



Aarhus, 5. september 2025

**Bilagssamling
til åben dagsorden til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
12. september 2025 kl. 09:30**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Modtager	Bestyrelsen for Midttrafik
Udarbejdet af	Martin B. Tams
Cc	Mathias N. F. Bargmann
Emne	Billetkontrol i busser udenfor Aarhus

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

19. august 2025

Journalnr.:
4.4.6-13090-2024

Kontaktperson:
Martin B. Tams

E-mail:
mbt@midttrafik.dk

Baggrundsnotat til temadrøftelse

Indledning og baggrund

Midttrafik har modtaget en række henvendelser fra både entreprenører og chauffører i kommunerne uden for Aarhus, som udtrykker utilfredshed med det nuværende niveau af billetkontrol. Chaufførerne efterspørger en øget synlighed af billetkontrollører – både for at forbedre deres arbejdsmiljø og for at understøtte overholdelsen af reglerne for gyldig billettering blandt kunderne.

Driftsledere fra busselskaberne, som deltager i de faste samarbejds møder med Midttrafik, har gentagne gange tilkendegivet et behov for øget kontrolaktivitet på regionens busruter samt lokalruter. De oplever en tendens til, at flere "kunder" i stigende grad udfordrer chaufførerne og modsætter sig kravet om gyldig billet. De stigende antal episoder er med til at skabe et utrygt arbejdsmiljø for chaufføren.

Midttrafik fastholder, at chaufførerne ikke skal indgå i eller eskalere konflikter med kunder om billettering, af hensyn til deres arbejdsmiljø. Chaufførens rolle i disse tilfælde er at henvise kunder til, at der vil blive udstedt en kontrolafgift, hvis der foretages billetkontrol på rejsen.

Ifølge busselskabernes driftsledere ses der en stigende forekomst af ubehagelige episoder, herunder trusler og nedsættende bemærkninger fra kunder rettet mod chaufførerne i forbindelse med billettering. Busselskaberne vurderer, at en øget tilstedeværelse af billetkontrollører vil kunne medvirke til at forbedre arbejdsmiljøet for chaufførerne. Forventningen er, at flere kunder vil købe billet forud for rejsen, samt at kontrollørerne kan håndtere dialogen med kunder uden gyldig billet og udstede kontrolafgifter som et præventivt og opdragende redskab.

Chaufføren har i dag mulighed for at afvise kunder uden gyldig billet og bede dem forlade bussen. Busselskaberne gør dog opmærksom på, at færre chauffører vælger at tage denne konfrontation, da de oplever en stigende grad af aggressiv og grænseoverskridende adfærd i mødet med visse kunder.

Billetkontrollørens rolle i den kollektive trafik vurderes at have en vigtig dobbeltfunktion. For det første fungerer kontrolløren præventivt og opdragende over for de kunder, der bevidst undlader at købe billet, primært gennem sin synlige tilstedeværelse. For det andet bidrager kontrollørens

tilstedeværelse i busserne til at øge oplevelsen af tryghed blandt de lovlydige kunder samt hos chaufføren.

Det nuværende kontrolniveau hos de enkelte bestillere vurderes at være utilstrækkeligt i forhold til at sikre en tryk og tillidsfuld rejseoplevelse for kunder og chauffører. Midttrafik og DSB oplever, at flere kunder er villige til at "tage chancen" og rejse uden billet. Midttrafik arbejder løbende på at forbedre kontrollen sammen med leverandøren, hvilket vil være medvirkende til at der laves flere kontrolafgifter, men der opleves også en tendens til at flere ikke indløser billet nu end tidligere. Det billede går igen på tværs af trafikselskaber.

Bestiller	Måltal kontroller
Favrskov	51
Hedensted	51
Herning	245
Holstebro	16
Horsens	285
Norddjurs	51
Odder	51
Randers	508
Ringkøbing-Skjern	51
Silkeborg	377
Skanderborg	67
Skive	184
Struer	
Syddjurs	58
Viborg	340
Region Midtjylland	9.613
Total	11.948

Tabellen viser det antal billetkontroller, der skal udføres i henholdsvis bybusser og på lokalruter hos den enkelte bestiller i løbet af 2025. Med udgangspunkt i den nuværende kontrakt med G4S gennemfører en billetkontrollør typisk mellem 10 og 20 kontroller pr. besøg hos en bestiller.

Nedenfor undersøger administrationen de økonomiske og operationelle konsekvenser af en fordobling af den nuværende kontrolindsats i regionens busser samt på lokalruter og i bybusser udenfor Aarhus.

Økonomi og finansiering – opdateret vurdering

Denne analyse belyser de økonomiske konsekvenser ved at fordoble billetkontrollen i busser uden for Aarhus kommune. Fokus er både på direkte omkostninger, potentielle indtægter fra kontrolafgifter og effekten af øget efterlevelse af billetteringsregler.

