



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
31. oktober 2025 kl. 09:30**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
1 Beslutning: Bevilling til DART i 2026	3
2 Beslutning: Forventet regnskab 2 for 2025	6
3 Beslutning: ViborgUNG – Nyt billetforsøg målrettet unge mellem 16 og 26 år.....	9
4 Beslutning: Ændring i Midtjyske Jernbaners bestyrelsessammensætning	10
5 Beslutning: Overordnet beredskabsplan for Midttrafik.....	13
6 Beslutning: Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 12. december 2025.....	16
7 Beslutning: Evaluering af administrationen	17
TEMADRØFTELSE	
8 Temadrøftelse: Bestyrelsens erfaringer fra valgperioden og gode råd til kommende bestyrelse.	19
ORIENTERINGSPUNKTER	
9 Orientering: Evaluering af takstforsøg i Herning kommune.....	22
10 Orientering: Passagerudvikling 1. halvår 2025	25
11 Orientering: Status på Rejsekort-projekter herunder MVP af Basiskort i Aarhus ..	28
12 Orientering: Siden sidst	31
13 Eventuelt	35

1 Beslutning: Bevilling til DART i 2026

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender bevilling på samlet 3,5 mio. kr. til DART i 2026, heraf overførsel af 1 mio. kr. i uforbrugt budget på DART i 2025.

at de resterende 2,5 mio. kr. finansieres af trafikelskabets budget 2025.

Resumé

Planlægningssystemet i flextrafik står overfor udskiftning. FlexDanmark - trafikelskabernes fælles selskab til at drive det nationale flextrafik-system – står for processen med indkøb og udskiftning, men kræver medfinansiering fra Midttrafik. Samtidig har vi brug for lokal projektledelse gennem anskaffelses- og implementeringsfasen. Det indstilles derfor, at der afsættes finansiering på samlet 3,5 mio. kr. i budgettet for 2026.

Sagsfremstilling

Hvad er DART

FlexDanmarks DART-program omhandler anskaffelse af en ny IT-løsning til understøttelse af flextrafikken i Danmark.

Flextrafikken udgør i dag en kritisk del af infrastrukturen, i form af patientbefordring, handicapkørsel og visiteret kørsel, og er samtidig integreret som en vigtig del af den åbne kollektive trafik i Danmark.

Det nuværende IT-system til flextrafikken er over 30 år gammelt, hvilket medfører en række udfordringer ift. drift, support og videreudvikling af flextrafikken. Det betyder bl.a. at det er:

- Dyrt og langsomt at udvikle nye funktioner
- Begrænsede muligheder for integration med andre systemer
- Forældede brugergrænseflader
- Stort omfang af lappeløsning
- Begrænset levetid på systemet, som ventes udfaset af leverandøren indenfor en kortere årrække

Visionen for DART-programmet er at anskaffe en åben og fremtidssikret standard IT-løsning, der gør flextrafikken mere integreret, effektiv, tilgængelig og attraktiv samt understøtter udvikling af forretningen.

Det nye IT-system skal dermed fremtidssikre flextrafikken og skabe grobund for fortsat udvikling og effektivisering. I programmet arbejdes der ud fra følgende fire pejlemærker:

Integration til omverden	Effektiv drift	Udvikling af forretningen	Tilgængelig og attraktiv
Det skal være let at integrere flextrafikken med eksterne systemer, mobilitetsløsninger og MaaS.	Vi skal sikre en bedre driftsøkonomi igennem mere proaktiv realtids-planlægning, trafikstyring og udnyttelse af data.	Vi skal understøtte muligheder for at tilbyde nye og mere fleksible forretningsprodukter, som ligeledes forbedrer driftsøkonomien.	Flextrafikken skal gøres mere attraktiv og tilgængelig via bedre selvbetjeningsmuligheder og øget trykthed før, under og efter rejsen.

Status og tidsplan

FlexDanmark har frem til nu gennemført en omfattende markedsundersøgelse, hvor der har været tæt dialog med udvalgte leverandører og foretaget test af leverandørernes systemer. Målet har været at afdække om nogle af markedets nuværende standardssystemer kan løfte opgaven som planlægningssystem for flextrafik.

Undersøgelsen indikerer, at det er muligt at anskaffe et standardssystem til planlægningen, der kan planlægge på samme effektivitetsniveau som det nuværende system.

For at drive flextrafikken vil det dog være nødvendig med udvikling af en række støt-tefunktionaliteter, som ikke er en del af standardsystemerne, primært ift. fordeling af omkostninger til myndigheder og afregning af vognmænd.

FlexDanmarks bestyrelse har på den baggrund besluttet at igangsætte en anskaffelsesproces for planlægningssystemet. Processen starter med udarbejdelse af et udbudsdesign, der skal sikre størst mulig konkurrence samtidig med, at systemunderstøttelsen sikres bedst muligt på lang sigt. Udbudsdesign fremlægges for FlexDanmarks bestyrelse i marts 2026.

Herefter kan udbudsprocessen forventeligt startes op.

Hele DART-programmet inkl. udbud og implementering forventes at tage ca. 5,5 år at gennemføre.

Midttrafiks rolle

DART-programmet drives af FlexDanmark via finansiering af trafikelskaberne. FlexDanmark har dog brug for løbende input og sparring med trafikelskaberne for at sikre, at det nye system lever op til vores behov.

Samtidig kan standardssystemerne medføre et behov for ensartning og tilpasning af vores nuværende løsninger og tilbud i de enkelte trafikelskaber.

I processen er det således vigtigt, at Midttrafik følger skarpt med og bidrager til at sikre løsninger, som understøtter, at vi kan opretholde vores daglige drift.

Udover det økonomiske bidrag til FlexDanmark er der således behov for, at Midttrafik ansætter en projektleder som kan sikre overblik over det store projekt og vores behov, samt sikre bedst mulig implementering, når den tid kommer.

Økonomi

FlexDanmark har estimeret deres budget for projektet i 2026 til 10,8 mio. kr., hvoraf

Midttrafik skal finansiere 2,7 mio. kr.

Hertil kommer udgiften til projektleder hos Midttrafik. Samlet vurderes projektet intent hos Midttrafik at koste 0,8 mio. kr.

Administrationen hensatte i 2025 1 mio. kr. til DART, som ikke vil blive brugt i 2025. Beløbet ønskes overført til 2026.

I alt er der derfor behov for at afsætte et budget på 2,5 mio. kr. i 2026.

Administrationen foreslår at finansiere dette via et forventet mindreforbrug på Trafik-selskabets budget i 2025.

2 Beslutning: Forventet regnskab 2 for 2025

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager det forventede regnskab 2 2025 til efterretning.

at bestyrelsen godkender tillægsbevillingerne til budget 2025.

Resumé

Forventet regnskab 2 2025 opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskabsåret 2025. Sammenligningsgrundlaget for det forventede regnskab er det vedtagne budget for 2025.

Administrationen fremlægger desuden en tillægsbevilling.

Sagsfremstilling

Forventningerne til Midttrafiks samlede driftsudgifter i 2025 er, sammenlignet med budgettet, nedjusteret med 53,9 mio. kr. til 2.051,7 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt et samlet indeksfald på 32,3 mio. kr. vedrørende operatørudgifterne for busdriften og flextrafikken. Derudover forventes der en større besparelse på operatørudgifterne vedrørende Flextrafik, grundet reduceret vognmandsbetaling som følge af nye kontrakter.

Væsentlige budgetafvigelser beskrives herunder, mens en detaljeret gennemgang og forudsætninger for forventningerne fremgår af sagens bilagsmateriale.

For de samlede passagerindtægter forventes et resultat på 878,7 mio. kr., hvilket er 0,7 mio. kr. lavere end budgetteret. 1,1 mio. kr. skyldes forlængelse af den gratis lokale buskørsel i Herning Kommune og 0,3 mio. kr. skyldes gratis kørsel på Lemvigbanen fra oktober 2025 og året ud. Omvendt forventes flere indtægter på den åbne flexkørsel, som følge af en forventning om flere ture.

I 4. kvrt. 2024 er tre nye datakilder indført i indtægtsmodellen: Rejsekort som App, Rejsebillet og DSB Check-In. Skiftet til Rejsekort som App fra Midttrafik app betyder, at flere rejser kan fordeles direkte, og datagrundlaget for de generelle fordelingsnøgler styrkes.

