



Aarhus, 16. januar 2026

**Bilagssamling
til åben dagsorden til konstituerende møde i
Bestyrelsen for Midttrafik
23. januar 2026 kl. 11:00**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

VEDTÆGT FOR TRAFIKSELSKABET MIDTTRAFIK

gældende fra 1. januar 2023

Præambel

Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselskab, der dækker Aarhus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brande Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område. Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Midttrafik

Stk. 2 Selskabets hjemsted er i Aarhus Kommune, og selskabet har en afdeling i Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og
- 5) privatbaner.

Stk. 2. I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner og Aarbus særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestandsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde

med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parter tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, og træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, jfr. dog § 8

Stk. 5. Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

Stk. 2. Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med mindst 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland forestår indkaldelsen af det første repræsentantskabsmøde til afholdelse snarest muligt efter 1. januar 2007.

Stk. 3. Forslag til supplerende af dagsordenen skal være formanden/Forberedelsesudvalget i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.

Stk. 4. Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske, såfremt formanden for bestyrelsen eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.

Stk. 5. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.

Stk. 6. Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og 2 næstformænd.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoet, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den 1. januar 2023.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren



Forretningsorden for bestyrelsen for Midttrafik

Denne forretningsorden for bestyrelsen for Midttrafik er oprettet i henhold til vedtægternes § 18.

KONSTITUERING

§ 1)

Alle medlemmer af bestyrelsen skal ved deres tiltræden underskrive den originale forretningsorden og have udleveret et eksemplar heraf samt af Midttrafiks vedtægter.

Stk. 2. Midttrafiks ledelse og revision skal gøres bekendt med forretningsordenen.

§ 2)

Den nyvalgte bestyrelse afholder sit konstituerende møde senest 75 dage efter afholdelse af valg til kommunalbestyrelser og regionsråd.

Stk. 2. På det konstituerende møde vælges af og blandt bestyrelsesmedlemmerne en formand og 2 næstformænd jf. vedtægternes § 17.

§ 3)

Når bestyrelsesformanden får meddelelse om eller på anden måde kendskab til, at et bestyrelsesmedlem vil være forhindret i at varetage sit hverv i en forventet periode af mindst 1 måned, indkaldes suppleanten til det førstkommende møde i bestyrelsen. Når medlemmet på ny kan varetage sit hverv, udtræder suppleanten af bestyrelsen.

BESTYRELSENS OPGAVER

§ 4)

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for Midttrafik, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at Midttrafik drives i overensstemmelse med lovgivningen og vedtægterne.

Stk. 3. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om forhold, som er omfattet af vedtægternes § 23.

Stk. 4. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagsårenes vedtagelse senest den 31. december forud for det pågældende regnskabsår.

MØDEINDKALDELSE

§ 5)

Der afholdes ordinært møde ca. 6 gange om året.

Stk. 2. Bestyrelsen fastlægger mødedatoer for det næste år.

§ 6)

Ekstraordinære møder i bestyrelsen afholdes, når bestyrelsesformanden skønner det påkrævet, begge Regionens medlemmer, en tredjedel af kommunernes medlemmer eller Midttrafiks direktør fremsætter anmodning herom.

Stk. 2. Ekstraordinært møde i bestyrelsen indkaldes skriftligt med så vidt muligt 8 dages varsel.

Stk. 3. Enkelte emner kan behandles ved skriftlig votering, hvis bestyrelsesformanden skønner, at emnet ikke kan afvente næste ordinære møde, og emnet ikke forudsætter afholdelse af et ekstraordinært møde. Ligeledes er det muligt for bestyrelsesformanden at aflyse et ordinært møde, hvis ind-

holdet på mødet vurderes at have en karakter, så det kan afgøres alene ved skriftlig votering. Materialet sendes i så fald til medlemmerne af bestyrelsen med 7 dages frist til at afgive sin skriftlige stemme pr. mail.

DAGSORDEN

§ 7)

Eventuelle forslag til dagsorden for de ordinære møder indsendes til bestyrelsesformanden i god tid inden dagsordenen udsendes til medlemmerne.

Stk. 2. Eventuelle forslag til dagsordenen for ekstraordinære møder indsendes til bestyrelsesformanden senest 3 dage efter, at indkaldelsen er udsendt.

Stk. 3. Dagsorden med bilag sendes så vidt muligt til medlemmerne og suppleanterne 7 dage før mødet. Ved hastesager vil tillægsgagsorden dog kunne udsendes indtil 1 dag før mødet.

Stk. 4. Dagsordens punkter kan være enten en indstilling, en orientering eller en meddelelse.

Stk. 5. Enkelte dagsordenspunkter kan af direktøren eller bestyrelsesformanden besluttet placeret på en lukket dagsorden.

Stk. 6. Dagsorden sendes elektronisk til medlemmerne af bestyrelsen via systemet FirstAgenda. Åben og lukket dagsorden sendes elektronisk pr. mail til bestyrelsesmedlemmernes personlige suppleanter.

§ 8)

Den åbne del af dagsordenen med bilag sendes elektronisk pr. mail til orientering til Repræsentantskabet, regionsråd og de 18 kommuner i Midttrafiks område.

Stk. 2. Den åbne del af dagsordenen med bilag offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside.

BESLUTNINGER

§ 9)

Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutninger

§ 10)

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af trafikskabet, jf. vedtægternes § 19 og § 27, stk. 3.

Stk. 2. Jf. vedtægternes § 20 træffes beslutninger ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har regionsrådets medlemmer i forening vetoet, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af trafikskabet, jf. vedtægternes § 27, stk. 3.

Stk. 3. Bestyrelsesformanden - og i hans forfald en af næstformændene - leder bestyrelsens møder.

§ 11)

Bestyrelsen træffer beslutning om, hvorvidt et medlems interesse i en sag er af en sådan beskaffenhed, at han er udelukket fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om sagen. I bekræftende fald skal den pågældende under forhandling og afstemning om sagen forlade lokalet, hvorimod han ikke er afskåret fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om, hvorvidt han skal vige sit sæde under den pågældende sags behandling.

Stk. 2. Et medlem skal underrette bestyrelsen, hvis der foreligger forhold, der kan give anledning til tvivl om hans habilitet.

§ 12)

Medlemmerne eller disses suppleanter kan kun deltage i bestyrelsens afstemninger, når de personligt er til stede under disse.

§ 13)

Bestyrelsen kan tillade personer, der er ansat i Midttrafiks tjeneste, at overvære behandlingen af sager på lukket dagsorden. Bestyrelsen kan tilkalde andre personer til at overvære en sags behandling på lukket dagsorden, når det er ønskeligt af hensyn til sagens oplysning.

BESLUTNINGSPROTOKOL

§ 14)

Bestyrelsens beslutninger indføres i en beslutningsprotokol. Beslutningerne påføres sagsfremstillingen i FirstAgenda, og de medlemmer, der har deltaget i mødet, skal godkende beslutningerne ved hjælp af FirstAgendas indbyggede godkendelsesfunktion.

Stk. 2. Et medlem, der ikke er enig i en bestyrelsesbeslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

Stk. 3. Ved sager, der skal fremsendes til anden myndighed, kan medlemmet kræve, at denne myndighed gøres bekendt med indholdet af protokollen. Det pågældende medlem kan ved sagens fremsendelse ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt.

Stk. 4. Af protokollen fremgår tid og sted for mødet, mødedeltagere, dagsorden for mødet, de trufne beslutninger samt hvem, der har ført protokollen.

§ 15)

Beslutningsprotokollen udsendes elektronisk til bestyrelsens medlemmer pr. mail. Evt. deltagende suppleanter modtager beslutningsprotokollen elektronisk pr. mail.

Stk. 2. Beslutningsprotokollen for den åbne del af dagsordenen sendes elektronisk pr. mail til orientering til Repræsentantskabet, regionsråd og de 18 kommuner i Midttrafiks område samt til personlige suppleanter, der ikke har deltaget i mødet.

Stk. 3. Beslutningsprotokollen for den åbne del af dagsordenen offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside.

§ 16)

Som supplement til beslutningsprotokollen udarbejdes kortfattet referat af bestyrelsens drøftelser. Referatet har til formål senere at dokumentere væsentlige forhold i forbindelse med bestyrelsens beslutninger, herunder forskelle i holdningerne blandt bestyrelsens medlemmer og bestyrelsens ledsagende bemærkninger til administrationens fortsatte arbejde.

Stk. 2. Referatet udsendes til bestyrelsens medlemmer elektronisk via pr. mail sammen med beslutningsprotokollen. Referatet lægges også i FirstAgenda. Evt. deltagende suppleanter modtager referatet elektronisk pr. mail.

Stk. 3. Giver referatet anledning til forhold, der skal præciseres inden næstkommende bestyrelsesmøde af hensyn til det videre arbejde, meddeles dette til bestyrelsesformanden og direktøren.

Stk. 4. En enig bestyrelse kan vedtage at offentliggøre hele eller dele af et godkendt referat med henblik på uddybning af beslutningsprotokollen.

§ 17)

Bestyrelsens medlemmer har tavshedspligt med hensyn til alt, hvad de erfarer i deres egenskab af medlem af bestyrelsen, medmindre der er tale om forhold, der af bestyrelsen er bestemt til eller ifølge gældende lovgivning er genstand for umiddelbar offentliggørelse. Overtrædelse af foranævnte tavshedspligt medfører – uden præjudice for anvendelse af andre sanktioner – straf i henhold til gældende lovgivning samt erstatningspligt efter dansk rets almindelige regler.

Stk. 2 Bestyrelsesmedlemmerne er forpligtet til senest ved bestyrelsens funktionsperiodes ophør at slette eller makulere fortroligt materiale, som medlemmerne har fået fra Midttrafik i forbindelse med lukkede dagsordenspunkter eller øvrigt fortroligt materiale. Materialer til makulering kan afleveres til administrationen.

UNDERUDVALG

§ 18)

Såfremt bestyrelsen finder det ønskeligt, kan der nedsættes underudvalg eller arbejdsgrupper til varetagelse af særlige områder. Bestyrelsen fastsætter i det enkelte tilfælde antallet og sammenhængen af udvalget eller arbejdsgruppen.

TEGNING

§ 19)

Bestyrelsen er Midttrafiks øverste myndighed. Midttrafik tegnes af bestyrelsens formand eller næstformand i forening med Midttrafiks direktør eller af den samlede bestyrelse.

Stk. 2. Bestyrelsesformanden kan på bestyrelsens vegne afgøre almindelige løbende sager, der ikke tåler opsættelse eller ikke giver anledning til tvivl.

Stk. 3. Dokumenter vedrørende Midttrafiks køb og salg af fast ejendom, optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser skal underskrives af bestyrelsens formand eller næstformand og en person, der er bemyndiget dertil af bestyrelsen.

REVISION

§ 20)

Revisionen er berettiget og forpligtet til at deltage i de bestyrelsesmøder, i hvilke årsregnskabet er til behandling, og skal herunder blandt andet udtale sig om, hvorvidt årsregnskabet og årsberetningen efter revisionens opfattelse indeholder de nødvendige oplysninger til bedømmelse af selskabets stilling.

Stk. 2. Bestyrelsesformanden er også i andre tilfælde berettiget til at anmode revisionen om at komme til stede i bestyrelsesmødet.

§ 21)

Revisionen skal til brug for bestyrelsen føre en revisionsprotokol, hvori skal anføres, hvilke revisionsarbejder der er udført, og hvilke mangler vedrørende selskabets bogholderi og regnskabsvæsen, der måtte være forefundet.

Stk. 2. I revisionsprotokollen skal revisionen indføre, hvad der har betydning for bestyrelsen at erfare. Såfremt revisionen opdager uregelmæssigheder af væsentlig betydning, skal revisionen foruden at foretage indførsel i revisionsprotokollen give underretning til bestyrelsens formand. Revisionen har pligt til at henlede bestyrelsens opmærksomhed på mulige mangler ved selskabets regnskabsvæsen samt den interne kontrol.

MEDDELELSER

§ 22)

Meddelelser til bestyrelsens medlemmer kan pr. mail.

Stk. 2. Medlemmerne skal oplyse mailadresse til Midttrafik og løbende ajourføre denne.

IKRAFTTRÆDEN

§ 23)

Denne forretningsorden træder i kraft 23. januar 2026

Stk. 2. Ændringer i denne forretningsorden kan foretages af bestyrelsen med simpelt stemmefler-tal.

Aarhus, 23. januar 2026

XX Formand	XX 1. næstformand	XX 2. næstformand
XX	XX	XX
XX	XX	XX

J. nr. 66-018001-1 NCS/akk

ADVOKATHUSET ODDER
ADVOKAT N.C. STRAUSS
HOLSTEINSGADE 19
8300 ODDER
Tlf. 87 80 12 66

AKTIONÆROVERENSKOMST

Mellem

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Lemvig Kommune
Rådhusgade 2
7620 Lemvig

Holstebro Kommune
Kirkestræde 11
7500 Holstebro

der alle er aktionærer i Midtjyske Jernbane A/S er d.d. indgået følgende overenskomst.

§ 1.

Ved overenskomstens indgåelse har vi følgende andele af selskabets aktiekapital på i alt kr. 44.934.100,00.

Midttrafik	87,66 %
Lemvig Kommune	11,60 %
Holstebro Kommune	<u>0,11 %</u>
I alt	99,37 %

§ 2.