Nuværende kontrolniveau og udgifter

Midttrafik gennemfører i dag ca. 11.950 billetkontroller årligt i busser som ikke finansieres af Aarhus, svarende til kontrol på 0,23 % af alle busture. Den nuværende udgift til denne indsats udgør ca. 2,2 mio. kr. årligt.

Ved en fordobling til 23.900 kontroller stiger kontroludgiften tilsvarende med det dobbelte, 2,2 mio. kr. Herudover vurderes det nødvendigt at ansætte én ekstra administrativ medarbejder til at håndtere henvendelser og sagsbehandling, hvilket medfører en yderligere omkostning på ca. 450.000 kr. årligt.

Samlet merudgift ved fordoblet indsats: ca. 2,7 mio. kr.

Indtægter fra kontrolafgifter

I perioden januar til juni 2025 er der udskrevet kontrolafgifter for i alt 1,06 mio. kr. Det svarer til en årsbasis bruttoindtægt på ca. 2,3 mio. kr. Med en inddrivelsesprocent på ca. 50 % (Midttrafik, Aarhus Kommune og Gældsstyrelsen samlet), udgør den reelle indtægt ca. 1,15 mio. kr.

Ved fordoblet kontrol og uændret inddrivelsesprocent forventes den faktiske indtægt at stige til ca. 2,3 mio. kr., hvilket giver en merindtægt på 1,15 mio. kr.

Økonomisk tab fra billetløse rejser

I 2024 var der registreret 21.146.000 rejser i busserne i hele Midttrafiks område på nær Aarhus Kommune. Den estimerede andel af rejser uden billet er 3,87 %, svarende til ca. 818.000 rejser årligt. Det betyder, at der reelt er ca. 20.328.000 rejser, hvor der er betalt billet.

Den samlede billetindtægt i 2024 var 412,6 mio. kr., hvilket giver en korrigeret gennemsnitspris på 20 kr. pr. betalt rejse. Det økonomiske tab fra billetløse rejser kan dermed estimeres til ca. 16,4 mio. kr.

Potentiel gevinst ved ændret adfærd

Selv en mindre reduktion i kunder der ikke billetterer, kan give væsentlig merindtægt. Ved en 10 % reduktion i snyd vil den øgede billetindtægt være ca. 1,6 mio. kr.

Samlet indtægt ved fordoblet kontrol og 10 % adfærdsændring:

- Kontrolafgifter (netto): 1,15 mio. kr.
- Øget billetindtægt: 1,6 mio. kr.
- Samlet merindtægt: ca. 2,75 mio. kr.
- Merudgifter: ca. 2,7 mio. kr.

Del konklusion

Analysen viser, at en fordobling af billetkontrollen i busserne uden for Aarhus kan gennemføres uden nettoudgifter for Midttrafik, forudsat at den forventede adfærdsændring blandt kunder og den nuværende inddrivelsesprocent for kontrolafgifter fastholdes. Med samlede merindtægter på ca. 2,75 mio. kr. og merudgifter på ca. 2,7 mio. kr. er projektet økonomisk balanceret.

Metode

Det er væsentligt at understrege, at den gennemsnitlige billetpris på ca. 20 kr. er et beregningsteknisk estimat, der bygger på en simpel division af den samlede årlige billetindtægt med det samlede antal registrerede rejser – fratrukket den andel der antages at have rejst uden billet. Denne metode er dog forbundet med visse metodiske begrænsninger og usikkerheder.

For det første tager beregningen ikke højde for, at visse billetter – fx dagsbilletter – kan bruges til et ubegrænset antal rejser i løbet af én dag. En kunde med en dagsbillet kan således i princippet registreres som rejsende 10, 20 eller 30 gange på samme dag, afhængigt af hvor mange busser vedkommende benytter. Dermed kan én betalingshandling føre til mange rejser i tællingen, hvilket trækker den beregnede gennemsnitspris pr. rejse kunstigt ned. Omvendt kan den også trække gennemsnittet op, hvis kun den kun stiger på én gang.

For det andet er det vigtigt at være opmærksom på, at nogle af de registrerede rejser i datagrundlaget stammer fra kunder, der ikke har betalt for deres rejse. Disse rejser indgår i tælleren (antal rejser), men ikke i nævneren (indtægt), hvilket yderligere skævvrider det gennemsnitlige billetpris-estimat.

Det gennemsnit, der fremkommer, bør derfor anvendes med forsigtighed. Det er primært et regneteknisk værktøj og ikke nødvendigvis udtryk for den reelle betalingsevne eller -villighed blandt kunderne. Vurderinger og konklusioner, der bygger på tallet, bør suppleres med kvalitativ indsigt og drøftelser om datakvalitet og brugeradfærd.

Konklusion

Analysen viser, at billetkontrollen i busserne uden for Aarhus er et område, hvor der er mulighed for forbedring både i forhold til efterlevelse af billetteringsregler og til arbejdsmiljøet for chaufførerne. Flere busselskaber og chauffører har peget på, at den nuværende kontrolindsats opleves som utilstrækkelig, og at fraværet af synlige billetkontrollører gør det vanskeligt at fastholde autoritet i mødet med kunder, der ikke har gyldig billet.