Ændringen medfører flere korte rejser, især i Aarhus, hvilket gør, at Region Midtjylland får en større andel af passagerindtægterne, mens bybuskommunernes andel reduceres.

Skiftet til Rejsekort som App er den primære årsag til ændringerne, som forventes at være varige. For regnskab 2 er effekten midlertidigt nedjusteret af forsigtighedshensyn, men alle passagerindtægter fordeles fortsat datadrevet.

For operatørudgifter vedrørende bus, tog, letbane og flextrafik forventes et resultat på 2.615,4 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 43,5 mio. kr. Mindreforbruget kan primært tilskrives lavere operatørudgifter som følge af fald i indeks samt en yderligere forventning om en markant lavere variabel gennemsnitsomkostning på flextrafik end forudsat i budgettet for 2025.

For busdriften forventes et mindreforbrug på 21,0 mio. kr., hvilket primært kan tilskrives indeksudviklingen for brændstof, en mindre reduktion i køretimer samt en nedjustering af indtægterne.

For tog- og letbanedriften forventes et merforbrug på 1,1 mio. kr. som ikke fremgår af tabellerne. Region Midtjylland har efter udarbejdelsen af Forventet regnskab 2 meddelt, at de ønsker at opskrive betaling i 2025 med de 1,1 mio. kr.

For flextrafikken forventes udgifterne reduceret med 28,5 mio. kr. til 673,9 mio. kr. De væsentligste afvigelser består af:

- 4,3 mio. kr. skyldes et fald i omkostningsindekset, derudover har der været enkelte tilpasninger i kørslen som følge af ændrede kørselsmønstre.
- En nedjustering af forventningerne til handicapkørsel, en opjustering af den åbne kørsel og billigere kontrakter i 2025 resulterer i et samlet mindreforbrug på 16,9 mio. kr.
- For siddende patientbefordring og kommunal kørsel forventes generelt lavere aktivitetsniveauer, hvilket medfører et samlet mindreforbrug på 10,1 mio. kr.

For drifts- og billetsystemer forventes der et mindreforbrug på 4,6 mio. kr. De væsentligste afvigelser består af:

- Færre udgifter til rejsekort på 7,7 mio.kr., primært pga. mindre indkøb af validatorer samt udsættelse af en del af omstillingsbidraget til 2027.
- Anskaffelse af hardware til nyt realtidssystem og passagertælling forventes at medføre et merforbrug på 2,4 mio. kr.
- På togdriften er der tilført 0,4 mio. kr. til dækning af NIS2 på Lemvigbanen udover budgettet, da udgiften først blev kendt under udarbejdelsen af forventet regnskab.

For billetkontrol forventes der en mindreudgift på 2,4 mio. kr., hvilket primært kan tilskrives, at der udstedes flere afgifter end budgetteret.

For Trafikselskabet og Flextrafikadministration forventes en merudgift på 0,3 mio. kr.

Midttrafiks likviditet i 2025 vurderes som stabil og sund. Kassekreditte anvendes kun til kortfristet udjævning, og finansieringen sker i tæt samarbejde med bestillerne. Regnskabet for 2025 forventes at vise et mindreforbrug på 53,9 mio. kr., som efterreguleres i 2026.

Likviditetsstyringen tager højde for større projekter, herunder trafikinformationstjenesten ved Rejsekort & Rejseplan A/S, hvor den fulde låneramme på 40 mio. kr. udnyttes. Udgifterne i 2025 forventes at udgøre 51,4 mio. kr., og er indarbejdet i finansierungsplanen.

Midttrafik har tilsluttet sig fremrykning af omstillingsbidraget, hvor første rate på 5,34 mio. kr. indbetales i 2025. Dette giver en skattebesparelse på 0,92 mio. kr., som modregnes i 2026.

Tillægsbevillinger til budget 2025

1. Projektet LES – Behovsstyret buskørsel i Syddjurs har til formål at etablere et fleksibelt, behovsstyret transporttilbud, der supplerer den eksisterende kollektive trafik og forbedrer mobiliteten i områder med lav passagerdækning.

Det indstilles til bestyrelsen, at der gives en tillægsbevilling på 4,5 mio. kr. for perioden 2025-2027 til projektet LES. Heraf vedrører 1,7 mio. kr. budgetåret 2025, hvoraf ca. 0,4 mio. kr. relaterer sig til Flextrafik og Midttrafiks egenfinansiering 0,1 mio. kr.

Finansieringen fordeles som følger:

- Trafikstyrelsen: 3,7 mio. kr. (afregnes efter årsregnskab)
- Region Midtjylland: 0,4 mio. kr. (via forhøjet bestillerbidrag)
- Syddjurs Kommune: 0,4 mio. kr. (via forhøjet bestillerbidrag)
- Midttrafik: 0,4 mio. kr. (egenfinansiering fra projektpuljen fordelt over projektperioden)

Det foreslås, at projektet tildeles overførselsadgang mellem regnskabsårene, under forudsætning af, at den samlede ramme ikke overskrides.

2. Randers kommune ønsker at få nedskrevet budgettet for brækket ben kørsel med 0,1 mio. kr. Dette skyldes de realiserede udgifter har været langt under budget.
3. Efter udarbejdelsen af Forventet regnskab 2 har Region Midtjylland meddelt, at de ønsker at opskrive betaling til 2025 med 0,8 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner vedrørende NIS2. De ønsker desuden at nedskrive indtægtsgrundlaget på Lemvigstrækningen med 0,3 mio. kr. grundet aftale om tre måneders gratiskørsel. De 0,3 mio. kr. nedskrevne indtægter, dækkes i stedet af øgede operatørudgifter. Samlet ønsker Region Midtjylland et løft af bestillerbidraget til Midtjyske Jernbaner på 1,1 mio. kr.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Forventet regnskab 2 for 2025, Hovednotat
- 2.b Bilag 2 - Forventet regnskab 2 for 2025, Byrdefordeling pr. område
- 2.c Bilag 3 - Forventet regnskab 2 for 2025, Bestillermateriale

3 Beslutning: ViborgUNG – Nyt billetforsøg målrettet unge mellem 16 og 26 år

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Viborg Kommune får lov til at gennemføre et forsøg med særligt rabatterede pendlerkort til unge, på betingelse af, at Region Midtjyllands Udvalg for Regional Udvikling efterfølgende godkender deltagelsen i forsøget.

Resumé

Viborg Kommune ønsker i samarbejde med Region Midtjylland at gennemføre et forsøg med et rabatteret pendlerkort til unge i alderen 16–26 år. Forsøget ventes igangsat 1. december 2025 og løber i syv måneder. Billetten giver fri busrejse inden for kommunegrænsen.

Sagsfremstilling

Forsøget med busbilletter til halv pris for unge i Viborg Kommune udspringer af EU-projektet MOVE, der arbejder med at fremme bæredygtige transportvaner blandt unge gennem konkrete initiativer, læringsforløb og lokal forankring. Som led i dette samarbejde har Viborg Kommune udviklet forslaget om ViborgUNG – et rabatteret pendlerkort for alle unge mellem 16 og 26 år.

ViborgUNG giver fri adgang til rejser med bus i hele kommunen, herunder både bybusser, lokalruter og regionale ruter. I modsætning til eksisterende ungdomskort kræver ViborgUNG ikke tilknytning til en uddannelse. Forsøget skal bidrage til at gøre kollektiv trafik mere tilgængelig og økonomisk attraktiv for unge og understøtte kommunens klimamål.

Initiativet er inspireret af HerningUNG-forsøget, som oprindeligt løb fra oktober 2024 til juni 2025, men sidenhen er blevet forlænget til juni 2026. Evalueringen heraf viste en samlet stigning på 11 % i salget af periodekort målrettet unge, svarende til 880 ekstra solgte kort, hvilket dokumenterer en positiv effekt af lavere priser.

ViborgUNG tænkes gennemført som en forsøgsordning i syv måneder med opstart den 1. december 2025. Viborg Kommune har allerede været i dialog med Region Midtjylland, som er positiv over for deltagelse i forsøget.