Vi er enige om, at vil ved valg af selskabets bestyrelse vil stemme på de kandidater, som opstilles af Midttrafik med to, af Region Midtjylland med to, af Lemvig Kommune og Holstebro Kommune i fællesskab med to.

§ 3.

Vi er tillige enige om, at de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer i selskabets datterselskab, Midtjyske Jernbaners Drift A/S skal være de samme, som vælges til moderselskabets bestyrelse.

Endelig er vi enige om at posterne som henholdsvis formand og næstformand for de to bestyrelser varetages af de to medlemmer, som er udpeget af Midttrafik.

§ 4.

Ønsker Lemvig Kommune eller Holstebro Kommune at afhænde deres aktier i selskabet, er de forpligtet til at tilbyde at sælge dem til Midttrafik uden at dette selskab dermed har nogen forpligtelse til at købe aktierne.

Nærværende overenskomst er uopsigelig så længe parterne fortsat bevarer deres nuværende andele at aktiekapitalen i Midtjyske Jernbaner A/S og så længe Lemvig Kommune og Holstebro Kommune yder investeringstilskud til Lemvigbanen i mindst samme omfang som hidtil.

Sker der ændringer deri ophører aftalen uden særskilt varsel.

§ 5.

Uoverensstemmelser vedrørende forståelsen af overenskomsten afgøres endeligt ved voldgift i henhold til den til enhver tid gældende lov om voldgift.

Parterne udpeger hver et sagkyndigt medlem, og disse udpeger i fællesskab en opmand, som skal være jurist og fungere som formand for voldgiftsretten.

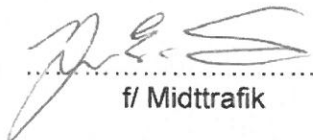
Kan de to voldgiftsmænd ikke blive enige om en formand, udpeges denne af præsidenten for Retten i Århus.

Voldgiftsretten fastsætter selv reglerne for dens virke, og dens virke og dens kendelse er endelig og bindende for begge parter, således at den kan danne grundlag for eksekution i henhold til Retsplejelovens § 478.

Voldgiftsretten kan i sin kendelse fastsætte sagsomkostningerne, og hvem der skal afholde disse.

Sagens behandling for voldgiftsretten og dennes kendelse skal ikke være tilgængelig for offentligheden.

7-9 den 2009


f/ Midttrafik


f/ Lemvig Kommune

.....
f/ Holstebro Kommune


ARNE LÆGAARD
Borgmester


LARS MØLLER
Kommunaldirektør

Strategiplan 2025-2028



midttrafik

Forord

Vi har udarbejdet en strategiplan, der lever op til fremtidens krav for Midttrafik som mobilitetsselskab. Med udgangspunkt i vores store kundefokus sætter Strategiplan 2025-2028 kursen for den fortsatte udvikling af den kollektive mobilitet i Region Midtjylland.

I arbejdet med strategiplanen har vi besøgt alle ejere, afholdt workshop for medarbejdere og samlet bestyrelse og repræsentantskab til en strategidag. Strategiplan 2025-2028 afspejler derfor en fælles ambition om at udvikle bæredygtige, tilgængelige og sammenhængende mobilitetsløsninger, der imødekommer borgernes behov både i byen og på landet.

Vores helt overordnede målsætning er at tiltrække flere kunder til den kollektive mobilitet. Det har vi synliggjort ved valget af de fire strategiske indsatsområder nedenfor.

De fire strategiske indsatsområder sikrer, at vi kommer hele vejen rundt i forhold til at levere gode kundeoplevelser:

- 1 Helhedsorienteret mobilitet** sætter fokus på kundens muligheder og behov
- 2 Nemt, tilgængeligt og forståeligt** sætter fokus på kunderejsen før, under og efter.
- 3 Tæt samarbejde med interessenter** sætter fokus på attraktiv kollektiv mobilitet som en fælles opgave.
- 4 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.

Vi glæder os til arbejdet med at implementere Strategiplan 2025-2028 i samarbejde med ejere, leverandører og medarbejdere, så vi sammen kan realisere visionen:

Vores kundefokus skaber nem, attraktiv og bæredygtig mobilitet for alle.

Med Strategiplan 2025-2028 har vi en fælles vejviser til mobilitetsløsninger, der bidrager til en grønnere fremtid og binder Region Midtjylland sammen.



Steen Vindum,
bestyrelsesformand



Lars Berg,
direktør

Strategi 2025-2028

**Vores kundefokus skaber nem,
attraktiv og bæredygtig
mobilitet for alle**



Strategiske indsatsområder



06.a - Bilag 1 – Midttrafiks Strategiplan 2025-2028.pdf

Helhedsorienteret mobilitet

Vi har fokus på at sikre kunderne en god og sammenhængende mobilitet. Som mobilitetsselskab skal vi bruge vores store viden fra data om kundernes behov og præferencer til at integrere vores kerneprodukter med private mobilitetsformer og tilbyde bæredygtige løsninger, hvor flere rejser sammen til gavn for klima, trængsel og økonomi.

Sammen med kommuner og region vil vi arbejde for at styrke drift og infrastruktur omkring kerneprodukterne, så de bliver mere attraktive for både nuværende og nye kunder.

Her rådgiver vi om, hvordan kollektiv mobilitet og byplanlægning bedst muligt understøtter en bæredygtig og mere effektiv mobilitet for den enkelte borger – det gælder for by- og landområder i både Øst- og Vestjylland.

Vi skal tænke hele vejen rundt om kundens rejseoplevelse og mindske barrierer for den sammenhængende rejse. Vi skal fastholde høj kvalitet og stabil drift samtidig med, at vi udvikler fremtidens mobilitet og afprøver nye teknologier.

Gennem samarbejder med private aktører, som fx erhvervsvirksomheder og arrangører udvider vi kendskabet til den kollektive mobilitet.

Nøgleord

- God og sammenhængende mobilitet
- Rådgivning af kommuner og region
- Bæredygtig og mere effektiv mobilitet i både land og by
- Hele vejen rundt om kundens rejseoplevelse
- Høj kvalitet og stabil drift
- Udvikling og forsøg med nye teknologier og mobilitetsformer
- Samarbejde med private aktører

Nemt, tilgængeligt og forståeligt

Vi har fokus på at give kunderne den bedste oplevelse før, under og efter rejsen. Kunderne skal have nem adgang til den kollektive mobilitet. Med harmonisering af vores produkter gør vi porteføljen mere overskuelig og forståelig for kunderne.

Gennem udvikling og nye teknologier skal vi sikre os, at kunderne får det bedst mulige produkt - baseret på kundernes præferencer og rejsehistorik.

Alle skal have adgang til den kollektive mobilitet i Region Midtjylland. Derfor fokuserer vi på både fysisk og digital tilgængelighed.

Vores viden om eksisterende og potentielle kunders holdninger og adfærd skal omsættes til indsatser, der med den rette timing kan ændre kundernes vaner og valg af mobilitetsform. Vi skal vi både fastholde nuværende og tiltrække nye kunder til den kollektive mobilitet.

Vi skal kontinuerligt formidle en tydelig fortælling om, at Midttrafik leverer attraktiv og bæredygtig kollektiv mobilitet til alle i Region Midtjylland.

Nøgleord

- Nem adgang
- Overskuelige og forståelige produkter
- Fysisk og digital tilgængelighed
- Ansvar for hele kunderejsen
- Samarbejde om mobilitetsudvikling til gavn for kunderne
- Viden omsættes til indsatser
- Bæredygtig kollektiv mobilitet



Tæt samarbejde med interessenter

Vi har fokus på et stærkt samarbejde, hvor gode kundeoplevelser er et fælles mål for både os og vores interessenter.

Vores ejere skal have mest mulig mobilitet og værdi for pengene. Derfor gennemfører vi bæredygtige udbud for at sikre den bedste pris og kvalitet for den enkelte ejer. En tættere dialog og inddragelse af ejerne i diverse problemstillinger skal styrke samarbejdet.

I samarbejdet med vores leverandører står vi for en god dialog og tydelige konsekvenser, så de aftalte krav til kvalitet og økonomi bliver overholdt. Vi skal styrke samarbejdet med Aarhus Letbane, Midtjyske Jernbaner, busselskaber og flexvognmænd og inddrage dem i arbejdet med både udfordringer og innovation. Samtidig tager vi ansvar for at motivere kundeendt personale til at yde den bedst mulige kundeservice.

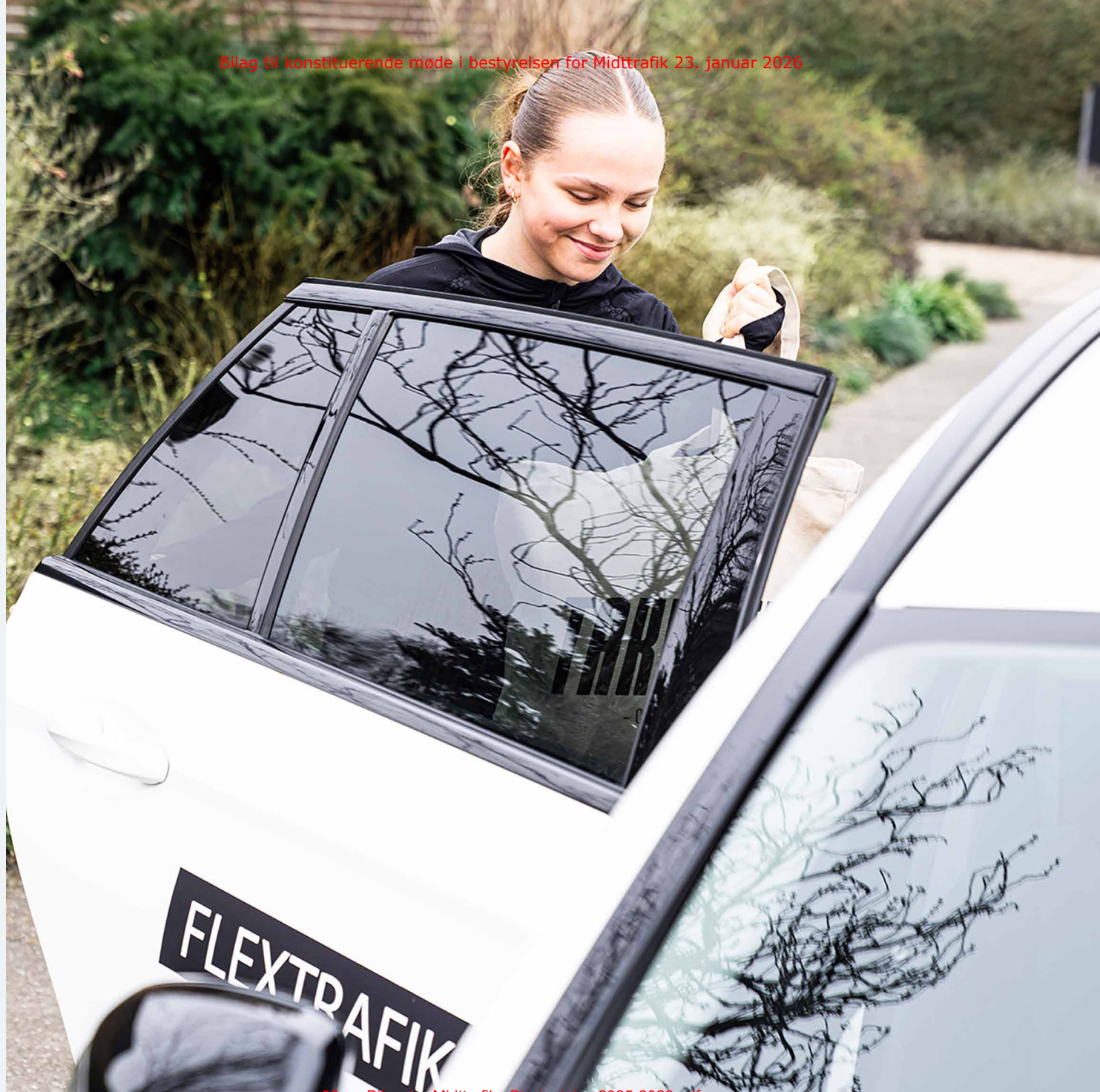
Det er vigtigt for os, at alle parter er fælles om at forbedre og udvikle en bæredygtig og attraktiv kollektiv mobilitet til kunderne.

For at udvikle den kollektive mobilitet skal vi være åbne for private mobilitetsudbydere til gavn for kunder og vores ejere. Vi skal udvide vores forretningsområder ved at indgå samarbejder med erhvervsvirksomheder, arrangører og uddannelsesinstitutioner, der både styrker deres grønne profil og Midttrafiks brand.

Vi deltager aktivt og tager gerne ansvar i samarbejdet med de andre mobilitetsselskaber og togoperatørerne for at udvikle, digitalisere og forenkle fælles områder.

Nøgleord

- Stærkt samarbejde med alle interessenter
- Fælles om gode kundeoplevelser
- Mest mulig mobilitet og værdi for pengene
- Tæt dialog og inddragelse
- Krav til kvalitet og økonomi
- Fælles udvikling af kollektiv mobilitet



Attraktiv og udviklende arbejdsplads

Vi har fokus på at skabe høj kvalitet og værdi for kunder og ejere. Derfor er medarbejdertrivsel og den gode arbejdsplads afgørende for, at vi kan arbejde dedikeret og professionelt med vores opgaver. Der skal være en sund balance mellem arbejde og privatliv. Hverdagen skal være præget af en uformel omgangstone og højt til loftet, men hvor der også stilles krav til medarbejdere og ledere. Dette bliver understøttet af den nødvendige kompetenceudvikling. Vi har plads til nye generationer og diversitet.

