



**Åben dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
20. juni 2025 kl. 10:30**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent.....	3
2	Meddelelser fra formanden.....	4
3	Årsberetning og årsrapport for 2024	5
4	Godkendelse af principper for byrdefordeling 2026.....	6
5	Orientering om budgetforslag 2026 til 1. behandling	7
6	Midttrafiks Strategiplan 2025-2028	9
7	Status for implementering af Midttrafiks mobilitetsplan 2023-2026	11
8	Ekspertudvalgets rapport om modeller for organisering af den lokale kollektive transport	15
9	Eventuelt.....	17

1 Valg af dirigent

Direktøren indstiller,

at formand Steen Vindum vælges som dirigent.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks formand, Steen Vindum, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

2 Meddelelser fra formanden

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 13. december 2024.

3 Årsberetning og årsrapport for 2024

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager årsberetning og årsrapport for 2024 til efterretning.

Resumé

Direktøren præsenterer årsberetning og årsrapport for 2024.

Sagsfremstilling

Årsberetning

Administrationen har udarbejdet årsberetning for 2024 for Midttrafik. Årsberetningen indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2024 samt perspektiver for de kommende år.

Årsberetningen findes her: <https://online.fliphtml5.com/epsen/chdv/>

Årsberetningen indeholder links til Midttrafiks årsrapport samt interviews med bestyrelsesformand, direktør og chefteam. Årets væsentligste aktiviteter præsenteres sammen med udvalgte nøgletal, og beretningen har følgende hovedoverskrifter:

- Midttrafik i tal
- Fokus på stabil drift og gode kundeoplevelser
- Fuld gang i den grønne omstilling
- Det vigtige leverandørsamarbejde
- Udvikling og samarbejde for fremtidens kollektive trafik
- Midttrafik som arbejdsplads
- Oversigt over markedsføringskampagner

Årsrapport

Årsrapport 2024 kan findes på: <https://online.fliphtml5.com/epsen/iyje/>

Årsrapporten indeholder årsregnskabet for 2024 med revisionspåtegning.

Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet. Årsregnskabet blev godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet 16. maj 2025.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Revisionsberetning nr. 24 af 16 maj 2025 til årsregnskab for 2024
- 3.b Bilag 2 - Byrdefordeling af regnskab 2024
- 3.c Bilag 3 - Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af regnskab 2024

4 Godkendelse af principper for byrdefordeling 2026

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet godkender forslaget til byrdefordeling for 2026.

Resumé

Repræsentantskabet skal i henhold til Midttrafiks vedtægter § 9 godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parterers tilskud til selskabets finansiering.

Sagsfremstilling

Byrdefordeling

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

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

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

I forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af repræsentantskabet i juni 2024, er der er tilføjet byrdefordeling til investering af nyt realtidssystem. Principperne består af kontant finansiering i 2026 og fordeles efter en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for budget 2026.

Principperne for byrdefordeling skal ifølge vedtægternes § 9 godkendes af repræsentantskabet.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Byrdefordelingsprincipper for Midttrafik 2026

5 Orientering om budgetforslag 2026 til 1. behandling

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Orientering om budgetforslag for 2026 for drift af kollektiv trafik og trafikskelskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2026, 1. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2027 til 2029, som vil blive behandlet af bestyrelsen for Midttrafik 20. juni 2025 forud for mødet i repræsentantskabet.

Sagsfremstilling

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

Grundlaget for budget 2026 er regnskabet for 2024, budget 2025 samt kendte ændringer i 2026. Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2026, hvor det er sammenholdt med budget 2025.

Passagerindtægter er i budgettet for 2026 samlet budgetteret til 867 mio. kr. på tværs af alle områder, hvilket svarer til et fald på 12,5 mio. kr. i forhold til budget 2025. Faldet skyldes primært tilbagebetaling af rejsekortlikviditet samt tilbagebetaling af ubrugte klippekort og pendlerklip i Midttrafik appen forud for appens planlagte nedlukning.

Operatørudgifterne vedrørende bus, tog, letbane og flextrafik udgør i budget 2026 samlet 2.694,7 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 35,7 mio. kr. sammenlignet med budget 2025. Stigningen drives særligt af en højere operatørudgift til letbanedrift, mens der ses et fald i flextrafikken og et uændret niveau for busdrift.