Forsøgsperioden løber over syv måneder og forventes at medføre et samlet indtægts-tab på ca. 0,5 mio. kr. Heraf udgør Viborg Kommunes andel ca. 0,3 mio. kr., mens Region Midtjyllands andel forventes at være ca. 0,2 mio. kr.

Forslaget kræver politisk behandling i både Midttrafiks bestyrelse og Region Midtjyllands Udvalg for Regional Udvikling. En godkendelse i Midttrafiks bestyrelse på nuværende tidspunkt forudsætter derfor, at Region Midtjyllands Udvalg for Regional Udvikling efterfølgende godkender deltagelsen i forsøget.

4 Beslutning: Ændring i Midtjyske Jernbaners bestyrelsessammensætning

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at administrationen arbejder videre med at udforme vedtægter og aktionæroverenskomst med henblik på at udvide bestyrelsen i Midtjyske Jernbaner A/S og dets datterselskaber til ti medlemmer med både politikere, direktør og eksternt udpegede bestyrelsesmedlemmer som beskrevet i sagsfremstillingen.

Resumé

Bestyrelsen i Midtjyske Jernbaner A/S har udtrykt ønske om at ændre bestyrelsessammensætningen, så der bliver mulighed for at udpege eksterne medlemmer. Administration i Midttrafik har afsøgt mulighederne sammen med de øvrige offentlige ejere og fremlægger forslag til ny bestyrelsessammensætning.

Sagsfremstilling

Baggrund

Bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S (MJBA) har ønsket at ændre bestyrelsessammensætningen, så der bliver mulighed for at udpege eksterne medlemmer af bestyrelsen, som ikke er politikere i enten Midttrafik, Region Midtjylland, Lemvig Kommune eller Holstebro Kommune.

En ændret bestyrelsessammensætning skal også gælde for de to datterselskaber, Midtjyske Jernbaner Drift A/S og MJ Batteritog A/S.

Midttrafik ejer 87,66 % af MJBA, Lemvig Kommune 11,60 % og Holstebro Kommune 0,11 %. Resten af ejerskabet af MJBA tilhører en gruppe af små private aktionærer.

Region Midtjylland ejer ikke aktier i MJBA men finansierer driften og er dermed en væsentlig interessant i MJBA.

Den nuværende aktionæroverenskomst fastlægger, at Midttrafik udpeger to medlemmer til bestyrelsen, Region Midtjylland udpeger to medlemmer til bestyrelsen, og Lemvig Kommune og Holstebro Kommune i fællesskab udpeger to medlemmer.

Forslag til ny sammensætning af bestyrelsen for MJBA og datterselskaber

Midttrafiks administration har været i dialog med kommunaldirektørerne i Lemvig og Holstebro kommuner samt resortdirektøren i Region Midtjylland om mulige nye modeller for sammensætning af bestyrelsen MJBA.

Den fælles holdning er, at der er opbakning til ønsket om eksterne medlemmer, hvis det kan udformes på en måde, så interessenterne ikke mister indflydelse.

Parterne er på det administrative plan enige om at foreslå, at bestyrelsessammensætningen ændres, så der bliver ti medlemmer, hvoraf syv medlemmer vælges af ejerne på generalforsamlingen og tre af medarbejderne:

- Generalforsamlingen:
 - To bestyrelsesmedlemmer udpeges af Midttrafik (Én politiker fra Midttrafiks bestyrelse og Midttrafiks direktør)
 - Ét eksternt bestyrelsesmedlem udpeges af Midttrafiks bestyrelse
 - To bestyrelsesmedlemmer udpeges af Region Midtjylland (fra regionsrådet)
 - Ét bestyrelsesmedlem udpeges af Lemvig Kommune (fra kommunalbestyrelsen)
 - Ét bestyrelsesmedlem udpeges af Holstebro Kommune (fra kommunalbestyrelsen)
- Medarbejdervalgte:
 - Tre medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

Det skal bemærkes til dette forslag:

- Midttrafik udpeger formanden og næstformanden for bestyrelsen blandt det politisk valgte bestyrelsesmedlem fra Midttrafiks bestyrelse og det eksterne bestyrelsesmedlem udpeget af Midttrafik.
- Medarbejderne har iflg. Selskabsloven krav på fire medlemmer af bestyrelsen, når generalforsamlingen udpeger syv medlemmer. Dette kan dog afvises efter aftale med medarbejderne, hvilket søges opnået.

Sammensætningen er balanceret ud fra hensyn til:

- Midttrafik og Region Midtjylland bør ikke kunne komme i mindretal, hvis de er enige, idet Midttrafik ejer næsten 90 % og Region Midtjylland finansierer 100 % af MJBA's drift og investeringer. Ved stemmelighed afgør bestyrelsesformanden sagen.
- Midttrafiks direktør udpeges som bestyrelsesmedlem for at sikre en tættere tilknytning mellem Midttrafik og MJBA.
- Lemvig og Holstebro kommuner er repræsenteret ved medlemmer af byrådet for at sikre den tætte tilknytning til de to byråd.

Øvrige ændringer

Bestyrelsen for MJBA har foreslået, at vedtægterne ændres, så politisk valgte bestyrelsesmedlemmer tiltræder ved første ordinære generalforsamling efter valg til regionsråd hhv. kommunalbestyrelse.

Bestyrelsen for MJBA har desuden foreslået, at eksterne udpegede bestyrelsesmedlemmer i første omgang udpeges for tre år og derefter er på valg hvert andet år for at sikre kontinuiteten hen over nyvalg til regionsråd og kommunalbestyrelse.

Parterne er enige om, at disse forslag indarbejdes i nye vedtægter og aktionæroverenskomst.

Den videre proces

Efter behandling af forslaget til ændret bestyrelsessammensætning i bestyrelsen for Midttrafik, udarbejder Midttrafik sammen med MJBA's administration forslag til konkret sæt af nye vedtægter og aktionæroverenskomst. Disse to dokumenter sendes til Region Midtjylland, Lemvig Kommune og Holstebro Kommune med henblik på godkendelse og evt. politisk behandling. Når de tre interessenter har godkendt forslaget, indkalder MJBA til ekstraordinær generalforsamling for at kunne få godkendt de nye vedtægter.

5 Beslutning: Overordnet beredskabsplan for Midttrafik

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Midttrafiks overordnede beredskabsplan.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til den første, overordnede beredskabsplan for Midttrafik.

Sagsfremstilling

Baggrund

Midttrafik har hidtil haft operative beredskabsplaner for en række forskellige hændelser knyttet til især drift, IT eller personalerelaterede opgaver.

Disse har hver især opfyldt sine formål, når der har været hændelser, der skulle håndteres. Det har fx været i forbindelse med større uregelmæssigheder i driften pga. vejrliget eller helt særlige udfordringer for medarbejdere og kunder under Corona.

Beredskabsniveauet i Danmark er generelt hævet de seneste år. Kommunerne skal udarbejde robuste 3 dages beredskabsplaner for sårbare borgere. En række offentlige myndigheder er blevet omfattet af NIS2 for at beskytte kritisk infrastruktur. Midttrafik er ikke omfattet af disse regler, men der er ingen tvivl om, at Midttrafik også skal forstærke sit fokus på at kunne opretholde sit bidrag til vigtige samfundsmæssige funktioner ved forskellige hændelser.

Flere kommuner har henvendt sig til Midttrafik, da de ser Midttrafik spille en rolle i den enkelte kommunes beredskab, hvor man under en krisesituation har brug for mobilitet for borgerne, herunder børn og sårbare borgere.

Formålet med en overordnet beredskabsplan

Chefteamet i Midttrafik har derfor arbejdet med at etablere en overordnet beredskabsplan for Midttrafik, der samler, strømliner og koordinerer beredskabet for de enkelte delberedskaber.

Den overordnede beredskabsplan skal håndtere alvorlige trusler og hændelser, der ikke kan håndteres som almindelige afvigelser fra normal drift.

Formålet er, at Midttrafik skal være så robust, at Midttrafik formår at udføre krisestyring. Midttrafik skal fortsat kunne løse sine samfundskritiske opgaver eller hurtigst muligt reetablere løsning af disse i tilfælde af, at trusler, krise, pandemi, storulykker, uroligheder, terror, krig, klimarelaterede eller andre hændelser indtræffer.