Samtidig viser de økonomiske beregninger, at en øget indsats vil medføre en højere udgift til kontrol og administration, men at en mindre ændring i kundernes adfærd kan reducere det, samlede økonomiske tab. Hvis blot en mindre andel af de kunder, der i dag rejser uden billet, begynder at betale, vil det give en betydelig merindtægt – og i visse scenarier overstige udgifterne til indsatsen.

Dertil kommer, at en øget kontrolindsats kan understøtte en oplevelse af større tryk blandt chauffører og rejsende, samtidig med at det tydeliggør billetkravet over for alle kunder.

På den baggrund vurderes det, at en styrket billetkontrol vil kunne bidrage positivt til både overholdelse af regler og arbejdsforholdene i den kollektive trafik. Administrationen ønsker på denne baggrund, at bestyrelsen tager en drøftelse om ønsket kontrolniveau i regionens busser samt lokalruter og bybusser udenfor Aarhus. Det indstilles, at finansieringsprincippet for billetkontrol ændres, så den samlede udgift til Billetkontrollen byrdefordeles efter køreplantimer, i stedet for at den enkelte kommune betaler direkte for de kontroller, der udføres i eget område.

Formålet med ændringen er at sikre en mere fleksibel og effektiv anvendelse af kontrolressourcerne. Med det nye princip vil der blive foretaget en samlet styring, hvor kontroller fordeles ud fra objektive kriterier, herunder køreplantimer, med henblik på at sikre en rimelig og retfærdig fordeling mellem kommunerne. Samtidig vil det give mulighed for at målrette en øget kontrolindsats i områder, hvor behovet ad-hoc vurderes at være særligt stort.

Denne model vurderes at skabe bedre sammenhæng mellem indsats og behov, samtidig med at den administrative håndtering for den enkelte kommune forenkles.

Det bemærkes, at Midtjyske Jernbaner selv står for billetkontrollen i toget. En ændring af Midttrafiks kontrolindsats vil ikke påvirke den praktiske

udførsel af billetkontrol ved Midtjyske Jernbaner eller Midtjyske Jernbaners økonomi.

Høringssvar fra Silkeborg, Herning og Hedensted

Dette notat har været sendt i høring hos bestillerne. Der er kommet kommentarer fra Silkeborg, Herning og Hedensted. De tre kommuner bakker samlet set op om forslaget om en styrket kontrolindsats og ser det som et vigtigt bidrag til både højere billetindtægter, øget tryghed og en mere retfærdig fordeling, hvor alle betaler for deres rejse.

Kommunerne peger samtidig på nogle væsentlige opmærksomhedspunkter: Kontrollerne bør fordeles efter behov og gennemføres på forskellige tidspunkter af dagen og ugen, og der bør være mulighed for ad hoc-bestillinger fra bestillere og busselskaber.

Derudover fremhæves det, at bybusser uden for Aarhus Kommune eksplicit bør nævnes i materialet, og at selve kontrolmetoden bør drøftes nærmere, da nuværende praksis ikke altid rammer de steder og tidspunkter, hvor problemerne opleves.