Vi skal tiltrække og udvikle medarbejdere med de rigtige kompetencer, samfundsmæssige engagement og evne til at forandre, så vores kunder altid får den bedst mulige oplevelse og værdi for pengene.

Høj faglighed er vigtig, når vi skal levere fremtidens bæredygtige mobilitet.

Ny teknologi skal bidrage til at automatisere rutineprægede opgaver for at give bedre plads til innovation og udvikling.

Vores ledere lever fuldt ud op til Midttrafiks ledelsesværdier og skaber synlighed om mål og strategier, mens de samtidig giver plads til personligt initiativ hos medarbejderne. Vi skal have det fulde udbytte af den enkeltes viden, erfaring og engagement, så vi kan skabe den bedst mulige arbejdsplads og løse vores opgaver både nu og i fremtiden. Medarbejderne skal være stolte af at arbejde hos Midttrafik.

Nøgleord

- Medarbejdertrivsel
- Dedikeret og professionelt arbejde
- Uformel omgangstone og højt til loftet
- Tiltrække og udvikle medarbejdere med de rigtige kompetencer
- Ny teknologi skaber plads til innovation og udvikling
- Synlighed om mål og strategier
- Stolthed over Midttrafik
- Brande Midttrafik som en attraktiv og udviklende arbejdsplads



Virksomhedskultur



06.a - Bilag 1 – Midttrafiks Strategiplan 2025-2028.pdf

Virksomhedskulturen er den måde, vi gør tingene på hos Midttrafik. Den præger alt fra samarbejder og kommunikation til beslutningstagning og ledelse.

I Strategiplan 2025-2028 er virksomhedskulturen en afgørende drivkraft for at realisere visionen om en nem, attraktiv og bæredygtig mobilitet for alle. Kulturen understøtter Midttrafik som mobilitetsselskab og driver det kundefokus, der gennemsyrrer hele virksomheden.

Midttrafik oplever løbende forandringer af både politisk og samfundsmæssig karakter. Skal vi navigere i det, skal vi være forandringsvillige og se muligheder frem for begrænsninger. Vi skal løbende arbejde på at udføre vores opgaver bedre og smartere. Ved at automatisere og effektivisere frigør vi ressourcer til udvikling og bedre løsninger.

Dette kræver medarbejdere og ledere, der er åbne for nye idéer og samarbejder på tværs af organisationen.

Hertil kommer et positivt mindset.

Når vi møder udfordringer med venlighed og imødekommenhed, skaber vi et arbejdsmiljø, hvor det er trygt at tage initiativ og lære af fejl. På den måde fremmer vi innovation og kontinuerlig forbedring.

Stolthed over at arbejde i Midttrafik er helt centralt. Vi skal anerkende den vigtige rolle, Midttrafik spiller i samfundet ved at sikre bæredygtig mobilitet for alle borgere. Stoltheden bliver afspejlet i en kultur, hvor medarbejderne føler ejerskab og engagement i deres arbejde.

Midttrafik skal ligeledes sikre den gode ledelse, som samarbejder både med hinanden og medarbejderne om at skabe rammerne for en attraktiv og udviklende arbejdsplads.

Værdier

Medarbejdere og ledere har i fællesskab udvalgt og beskrevet tre værdier, som understøtter den fælles ambition om at være 'Best in class'.



06.a - Bilag 1 – Midttrafiks Strategiplan 2025-2028.pdf

Ansvarlig

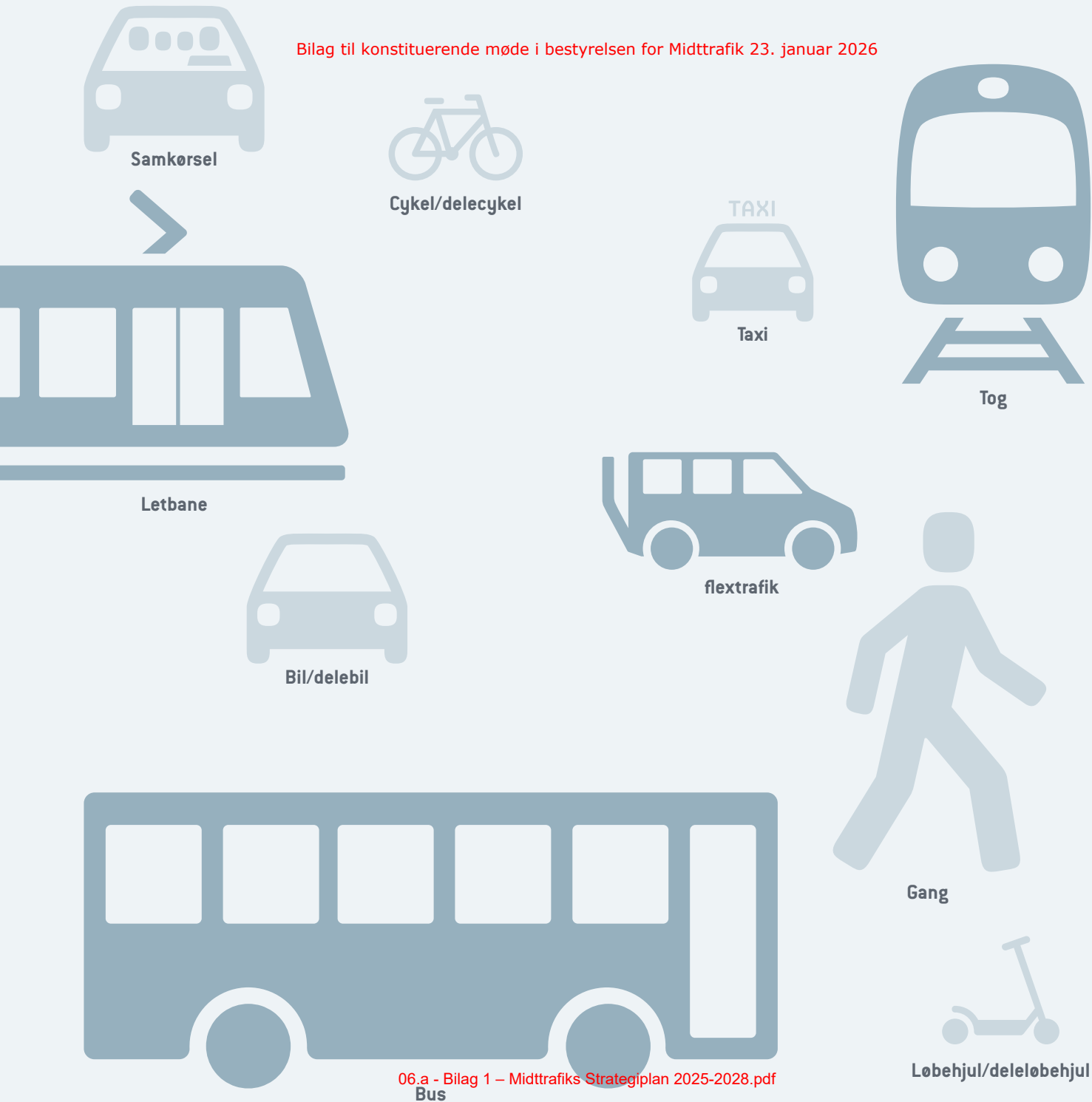
- Vi tager ansvar for hele kunderejsen før, under og efter
- Vi bruger de fælles ressourcer ansvarligt og effektivt
- Vi bidrager alle til et godt arbejdsmiljø
- Vi identificerer problemstillinger og tager ejerskab
- Vi behandler alle ordentligt og respektfuldt

Passioneret

- Vi stræber altid efter at skabe høj kvalitet og god service
- Vi er stolte af at løse den vigtige samfundsopgave omkring kollektiv mobilitet
- Vi engagerer os i både interne og eksterne samarbejder
- Vi brænder for at gøre en forskel i kundernes hverdag
- Vi gør os umage for at forstå kundernes behov

Nyskabende

- Vi motiverer til gode idéer, eksperimenterer og udfordrer ”plejer”
- Vi skaber tid og plads til at være nysgerrige og udvikle
- Vi tænker ud af boksen og ind i kundernes behov i udviklingen af fremtidens mobilitet
- Vi nytænker vores arbejdsliv med et åbent sind og blik for digitaliseringens nye muligheder og behov
- Vi skaber effektive og værdiskabende løsninger sammen



Budget 2026

Overslagsår 2027-2029

Januar 2026

Budget 2026

1 Budget 2026	3
1.1 Proces for budget 2026	3
1.2 Ændringer til budget 2026	3
1.3 Midttrafiks samlede driftsbudget	4
1.4 Passagerindtægter	5
1.5 Operatørudgifter	8
1.6 Drifts- og billetsystemer	12
1.7 Billetkontrol	13
1.8 Trafikselkskab og Flextrafikadministration	14
1.9 Finansindtægter og -udgifter	16
1.10 Likviditet	16
1.11 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau	17
2 Byrdefordeling for budget 2026	19
2.1 Byrdefordeling mellem Ejerkredsen	19
2.2 Byrdefordeling af passagerindtægter	20
2.3 Byrdefordeling af operatørudgifter	21
2.4 Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet	22
2.5 Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer	22
2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort	23
2.7 Byrdefordeling af billetkontrol	24
2.8 Byrdefordeling af trafikselkskabet og flexadministration	25
3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af budget 2026	26
3.1 Favrskov Kommune	27
3.2 Hedensted Kommune	29
3.3 Herning Kommune	31
3.4 Holstebro Kommune	33
3.5 Horsens Kommune	35
3.6 Ikast-Brandeborg Kommune	37
3.7 Lemvig Kommune	38
3.8 Norddjurs Kommune	39
3.9 Odder Kommune	41
3.10 Randers Kommune	42
3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune	44
3.12 Silkeborg Kommune	45
3.13 Skanderborg Kommune	47
3.14 Skive Kommune	49
3.15 Struer Kommune	51
3.16 Syddjurs Kommune	52
3.17 Viborg Kommune	54
3.18 Aarhus Kommune	56
3.19 Region Midtjylland	58

1 Budget 2026

1.1 Proces for budget 2026

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2026 udarbejdede administrationen i juni et budgetoplæg for 2026, som har været sendt i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2025. Tilbage meldinger, der er kommet som led i den politiske høring, er blevet indarbejdet i budgetforslaget, og det endelige budget for 2026 behandles på bestyrelsesmødet den 12. december 2025. I det følgende materiale vil budget 2026 omtales som B2026, budget 2025 omtales som B2025, budget i overslagsårene 2027-2029 omtales som BO2027-29 og første budgetforslag 2026 omtales som BF2026.

1.2 Ændringer til budget 2026

Der er foretaget en række ændringer i budgettet, siden budgetforslaget blev sendt i høring. Ændringer er foretaget på baggrund af høringssvar fra bestillerne og opsummeres herunder. Ændringerne beskrives mere uddybende i resten af materialet, hvor det er relevant.

B2026 er nedskrevet med 42,9 mio. kr. sammenlignet med budgetforslaget.

Budgettet for busdriften inkl. Flexbus er i forhold til BF2026 nedskrevet med 40,5 mio. kr. Nedskrivningen indeholder 51,1 mio. kr. Som nedskrives på Aarhus Kommune ved at nedskrive afregningen til Aarbus, derved påvirker nedskrivningen ikke den ordinære busdrift. Midlerne vil Aarhus Kommune bruge på den nye mobilitetsplan.

Derudover er der lavet en lille opnormering på Skolekørslen i Norddjurs Kommune, en opnormering på rute 200 på 1,5 mio. kr. til Region Midtjylland. Desuden er udbud 72 og 73 indregnet, hvilket påvirker Holstebro Kommune og Region Midtjylland. Derudover har Horsens Kommune tilføjet en indekspulje på 3,5 mio. kr.

På Flexbus har der været en opskrivning på 0,9 mio. kr. ift. BF2026. Dette skyldes LES projektet der træder i kraft i 2026.

For passagerindtægter er der lavet nedjustering for Viborg Kommune på 0,3 mio. kr., på grund af halvårlig testperiode med ViborgUng billet. Derudover er Skive Kommune nedjusteret med 0,3 mio. kr., Viborg Kommune nedjusteret med 2 mio. kr. og Aarhus Kommune nedskrevet med 5,5 mio. kr. for bus, efter ønske for bestillere, på grund af ændringer i fordelingen i Midttrafik indtægtsdelingsmodel. Det overordnede B2026 for passagerindtægter for bus, tog og letbanen er ikke nedjusteret i denne forbindelse, da denne ændring i fordelingen har indflydelse på alle bestillerne imellem.

Derudover, er der i overslagsår nedjusteret Skive Kommunes budget for passagerindtægter til 0 kr. pga. periode med gratiskørsel.

For Flextrafik er der en reduktion på 15,7 mio. kr., dette hovedsageligt som følge af et nyt operatørudbud med start i marts 2025, samt ændringsønsker til aktiviteten inden for handicapkørsel og Flextur. Der er efter BF2026 ændret i budgetterne på flere områder som følge af ændring i kørselsomfang samt operatørugifter. For en gennemgang af de enkelte ændringer se bilag 3.

Togdriften er opskrevet med 0,7 mio. kr., til dækning af NIS2. Derudover er der tilføjet 11,2 mio. kr. til uforudsete udgifter.

Trafikselskabet er tilført 1,0 mio. kr. til projekt LES - behovsstyret kørsel i Syddjurs Kommune.