Den overordnede beredskabsplan skal sikre hurtig og kompetent reaktion, optimal ressourceudnyttelse og effektiv krisestyring, når trusler eller alvorlige hændelser sætter hele eller dele af Midttrafiks opgaveløsning under pres. Denne overordnede beredskabsplan binder mandat, økonomi, ressourcepersoner og kommunikation sammen.

Sammen med træning i krisestyring skal den overordnede beredskabsplan sikre hurtig erkendelse af en unormal driftssituation og bidrage til øget beredskabsparathed ved Midttrafiks medarbejdere samt Midttrafiks ejere, leverandører og øvrige samarbejdspartnere. På baggrund af et fælles situationsbillede skal den overordnede beredskabsplan sikre en koordineret indsats med effektiv anvendelse af Midttrafiks samlede ressourcer og et godt samspil med øvrige interessenter.

Administrationens forslag til en overordnet beredskabsplan vedlægges som bilag 1.

Strukturen i den overordnede beredskabsplan

Den overordnede beredskabsplan er opdelt i tre delberedskabsplaner:

- Driftsberedskabsplan
- IT-beredskabsplan
- Personaleberedskabsplan

Ledelsen af det overordnede beredskab består af direktøren og chefteamet. Hver delberedskabsplan ledes af direktøren eller relevant fagchef. I hvert beredskab indgår desuden en række vigtige roller i Midttrafik, så kriseledelsen i hvert beredskab har nødvendige kompetencer og beslutningskraft.

Inden for hver delberedskabsplan udarbejdes der en risikoanalyse, og der laves indsatsplan for de mest sandsynlige hændelser med stor konsekvens for Midttrafiks evne til at løse samfundskritiske opgaver.

Midttrafiks overordnede beredskabsplan omfatter virksomheden Midttrafik. AarBus, Midtjyske Jernbaner og Aarhus Letbane har egne beredskabsplaner. Disse tre selskaber indgår relevante steder i Midttrafiks indsatsplaner, ligesom en række private leverandører indgår.

Iværksættelse af beredskabet

Ved hændelser, der er omfattet af en eller flere beredskabsplaner, iværksættes beredskabet efter beslutning fra relevant leder.

Den overordnede beredskabsplan beskriver, hvordan kriseledelsen skal håndtere information, koordinere handlinger og ressourcer, sikre rollefordeling i kriseledelsen, samarbejde med andre myndigheder samt kommunikere under og efter krisen.

Der er desuden et afsnit om den operative indsats, både i en periode med midlertidige ændringer og tilbagevende til normal drift.

Implementering

Efter bestyrelsens godkendelse af den overordnede beredskabsplan iværksætter ledelsen af den overordnede beredskabsplan, dvs. direktøren og chefteamet, arbejdet med at opdatere eksisterende operative beredskabsplaner, så de følger samme standarder på tværs af virksomheden. Den konkrete udmøntning i organisationen vil bl.a. blive via lettilgængelige flowdiagram. Der vedlægges et eksempel som bilag 2.

Desuden vil en risikoanalyse baseret på den nuværende situation i Danmark måske gøre, at delberedskabsplanernes område udvides i takt med de trusler, en risikoanalyse måtte vise.

Det er dog administrationens klare overbevisning, at de væsentligste risici er dækket af de nuværende beredskabsplaner. Implementeringen handler derfor primært om at sikre ensartethed og transparens i det samlede kompleks af beredskabsplaner, så handlekraften styrkes, når en hændelse måtte opstå.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - Overordnet beredskabsplan for Midttrafik version 1.0
- 5.b Bilag 2 - Eksempel på flowdiagram i Midttrafiks beredskabsplan

6 Beslutning: Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 12. december 2025

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender administrationens forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet 12. december 2025.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 12. december 2025.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet fremlægges til godkendelse i bestyrelsen.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Orientering om budget 2026
4. Godkendelse af ændret byrdefordeling for billetkontrol
5. Orientering om status for Strategiplan 2025-2028
6. Orientering om rammevilkår for billetter
7. Orientering om bestyrelsens erfaringer fra valgperioden
8. Eventuelt

Punkt 5 og 6 vedrører emner, der blev besluttet på bestyrelsens møde 12. september. Punkt 7 er en opsummering af bestyrelsens drøftelse på bestyrelsesmødet 31. oktober 2025.

Efter bestyrelsens godkendelse af forslaget til dagsorden udsender administrationen den foreløbige dagsorden til repræsentantskabets medlemmer senest 4 uger før mødet, dvs. 14. november 2025. Repræsentantskabets medlemmer har mulighed for at foreslå øvrige emner til dagsordenen.

7 Beslutning: Evaluering af administrationen

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen evaluerer af administrationens arbejde.

Resumé

Bestyrelsen har anledning til uformelt at evaluere administrationens arbejde.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har jævnligt evalueret administrationens arbejde og performance. Den afgående bestyrelse evaluerer for sidste gang administrationen.

Bestyrelsen kan bl.a. vurdere administrationen ud fra

1. Sekretariatsbetjeningen af bestyrelsesmøderne

Fx:

- Kvaliteten af dagsordenspunkter (fx informationsniveau, sproglig forståeligt, fornødne fakta, når der er tale om beslutningsgrundlag etc.).
- Udsendelse af bestyrelsesmateriale (kvaliteten af kommunikationen til bestyrelsen).
- Afvikling af bestyrelsesmøderne (fx mødedeltagere fra administrationen, præsentation af punkterne etc.).

2. Tilfredshed med administrationen ved henvendelser

Fx:

- Administrationens service, når bestyrelsen henvender sig vedr. fx borgerhenvendelser og de redegørelser og notater, som bestyrelsen modtager.
- Den generelle sekretariatsbetjening af bestyrelsen (tilfredshed med svar ved henvendelser, svartider og øvrigt service)
- Administrationens opfølgning på bestyrelsens beslutninger.

3. Midttrafiks håndtering af omdømme og generelle opgaveløsning

Fx administrationens evne til at håndtere:

- Pressen
- Kundeklager, håndtering af driftsudfordringer
- Markedsføring og information
- Ønsker fra bestillerne, fx planlægning, rådgivning, udbud mv.
- Leverandørstyring og -dialog
- Generel opgaveløsning.

4. Øvrige emner, som bestyrelsen ønsker at drøfte

Fra administrationen deltager kun direktøren under dette punkt.

8 Temadrøftelse: Bestyrelsens erfaringer fra valgperioden og gode råd til kommende bestyrelse

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter erfaringer fra indeværende valgperiode.

Resumé

Den nuværende bestyrelse har varetaget hvervet siden januar 2022. Valgperioden udløber 31. december 2025, og en ny bestyrelse konstitueres i januar 2026. Administrationen lægger op til, at bestyrelsen drøfter erfaringerne fra valgperioden med henblik på at kunne opsummere bestyrelsens arbejde og overdrage gode råd til den kommende bestyrelse.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse blev valgt på det konstituerende møde 21. januar 2022.

Siden det konstituerende møde i januar 2022 og til og med mødet i september 2025 har der været afholdt 27 møder i bestyrelsen og 7 møder i repræsentantskabet. På bestyrelsens møder har der været i alt 416 emner behandlet.

Emner i fokus i valgperioden

En gennemgang af møderne og emnerne på bestyrelsesmøderne, er det især disse emner, der har været i fokus:

1. Økonomien: Tilbage efter Corona og inflationen
I starten af valgperioden var der stort fokus på at få kunderne tilbage i den kollektive trafik efter Corona, så indtægterne kunne komme tilbage til det normale niveau. Tidligt i valgperioden blev fokus desuden på de hastigt stigende udgifter til bl.a. brændstof pga. voldsom inflation. Begge bevægelser har udfordret økonomien i kollektiv trafik og har medført store besparelser på bl.a. regionens ruter. I den sidste del af valgperioden har indtægterne efterhånden nået det gamle niveau, og udgifterne har stabiliseret sig.
2. Forenkling og harmonisering af åben flextrafik
Tidligt i valgperioden besluttede bestyrelsen den endelige forenkling og harmonisering af den åbne flextrafik i forlængelse af det analysearbejde, som den foregående bestyrelse havde igangsat. I 2023 blev harmoniseringen gennemført, hvorefter den blev fulgt tæt af bestyrelsen og justeret i et vist omfang baseret på erfaringerne.
3. Gennemskuelige og attraktive priser
Bestyrelsen har været optaget af at gøre det nemmere for kunderne at bruge den kollektive trafik, herunder at forstå priser og billetmuligheder.