Busdrift inkl. flexbus

De samlede operatørudgifter til busdrift er i 2026 budgetteret til 1.522,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 6,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2025.

Togdrift

Der budgetteres med en samlet operatørudgift på 99,0 mio. kr. til togdrift i 2026, svarende til en stigning på 0,9 mio. kr. i forhold til budget 2025.

Letbanedrift

Letbanens operatørudgifter er budgetteret til 384,6 mio. kr., hvilket er en stigning på 27,6 mio. kr. sammenlignet med 2025. Stigningen relaterer sig primært til øgede driftsbetalinger og fornyelse af infrastrukturen.

Flextrafik

Udgifterne til flextrafik er budgetteret til 688,7 mio. kr., hvilket udgør et fald på 5,3 mio. kr. i forhold til budget 2025. Faldet skyldes både lavere indeks samt et lavere aktivitetsniveau, herunder justeringer baseret på faktisk kørsel og kommunale tilpasningsønsker.

Drifts- og billetsystemer

Udgifterne til drifts- og billetsystemer er i budget 2026 samlet opgjort til 112,4 mio. kr., hvilket er en reduktion på 1,6 mio. kr. i forhold til budget 2025. Ændringen skyldes primært forskydninger i investeringer og ændringer i Midttrafiks digitale platforme.

Billetkontrol

For 2026 forventes en nettoudgift til billetkontrol på 4,5 mio. kr., hvilket er en opjustering på 2,9 mio. kr. i forhold til budget 2025. Justeringen skyldes en kombination af højere forventede indtægter og indeksering.

For 2026 forventes der et estimeret tab på 45,8 mio. kr. vedrørende ubetalte kontrolafgifter for Midttrafiks samlede tilgodehavende, akkumuleret siden 2019, hvilket belastar budget 2026 med 6,5 mio. kr. svarende til en stigning på 3,6 mio. kr. sammenholdt med budget 2025.

Trafikselkabet

Trafikselkabets samlede budget for 2026 udgør 120,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 2,9 mio. kr. i forhold til budget 2025. Ændringerne skyldes primært løn- og prisreguleringer samt en intern omplacering af udgifter til andre budgetposter.

Flextrafikadministration

Budgettet for Flextrafikadministration i 2026, ekskl. flexbus, udgør samlet 45,5 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 3 mio. kr. i forhold til 2025. Stigningen er direkte relateret til udviklingen i antal ture, da administrationsbidraget er turbaseret.

Likviditet

Midttrafiks likviditet forventes i 2026 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.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - Budgetforslag 1 2026

6 Midttrafiks Strategiplan 2025-2028

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen om Strategiplan 2025-2028 til efterretning.

Resumé

Midttrafik har udarbejdet en strategiplan for perioden 2025-2028, der tager højde for fremtidens krav til Midttrafik som et mobilitetsselskab. Strategiplanen fremlægges for bestyrelsen til endelig godkendelse på mødet 20. juni 2025 umiddelbart forud for mødet i repræsentantskabet.

Sagsfremstilling

Strategiplanen er udarbejdet på baggrund af besøg hos ejerne, en workshop for medarbejdere og en strategidag for bestyrelse og repræsentantskab. Den afspejler derfor en fælles ambition om at udvikle den kollektive mobilitet i Midtjylland, så den kan tiltrække flere kunder.

En stærk vision, fire strategiske indsatsområder og tre værdier skal sikre, at vi kommer hele vejen rundt i forhold til at levere gode kundeoplevelser.

Vision i den nye strategi er:

Vores kundefokus skaber nem, attraktiv og bæredygtig mobilitet for alle

De valgte strategiske indsatsområder er:

- ***Helhedsorienteret mobilitet*** sætter fokus på kundens muligheder og behov
- ***Nemt, tilgængeligt og forståeligt*** sætter fokus på kunderejsen før, under og efter.
- ***Tæt samarbejde med interessenter*** sætter fokus på attraktiv kollektiv mobilitet som en fælles opgave.
- ***Attraktiv og udviklende arbejdsplads*** sætter fokus på medarbejderne som fundament for høj kvalitet og værdi for kunden.

Bæredygtighed, innovation og digitalisering indgår som naturlige og faste elementer inden for hvert af indsatsområderne.