Arbejdsprogram for planlægning K26 - større opgaver og projekter

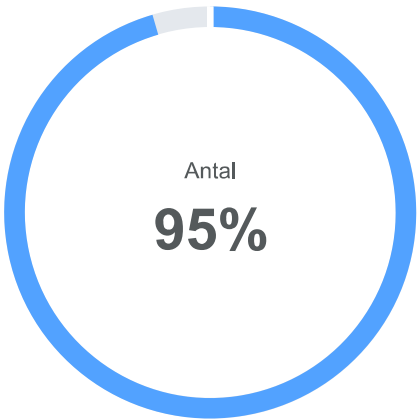
Nr.	Navn	Beskrivelse og formål	Kommune/region	Ikrafttrædelse
1	Trafikplan for Aarhus 2027	I forbindelse med ny grøn mobilitetsaftale skal der udarbejdes en ny trafikplan for den kollektive trafik med ikrafttrædelse i 2027. I køreplanåret 2025/26 udarbejdes udkast til ny struktur og principbetjening, som sendes i offentlig høring primo 2026. Ny overordnet struktur vil indeholde forslag til ny betjening, hvor regionale og lokale busressourcer i videst muligt omfang er koordineret.	Aarhus Kommune	K27
2	Udarbejdelse af udbudsgrundlag for bybusser, lokalruter og regionalruter i Randers Kommune	Den lokale og regionale kørsel i Randers Kommune skal i udbud med driftsstart i 2028. Som grundlag for udbuddet skal udarbejdes et køreplanoplæg, hvor udbuddet forventes offentliggjort i efteråret 2026.	Randers Kommune Region Midtjylland	K26
3	Udarbejdelse af udbudsgrundlag for lokalruter i Syddjurs Kommune	Den lokale kørsel i Syddjurs Kommune skal i udbud med driftsstart i 2028. Som grundlag for udbuddet skal udarbejdes et køreplanoplæg, hvor udbuddet forventes offentliggjort i efteråret 2026.	Syddjurs Kommune	K26
4	Oplæg til revidering af bybusbetjeningen i Silkeborg by	Midttrafik udarbejder oplæg til justeringer i bybusnettet, så nye boligområder betjenes samt oplæg til styrkelse i betjeningen i områder med større kundepotentiale.	Silkeborg Kommune	K26
5	Udarbejdelse af udbudsgrundlag for bybusser i Silkeborg Kommune	Bybusserne i Silkeborg Kommune skal i udbud med driftsstart i 2028. Som grundlag for udbuddet skal udarbejdes et køreplanoplæg, hvor udbuddet forventes offentliggjort i efteråret 2026.	Silkeborg Kommune	K26
6	Implementering af Trafikplan i Skive Kommune	Midttrafik og Skive Kommune har udarbejdet nyt kollektiv trafiksystem i Skive Kommune, som implementeres til køreplansskiftet 2026. Forinden gennemføres en ekstraordinær trafikplanhøring indeholdende konkrete køreplaner i sensommeren 2025, som sikrer grundlaget for eventuelle justeringer i betjeningen inden ordinær køreplanhøring januar 2026.	Skive Kommune	K26
7	Evaluering af bybusbetjening af nye områder i Odder	I Odder er bybusbetjeningen fra køreplansskiftet omlagt til to nye bybuslinjer, så der er sikret betjening af Bendixminde. Der gennemføres en opfølgning på den omlagte betjening, herunder eventuelle kundehenvendelser.	Odder Kommune	K26
8	Opfølgning på bybusbetjening i Skanderborg	Til K25 blev alle ruteforløb gennem Skanderborg midtby ensrettet, så der nu kun eksisterer ét ruteforløb gennem Vestergade. Tidligere havde bybussen flere forskellige varianter, og særligt gennem Møllegade, hvor Skanderborg Busterminal ligger. Herudover blev flere afgangene på hverdage samt i weekenden forlænget til det kommunale aktivitetscenter FLOK ved Sølund, som betjenes før og efter den hidtidige endestation Vrold. Der gennemføres en opfølgning på den omlagte betjening, herunder evaluering af passagerbenyttelsen og eventuelle kundehenvendelser.	Skanderborg Kommune	K26
9	Betjening af industriområde i Galten	Skanderborg Kommune har ønske om at betjene erhvervsområdet syd for Galten (klank) med flere busafgange. I den forbindelse ønsker Skanderborg Kommune undersøgt om denne betjening kan ske med regionale ressourcer. Midttrafik undersøger muligheder og konsekvenser ved betjeningen af Klank med regionale busruter.	Skanderborg Kommune Region Midtjylland	K26
10	Betjening af industriområder i Randers	Randers Kommune har ønske om at sikre bedre betjening af erhvervsområder i Sdr. Borup og Munkdrup. Midttrafik undersøger muligheder og konsekvenser ved betjeningen med både lokale og regionale busruter.	Randers Kommune Region Midtjylland	K26
11	Implementering af øget drift på L1 og L2	Søndagskørslen skal udvides til halvtimedrift på L1 mellem Aarhus og Grenaa samt på L2 mellem Aarhus og Odder. Det betyder, at der som minimum vil være halvtimedrift alle dage det meste af driftsdøgnet på både L1 og L2.	Aarhus Kommune Region Midtjylland	K26

2025 - Midttrafik - MTU og APV | Overordnede resultater



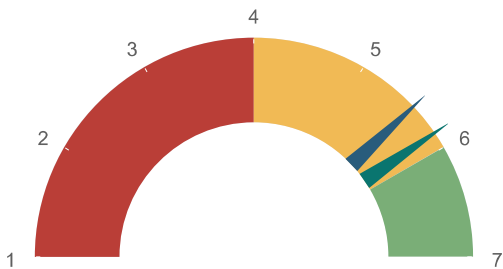


Svarprocent



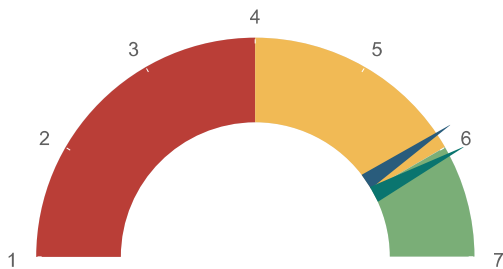
Observationer	
Total	133
Antal	95%
▼ Mål	0%

Motivation og Tilfredshed
Tema | Gennemsnit



Observationer	
Midttrafik 2025	126
● Gennemsnit	5,56
Midttrafik 2023	130
● Gennemsnit	5,85