Der er derfor gennemført en sanering af billetprodukter. Samtidig er der sammen med enkelte bestillere gennemført en del forsøg med nye billettyper, bl.a. målrettet unge, forsøg med gratiskørsel osv.

Desværre har bestyrelsen også i valgperioden været nødt til at hæve priserne meget pga. de stigende udgifter.

4. Nye produktplatforme

Det seneste års tid er produktplatformene blevet udskiftet, idet det hidtidige Rejsekort og Midttrafik App er ved at blive udskiftet med Rejsekort som App, Rejsebillet og Basiskort.

Det er en stor omstilling for alle kunderne i den kollektive trafik, og det er væsentligt at sikre, at ingen kunder forlader den kollektive trafik, når der hidtidige billetform forsvinder.

5. Passagerudvikling og kundetilfredshed

Bestyrelsen har gentagne gange behandlet målinger af passagertal, kundeundersøgelser og hvordan man kan tiltrække flere kunder til den kollektive trafik.

6. Grøn omstilling og mobilitet

I løbet af valgperioden er der gennemført flere udbud, der har øget andelen af elbusser på Midttrafiks ruter væsentligt.

Der har desuden været arbejdet med mobilitetspuljer, deltagelse i MOVE-projektet, været fokus på udviklingen af HUBS samt øvrige tiltag, der kan øge mobiliteten for alle (potentielle) kunder.

7. Studietur til Holland

I april 2023 var bestyrelsen på studietur til Groningen i Holland, hvor bestyrelsen blev inspireret af bl.a. arbejdet med HUBS, by- og mobilitetsplanlægning og grøn omstilling.

8. Letbanen og Midtjyske Jernbaner

Selvom Letbanen og Midtjyske Jernbaner er selvstændige selskaber, har også bestyrelsen for Midttrafik ofte fået orienteringer om bl.a. udfordringer og kundevækst på Letbanen, anskaffelse af batteritog på Midtjyske Jernbaner osv.

9. Ny strategiplan

Bestyrelsen besluttede i andet halvår 2024 en proces for udarbejdelse af en ny strategiplan for Midttrafik. Direktøren besøgte alle ejere for at få input til en ny strategiplan. Efter både interne workshops og et strategiseminar for bestyrelse og repræsentantskab blev den nye strategiplan for 2025-2028 vedtaget i juni 2025.

10. Politisk interessevaretagelse

I valgperioden har bestyrelsesformanden for Midttrafik også været formand for trafiksselskabernes interesseorganisation Trafiksselskaberne i Danmark. Det har givet mulighed for at præge debatten om kollektiv trafik i Danmark med bl.a. pressemeddelelser, møder med KL og Danske Regioner samt møder med ministeren.

Regeringen har de seneste år haft nedsat et Ekspertudvalg, der har analyseret muligheder for at forbedre den kollektive trafik, bl.a. ift. organisering,

takster og transportformer. De endelige anbefalinger er kommet, og der afventes nu politiske beslutninger på denne baggrund.

Opsummering af bestyrelsens arbejde

Administrationen foreslår, at bestyrelsen drøfter de overordnede erfaringer fra de seneste 3½ års arbejde i bestyrelsen. Det kan bl.a. omfatte:

- De resultater i perioden, som bestyrelsen ønsker at fremhæve.
- De væsentligste opgaver, som bestyrelsen vil anbefale en kommende bestyrelse at arbejde videre med.
- Forslag til ændringer i arbejdet i bestyrelsen, herunder formandskabet for bestyrelsen og repræsentantskabet.
- Input til administration om, hvordan en ny bestyrelse skal onboardes for at sikre, at den nuværende bestyrelses arbejde og resultater indgår i den nye bestyrelses arbejde.

9 Orientering: Evaluering af takstforsøg i Herning kommune

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orientering til efterretning.

Resumé

Der er gennemført forsøg med gratis kørsel på lokalruter og et særligt ungdomskort til ½ pris af det normale ungdomskort. Forsøget er nu evalueret og undersøgelserne dokumenterer, at lavere priser har en positiv effekt på brugen af kollektiv trafik. Forsøgene har betydet 40 % (25.000) flere kunder i lokalruterne samt 11 % (880) flere solgte månedskort til unge. Undersøgelserne peger samtidig på forbedringsmuligheder - behov for øget kendskab, forenkling og forbedring af transporttilbuddet hvis tiltagene skulle have haft større gennemslagskraft.

Sagsfremstilling

Herning Kommune har sammen med Region Midtjylland fra oktober 2024 til juni 2025 gennemført to takstforsøg:

- HerningUNG - der er et rabatteret månedskort til unge i Herning Kommune. Kortet kostede 210 kr. svarende til halv pris i forhold til det ordinære ungdomskort og kunne bruges i både bybusser og regionale ruter internt i kommunen.
- Gratis lokalruter – tilbud om gratis kørsel på alle kommunalt finansierede lokale ruter i Herning kommune (ikke bybusser).

Herning Kommune har besluttet at forlænge begge tilbud frem til sommeren 2026.

Region Midtjylland er dog trådt ud af HerningUNG forsøget, og kortet dækker derfor nu kun bybusserne i Herning.

Her gives en orientering om resultaterne af de to tiltag i den første forsøgsperiode.

Kundeundersøgelser

I foråret 2025 er der gennemført to kundeundersøgelser, dels omhandlende HerningUNG og dels gratis lokalruter i Herning Kommune. De to undersøgelser er vedlagt som bilag.

Evalueringerne viser, at lavere priser har en dokumenteret positiv effekt på brugen af kollektiv transport – særligt blandt unge og pendlere med let adgang til kollektive alternativer.

HerningUNG

Undersøgelsen viser, at 8 % af de unge, der bruger kollektiv trafik, bruger HerningUNG, mens ca. 20 % har hørt om det. 68 % af brugerne er tilfredse med tilbuddet, mens der blandt ikke-brugerne er en række årsager til ikke at bruge det – herunder primært forhold, der dækker over kvaliteten af bustilbuddet og begrænsningerne og kompleksiteten i HerningUNG, som ikke dækker tog og kun dækker indenfor kommunegrænsen.

Undersøgelsen konkluderer at HerningUNG øger loyaliteten blandt nuværende brugere og har potentiale til at fastholde unge i kollektiv transport, hvis indsatsen intensiveres tidligt - før kørekort og bil overgår til at være vanetransport.

Gratis lokalruter

Undersøgelsen viser, at gratis lokalruter i Herning er kendt af ca. 40 % af respondenterne og benyttes aktivt, især til fritidsformål.

30 % af passagererne på lokalruterne siger, at de bruger lokalbusser hyppigere, efter det er blevet gratis.

Over halvdelen af disse siger, at de alternativt ville have brugt bilen på nogle af disse ekstra ture, mens ca. 60 % svarer, at de ekstra lokalbusture bl.a. ville være sket med cykel, gang eller tog, hvis ikke bussen havde været gratis.

Begge evalueringer peger på behovet for styrket kommunikation, justering af produkter og geografisk udvidelse, hvis potentialet skal udnyttes fuldt ud.

Passagertal

I perioden fra oktober 2024 til april 2025 er antallet af passagerer i de gratis lokalruter ifølge Midttrafiks automatiske tælleudstyr steget med 40 %. Det svarer til ca. 26.000 passagerer i forhold til samme periode året før, hvilket understøtter kundeundersøgelsen konklusion om at tilbuddet er blevet taget godt imod og fører til flere ture.

Tallene skal ses i lyset af, at passagertallet på GoCollective's tog på stationer i Herning Kommune er faldet med 18.000 passagerer i samme periode (korrigeret for 3 ugers nedlukning af tog Aarhus-Herning).

På strækninger, hvor der er parallelkørsel mellem tog og bus, er antallet af togpassagerer faldet med 5.000, mens antallet af buspassagerer på de samme stationer er steget med 4.200. Dette indikerer, at der kan være sket en vis overflytning fra tog til bus, da gratis kørsel og HerningUNG kun dækker bus.