1.3 Midttrafiks samlede driftsbudget

Sammenligningsgrundlaget for B2026 er det vedtagne B2025. Materialet omfatter desuden budgetter for overslagsårene 2027–2029. Hvor disse afviger fra B2026, vil forudsætninger være specificeret.

Middtrafiks samlede driftsbudget for 2026 udgør 2.093,8 mio. kr. Sammenlignet med 2025 er der tale om et fald på 14,3 mio. kr., hvilket primært skyldes nedskrivning af indtægter på grund af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet og refusion af klippekort, nedskrivning af operatørudgifter på bus via en nedskrivning af egenkapitalen hos Aarhus, indeksering på 16,9 mio. kr. samt en forøgelse af driftstilskuddet til Aarhus Letbane.

Af de samlede driftsudgifter i 2026 udgør 2.105,4 mio. kr. det beløb, der indgår i byrdefordelingen mellem Middtrafiks bestillere. Forskellen mellem Middtrafiks samlede driftsudgifter og det beløb, der fordeles, skyldes blandt andet Middtrafiks egenfinansiering af Letbanesekretariatet samt ydelser og tilbagebetalinger i forbindelse med rejsekort-lån samt regulering af indtægter grundet ændringer i indtægtsfordelingsmodellen.

Tabel 1.1 Middtrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

							Afvigelse 2026	
	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Prisfrem-skrivning	I alt
Passagerindtægter	-879,4	-867,0	-866,8	-886,8	-892,5	-892,5	-	12,6
Operatørudgifter	2.680,3	2.715,4	2.671,8	2.714,6	2.715,7	2.715,8	13,0	-8,5
- Operatørudgift	2.660,1	2.694,7	2.651,2	2.694,0	2.695,1	2.695,2	13,0	-8,9
- NT/SYD	20,2	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	-	0,4
Drifts- og billetsystemer	117,2	112,4	112,4	86,0	65,5	65,0	-	-4,8
Billetkontrol	1,6	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	-	2,9
Trafikselskab og Flexadministration	180,9	168,2	168,6	168,0	167,6	167,6	4,0	-12,3
Fællesomkostninger	7,6	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	-	-4,3
Total	2.108,1	2.136,8	2.093,8	2.089,5	2.064,1	2.063,7	16,9	-14,3
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>								
Bus	1.043,5	1.050,1	1.010,9	1.025,1	1.006,4	1.006,1	17,0	-32,6
Tog	80,0	81,8	93,7	81,2	80,0	80,0	0,0	13,6
Letbane	274,6	294,9	294,9	289,4	283,8	283,8	0,2	20,3
Flextrafik	702,4	706,8	691,1	690,5	690,6	690,6	-0,2	-11,4
Fælles	7,6	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	-	-4,3

1.4 Passagerindtægter

Boks 1 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. passagerindtægter

Indtægtsbudgettet for 2026 tager udgangspunkt i det forventede regnskab for 2025. Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at takststigning for 2026 ikke skal udmøntes, men i stedet opspares til et senere tidspunkt. Dette indebærer at de takstregulerede billetpriser forbliver uændrede, ligeledes for den åbne flexkørsel samt handicapkørsel.

Passagerindtægter fordeles i henhold til Midttrafiks regnskabspraksis ved hjælp af en datadreven indtægtsdelingsmodel. Fordelingen baseres på indtægtsdata fra det aktuelle regnskabsår.

I B2026 er følgende elementer indregnet:

- Tilbagebetaling af rejsekortlikviditet vedrørende Rejsekort som fysisk kort: 13 mio. kr. Der er på nuværende tidspunkt betydelig usikkerhed forbundet med størrelsen af tilbagebetalingen, da denne afhænger af kundernes adfærd – navnlig hvorvidt kunderne vælger at opbruge deres indestående ved at rejse og efterfølgende spærre kortet, eller om de i højere grad anmoder om udbetaling af hele deres rejsekortsaldo. Dette betyder at beløbet kan blive større, da der er usikkerhed om hvordan kundernes adfærd vil være i forhold til brug af likviditet på kort inden nedlukning.
- Refusion af ubrugte klippekort og pendlerklip i forbindelse med nedlukningen af Midttrafik App: 5 mio. kr.
- Forlængelse af gratis lokalkørsel i Herning Kommune til og med 2026.
- Forventet indtægtsfremgang for Letbanen på 6,3 mio. kr. som følge af øget kørselsomfang.
- Midlertidig nedgang i Letbanens indtægter grundet planlagt lukning af en strækning i fire uger i 2026 i forbindelse med anlægsarbejde ved Aarhus Hovedbanegård.
- Halvårlig testperiode med ViborgUng billet på 0,3 mio. kr. for Viborg Kommune.

I BO2027 er der indregnet en fortsat indtægtsfremgang for Letbanen på 6,3 mio. kr. I BO2028 budgetteres med en yderligere stigning på 5,6 mio. kr., hvilket ligeledes skyldes udvidelser i Letbanens kørselsprogram. Derudover er der i BO2027–29 indregnet gratis kørsel i Skive Kommune

Det skal bemærkes, at tilbagebetaling af rejsekortlikviditet samt refusioner af ubrugte klippekort og pendlerklip ikke er en del af budgettet for overslagsårene, men kun i B2026.

Flytning af kunder fra Midttrafik App og over på andre produkter har betydet ændring i data til indtægtsdelingsmoden, hvor mere data nu fordeles direkte. Dette giver ændringer i fordelingen. Dette er efter ønske fra enkelte bestillere indregnet i B2026:

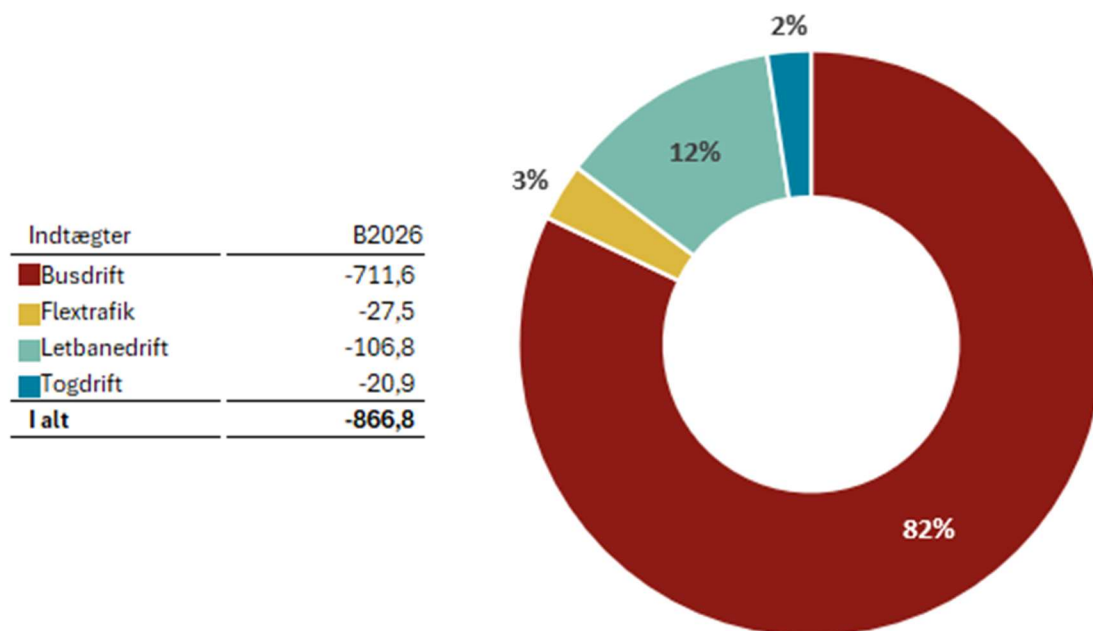
- Viborg Kommune: Nedjustering på 2 mio. kr.
- Aarhus Kommune: Nedjustering på 5,5 mio. kr.
- Skive Kommune: Nedjustering på 0,3 mio. kr.

Overordnet B2026 for passagerindtægter er ikke nedjusteret i denne forbindelse, da flytningen af kunder har indflydelse på alle bestillere.

Midttrafik bestyrelse har godkendt en begrænset takststigning for 4- og 5-zoners periodekort i 2026 til en værdi af 0,5 mio. kr. Denne begrænsede takststigning er ikke indregnet i B2026, men vil blive indregnet i forbindelse med forventet regnskab 1 2026.

Flextrafik: B2026 tager udgangspunkt i det forventede regnskab for 2025.

BO2027-2029 er baseret på samme forudsætninger som B2026, dog med en forventet ændring i antallet af flexture i Silkeborg Kommune. Denne ændring afspejler sig i en justering af indtægterne i overslagsårene.



Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Passagerindtægter i alt	-879,4	-867,0	-866,8	-886,8	-892,5	-892,5	12,6
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>							
Bus	-730,3	-711,9	-711,6	-722,1	-722,1	-722,1	18,7
Tog	-22,6	-20,9	-20,9	-21,4	-21,4	-21,4	1,8
Letbane	-98,1	-106,8	-106,8	-115,8	-121,4	-121,4	-8,7
Flextrafik	-28,4	-27,4	-27,5	-27,6	-27,7	-27,7	0,9

I 2026 er der budgetteret med samlede passagerindtægter på 866,8 mio. kr. på tværs af alle områder, hvilket svarer til et fald på 12,6 mio. kr. i forhold til B2025. Faldet skyldes primært indregning af tilbagebetaling af rejsekortlikviditet vedrørende Rejsekort som kort i forbindelse med udfasning af de blå punkter, samt tilbagebetaling af ubrugte klippekort og pendlerklip i Midttrafik App som følge af appens planlagte nedlukning. Disse tilbagebetalinger påvirker B2026 inden for både bus-, tog- og letbanedrift.

Flytning af kunder fra Midttrafik App over på andre billetteringsmuligheder, som Rejsekort som App, betyder ændring i indtægtsdeling. I takt med at kunderne skifter og i

stigende grad benytter Rejsekort som app, øges andelen af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data for den enkelte rejse. Dette giver et styrket datagrundlag for beregning af de generelle fordelingsnøgler, som bruges når rejsedata ikke direkte kan fordeles. Dette har betydning for alle bestillere, hvor andelen af fordelte passagerindtægter står til at ændre sig. I B2026 er der kun reguleret for dette ved Viborg, Aarhus og Skive Kommune.

Bus:

Passagerindtægterne for bus forventes at udgøre 711,6 mio. kr. i 2026, hvilket er 18,7 mio. kr. lavere end i B2025. Ud over tilbagebetalingerne skyldes ændringen helårseffekt af besparelser for Silkeborg, forlængelse af gratis lokalkørsel for Herning, indregning af billetforsøg i Viborg Kommune, samt udvidelse af kørsel for Aarhus og Skanderborg, hvilket samlet set medfører en mindre stigning i passagerindtægterne på 0,9 mio. kr.

Letbane:

For Letbanen er der budgetteret med passagerindtægter på 106,8 mio. kr. i 2026, hvilket er 8,7 mio. kr. højere end i 2025. Stigningen kan primært tilskrives planlagte udvidelser af Letbanens kørselsomfang, hvilket samlet set forventes at øge passagerindtægterne med 5,8 mio. kr.

Tog:

Passagerindtægterne for tog er budgetteret til 20,9 mio. kr. i 2026, hvilket er et fald på 1,8 mio. kr. i forhold til B2025, hvilket primært skyldes indregning af tilbagebetaling af likviditet.

Flextrafik:

For flextrafik forventes passagerindtægterne at udgøre 27,5 mio. kr. i 2026, svarende til et fald på 0,9 mio. kr. i forhold til året før. Dette skyldes en lavere realiseret egenbetaling/tur end budgetteret i 2025

1.5 Operatørudgifter

Boks 2 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. operatørudgifter

Bus:

Budgettet for bus er udarbejdet på baggrund af en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busdriften.

Ruteøkonomien for A-kontrakter er baseret på køreplanerne for køreplansperiode K25, gældende fra den 29. juni 2025 til den 27. juni 2026, samt indarbejdede og kendte ændringer fra K26. For B-kontrakter og rabatruter er budgettet baseret på køreplanerne for K24 med tillæg af kendte ændringer fra K25.

Endvidere er budgettet opdateret med effekten af 69., 72. og 73. udbud, som alle træder i kraft ved starten af køreplansperiode K26.

	B2025	B2026	Ændring
Omkostningsindeks (Vest)	143,7	143,7	0,0%
Omkostningsindeks (Øst)		144,1	
Omkostningsindeks u. brændstof	144,9	145,5	0,4%
Gasindeks	142,4	142,4	0,0%
HVO-indeks*	161,4	155,5	-3,7%
EL2023	105,8	109,0	3,0%
EL-Aarbus	142,6	147,8	3,6%
El-indeks	147,9	146,6	-0,9%

* HVO-indekset anvendes ikke

Flexbus: B2026 tager udgangspunkt i det forventede regnskab for 2025 og indeholder både indeksreguleringer og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne er reguleret med et omkostningsindeks på 1,5 % for perioden 2025–2026.

Overslagsårene 2027–2029 er uændret i forhold til B2026.

Letbane: Udgifterne til køb af letbanetrafik er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2026. Budgettet for øvrige udgifter relateret til letbanen er aktivitetsbaseret.

Udgifterne til letbanetrafik i B2027–2029 bygger ligeledes på forventningerne fra Aarhus Letbane I/S.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 3,4 %, svarende til KL's pris- og lønskøn for 2024/2025.