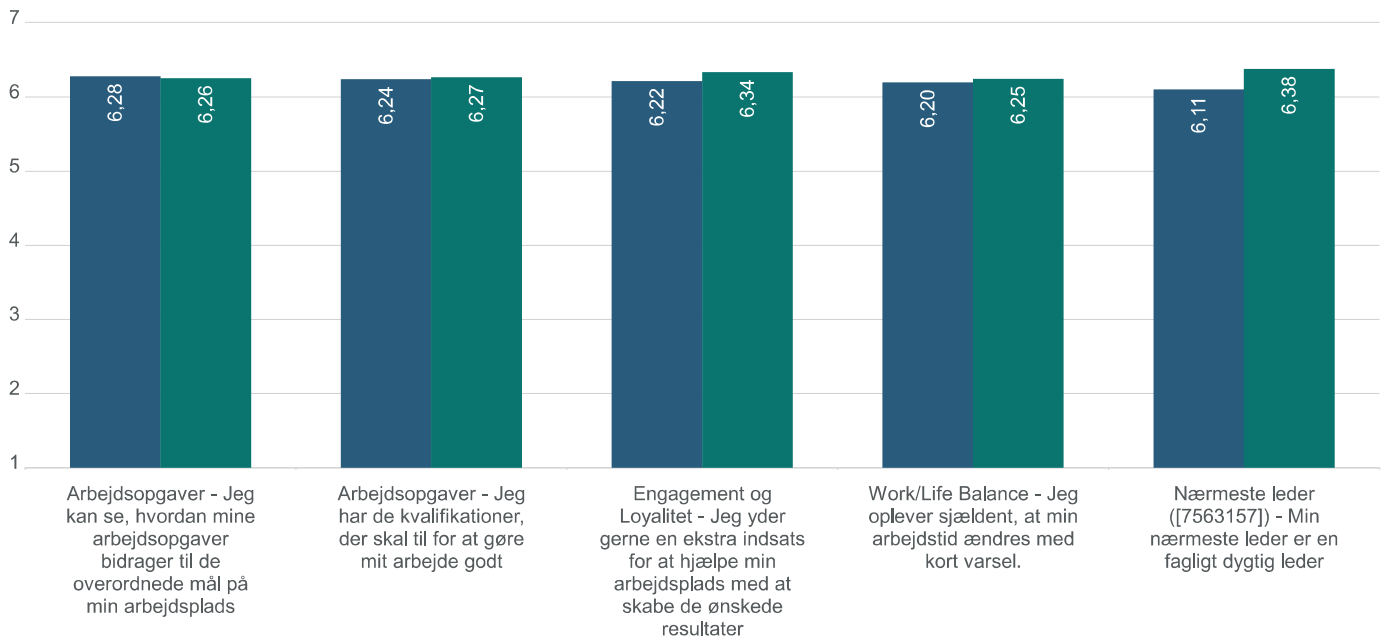
Engagement og Loyalitet
Tema | Gennemsnit



Observationer	
Midttrafik 2025	126
● Gennemsnit	5,86
Midttrafik 2023	130
● Gennemsnit	6,07