Dette harmonerer med at 12 % af dem, der bruger gratis bus mere i kundeundersøgelse svarer, at de bl.a. havde taget toget, hvis ikke bussen havde været gratis.

Salg og økonomiske konsekvenser

På de gratis lokale ruter er det samlede indtægtstab ved forsøget ca. 0,75 mio. kr. for den oprindelige forsøgsperiode på ni måneder (oktober 2024 – juni 2025). Forsøget er sidenhen blevet forlænget til og med juni 2026, hvilket bringer det samlede forventede indtægtstab op på ca. 1,75 mio. kr. for hele forsøgsperioden.

Sammenlignet med året før forsøget er salget af ungdomskort i Herning Kommune faldet fra 7.750 til 6.910, svarende til et fald på ca. 11 %. I samme periode er der solgt 1.720 HerningUNG-kort. Når HerningUNG medregnes, er der samlet set solgt 8.630 periodekort målrettet unge i forsøgsperioden, hvilket er en stigning på 880 kort eller 11 % i forhold til året før.

Den samlede salgsfremgang i målrettede periodekort har dog ikke medført en tilsvarende stigning i billetindtægterne. HerningUNG sælges til en væsentligt lavere pris end ungdomskort, og da ungdomskortindtægten i øvrigt indtægtsfordeles mellem trafikskaber og togoperatører, er det vanskeligt at foretage en direkte økonomisk sammenligning. På baggrund af tilgængelige data er det samlede indtægtstab i forsøgsperioden opgjort til cirka 0,2 mio. kr. for HerningUNG.

Det har ikke været muligt at opgøre konsekvenserne for salget af enkeltbilletter, rejsekort (check-ind rejser) og almindelige periodekort, da der mangler tilstrækkelige data på tværs af billetprodukter og operatører. Derfor bør de økonomiske resultater tolkes med forbehold.

Samlet set har de to forsøg i Herning, kostet ca. 1 mio. kr. i tabte indtægter at gennemføre i perioden fra oktober 2024 til juni 2025.

Bilag

- 9.a Bilag 1 - Evaluering af HerningUNG
- 9.b Bilag 2 - Gratis bus på lokalruter i Herning Kommune

10 Orientering: Passagerudvikling 1. halvår 2025

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Resumé

Passagertallene for Midttrafiks ruter for første halvår af 2025 er blevet opgjort i Midttrafiks halvårstælling. Passagerne er talt fra 1. januar til køreplansskifte sidste søndag i juni. I denne opgørelse sammenligner vi passagertallene med halvårstællingen 2024.

Sagsfremstilling

Det totale passagertal for halvårstællingen 2025 er 27,6 millioner passagerer. Det er lille tilbagegang på 2 % sammenlignet med halvårstællingen 2024, som dog også dækkede 181 dage mod 179 dage i 2025. De to dage svarer til ca. 1 %.

Faldet skal ses i lyset af, at flere ejere har sparet på driften eller hjemtaget skolebusser til egen drift. Der var således samlet set 4 % færre køreplantimer i Midttrafiks område. Dermed er effektiviteten målt som passagerer pr. køreplantime faktisk er steget til 35, svarende til en forbedring på 3 %. Desuden har Aarhus Letbane haft mange aflysninger i første halvår pga. problemer med et nødbremsesystem, og Midtjyske Jernbaner har haft planlagte aflysninger pga. sporarbejde.

Nedenstående tabeller viser hhv. udviklingen i antallet af passagerer pr. bestiller og udviklingen i effektiviteten målt som påstigere/køreplantime.

Blandt bestillerne er følgende værd at bemærke:

- Aarhus Kommune ser en fremgang på 1 % på buspassagerer, svarende til ca. 90.000 passagerer.
- Region Midtjylland fastholder stort set det samlede antal buspassagerer (+23.000).
- Holstebro Kommune nedlagde størstedelen af bybusbetjeningen i sommeren 2024, hvilket giver sig udslag i en halvering af passagertallet (-90.000 passagerer).
- Randers Kommune gennemførte en trafikplan med mærkbar reduktion af driften. Passagertallet er her faldet 2 %, mens antallet af passagerer pr. køreplantime er steget med 8 %.
- Viborg Kommune gennemførte også en større trafikplan, hvor kommunen sparede markant på driften og samtidig hjemtog nogle skolebusruter til kommunal drift, hvorfor passagerer ikke tælles med her. Samlet er passagertallet faldet 18 % (80.000), mens effektiviteten er steget med 7 %.
- Aarhus Letbane har været præget af mange aflysninger i første halvår, bl.a. som følge af problemer med et nødbremsesystem, som pt. holder 5 tog ude

af drift. Dette har ført til 6 % færre passagerer (-210.000), mens forventningen var en stigning.

- Midtjyske Jernbaner har været præget af planlagte aflysninger som følge af et 4 måneder langt sporarbejde – det har kostet ca. halvdelen af passagererne i første halvår (-100.000). Passagerer på erstatningsbusserne er ikke talt og indgår derfor ikke i opgørelsen.

Passagerer	2024 (K23)	2025 (K24)	Udvikling 2024-2025	
Bestiller	Påtigere	Påtigere	Påtigere	I %
Favrskov	79.000	66.000	-13.000	-16%
Hedensted	77.000	79.000	2.000	3%
Herning	438.000	459.000	21.000	5%
Holstebro	185.000	95.000	-90.000	-49%
Horsens	813.000	775.000	-38.000	-5%
Ikast-Brande	86.000	88.000	2.000	2%
Norddjurs	32.000	31.000	-1.000	-3%
Odder	67.000	56.000	-11.000	-16%
Randers	1.446.000	1.422.000	-24.000	-2%
Ringkøbing-Skjern	156.000	142.000	-14.000	-9%
Silkeborg	765.000	719.000	-46.000	-6%
Skanderborg	200.000	186.000	-14.000	-7%
Skive	206.000	177.000	-29.000	-14%
Struer	60.000	54.000	-6.000	-10%
Syddjurs	95.000	93.000	-2.000	-2%
Viborg	469.000	383.000	-86.000	-18%
Aarhus	13.729.000	13.820.000	91.000	1%
Aarhus Letbane	3.235.000	3.026.000	-209.000	-6%
Midtjyske Jernbaner	217.000	116.000	-101.000	-47%
Region Midtjylland	5.611.000	5.634.000	23.000	0%
Region Nordjylland	87.000	86.000	-1.000	-1%
Region Syddanmark	122.000	117.000	-5.000	-4%
Hovedtotal	28.170.000	27.620.000	-550.000	-2%

Tabel: Sammenligning af passagertal fordelt pr. bestiller i 1h 2024 og 2025.”

Passagerer pr. køreplantime			
Bestiller	2024	2025	Udvikling 2024-2025
Favrskov	14	16	11%
Hedensted	16	17	4%
Herning	21	22	4%
Holstebro	15	21	39%
Horsens	25	25	3%
Ikast-Brande	15	16	8%
Norddjurs	7	6	-13%
Odder	13	11	-15%
Randers	27	29	8%
Ringkøbing-Skjern	9	13	38%
Silkeborg	24	23	-5%
Skanderborg	25	23	-7%
Skive	11	11	1%
Struer	16	15	-7%
Syddjurs	11	11	-1%
Viborg	13	14	7%
Aarhus	54	54	1%
Aarhus Letbane	83	78	-5%
Region Midtjylland	23	23	1%
Region Nordjylland	13	13	0%
Region Syddanmark	14	13	-4%
Hovedtotal	34	35	3%

Tabel: Udviklingen i antallet af passagerer pr. køreplantime, som et mål for effektivitet.

11 Orientering: Status på Rejsekort-projekter herunder MVP af Basiskort i Aarhus

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Projektet Midttrafik i Rejsebillet og Rejsekort følger den overordnede tidsplan. Kun-derne har taget positivt imod Rejsebillet og Rejsekort-appen, og migreringen fra Midt-trafik App nærmer sig sin afslutning.

Basiskortet, den fysiske afløser for rejsekortet, er påbegyndt et pilotforsøg i Aarhus.

De centrale forudsætninger for at kunne igangsætte nedlukningen af de blå rejsekort-punkter, skrider planmæssigt frem.