Tog: Driftsudgifterne til Lemvigbanen er fremskrevet i henhold til Trafikselskaberne i Danmarks fælles omkostningsindeks, som udgør 1,5 %.

Regionens tilskud fra staten til driften af Holstebro-Skjern er fastlagt til 36,9 mio. kr.

Overslagsårene 2027–2029 er uændret i forhold til B2026. Der er endvidere indregnet en modregning for en forudbetaling fra Region Midtjylland til Lemvigbanen i 2020 på 7,8 mio. kr., som afdrages med 2 mio. kr. årligt.

Flextrafik: Budgettet tager udgangspunkt i det forventede regnskab for 1. kvartal 2025 og indeholder indeksregulering samt aktivitetsændringer.

Kørselsomkostningerne reguleres med et omkostningsindeks på 1,5 % for perioden 2025–2026.

BO2027–2029 svarer til B2026, hvor der er taget højde for en forventet stigning i benyttelsen af flextrafik i Silkeborg Kommune frem mod 2028.

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Kontraktbetaling og driftstilskud til operatører	2.640,3	2.688,7	2.645,1	2.687,9	2.689,0	2.689,1	13,0	4,8
Samarbejder, særaftaler og enkeltstående udgifter	19,8	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	-	-13,7
Operatørudgifter i alt	2.660,1	2.694,7	2.651,2	2.694,0	2.695,1	2.695,2	13,0	-8,9
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>								
<i>Bus</i>	<i>1.516,0</i>	<i>1.522,5</i>	<i>1.482,0</i>	<i>1.530,4</i>	<i>1.530,0</i>	<i>1.530,0</i>	<i>13,2</i>	<i>-34,0</i>
- Heraf Flexbus	6,2	5,3	6,1	5,7	5,3	5,3	-0,0	-0,1
<i>Tog</i>	<i>98,7</i>	<i>99,0</i>	<i>110,9</i>	<i>98,9</i>	<i>98,4</i>	<i>98,6</i>	<i>-</i>	<i>12,2</i>
<i>Letbane</i>	<i>357,0</i>	<i>384,6</i>	<i>384,6</i>	<i>391,4</i>	<i>393,3</i>	<i>393,3</i>	<i>-</i>	<i>27,6</i>
<i>Flextrafik</i>	<i>688,3</i>	<i>688,7</i>	<i>673,8</i>	<i>673,2</i>	<i>673,4</i>	<i>673,4</i>	<i>-0,2</i>	<i>-14,6</i>

De samlede operatørudgifter i B2026 udgør 2.651,2 mio. kr., hvilket medfører et samlet mindreforbrug på 8,9 mio. kr. i forhold til B2025.

1.5.1 Bus

På bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter i B2026 et finansieringsbehov på 1.482,0 mio. kr. Dette er en mindreudgift på 34,0 mio. kr. i forhold til B2025.

Der har i B2025 været en engangsbevilling på 15 mio. kr., som ikke er med i B2026. Derudover er der i B2026 en ekstraordinær nedskrivning af budgettet for Aarhus på 51,1 mio. kr. som trækkes fra afregningen til Aarhus.

For den almindelige rutekørsel forventes et samlet merforbrug på 30,6 mio. kr. i forhold til B2025, hvilket kan specificeres som følger:

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en merudgift for Midttrafiks bestillere på 13,2 mio. kr., hvoraf 12,1 mio. kr. vedrører Aarhus Kommune.
- Reduktion af kørselsomfanget med ca. 14.900 timer resulterer i en mindreudgift på 10,2 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet merudgift på 27,6 mio. kr., som inkluderer øget administrationsomkostninger til udbud 66, der i B2025 var indregnet med halvårseffekt. Derudover stigninger til mobilitetsplanen i Aarhus,

tab ved salg af busser fra udbud 34 samt øget ekstrakørsel. Endvidere er også medtaget indregning af udbud 73, øget bevilling til rute 200, samt indekspulje på 3,5 mio. kr. Endelig har der været øgede udgifter til Busafhængige omkostninger, grundet manglende budgettering af disse i B2025.

Bestiller	Ændr. i timer	Mio. kr.				Bemærkning
		Effekt af timer	Indekseffekt	Øvr. Bæ- vægelser	I alt	
Favrskov	-813	-0,7	0,1	-0,2	-0,8	Nedgang i køreplantimer
Hedensted	-251	-0,2	-0,1	1,1	0,9	Nyt udbud med halvårseffekt, mere ekstrakørsel
Herning	-202	-0,1	-0,2	0,4	0,1	Lidt højere omk. På skolekørsel
Holstebro	-554	-0,3	0,2	0,1	-0,0	Færre køreplantimer modsvares af indekseffekt. Udbud 72 indregnet.
Horsens	1.211	0,8	-0,4	2,5	2,9	Indekseffekt, stigning i køreplantimer, mindre bonus. Pulje på 3,5 mio. kr.
Ikast-Brande	-3.280	-2,4	0,2	2,7	0,4	Færre køreplantimer, skoleruter der er blevet dyrere, grundet ny kontrakt.
Lemvig	74	0,1	-	0,8	0,8	Stigning i køreplantimer og priser
Norddjurs	-2.228	-2,0	0,1	-0,5	-2,4	Fald i køreplantimer. Nyt udbud 69 med lavere timepriser.
Odder	28	0,0	-0,1	-0,4	-0,5	Indekseffekt samt ekstrakørsel
Randers	-2.321	-1,8	0,0	0,8	-1,0	Nedgang i køreplantimer på bybusserne, mere ekstrakørsel.
Ringkøbing-Skjern	-141	-0,1	-0,0	0,2	0,1	
Silkeborg	-1.245	-0,7	-0,0	-0,5	-1,2	Fald i køreplantimer og omkostninger
Skanderborg	506	0,4	0,1	0,8	1,3	Stigning i køreplantimer, nyt udbud 69
Skive	-2.715	-1,6	0,3	-1,5	-2,7	Fald i køreplantimer og omkostninger
Struer	-20	-0,0	-0,1	-0,0	-0,1	Indekseffekt
Syddjurs	-1.467	-1,2	0,1	-0,0	-1,1	Nedgang i køreplantimer
Viborg	-1.187	-0,7	-0,4	-3,2	-4,3	Nedgang i køreplantimer og faste køretøjsomkostninger, indekseffekt, ikke budgetteret bonus
Aarhus	3.121	2,3	12,1	7,2	21,6	Indekseffekt, flere køreplantimer og omkostninger, mere ekstrakørsel, højere administration, 4 mio. ekstra til mobilitetsplan
Region Midtjylland	-3.428	-2,2	1,2	17,5	16,5	Færre køreplantimer, administration på udbud 66, bonus, ekstrakørsel, tab på salg af busser. Manglende budgettering af busafhængige omkostninger i budget 2025. Ekstra 1,5 mio. på rute 200. Udbud 73 er indregnet.
I alt	-14.914	-10,2	13,2	27,6	30,6	

Operatørudgifterne til flexbus forventes at udgøre 6,1 mio. kr. i 2026, hvilket er 0,1 mio. kr. lavere end B2025.

Ikast-Brande Kommune og Region Midtjylland opstarter drift af nye flexbusruter ved køreplansskiftet i sommeren 2025, hvilket er indregnet i budgettet. Norddjurs Kommune lukker derimod to flexbusruter.

1.5.2 Tog

Den samlede operatørudgift er budgetteret til 110,9 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 12,2 mio. kr. i forhold til B2025.

I B2026 modtager Midtjyske Jernbaner et driftstilskud på 24,2 mio. kr. til driften af Lemvigbanen, hvilket er en stigning på 1,0 mio. kr. i forhold til B2025. I forhold til BF2026 er der efter aftale med Region Midtjylland tilføjet 0,7 mio. kr. til dækning af NIS2.

Derudover budgetteres der med et driftstilskud på 51,9 mio. kr. til trafikken på Holstebro-Skjern, hvilket udgør en nedskrivning på 1,5 mio. kr. sammenlignet med B2025. Nedskrivningen skyldes forventninger om lavere indtægter samt øgede udgifter til rejsekort, da disse udgifter også skal dækkes af statens tilskud, som er fastlagt til 36,9 mio. kr.

Desuden er der budgetteret med et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på 4,6 mio. kr. til reinvesterings i infrastrukturen på Lemvigbanen. Investeringstilskuddet er i 2026 opskrevet med 2,3 mio. kr. til spormodernisering på strækningen Thyborøn-Rønland i henhold til den vedtagne investeringsplan. Derudover er der budgetteret med et investeringstilskud på 11,3 mio. kr., som vedrører regionens bevilling til udligning af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger i forbindelse med køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Der er yderligere budgetteret med 11,2 mio.kr. fra Region Midtjylland til uforudsete udgifter.

1.5.3 Letbane

Budgettet for letbanens operatørudgifter udgør samlet 384,6 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 27,6 mio. kr. i forhold til B2025. Stigningen skyldes primært forhøjede driftsbetalinger til Aarhus Letbane I/S som følge af en tilførsel af ekstra midler til infrastrukturelle fornyelser, svarende til 20 mio. kr. Budgettet er baseret på det driftsbudget for 2025, som Aarhus Letbane har udarbejdet.

1.5.4 Flextrafik

Budgettet for flextrafiks operatørudgifter udgør 673,8 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 14,6 mio. kr. i forhold til B2025. Faldet skyldes primært lavere priser på operatørudgifter på udbuddet i 2025.

I forhold til B2025 er der i B2026 indarbejdet aktivitetsændringer baseret på den faktiske kørsel i perioden januar til marts 2025 samt kommunale ønsker om budgetjusteringer.

En detaljeret opdeling af operatørudgifterne fordelt på områder og bestillere fremgår af bilag 3.

1.6 Drifts- og billetsystemer

Boks 3 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. drifts- og billetsystemer

Bus: Budgettet for drifts- og billetsystemer er baseret på en aktivitetsbestemt forventning.

I budgettet for overslagsårene forventes et fald i busudgifterne til driftssystemer fra 2027 og frem, idet investeringerne i det nye realtidssystem samt øvrig bus-IT afsluttes i 2026. Derudover forventes en reduktion i driftsudgifterne som følge af det nye system.

For rejsekort er der i overslagsårene indregnet en forskudt finansiering som følge af investeringen i den "Ikke-digitale løsning" i 2025 og 2026. Tilbagebetalingen af investeringen forventes at finde sted i perioden 2028-2032.

BO2027-29 svarer i øvrigt til B2025, da der, ud over generelle prisstigninger, ikke er nogen kendte ændringer.

For rejsekort er der i overslagsårene indregnet en forskudt finansiering som følge af investeringen i den "Ikke-digitale løsning" i 2025 og 2026. Tilbagebetalingen af investeringen forventes at finde sted i perioden 2028-2032.

BO2027-29 svarer i øvrigt til B2025, da der, ud over generelle prisstigninger, ikke er nogen kendte ændringer.

Tabel 1.4 Drifts- og billetsystemer (mio. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Udgifter til billetsystemer							
Rejsekort	93,1	78,5	78,5	72,4	51,9	51,5	-14,6
Midttrafik app	4,9	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	-3,8
Øvrige billetprodukter	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Udgifter til billetsystemer i alt	98,1	79,7	79,7	73,6	53,1	52,7	-18,3
Udgifter til driftssystemer og særaftaler i alt	15,7	29,3	29,3	9,0	9,0	9,0	13,6
Drifts og billetsystemer i alt	117,2	112,4	112,4	86,0	65,5	65,0	-4,8

Udgifterne til drifts- og billetsystemer udgør i B2026 samlet 112,4 mio. kr., hvilket er en reduktion på 4,8 mio. kr. sammenlignet med B2025.

Budgettet vedrørende Rejsekort er på 78,5 mio. kr., hvilket er 14,6 mio. kr. lavere end B2025. Faldet skyldes primært, at indkøb af validatorer er planlagt gennemført i 2025. Samtidig er budgettet forhøjet med 3 mio. kr. som følge af en ny udgiftspost vedrørende transaktionsgebyrer for billetkøb med Rejsekort som App. Denne udgift, som tidligere blev placeret under Midttrafik-appen, henføres nu til Rejsekort-budgetområdet.

Budgettet til Midttrafik app er reduceret med 3,8 mio. kr. i forhold til B2025. Nedgangen skyldes, at den nuværende app udfases i takt med billetprodukterne, som overføres til de to nye digitale fællesskabsløsninger, Rejsebillet og Rejsekort som App.

Udgifterne til billetsystemer og særaftaler er øget med 13,6 mio. kr. ift. B2025. Stigningen skyldes primært investeringer i et nyt realtidssystem samt øvrigt bus-IT. Derudover forventes driftsudgifterne i overgangsperioden at være forhøjede, idet både det eksisterende og det nye system vil være i drift samtidig, indtil overgangen er fuldt gennemført. Endvidere er 1,1 mio. kr. flyttet fra Trafikselskabet til området for andet realtidsudstyr, Live-app og billetgebyrer for at samle driften for Bus IT.

1.7 Billetkontrol

Tabel 1.5 Billetkontrol (mio. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Udgifter til egen drift og administration	6,8	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	0,3
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	13,0	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	0,4
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-21,1	-22,5	-22,5	-22,5	-22,5	-22,5	-1,4
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	2,9	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	3,6
Billetkontrol i alt	1,6	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	2,9

For 2026 forventes en nettoudgift på 4,5 mio. kr., hvilket er en opjustering på 2,9 mio. kr. i forhold til B2025.