Værdier

- Ansvarlig
- Passioneret
- Nyskabende

Strategiplanen er fremlagt til godkendelse på bestyrelsesmødet i Midttrafik 20. juni 2025 umiddelbart forud for mødet i repræsentantskabet. Denne orientering er derfor med forbehold for bestyrelsens godkendelse.

Strategiplanen bliver præsenteret for medarbejderne på et informationsmøde 1. juli, hvor alle vil modtage et trykt eksemplar.

Næste step bliver at implementere Strategiplan 2025-2028.

Til det formål bliver der udarbejdet en strategisk forandringsplan med konkrete aktiviteter. Også her bliver medarbejderne involveret i at komme med input til aktiviteter, der opfylder vision, indsatsområder og værdier i Strategiplan 2025-2028.

Bilag

- 6.a Bilag 1 – Strategiplan 2025-2028
- 6.b Bilag 2 - Strategisk forandringsplan

7 Status for implementering af Midttrafiks mobilitetsplan 2023-2026

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning

Resumé

Midttrafik mobilitetsplan har været gyldig i to år, og der gives her en status over arbejdet med at implementere den, herunder de gode tiltag der er gennemført eller undervejs indenfor udvikling af kerneprodukterne, den fysiske infrastruktur samt kommunikation og samarbejde.

Sagsfremstilling

Midttrafiks mobilitetsplan 2023-26 har nu været gældende i lidt mere end 2 år. Planen fremhæver en række indsatser for udvikling af den kollektive mobilitet, som skal bidrage til at styrke Midttrafiks produkter og samspillet med øvrige mobilitetsformer. Planen er tilgængelig på nedenstående link:

<https://www.midttrafik.dk/media/28717/mobilitetsplan-2023-2026-a.pdf>

Planen, der jf. Lov om Trafikselskaber skal udarbejdes hvert fjerde år, sætter retning for den kollektiv trafik og udpeger et hovednet. Midttrafiks mobilitetsplan peger samtidig på en række aktioner som understøtter transformationen fra traditionelt trafiksel-skab til mobilitetsselskab.

Den lovbestemte rolledeling mellem de forskellige myndigheder betyder, at det er helt centralt at Midttrafik, kommunerne og regionen arbejder sammen om at realisere planen, da ingen af parterne kan løfte det selv.

Derfor er udarbejdelsen og realiseringen af mobilitetsplanen også forankret i Styregruppen for Mobilitetssamarbejdet, som repræsenterer kommuner, region og Midttrafik.

Midttrafiks kerneprodukter

Midttrafik skal løbende udvikle egne produkter for at sikre en konkurrencedygtig og effektiv kollektiv trafik. For planens indsatser på dette område kan følgende arbejde fremhæves.

Planen peger på et hovednet i betjeningen mellem byer som skal danne rygrad i det kollektiv net. Midttrafik har sammen med ejerne prioriteret det fastlagte hovednet, men et stort regionalt besparelsesbehov i 2023 har også ramt strækninger på hovednettet nogle steder. Generelt har hovednettet dog været prioriteret op, og der er flere steder arbejdet med at integrere hovednettet i den lokalbetjening af byerne, så bynet og hovednet supplerer hinanden bedst muligt. Dette har også understøttet at passagertallet er vokset på flere hovednetsruter, mens det på andre er fastholdt på trods af besparelser.

Harmoniseret flextrafik blev gennemført i sommeren 2023, hvilket har bidraget til enklere kommunikation og en øget rolle for flextrafikken i det samlede kollektive trafikssystem – særligt i tyndt befolkede områder. Erfaringerne fra harmoniseringen peger på flere muligheder for udvikling, forenkling og kommunikation som vil være fokus for arbejdet i resten af planperioden.

Grøn omstilling indgår som en naturlig del af rådgivningen vedr. udbud og busflåden omstilles dermed løbende. Langt størstedelen af bustrafikken forventes at være emissionsfri i 2030, dog med fortsat dieseldrift på enkelte lavfrekvente ruter, som skolebusser, hvor elbusdrift stadig kan være en meget dyr løsning.