Top 5

De 5 spørgsmål med højeste gennemsnit



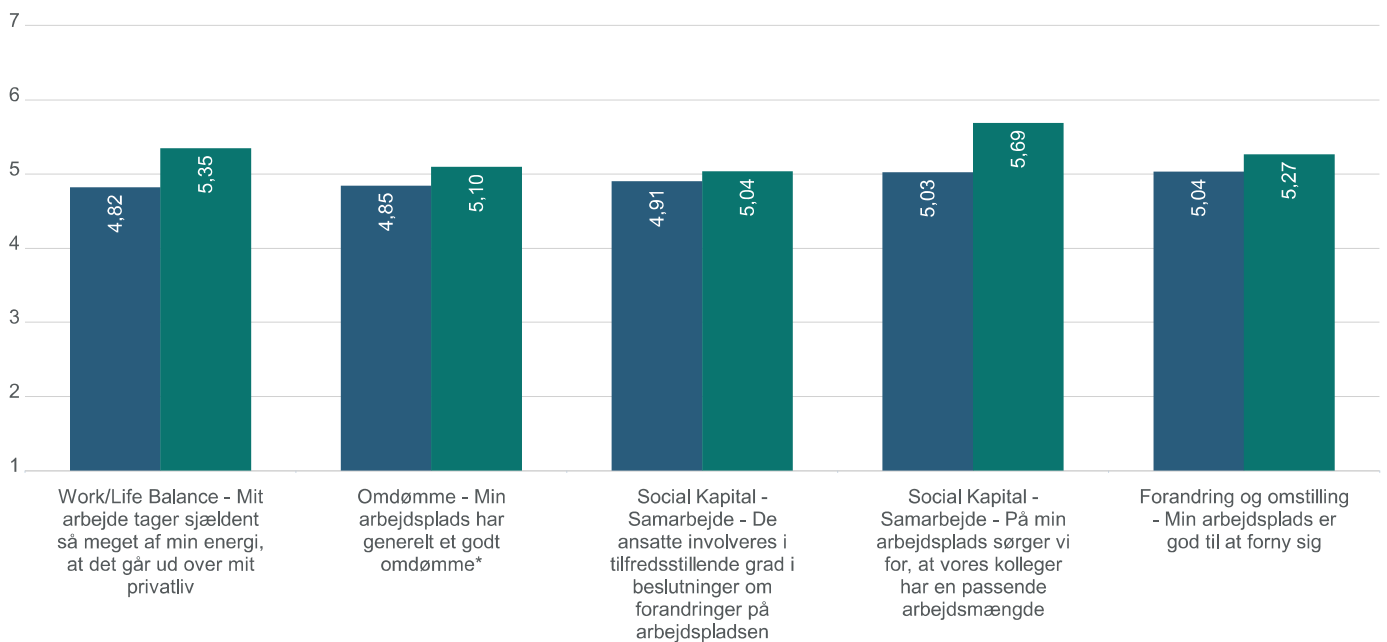
Observationer

● Midttrafik 2025

● Midttrafik 2023

Bund 5

De 5 spørgsmål med laveste gennemsnit

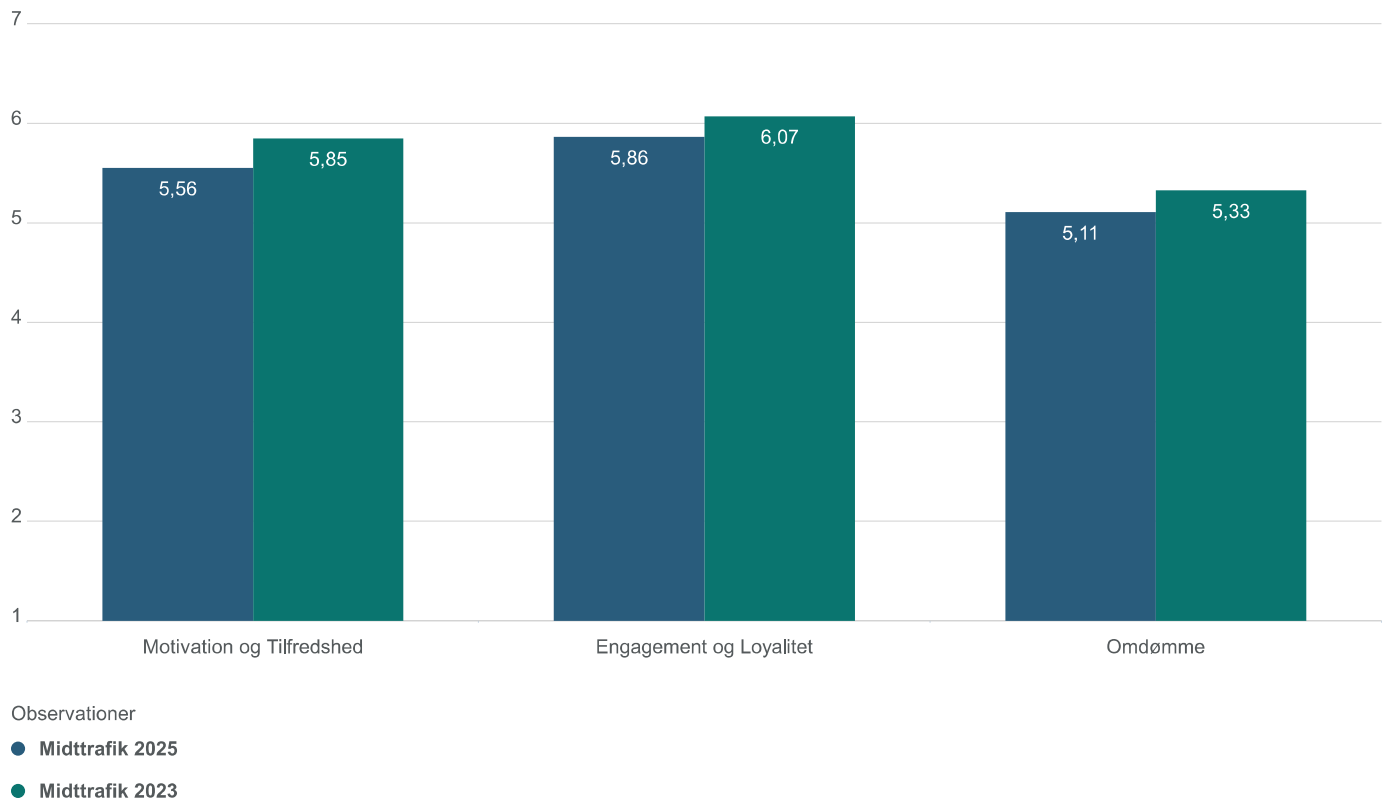


Observationer

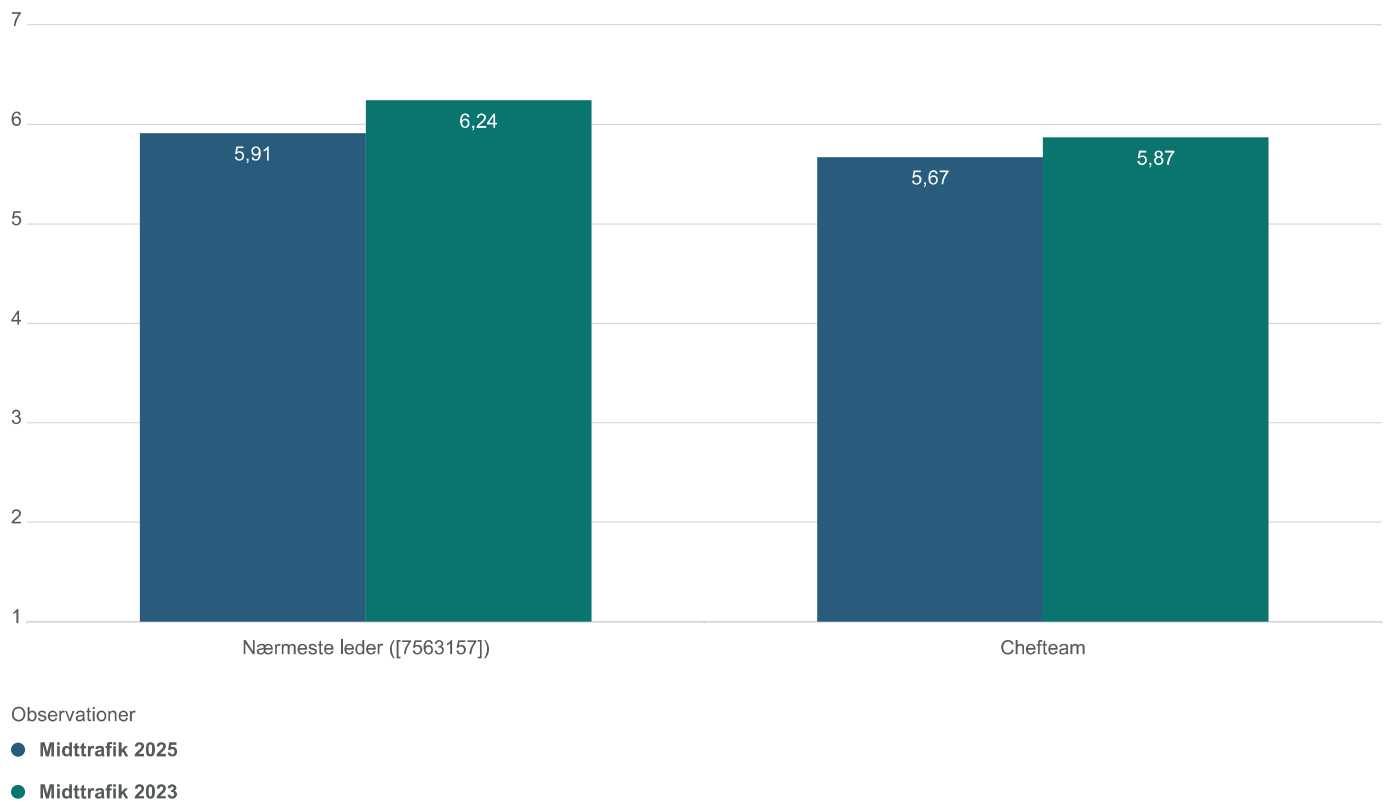