Indtægterne, der omfatter kontrolafgifter og gebyrer, forventes at følge de tendenser, der blev observeret i 2024 og 2025. Det antages derfor, at der i 2026 vil blive udskrevet kontrolafgifter i et omfang, som ligger tæt på niveauet i 2025. Som følge heraf er forventningen til de samlede indtægter fra kontrolafgifter og gebyrer forhøjet til 22,5 mio. kr., svarende til en merindtægt på 1,4 mio. kr. sammenlignet med B2025.

Der estimeres et tab på 45,8 mio. kr. vedrørende ubetalte kontrolafgifter for Midttrafiks samlede tilgodehavende (akkumuleret siden 2019), hvilket belaster B2026 med 6,5 mio. kr. i tab på debitorer. Tabets størrelse er beregnet ud fra de aktuelle udstedelsestendenser samt opkrævningssuccesraten hos Midttrafik, Aarhus Kommune og Gældsstyrelsen. Estimatet er forbundet med betydelig usikkerhed og vil blive fulgt nøje.

Det øgede antal kontrolafgifter stiller større krav til administrationen, som forventes at skulle håndtere et stigende antal kundeklager. Derfor er det nødvendigt at opretholde den nuværende bemanning i 2026. Som følge heraf er administrationsbudgettet forhøjet til 20,5 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 0,7 mio. kr. i forhold til B2025, som følge af P/L-regulering hos både Midttrafiks administration samt eksterne kontrolleverandører.

1.8 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Boks 4 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. trafikselskab og flextrafikadministration

Bus:

Trafikselskabet varetager administrationen af bus-, letbane- og togdrift. B2026 er baseret på en fremskrivning af B2025 med 3,4 %, svarende til KL's pris- og lønskøn for 2025/2026.

Udgifterne til administration af busdriften fordeles primært på baggrund af køreplantimer, mens udgifterne til administration af letbanedriften deles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Administrationen af togdriften finansieres udelukkende af Region Midtjylland.

Projektet LES – behovsstyret kørsel i Syddjurs Kommune er indregnet i både budgetåret 2026 og overslagsåret 2027 med beløb, der svarer til det godkendte budget i de respektive år. Øvrige forudsætninger i overslagsårene svarer til B2026, idet der – bortset fra generelle prisstigninger – ikke er andre kendte ændringer.

Flextrafik:

Administrationsomkostningerne er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2025/2026 på 3,4 %. Derudover er der indregnet en merpris på 2 kroner pr. tur for både åben kørsel og kommunal kørsel, som skal dække de øgede omkostninger i forbindelse med udlicitering af callcenteret til NT. BO2027-29 svarer til B2026. Prisfremskrivningen på de 3,4% og den ekstra udgift på 2 kroner pr. tur forklarer denne stigning i administrationsomkostninger.

Fællesomkostninger: Budgettet for tjenestemandspensioner er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2025/2026 på 3,4 %.

Det langfristede tilgodehavende ved ejerkredsen, oprindeligt ca. 13 mio. kr., blev inddrevet i tre rater over perioden 2023-2025. Sidste rate er således afregnet og budgettet er nedskrevet med 4,3 mio. kr. i forhold til B2025.

BO2027-2029 svarer til B2025, ekskl. inddrivelse af det langfristede tilgodehavende.

Tabel 1.6 Trafikselskab og Flexadministration

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Trafikselskabet	136,2	120,5	121,5	120,9	120,5	120,5	-14,7
Letbanesekretariatet	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	0,0
Flextrafikadministration	43,5	46,4	45,9	45,9	45,9	45,9	2,4
- Heraf Flextrafik	42,5	45,5	44,9	44,9	44,9	44,9	2,4
Trafikselskab og Flexadm. i alt	180,9	168,2	168,6	168,0	167,6	167,6	-12,2

1.8.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2026 et samlet budget på 121,5 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 14,7 mio. kr. i forhold til B2025. Faldet skyldes, at B2025 indeholder overført overskud fra tidligere år, jf. bestyrelsens beslutning. Ser man bort fra det overførte overskud, er budgettet steget med 3,9 mio. kr. i forhold til 2025. Budgettet fordeler sig med 1,1 mio. kr. til togadministration, 5,9 mio. kr. til letbaneadministration og 114,5 mio. kr. til busadministration.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland baseres primært på en fordelingsnøgle, der tager udgangspunkt i køreplantimer for bus- og togdrift.

Den samlede stigning på 3,9 mio. kr. skyldes hovedsageligt:

- Årets pris- og lønregulering (P/L) på 4,0 mio. kr. samt en regulering af P/L fra 2024 til 2025 på 0,1 mio. kr.
- Indefrosne feriepenge for 2025 på 0,2 mio. kr. samt regulering af indefrosne feriepenge for 2024 på 0,1 mio. kr.
- Flytning af udgifter til realtidsudstyr, Live-app og billetgebyrer til Drifts- og Billetsystemer, hvilket reducerer Trafikselskabets budget med 1,1 mio. kr.

Budgettet for Aarhus Letbaneadministration er steget med 0,2 mio. kr., hvilket primært skyldes P/L-regulering samt en opskrivning på cirka 3.800 køreplantimer.

Budgettet til togadministration er steget med 0,1 mio. kr., som følge af en tilpasset køreplanstimepris. Denne budgetregulering opskrives på bus, og påvirker derfor ikke det samlede budget.

I forhold til BF2026 er projektet LES – behovsstyret kørsel i Syddjurs Kommune nu indarbejdet i B2026. For 2026 udgør projektet en udgift på 1,0 mio. kr. under Trafikselskabet. Projektet påvirker alene budgetterne for Syddjurs Kommune og Region Midtjylland.

Herunder ses Trafikselskabet fordelt på driftsområder:

Tabel 1.7 Trafikselskabet

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Bus-, Tog- og Letbaneadministration							
Løn- og personaleomkostninger	68,8	74,1	75,1	74,9	74,6	74,6	6,3
Uddannelse og kurser	0,7	0,3	0,7	0,7	0,7	0,7	0,0
Materiale- og aktivitetsudgifter	30,0	25,7	24,6	24,8	24,6	24,6	-5,3
Anskaffelser	2,0	2,4	2,0	2,0	2,0	2,0	-0,0
Drift og vedligehold	17,5	17,0	16,9	16,9	16,9	16,9	-0,6
Ejendomsudgifter og vedligehold	10,6	11,7	10,4	10,4	10,4	10,4	-0,1
Forsyning	1,6	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	-0,3
Driftsindtægter	-14,5	-15,3	-15,1	-15,1	-15,1	-15,1	-0,5
Nye projekter i året	4,2	3,1	5,4	4,9	4,9	4,9	1,2
Overførte projektmidler	15,3		-				-15,3
Bus-, Tog- og Letbaneadm. i alt	136,2	120,5	121,5	120,9	120,5	120,5	-14,7

Forskellen mellem budget 2026 og overslagsårene skyldes primært, at projektet LES er indregnet i både 2026 og 2027, men ikke i 2028 og 2029. Derudover ses en stigning i løn- og personaleudgifter som følge af nye stillinger, der er oprettet i løbet af 2025 og fuldt besat fra 2026. Særligt i teamet Kundeservice samt i Rådgivning & mobilitet, Kontrakter samt IT & digitalisering er lønudgifterne steget. Dette medfører tilsvarende stigninger i lønsumsafgift og andre personalerelaterede udgifter. Omvendt er materiale- og aktivitetsudgifter reduceret primært som følge af afsluttede projekter.

1.8.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2026 et samlet budget på 44,9 mio. kr., hvilket udgør en stigning på 2,4 mio. kr. i forhold til budget 2025. Prisfremskrivningen på de 3,4% og den ekstra udgift på 2 kroner pr. tur forklarer denne stigning i administrationsomkostninger. Administrationsbidraget udgøres af en fast betaling pr. kørte tur, hvilket betyder, at det samlede administrationsbidrag er direkte afhængigt af det faktiske antal ture på de forskellige områder. En undtagelse er dog den siddende patientbefordring, hvor der er en tolerance på plus/minus 5 % i forhold til det budgetterede antal ture.

1.9 Finansindtægter og -udgifter

Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast. Årets afkast vil blive fordelt til Midttrafiks ejere ifm. Regnskabet.

1.10 Likviditet

Midttrafiks likviditet forventes i 2026 at forblive stabil og i balance i forlængelse af de senere års udvikling. Det månedlige cash flow fremstår forudsigeligt og velafbalanceret, baseret på stabile indtægtsstrømme, vognmandsbetalinger og finansiering fra bestillerkredsen. Kassekredit indgår som en integreret del af den kortfristede likviditetsstyring og kan ved behov suppleres med repo-forretning for at sikre den fornødne driftslikviditet.

Forudsat at de realiserede indtægter og udgifter i 2026 udvikler sig i overensstemmelse med de fastlagte budgetforudsætninger, forventes likviditetspåvirkningen fra den ordinære drift at være balanceret over året. Det forventede regnskab viser et mindreforbrug på 53,9 mio. kr., hvilket indebærer en forventet efterregulering med bestillerkredsen i 2026 på et tilsvarende niveau. Efterreguleringen vurderes ikke at have væsentlig betydning for årets likviditetsstyring, idet den indgår som en planlagt del af den samlede betalingsbalance.

Businesscasen for Rejsekortprojektet, som omfatter udviklingen af Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning, ajourføres løbende og projektets likviditetseffekt indgår som en central parameter i Midttrafiks samlede finansielle planlægning. I 2026 forventes det, at der skal optages lån hos Kommunekredit for 10,8 mio. kr. til dækning af udviklingsomkostningerne til Basiskortet. Likviditetsstyringen er tilrettelagt, så projektets fortsatte udgifter kan afholdes inden for de eksisterende rammer og uden behov for yderligere låneoptag.

Den bevilligede låneramme på 40 mio. kr. fungerer fortsat som en finansiell buffer i projektets anlægsfase. På nuværende tidspunkt vurderes der ikke behov for at udnytte ram-

men fuldt ud i 2026, men den sikrer den nødvendige fleksibilitet til at håndtere eventuelle forskydninger i udgiftsprofilen.

Midttrafik tilsluttede sig i 2025 ordningen om fremrykning af omstillingsbidraget fra 2027 til 2025. Det samlede bidrag på 10,7 mio. kr. afvikles i to rater - den første i slutningen af 2025 og den anden i begyndelsen af 2026. Fremrykningen er tilrettelagt efter det regnskabsmæssige matchingprincip, så betalingerne følger de faktiske udgifter i Rejsekort & Rejseplan A/S. Den resterende del af finansieringen håndteres som forskudt finansiering fra bestillerne, hvilket betyder, at projektets fortsatte fremdrift kun forventes at have en begrænset påvirkning på den samlede likviditet i 2026. Som følge af den fremrykkede betaling vil der dog kunne opstå et mindre træk på kassekredit. Kassekreditten forventes således fortsat at fungere som et midlertidigt udjævningsredskab og ikke som varig driftsfinansiering.

Samlet vurderes Midttrafiks likviditet i 2026 at være tilstrækkelig til at understøtte både driften og de igangværende udviklingsprojekter, herunder Rejsekortprojektet, inden for en stabil og forudsigelig finansiell ramme.

1.11 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Tabel 1.8 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfremskrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-730,3	-711,9	-711,6	-722,1	-722,1	-722,1	-	18,7
- Bus	-730,0	-711,6	-711,3	-721,8	-721,8	-721,8	-	18,7
- Flexbus	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-	-0,0
Operatørudgifter	1.516,0	1.522,5	1.482,0	1.530,4	1.530,0	1.530,0	13,2	-34,0
- Bus	1.509,9	1.517,3	1.475,9	1.524,7	1.524,7	1.524,7	13,2	-34,0
- Flexbus	6,2	5,3	6,1	5,7	5,3	5,3	-0,0	-0,1
NT/Sydtrafik-samarbejde	20,2	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	-	0,4
Drifts- og Billetsystemer	105,3	100,3	100,3	77,1	59,2	59,0	-	-5,0
Billetkontrol	1,9	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	-	2,3
Trafikselskab	113,1	114,4	115,5	114,9	114,4	114,4	3,8	2,4
EU projekt MOVE	2,1	-	-	-	-	-	-	-2,1
Busdrift i alt	1.028,2	1.050,1	1.010,9	1.025,1	1.006,4	1.006,1	17,0	-17,3
Togdrift								
Passagerindtægter	-22,6	-20,9	-20,9	-21,4	-21,4	-21,4	-	1,8
Operatørudgifter	98,7	99,0	110,9	98,9	98,4	98,6	-	12,2
Drifts- og Billetsystemer	3,2	2,6	2,6	2,7	1,9	1,7	-	-0,6
Billetkontrol	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-	0,2
Trafikselskab Tog	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	0,0	0,1
Togdrift i alt	80,0	81,8	93,7	81,2	80,0	80,0	0,0	13,6
Letbanedrift								
Passagerindtægter	-98,1	-106,8	-106,8	-115,8	-121,4	-121,4	-	-8,7
Operatørudgifter	357,0	384,6	384,6	391,4	393,3	393,3	-	27,6