Sagsfremstilling

Dette notat indledes med et kort overblik over projektets businesscase, herunder de økonomiske forudsætninger og forventede bevægelser i forhold til den opdaterede plan.

Herefter gives en status på de fem centrale hovedspor i projektet Midttrafik i Rejsebillet og Rejsekort, herunder migrering til nationale billetløsninger, lancering af Rejsekort-appen og den tekniske forberedelse af Basiskortet.

Afslutningsvis beskrives pilotforsøget med Basiskort i Aarhus, som gennemføres i efteråret 2025 med henblik på at afprøve løsningens anvendelighed og funktionalitet i praksis.

Businesscase og projektøkonomi

Projektøkonomien følger overordnet den reviderede businesscase fra maj 2025. Der er tale om modsatrettede bevægelser, men samlet set afviger estimatet marginalt i forhold til det opdaterede budget. Distributionsafgifterne til Rejsekort & Rejseplan A/S har været lavere end forventet, mens abonnementsbidraget er steget en smule.

Der er desuden foretaget en forskydning af udgifter til installation og køb af udstyr, hvor ca. 20 % af omkostningerne budgetteret til 2025, er flyttet til 2026. Der mangler fortsat at blive indgået aftaler med enkelte mindre vognmænd om installation af validatorer, men det forventes, at projektet kan holdes inden for rammerne, når der tages udgangspunkt i de allerede indgåede aftaler.

Migrering af kunder fra Midttrafik App til Rejsebillet

Midttrafik er fortsat i gang med at migrere kunderne fra Midttrafik App til Rejsebillet. Indtil videre er Ungdomskort, pendlerkort, specialbilletter, klippekort og pendlerklip flyttet over. Overgangen er forløbet problemfrit, selv om Midttrafik App hidtil har været den primære billetteringskanal for næsten halvdelen af kunderne. Bortset fra enkelte bemærkninger på sociale medier har udfasningen været gnidningsfri, og Midttrafik har lanceret en digital refusionsportal til kunder, der ønsker refusion for resterende klip på deres klippekort og pendlerklip.

Det sidste produkt, der mangler at blive migreret, er enkeltbilletter, og denne proces forventes påbegyndt i slutningen af 2025 og afsluttet i løbet af 1. kvartal 2026.

Rejsekort-appen

Rejsekort-appen, der erstatter det fysiske Rejsekort Classic, blev lanceret for offentligheden i september 2024. Siden da har 1,8 mio. kunder registreret sig, og appen står nu for 49,1 procent af alle rejser på Rejsekort, og udgør ca. 25 % af Midttrafiks samlede billetindtægter.

Børn fik adgang til Rejsekort-appen i juni 2025, og i september blev appen udvidet til også at omfatte kundetyperne handicap og pensionist. Rejsekort Erhverv forbliver i første omgang en fysisk løsning i form af Basiskort, men der arbejdes på at afklare, om en digital variant kan udvikles på sigt.

Der er generelt meget stor tilfredshed med Rejsekort-appen. På trods af at være en af de mest anvendte billetteringsløsninger i Danmark, er det samtidig et af de produkter, der genererer færrest kundehenvendelser.

Basiskort (tidligere kendt som den ikke-digitale løsning)

Den tekniske løsning bag Basiskortet er nu på plads og bygger på samme platform som Rejsekort-appen – blot med et fysisk plastikkort som rejsehjemmel. Validatorerne er installeret i Aarhus' bybusser, og installationen i øvrige busser er påbegyndt. Hver validator kan anvendes til både check ind og check ud på samme enhed, hvilket reducerer behovet for udstyr markant sammenlignet med det tidligere rejsekortsystem.

Validatorerne kommunikerer via mobilnettet og bekræfter handlingen med både lyd- og farvesignaler. Løsningen understøtter både personlige og anonyme kort samt tilføjelse af medrejsende, og prisberegningen sker automatisk på baggrund af GPS- og tidsdata. Basiskort-løsningen er fuldt selvbetjent og kræver ingen involvering fra chaufføren.

Den landsdækkende test forventes påbegyndt i januar 2026, og den fulde udrulning sker i starten af 2. kvartal 2026.

Basiskort - Pilottest i Aarhus

Basiskortet afprøves i en afgrænset pilottest i Aarhus bybusser fra medio oktober og året ud. Pilottesten gennemføres af Midttrafik i samarbejde med Rejsekort & Rejseplan A/S og omfatter ca. 300 testbrugere samt 20–30 medarbejdere fra Midttrafik.

Formålet med testen er at indsamle erfaringer med anvendelighed, kundedadfærd og teknisk stabilitet. Der testes bl.a. om rejser kan gennemføres med korrekt check ind og check ud, om GPS-signalet er tilstrækkeligt præcist, og om den bagvedliggende prisberegning fungerer som forventet. Testen skal også afklare, hvordan brugere tager

den nye rejseadfærd til sig, og om kommunikations- og vejledningsmaterialet understøtter målgruppen godt nok.

Målgruppen for pilottesten er voksne, der ikke ønsker eller kan bruge digitale løsninger som f.eks. Rejsekort-appen. Alle rejser analyseres gennem såkaldt journey mapping med henblik på at måle korrekt rute- og prisberegning, brug af flat fee og antallet af manglende check ind/ud.

Midttrafik står for rekruttering af testbrugere i samarbejde med lokale aktører og civilsamfundet, og håndterer al kundesupport i testperioden. Der gennemføres både kvantitative og kvalitative brugerundersøgelser, som skal danne grundlag for beslutning om en eventuel bredere udrulning i 2026.

Fremtidens chaufførbetjente billetsalg

Alle landets trafikselskaber samarbejder om at udvikle en fælles løsning for fremtidens chaufførbetjente billetsalg, og Rejsekort & Rejseplan A/S varetager den overordnede styring af projektet.

Arbejdet er godt i gang, og de første demoversioner af den kommende løsning er allerede blevet fremvist – og ser overordnet set lovende ud. Et centralt element i løsningen er, at den skal kunne anvende de tablets, som Midttrafik har indkøbt i forbindelse med Realtidsprojektet. Disse tablets skal udstyres med en salgssaplikation og tilhørende printere, så chaufførerne derved kan sælge kontantbilletter direkte i bussen.

Næste skridt er at afprøve løsningen i praksis. Test i den virkelige drift forventes igangsat i efteråret 2025. Den store udrulning påbegyndes i foråret 2026 i takt med, at Realtidsprojektet installerer tablets i Midttrafiks busmateriel.

Udfasning af Rejsekort-systemet

Rejsekort Classic udfases gradvist i takt med overgangen til Rejsekort-appen og Basis-kort. Udfasningen omfatter både den systemmæssige afvikling og den fysiske nedtagning af udstyr og sker i tæt samarbejde med vognmændene. Arbejdet forventes påbegyndt i 2. kvartal 2026.

Når systemet lukkes, vil kundernes restsaldo automatisk blive udbetalt. Dette har en direkte indvirkning på Midttrafiks likviditet og er derfor indregnet i budgettet for 2026.

Der er særligt fokus på en miljørigtig og bæredygtig bortskaffelse, hvor så meget af udstyret som muligt genanvendes. Den fysiske nedtagning og håndtering varetages af de enkelte trafikselskaber, mens Rejsekort & Rejseplan A/S har ansvaret for den overordnede planlægning og systemmæssige afkobling.

Det overordnede mål er at gennemføre udfasningen med mindst mulig gene for kunderne og med fuldt hensyn til økonomi, forsyningssikkerhed og datasikkerhed.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Tidslinje for rejsekortprojektet

12 Orientering: Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Salg af klippekort i Midttrafik App stoppede 30. september 2025

I 2018 blev det fysiske klippekort på pap udfaset i alle trafikselskaber i Danmark. Dengang var Midttrafik det eneste trafikselskab, som valgte at tilbyde et digitalt klippekort. I løbet af 2025 og 2026 overgår vi til de landsdækkende apps Rejsebillet og Rejsekort-appen, hvor det ikke er muligt at tilbyde klippekort.