● Midttrafik 2025

● Midttrafik 2023

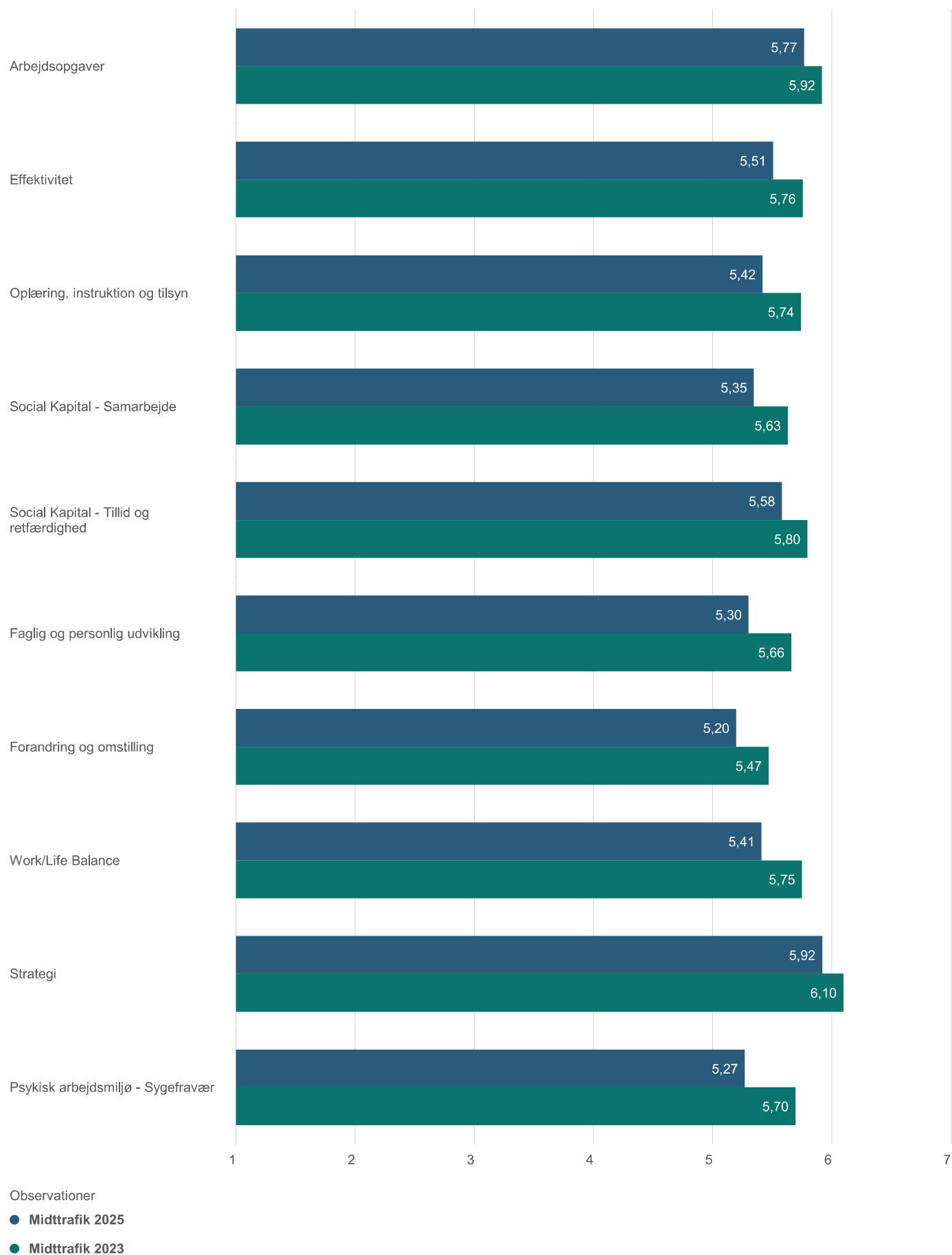
Tema oversigt | Overordnede temaer



Tema oversigt | Ledelse

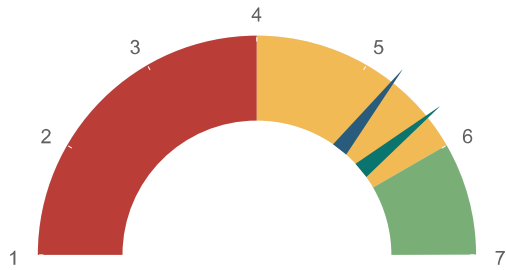


Tema oversigt | Øvrige temaer



Psyisk arbejdsmiljø - Sygefravær