Drifts- og Billetsystemer	8,7	9,5	9,5	6,2	4,3	4,3	-	0,8
Billetkontrol	-0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	-	0,4
Trafikskelskab Letbane og Letbanesekretariat	6,9	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	0,2	0,3
Letbanedrift i alt	274,6	294,9	294,9	289,4	283,8	283,8	0,2	20,3
Flextrafik								
Passagerindtægter	-28,4	-27,4	-27,5	-27,6	-27,7	-27,7	-	0,9
- Åben kørsel	-10,2	-10,6	-11,2	-11,3	-11,3	-11,3	-	-0,9
- Handicapkørsel	-18,1	-16,8	-16,3	-16,3	-16,3	-16,3	-	1,8
Operatørudgifter	688,3	688,7	673,8	673,2	673,4	673,4	-0,2	-14,6
- Åben kørsel	29,0	30,9	32,1	32,2	32,4	32,4	-0,0	3,1
- Handicapkørsel	94,8	97,7	88,9	88,2	88,2	88,2	-0,1	-5,9
- Kommunal kørsel og								
Siddende Patientbefordr.	224,4	218,2	221,2	221,2	221,2	221,2	-0,2	-3,1
- Øvr. Trafikskelskaber og								
Midttrafik	340,2	341,9	331,6	331,6	331,6	331,6	-0,0	-8,6
Flexadministration	42,5	45,5	44,8	44,9	44,9	44,9	-	2,3
- Åben kørsel	5,8	6,6	7,1	7,1	7,2	7,2	-	1,3
- Handicapkørsel	19,3	20,5	19,4	19,5	19,5	19,5	-	0,1
- Kommunal kørsel og								
Siddende Patientbefordring	16,8	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	-	0,9
- Øvrige Trafikskelskaber	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	-	0,0
Flextrafik i alt	702,4	706,8	691,1	690,5	690,6	690,6	-0,2	-11,4
Overført overskud	15,3							-15,3
Tjenestemandspension	7,6	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	-	-4,3
Fællesomkostninger i alt	7,6	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	-	-4,3
Resultat af primær drift	2.108,1	2.136,8	2.093,8	2.089,5	2.064,1	2.063,7	16,9	-14,3
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	-0,5	-0,5	-0,5	-0,3	-	-	-	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	6,0	6,0	6,0	8,0	6,1	0,4	-	0,0
Midttrafik	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-	-0,0
Trafikstyrelsen	-1,3	-	-1,6	-0,7	-	-	-	-0,2
Ekstra pulje	-	-	7,8	7,5	7,5	7,5	-	7,8
Overført overskud	-15,3	-	-	-	-	-	-	15,3
Resultat til byrdefordeling	2.096,9	2.142,1	2.105,4	2.103,9	2.077,6	2.071,6	16,9	8,5

2 Byrdefordeling for budget 2026

2.1 Byrdefordeling mellem Ejerkredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet for Midttrafiks ejerkreds:

Tabel 2.1 Byrdefordeling af Midttrafiks samlede udgifter og indtægter (mio. kr.)

							Afvigelse 2026	
	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Prisfrem-skrivning	I alt
Favrskov	30,9	30,1	30,1	29,9	29,8	29,8	0,1	-0,8
Hedensted	13,6	15,3	13,9	13,7	13,6	13,6	-0,1	0,3
Herning	54,8	57,1	55,8	54,1	53,6	53,4	-0,1	1,1
Holstebro	17,8	16,1	16,6	17,3	17,2	17,1	0,2	-1,2
Horsens	61,7	60,1	63,7	62,2	61,8	61,8	-0,3	2,0
Ikast-Brande	20,8	21,1	21,1	20,9	20,9	20,9	0,2	0,3
Lemvig	9,7	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	0,0	0,3
Norrdjurs	40,4	38,2	38,6	38,4	38,3	38,3	0,1	-1,9
Odder	12,7	12,5	12,5	12,3	12,2	12,2	-0,1	-0,3
Randers	98,4	97,1	96,9	95,1	94,1	93,7	0,2	-1,5
Ringkøbing-Skjern	32,3	33,4	33,4	33,0	32,8	32,7	0,1	1,0
Silkeborg	52,3	52,7	53,4	51,3	51,0	51,0	0,1	1,1
Skanderborg	31,9	31,2	31,2	30,8	30,6	30,5	0,1	-0,6
Skive	43,8	42,7	43,0	44,4	44,1	44,0	0,4	-0,8
Struer	10,6	10,9	9,9	9,8	9,8	9,8	-0,1	-0,7
Syddjurs	33,0	30,8	30,4	29,2	29,0	29,0	0,2	-2,7
Viborg	55,0	50,2	50,1	49,3	48,7	48,5	-0,3	-4,9
Aarhus	450,2	494,4	449,4	482,4	471,8	470,0	13,5	-0,8
Region Midtjylland	684,1	695,8	713,4	687,4	675,9	673,1	2,5	29,3
Øvrige tilskudsgiver	342,9	342,5	332,2	332,2	332,2	332,2	-0,0	-10,7
Byrdefordeling i alt	2.096,9	2.142,1	2.105,4	2.103,9	2.077,6	2.071,6	16,9	8,5
Tilbagebet. ansvarligt lån,								
Rejsekort	0,5	0,5	0,5	0,3	-	-	-	-
Ydelser KK-lån, Rejsekort	-6,0	-6,0	-6,0	-8,0	-6,1	-0,4	-	-0,0
Midttrafik	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,0
Trafikstyrelsen	1,3	-	1,6	0,7	-	-	-	0,2
Ekstra pulje	-	-	-7,8	-7,5	-7,5	-7,5	-	-7,8
Overført overskud	15,3							-15,3
Regulering til drift	11,2	-5,4	-11,6	-14,4	-13,5	-7,8	-	-22,8
Primær drift	2.108,1	2.136,8	2.093,8	2.089,5	2.064,1	2.063,7	16,9	-14,3

2.2 Byrdefordeling af passagerindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter:

Tabel 2.2 Byrdefordeling af de samlede indtægter (tusind. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Favrskov	-6.069	-5.922	-5.922	-5.953	-5.953	-5.953	147
Hedensted	-3.984	-3.929	-3.892	-3.933	-3.933	-3.933	92
Herning	-10.737	-8.545	-8.523	-9.726	-9.726	-9.726	2.214
Holstebro	-1.150	-1.056	-1.628	-1.628	-1.628	-1.628	-478
Horsens	-19.219	-18.702	-18.702	-19.039	-19.039	-19.039	517
Ikast-Brande	-775	-699	-699	-699	-699	-699	76
Lemvig	-585	-450	-450	-450	-450	-450	135
Norddjurs	-2.979	-3.420	-3.420	-3.442	-3.442	-3.442	-441
Odder	-2.705	-2.252	-2.252	-2.280	-2.280	-2.280	453
Randers	-29.440	-28.612	-28.612	-29.201	-29.201	-29.201	828
Ringkøbing-Skjern	-5.208	-4.665	-4.665	-4.709	-4.709	-4.709	543
Silkeborg	-20.843	-19.369	-19.369	-19.803	-19.889	-19.889	1.474
Skanderborg	-9.473	-11.475	-11.475	-11.625	-11.625	-11.625	-2.002
Skive	-7.091	-6.725	-6.458	-925	-925	-925	633
Struer	-488	-504	-482	-482	-482	-482	6
Syddjurs	-5.167	-4.524	-4.383	-4.428	-4.426	-4.426	784
Viborg	-13.900	-13.595	-11.196	-11.418	-11.418	-11.418	2.704
Aarhus	-371.414	-368.004	-362.328	-373.904	-376.704	-376.704	9.086
Region Midtjylland	-368.185	-364.508	-364.511	-375.627	-378.425	-378.425	3.674
Øvrige tilskudsgiver	-22	-1	-34	-16	-	-	-12
Byrdefordeling i alt	-879.433	-866.956	-859.000	-879.288	-884.954	-884.954	20.433
Ekstra Pulje	-	-	-7.790	-7.523	-7.523	-7.523	-7.790
Primær drift	-879.433	-866.956	-866.790	-886.811	-892.477	-892.477	12.643

2.3 Byrdefordeling af operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter:

Tabel 2.3 Byrdefordeling af de samlede operatørudgifter (tusind. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Favrskov	33.702	32.624	32.624	32.624	32.624	32.624	79	-1.078
Hedensted	15.086	16.571	15.321	15.321	15.321	15.321	-78	235
Herning	58.420	58.575	57.379	57.379	57.379	57.379	-193	-1.041
Holstebro	16.455	14.766	15.564	16.248	16.248	16.248	148	-891
Horsens	70.616	68.829	72.364	72.364	72.364	72.364	-402	1.748
Ikast-Brande	19.561	20.010	20.010	20.010	20.010	20.010	197	449
Lemvig	9.485	9.785	9.785	9.785	9.785	9.785	-2	300
Norddjurs	39.847	38.113	38.477	38.477	38.477	38.477	67	-1.370
Odder	13.515	12.815	12.815	12.815	12.815	12.815	-82	-700
Randers	111.226	109.590	109.442	109.442	109.442	109.442	-2	-1.784
Ringkøbing-Skjern	33.100	34.013	34.013	34.013	34.013	34.013	-7	913
Silkeborg	63.682	62.795	63.495	62.965	63.135	63.135	-12	-187
Skanderborg	36.702	37.780	37.780	37.780	37.780	37.780	54	1.078
Skive	45.105	43.805	43.805	40.055	40.055	40.055	332	-1.300
Struer	9.992	10.253	9.305	9.305	9.305	9.305	-67	-687
Syddjurs	34.134	31.689	31.044	30.292	30.257	30.257	127	-3.090
Viborg	58.934	54.340	52.058	52.058	52.058	52.058	-400	-6.876
Aarhus	724.351	761.819	711.475	766.043	767.018	766.981	12.105	-12.876
Region Midtjylland	925.672	934.695	952.160	945.057	945.428	945.568	1.089	26.488
Øvrige tilskudsgiver	340.530	341.879	332.294	331.938	331.578	331.578	-0	-8.236
Byrdefordeling i alt	2.660.115	2.694.746	2.651.210	2.693.971	2.695.092	2.695.195	12.952	-8.906
Primær drift	2.660.115	2.694.746	2.651.210	2.693.971	2.695.092	2.695.195	12.952	-8.906

2.4 Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik omfatter Midttrafiks kørsel i deres områder og omvendt. I 2026 forventes et finansieringsbehov på 20,6 mio. kr. sammenlignet med det budgetterede 20,2 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,4 mio. kr. Samarbejdet omfatter alene Region Midtjylland og Viborg Kommune.

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

Tabel 2.4 Byrdefordeling af udgifter og indtægter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet (tusind. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Viborg	225	225	225	225	225	225	-
Region Midtjylland	19.936	20.385	20.385	20.385	20.385	20.385	449
Byrdefordeling i alt	20.161	20.610	20.610	20.610	20.610	20.610	449

2.5 Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af drifts- og billetsystemer:

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Favrskov	581	563	563	422	317	315	-18
Hedensted	498	430	430	293	212	210	-68
Herning	2.199	2.174	2.174	1.544	1.118	1.106	-25
Holstebro	622	498	498	484	409	402	-124
Horsens	3.270	2.937	2.937	1.762	1.208	1.207	-333
Ikast-Brande	380	263	263	138	95	94	-117
Lemvig	1	3	3	17	16	16	2
Norrdjurs	653	419	419	260	186	186	-234
Odder	457	399	399	230	154	153	-58
Randers	5.997	5.596	5.596	4.245	3.352	3.326	-401
Ringkøbing-Skjern	1.349	1.105	1.105	771	595	590	-244
Silkeborg	3.612	3.187	3.187	1.936	1.366	1.365	-425
Skanderborg	1.064	1.191	1.191	919	687	682	127
Skive	1.651	1.455	1.455	1.063	808	800	-196
Struer	184	196	196	132	93	92	12
Syddjurs	876	715	715	451	318	315	-161
Viborg	3.589	3.193	3.193	2.496	2.037	2.020	-396
Aarhus	43.650	44.412	44.412	33.787	25.657	25.499	763
Region Midtjylland	46.575	43.691	43.691	35.003	26.898	26.670	-2.884
Byrdefordeling i alt	117.207	112.427	112.427	85.953	65.526	65.048	-4.780

2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af afdrag på rejsekort:

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Favrskov	20	20	20	27	21	1	-
Hedensted	26	26	26	34	26	2	-
Herning	189	189	189	254	191	13	-
Holstebro	108	109	109	146	110	8	1
Horsens	-192	-192	-192	-121	3	-	-
Ikast-Brande	16	16	16	21	16	1	-
Lemvig	8	8	8	11	8	1	-
Norddjurs	13	13	13	18	13	1	-
Odder	7	7	7	10	7	1	-
Randers	375	375	375	505	380	27	-
Ringkøbing-Skjern	74	74	74	100	75	5	-
Silkeborg	-261	-261	-261	-163	4	-	-
Skanderborg	65	66	66	88	66	5	1
Skive	131	131	131	176	133	9	-
Struer	24	24	24	32	24	2	-
Syddjurs	35	35	35	47	35	2	-
Viborg	246	246	246	331	249	18	-
Aarhus	1.761	1.762	1.762	2.372	1.785	126	1
Region Midtjylland	2.865	2.868	2.868	3.860	2.908	205	3
Byrdefordeling i alt	5.510	5.516	5.516	7.748	6.054	427	6
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr.							
Rejsekort	460	460	460	294	-	-	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	-5.970	-5.976	-5.976	-8.042	-6.054	-427	-6
Primær drift	-	-	-	-	-	-	-

2.7 Byrdefordeling af billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af billetkontrollen:

Tabel 2.7 Byrdefordeling af de samlede udgifter og indtægter vedr. billetkontrol (tusind. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Favrskov	6	8	8	8	8	8	2
Hedensted	8	8	8	8	8	8	-
Herning	41	43	43	43	43	43	2
Holstebro	19	22	6	6	6	6	-13
Horsens	36	39	39	39	39	39	3
Lemvig	-	1	1	1	1	1	1
Norddjurs	8	9	9	9	9	9	1
Odder	7	8	8	8	8	8	1
Randers	78	81	81	81	81	81	3
Ringkøbing-Skjern	8	9	9	9	9	9	1
Silkeborg	58	55	55	55	55	55	-3
Skanderborg	12	10	10	10	10	10	-2
Skive	35	35	35	35	35	35	-
Syddjurs	10	10	10	10	10	10	-
Viborg	57	54	54	54	54	54	-3
Aarhus	963	3.182	3.194	3.194	3.194	3.194	2.231
Region Midtjylland	247	901	905	905	905	905	658
Byrdefordeling i alt	1.593	4.475	4.475	4.475	4.475	4.475	2.882

2.8 Byrdefordeling af trafikskabet og flexadministration

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af trafikskabet og flexadministrationen:

Tabel 2.8 Byrdefordeling af de samlede udgifter til administration (tusind. kr.)