Effektiv drift, korrespondancer og sammenhænge har været centrale temaer både i den løbende planlægning af rutenettet og i særdeleshed i forbindelse med de større trafikplaner, der er lavet for bl.a. Viborg, Skive og Randers Kommuner samt igangværende for Aarhus Kommune. Samtidig er Plustur udviklet og udbredt til at dække hele Midtjylland og bidrager dermed til at skabe sammenhæng til bus og tog også fra spredt befolkede områder uden fast busbetjening.

Afdække potentialet for samarbejde med andre mobilitetsaktører – fx last mile transport. Midttrafik har sammen med kommuner og region i de seneste år afdækket potentialet for øget integration med forskellige mobilitetsaktører. Midttrafik har primært haft fokus på, hvordan de forskellige transportformer kan integreres på stoppesteder og mobilitetshubs samt i kommunikationen via Rejseplanen. Lovgivningen begrænser pt. hvor langt Midttrafik kan gå i egentlige samarbejder med private mobilitetsleverandører, men vi har bidraget med ideudvikling, perspektiver og data i flere mobilitetsprojekter om samkørsel og delemobilitet, som har været drevet af Region Midtjylland og kommuner.

Midttrafik vil i planens resterende to år have fokus på at fortsætte det gode arbejde med udviklingen af den kollektive trafik, arbejde for en endnu enklere flextrafik samt udvide kendskabet hertil. Vi har i forbindelse med det igangværende arbejde i regeringens ekspertudvalg for kollektiv trafik sammen med de øvrige trafikselskaber presset på for at få bredere rammer for vores arbejde med mobilitet og håber at kunne påtage os en større rolle på integrationen med private mobilitetsaktører i kølvandet på ekspertudvalget anbefalinger.

Rejsens fysiske rammer

De fysiske rammer for rejsen har stor betydning for passagerernes oplevelse og effektiviteten af den kollektive trafik kan drives. Ansvaret tilfalder overvejende kommunerne, men Midttrafik har i mobilitetsplanen påtaget sig ansvar for at erfaringsopsamle- og udveksle samt rådgive, da vi som mobilitetsselskab er tættest på kunderne og konsekvenserne af både gode og dårlige fysiske rammer. Vores indsats har de første to år bl.a. dækket:

Bedre stoppestedsforhold har været centralt i Midttrafik arbejde med fysiske forbedringer. Midttrafik har udbredt kendskabet til og brugen af vores stoppestedshåndbog, og understøttet indsatsen hos kommunerne både gennem rådgivning og med økonomisk medfinansiering via stoppestedspuljen og EU-projektet MOVE, som samlet frem til nu har bidraget til forbedringer på ca. 150 stoppesteder i Midtjylland.

Udvikling af mobilitetshubs dækker forbedringen af de fysiske rammer i de store knudepunkter, hvor den kollektive trafik mødes og bus, tog, letbane, og flextrafik integreres med andre mobilitetsformer som cykel og bil. Midttrafik har gennemført

visionsprojekter for Rønde, Odder og Holstebro, hvor de første skridt nu er ved at blive taget.

Fremkommeligheden er udfordret særligt i de store byer og er essentielt for at vi kan tilbyde pålidelig og rettidig kollektiv trafik. Midttrafik har i perioden haft et tæt samarbejde med bl.a. Region Midtjylland samt Aarhus, Randers og Favrskov kommuner om kortlægning af fremkommelighedsproblemer og udvikling og prioritering af løsninger bl.a. gennem signalprioritere og udpegning af behov for kortere og længere busbaner.

Byudvikling hænger tæt sammen møde både behov og muligheder for kollektiv trafik. Midttrafik har igangsat dialog om byudviklingsprincipper, der understøtter kollektiv trafik på både fagligt forum og i Letbanesamarbejdet.

Midttrafik vil fortsætte arbejdet med de ovenstående punkter i planperioden og forventer herudover at udarbejde en strategi for udbredelsen af mobilitetshubs samt en guide/ håndbog for det lokale arbejde med fremkommelighed. Herudover vil vi arbejde med at udbrede kendskabet til best practice indenfor byudvikling og kollektiv trafik bl.a. ved at bruge vejregelgruppens nye anbefalinger på området.

