var ifølge kontrolløren ikke muligt for chaufføren at mærke defekten. Bussen er lavet, synet og på plader igen

Umove:

- 3 busser trukket ud til kontrol – alle måtte køre videre uden anmærkninger

Herning Turist:

- 8 busser blev trukket ud til kontrol – 1 bus fik ingen anmærkninger – 7 busser skulle til syn
- 1 bus fik kørselsforbud, fordi den ved en fejl ikke var blevet synet efter en vejsidekontrol. Bussen havde følgende defekter: Bagrude ikke markeret som nødudgang, nødudgang ved bagdør udvendigt mangler piktogram og defekt markeringslygte. Bussen blev synet og kom på plader igen dagen efter
- 5 busser fik anmærkninger på billetudstyr, der generede udsyn
- 4 busser havde kontrollamper i instrumentbordet
- 3 busser havde stenslag i forrude
- 7 busser havde noget med nødudgangsskilte

08. Eventuelt