I perioden frem til, at salget af klippekort stoppede, var det kun muligt at have to aktive klippekort. Hvis kunden inden denne periode allerede havde mere end to aktive klippekort, kunne de selvfølgelig stadig bruge dem. Kunderne har nu et halvt år til at bruge dine sidste klip, det vil sige frem til 31. marts 2026. Derefter kan ubrugte klippekort refunderes.

Nu er Rejsekort-appen klar til alle

De sidste kundegrupper er i midten af september også kommet med i Rejsekort-appen, så den kan bruges af alle. Pensionister under 67 år samt voksne og børn med handicap kan nu også oprette sig med en passende profil for at rejse til de særlige priser, de tilbydes.

Midttrafik har sammen med Rejsekort & Rejseplan A/S samt handicap- og seniororganisationer været med til at udvikle forbedringer i Rejsekort-appen. Målet er at gøre det lettere og tryggere at rejse digitalt – også for dem, der er mest i risiko for at blive hægtet af den digitale udvikling.

De nye tiltag er kommet til gennem Forum for digital inklusion på farten, hvor brugerorganisationer og trafikselskaber mødes fire gange om året. Input herfra har været afgørende for arbejdet.

Forbedringerne betyder, at de sidste kundegrupper, pensionister under 67 år samt børn og voksne med handicap, kan rejse til den rigtige pris med Rejsekort-appen.

Fem konkrete forbedringer – skabt i samarbejdet:

1. Tryk adgang med MitID: Den lavere pris for mennesker med handicap og pensionister under 67 år kan nu aktiveres med MitID, som brugerne har størst tillid til.
2. Fra rabat til rettighed: Den lavere pris præsenteres ikke som en "rabat", men som en berettiget pris. Kundetypen "Handicap" er flyttet fra rabatsektionen til brugerens profil, så det er en integreret rettighed.
3. Ledsagerfunktion: Mennesker med handicap kan på sigt lettere tage en ledsager med i appen.

4. Lavere pris automatisk: Den lavere pris kan aktiveres med det samme i appen, hvis brugeren i dag har kundetypen Handicap eller pensionist under 67 år på det fysiske Rejsekort
5. Forbedret skærmlæseroplevelse: Ordvalg og oplæsning er optimeret, fx fjernet unødvendig oplæsning af rejsetid.

De forbedringer, der kommer fra arbejdet med digital inklusion, gavner i sidste ende hele brugergruppen. For eksempel har feedback fra organisationerne også ført til ændringer i navigation, sproglige formuleringer og vejledninger i appen.

Fakta om Forum for digital inklusion på farten:

- Etableret i 2023 af Rejsekort & Rejseplan A/S i samarbejde med trafikvirksomhederne
- Deltagere: bl.a. Danske Handicaporganisationer, Dansk Blindesamfund, Lev, Autismeforeningen, Ældre Sagen, Danske Seniorer, Folkebevægelsen for et Demensvenligt Danmark, KL og Døvblinde Danmark

Parkér & Rejs fra Klokhøjen

15. september 2025 startede Aarhus Kommune og Midttrafik en forsøgsordning, hvor pendlere kan parkere på pendlerparkeringspladsen ved letbanestationen Klokhøjen ved Lisbjerg og rejse gratis tur-retur samme dag med Letbanen og Aarhus bybusser. Forsøget løber til udgangen af 2026.

Formålet er at gøre det lettere at kombinere bil og kollektiv trafik – og samtidig reducere trængslen i midtbyen.

Når kunden parkerer ved Klokhøjen, kan de hente en gratis billet i Rejsebillet-appen i tidsrummet kl. 6-9. Billetten er kun tilgængelig på hverdage, når kunden befinder sig på lokationen. Den gælder i 12 timer og kan bruges både ud og hjem.

Skive Kommune planlægger at indføre gratis buskørsel i 2027–2029

Som led i budgetforliget for 2026 har et bredt flertal i Skive Byråd besluttet at indføre gratis buskørsel på alle interne buslinjer i kommunen i perioden 2027–2029. Ordningen gælder ikke gennemgående busser og skal iværksættes i samarbejde med Midttrafik.

Forsøget skal afdække det reelle behov for busbetjening i kommunen og vurdere effekten af gratis kollektiv trafik som virkemiddel. Ordningen er politisk begrundet med ønsket om at fremme mobilitet, grøn omstilling og social lighed.

Lundgårdsskolen i Herning vinder igen På Egne Ben

Elever fra Lundgårdsskolen har for andet år i træk vundet pointjagten i På Egne Ben ved at gå, cykle eller tage bussen i skole, fremfor at blive kørt.

4.B på Lundgårdsskolen i Herning har gået, cyklet og taget bussen til en flot sejr i På Egne Ben – en mobilitetskampagne, der skal motivere elever i 4.-6. klasse til at transportere sig mere selvstændigt og bæredygtigt til og fra skole. Gåture, cykelture og kollektiv trafik giver point, mens forældrekørsel hele vejen til skole giver nul point.

Klassen løb med førstepladsen i den pointjagt, hvor 53 klasser fra otte skoler i Region Midtjylland og Aalborg Kommune deltog. I alt har eleverne transporteret sig 37.201 km bæredygtigt med gang, cykling og bus.

Det svenske trafikselskab Västtrafik udviklede På Egne Ben kampagnen i 2021 for at mindske trængsel ved skolerne, stillesiddende børn og usikre skoleveje. Midttrafik tester en dansk version af På Egne Ben-kampagnen af på danske skoler i samarbejde med Region Midtjylland og Aalborg Kommune som et led i det fælles EU-projekt MOVE.

Det er foreløbigt sidste gang, at På Egne Ben bliver afholdt på danske skoler, da EU-projektet MOVE slutter i sommeren 2026. På Egne Ben er den eneste mobilitetskampagne i Danmark, hvor eleverne kan deltage uanset, om de går, cykler eller tager bus i skole. Den blev gennemført første gang i 2024, hvor seks skoler deltog. Den efterfølgende evaluering viste, at der var mindre forældrekørsel under og umiddelbart efter kampagnen. Evalueringen viste desuden, at kampagnen havde styrket det sociale fællesskab i klassen og øget elevernes bevidsthed om bæredygtig og aktiv transport.

Parterne bag På Egne Ben – Region Midtjylland, Aalborg Kommune og Midttrafik – gennemfører en grundig evaluering af 2025-kampagnen blandt forældre, elever og lærere med henblik på at videreføre kampagnen og udbrede den til skoler i hele Danmark.

Se mere på: www.paaegneben.dk

Gratis kørsel markerer overgang fra diesel- til batteritog

Danmarks første batteritog overtager kørslen på togstrækningen mellem Vemb og Thyborøn inden årets udgang. Det er både en gevinst for klimaet og togoplevelsen, når de ikoniske Y-tog, der har kørt på strækningen mere end 40 år, bliver erstattet af nye batteritog.

For at markere overgangen fra diesel- til batteritog inviterer Region Midtjylland, Lemvig Kommune, Midttrafik og Midtjyske Jernbaner alle til at køre gratis på Lemvigbanen fra 1. oktober og året ud.

Siden jomfruturen fra Vemb til Thyborøn 14. juli 2025, har Midtjyske Jernbaner arbejdet intenst på at gøre klar til fuld drift med de nye batteritog, der udover Lemvigbanen også skal køre på strækningen mellem Holstebro og Skjern.

Kunderne vil fortsat møde både Y-tog og batteritog. De næste måneder vil flere og flere afgangene blive kørt af batteritog i takt med, at lokomotivførerne bliver uddannet i at køre de nye tog, at de sidste tre batteritog bliver leveret, og at ladeanlæggene i henholdsvis Lemvig, Holstebro og Skjern bliver klar. Midtjyske Jernbaner forventer, at alle batteritog er i drift inden årsskiftet. Det gælder både på strækningen Vemb-Lemvig-Thyborøn og strækningen Holstebro-Skjern.

Overgangen fra diesel- til batteritog betyder samtidigt et farvel til "de blå punkter" i Y-togene, som har været brugt til det fysiske Rejsekort. Fra januar 2026 kan kunderne checke deres Rejsekort eller det nye Basiskort ind og ud på perronerne eller bruge en af de to apps: Rejsekort eller Rejsebillet. Basiskortet erstatter sammen med Rejsekort-appen det fysiske Rejsekort fra sommeren 2026.



13 Eventuelt