Samarbejde, information og kommunikation

Mobilitetsplanen peger også på en række indsatser som skal styrke kendskabet til den kollektive trafik og understøtte samarbejdet om mere grøn mobilitet. Blandt indsatserne der er arbejdet med kan fremhæves:

Kommunikation og information er centralt i Midttrafiks arbejde for at sikre at kunderne kender os og deres rejsemuligheder. I planperioden har der været et særligt fokus på kommunikation af flextrafikken for at udbrede kendskabet til de fælles nye rejsemuligheder harmoniseringen her har medført. Der udestår forsat et stort kommunikationsarbejde med flextrafik, men målinger viser at kundekendskabet er steget betragteligt. Kun 29 % havde i 2020 hørt om flextur, mens det tilsvarende tal i 2024 var 74 %.

Et andet særligt fokus har været på børn og unge. Her har Midttrafik som del af forsøgsprojekter udviklet undervisningsmateriale og forløb som skal styrke kendskabet til og brugen af kollektiv trafik for både store og små klassetrin i folkeskolen som på ungdomsuddannelser.

Midttrafik har i perioden styrket samarbejder med virksomheder om grøn mobilitet og har bl.a. ansat en medarbejder til at styrke dialogen om muligheder for billetsamarbejder, samarbejder om arrangementskørsel og samarbejder om grøn pendlertransport. Det har bl.a. ført til en væsentlig stigning arrangementskørsler samt flere forsøgsprojektet med samarbejde om ændrede transportvaner hos medarbejdere, bl.a. forsøg med genindførelse af periodekort betalt over medarbejdernes bruttoløn.

Tilgængelighed for alle indtænkes løbende i vores arbejde med bl.a. busindretning, stoppesteder og flextrafik. Midttrafik har i perioden samtidig arbejdet sammen med vores tilgængelighedsråd om at gennemgå hele kunderejsen – før, under og efter – for at afdække de vigtigste forhold for rejsende med fysiske og psykiske handicaps. Resultatet indgår i vores videre arbejde med at øge tilgængeligheden.

Den videre proces

Midttrafik fortsætter arbejde med at implementere planens indsatser sammen med kommunerne og regionen iht. overstående gennemgang.

Prioriteringen af indsatserne skal til efteråret samstemmes med de nye rammer og prioriteringer Midttrafiks strategiplan lægger ud.

Mobilitetsplanen løber t.o.m. 2026, hvilket betyder, at Midttrafik sidst i 2025 forventer at gå i gang med arbejdet med at udarbejde grundlaget for Mobilitetsplan 2027-2030. En proces der vil tage afsæt i den kommende strategiplan og dialog med kommuner og region om ønsker til fremtidens indsatser.

8 Ekspertudvalgets rapport om modeller for organisering af den lokale kollektive transport

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Transportministeriet offentliggjorde 12. marts 2025 Ekspertudvalgets 2. rapport, som præsenterer deres analyse af fire forskellige modeller for organisering af kollektiv trafik i Danmark.

Sagsfremstilling

Ekspertudvalget har gennem længere tid arbejdet med forskellige perspektiver på at kunne forbedre den kollektive trafik i Danmark. Sidste sommer kom de med nogle bud på nye kollektive transportløsninger.

De har også arbejdet med ændret organisering og nye takstmodeller. 12. marts 2025 har Transportministeriet offentliggjort Ekspertudvalgets anden rapport, som handler om forskellige modeller for organiseringen af den kollektive trafik i Danmark.

Nyheden kan læses på: <https://www.trm.dk/nyheder/2025/ny-rapport-om-modeller-for-organisering-af-den-lokale-kollektive-transport>

Ekspertudvalgets rapport indeholder ikke egentlige anbefalinger af en bestemt model, men Ekspertudvalget beskriver fordele og ulemper ved fire forskellige modeller.

De fire modeller er overordnet:

- **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 af-dækket.
- **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 kundedrevne 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.

Ekspertudvalget har dermed beskrevet en bred vifte af muligheder. Transportministeriet har ikke meldt ud, hvornår de forventer, at der træffes beslutning om den fremtidige organisering af kollektiv transport. Administrationen følger arbejdet tæt og holder bestyrelsen orienteret, hvis der kommer mere konkrete udmeldinger.

Ekspertudvalget arbejder videre med at komme med anbefalinger om forskellige takstmodeller. Rapportering af dette arbejde inkl. samlede anbefalinger forventes inden sommerferien 2025.

Måtte anbefalingerne komme inden mødet i repræsentantskabet, orienteres mundtligt herom på mødet.

9 Eventuelt