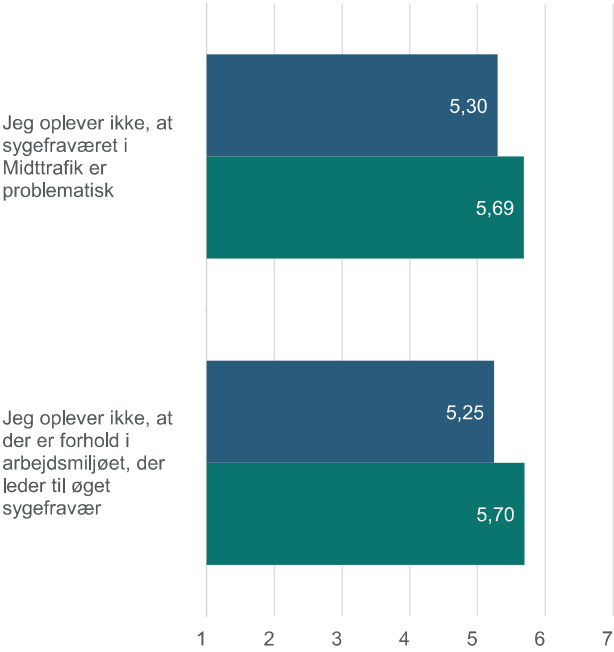
Tema | Gennemsnit



Observationer	
Midttrafik 2025	126
● Gennemsnit	5,27
Midttrafik 2023	130
● Gennemsnit	5,70

Psyisk arbejdsmiljø - Sygefravær

Spørgsmål | Gennemsnit



Observationer	
● Midttrafik 2025	126
● Midttrafik 2023	130