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026
Favrskov	2.576	2.734	2.734	2.734	2.734	2.734	158
Hedensted	1.977	2.197	1.990	1.990	1.990	1.990	13
Herning	4.401	4.562	4.463	4.463	4.463	4.463	62
Holstebro	1.627	1.701	1.979	1.979	1.979	1.979	352
Horsens	6.881	7.087	7.095	7.095	7.095	7.095	214
Ikast-Brande	1.549	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	-100
Lemvig	728	637	637	637	637	637	-91
Norrdjurs	2.826	3.042	3.042	3.042	3.042	3.042	216
Odder	1.438	1.505	1.505	1.505	1.505	1.505	67
Randers	9.737	9.865	9.844	9.844	9.844	9.844	107
Ringkøbing-Skjern	2.895	2.785	2.785	2.785	2.785	2.785	-110
Silkeborg	5.803	6.164	6.164	6.200	6.237	6.237	361
Skanderborg	3.417	3.628	3.628	3.628	3.628	3.628	211
Skive	3.756	3.942	3.942	3.942	3.942	3.942	186
Struer	820	888	789	822	822	822	-31
Syddjurs	3.073	2.831	2.898	2.837	2.791	2.791	-175
Viborg	5.587	5.626	5.411	5.411	5.411	5.411	-176
Aarhus	48.689	50.246	49.952	49.952	49.952	49.952	1.263
Region Midtjylland	53.969	56.517	56.624	56.563	56.517	56.517	2.655
Øvrige tilskudsgiver	3.723	645	1.540	1.038	647	647	-2.183
Byrdefordeling i alt	165.472	168.051	168.471	167.916	167.470	167.470	2.999
Midttrafik	118	126	126	126	126	126	8
Overført overskud	15.285						-15.285
Primær drift	180.875	168.177	168.597	168.042	167.596	167.596	-12.278

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af budget 2026

I det følgende materiale gives et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved væsentlige budgetafvigelser, der er specifikke for den enkelte bestiller, vil disse blive kommenteret. For afvigelser, der følger generelle tendenser for områderne, henvises der til bilag 1. Detaljerede tabeller samt ruteøkonomi findes på Midttrafiks ekstranet for kommuner og Region Midtjylland, sammen med det øvrige materiale. I det følgende materiale vil budget 2026 omtales som B2026, budget 2025 omtales som B2025, budget i overslagsårene 2027-2029 omtales som BO2027-29 og første budgetforslag 2026 omtales som BF2026.

For Flextrafik kommenteres der ikke på store ændringer i kørselsniveauet eller de økonomiske konsekvenser heraf. Disse oplysninger fremgår i stedet af de detaljerede tabeller på ekstranettet, herunder turantal og omkostninger.

3.1 Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 30,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 30,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-4.852	-4.713	-4.713	-4.744	-4.744	-4.744	-	139
- Bus	-4.839	-4.700	-4.700	-4.731	-4.731	-4.731	-	139
- Flexbus	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-	-
Operatørudgifter	20.080	19.252	19.252	19.252	19.252	19.252	88	-828
- Bus	19.990	19.160	19.160	19.160	19.160	19.160	88	-830
- Flexbus	90	92	92	92	92	92	-0	2
Drifts- og Billetsystemer	581	563	563	422	317	315	-	-18
Billetkontrol	6	8	8	8	8	8	-	2
Trafiksekskab	1.206	1.160	1.160	1.160	1.160	1.160	33	-46
Busdrift i alt	17.021	16.270	16.270	16.098	15.993	15.991	121	-751
Letbanedrift								
Letbanesekretariatet	49	50	50	50	50	50	-	1
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	50	50	-	1
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.217	-1.209	-1.209	-1.209	-1.209	-1.209	-	8
- Åben kørsel	-666	-659	-659	-659	-659	-659	-	7
- Handicapørsel	-551	-550	-550	-550	-550	-550	-	1
Operatørudgifter	13.622	13.372	13.372	13.372	13.372	13.372	-9	-250
- Åben kørsel	1.391	1.430	1.430	1.430	1.430	1.430	-1	39
- Handicapørsel	2.184	2.669	2.669	2.669	2.669	2.669	-2	485
- Kommunal kørsel	10.047	9.273	9.273	9.273	9.273	9.273	-6	-774
Flexadministration	1.321	1.524	1.524	1.524	1.524	1.524	-	203
- Åben kørsel	398	440	440	440	440	440	-	42
- Handicapørsel	408	505	505	505	505	505	-	97
- Kommunal kørsel	515	579	579	579	579	579	-	64
Flextrafik i alt	13.726	13.687	13.687	13.687	13.687	13.687	-9	-39
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	34	25	25	25	25	25	-	-9
Fællesomkostninger i alt	34	25	25	25	25	25	-	-9
Drift i alt	30.830	30.032	30.032	29.860	29.755	29.753	112	-798
Afdrag KK-lån Rejsekort	20	20	20	27	21	1	-	-
Favrskov kommune i alt	30.850	30.052	30.052	29.887	29.776	29.754	112	-798
Forskuet finansiering vedr. Rejsekort	-161	-67	-67	-42	43	50	-	94
I alt incl. Forskuet finansiering	30.689	29.985	29.985	29.845	29.819	29.804	112	-704
Bestillerbidrag	-30.689	-29.985	-29.985	-29.845	-29.819	-29.804	-24	704

På ruteøkonomien for busdrift ses et mindre fald på 0,8 mio. kr., hvilket skyldes en nedgang i køreplantimer i B2026 på 813 timer, hvor en del af faldet skyldes hjemtagning af rute 851.

3.2 Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 13,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 13,6 mio. kr. hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,3 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-2.262	-2.219	-2.219	-2.260	-2.260	-2.260	-	43
- Bus	-2.244	-2.201	-2.201	-2.242	-2.242	-2.242	-	43
- Flexbus	-18	-18	-18	-18	-18	-18	-	-
Operatørudgifter	8.853	9.768	9.768	9.768	9.768	9.768	-74	915
- Bus	8.337	9.241	9.241	9.241	9.241	9.241	-74	904
- Flexbus	516	527	527	527	527	527	-0	11
Drifts- og Billetsystemer	498	430	430	293	212	210	-	-68
Billetkontrol	8	8	8	8	8	8	-	-
Trafikskelskab	781	797	797	797	797	797	22	16
Busdrift i alt	7.878	8.784	8.784	8.606	8.525	8.523	-52	906
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.722	-1.710	-1.673	-1.673	-1.673	-1.673	-	49
- Åben kørsel	-1.080	-1.064	-1.064	-1.064	-1.064	-1.064	-	16
- Handicapørsel	-642	-646	-609	-609	-609	-609	-	33
Operatørudgifter	6.233	6.803	5.553	5.553	5.553	5.553	-4	-680
- Åben kørsel	2.787	2.841	2.841	2.841	2.841	2.841	-2	54
- Handicapørsel	3.446	3.920	2.670	2.670	2.670	2.670	-2	-776
- Kommunal kørsel	-	42	42	42	42	42	-0	42
Flexadministration	1.196	1.400	1.193	1.193	1.193	1.193	-	-3
- Åben kørsel	556	608	608	608	608	608	-	52
- Handicapørsel	640	786	579	579	579	579	-	-61
- Kommunal kørsel	-	6	6	6	6	6	-	6
Flextrafik i alt	5.707	6.493	5.073	5.073	5.073	5.073	-4	-634
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	27	16	16	16	16	16	-	-11
Fællesomkostninger i alt	27	16	16	16	16	16	-	-11
Drift i alt	13.612	15.293	13.873	13.695	13.614	13.612	-56	261
Afdrag KK-lån Rejsekort	26	26	26	34	26	2	-	-
Hedensted kommune i alt	13.638	15.319	13.899	13.729	13.640	13.614	-56	261
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-176	-91	-91	-57	58	67	-	85
I alt incl. Forskudt finansiering	13.462	15.228	13.808	13.672	13.698	13.681	-56	346
Bestillerbidrag	-13.462	-15.228	-13.808	-13.672	-13.698	-13.681	-18	-346

For ruteøkonomien er der en stigning på 0,9 mio. kr. i forhold til B2025, dette skyldes, at udbud 66 i B2025 kun er indregnet med halvårseffekt og i B2026 med helårseffekt, derudover også en forventning om lidt mere ekstrakørsel.

For handicapkørslen forventes operatørudgifterne at være 0,8 mio. kr. Lavere end B2025. Dette skyldes et lavere turantal samt et billigere udbud end forventet i 2025. Siden BF2026 er budgettet nedjusteret så operatørudgifterne er 1,2 mio. kr. lavere end først fremlagt.

3.3 Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 55,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 54,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på ca. 1,1 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-9.781	-7.654	-7.654	-8.857	-8.857	-8.857	-	2.127
- Bus	-9.765	-7.638	-7.638	-8.841	-8.841	-8.841	-	2.127
- Flexbus	-16	-16	-16	-16	-16	-16	-	-
Operatørudgifter	53.315	53.382	53.382	53.382	53.382	53.382	-190	67
- Bus	53.196	53.260	53.260	53.260	53.260	53.260	-190	64
- Flexbus	119	122	122	122	122	122	-0	3
Drifts- og Billetsystemer	2.199	2.174	2.174	1.544	1.118	1.106	-	-25
Billetkontrol	41	43	43	43	43	43	-	2
Trafikskelskab	3.585	3.709	3.709	3.709	3.709	3.709	116	124
Busdrift i alt	49.359	51.654	51.654	49.821	49.395	49.383	-74	2.295
Flextrafik								
Passagerindtægter	-956	-891	-869	-869	-869	-869	-	87
- Åben kørsel	-197	-192	-192	-192	-192	-192	-	5
- Handicapkørsel	-759	-699	-677	-677	-677	-677	-	82
Operatørudgifter	5.105	5.193	3.997	3.997	3.997	3.997	-3	-1.108
- Åben kørsel	637	645	645	645	645	645	-0	8
- Handicapkørsel	4.468	4.548	3.352	3.352	3.352	3.352	-2	-1.116
Flexadministration	816	853	754	754	754	754	-	-62
- Åben kørsel	144	158	158	158	158	158	-	14
- Handicapkørsel	672	695	596	596	596	596	-	-76
Flextrafik i alt	4.965	5.155	3.882	3.882	3.882	3.882	-3	-1.083
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	249	105	105	105	105	105	-	-144
Fællesomkostninger i alt	249	105	105	105	105	105	-	-144
Drift i alt	54.573	56.914	55.641	53.808	53.382	53.370	-77	1.068
Afdrag KK-lån Rejsekort	189	189	189	254	191	13	-	-
Herning kommune i alt	54.762	57.103	55.830	54.062	53.573	53.383	-77	1.068
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-776	-524	-524	-332	333	387	-	252
I alt incl. Forskudt finansiering	53.986	56.579	55.306	53.730	53.906	53.770	-77	1.320
Bestillerbidrag	-53.986	-56.579	-55.306	-53.730	-53.906	-53.770	-113	-1.320

Budgettet for passagerindtægter i 2026 er på 7,7 mio. kr., hvilket er 2,1 mio. kr. lavere end i B2025. Foruden generelle forudsætninger, skyldes faldet indregning af en forlængelse af gratis lokalkørsel i kommunen.

For busdriftens operatørudgifter forventes en mindre stigning i omkostningerne til skolekørsel, hvilket dog næsten opvejes af indekseffekten samt nedgang i køreplantimer. Samlet set forventes ruteomkostningerne at ende 0,1 mio. kr. over B2025.

For handicapkørslen forventes operatørudgifterne at være 1,1 mio. kr. lavere end B2025. Dette skyldes et lavere turantal samt et billigere udbud end forventet i 2025. Siden BF2026 er budgettet nedjusteret så operatørudgifterne er 1,2 mio. kr. lavere end først fremlagt.

3.4 Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre ca. 16,6 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 17,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,2 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-82	-143	-143	-143	-143	-143	-	-61
- Bus	-62	-129	-129	-129	-129	-129	-	-67
- Flexbus	-20	-14	-14	-14	-14	-14	-	6
Operatørudgifter	9.187	8.354	9.304	9.988	9.988	9.988	154	117
- Bus	9.149	8.161	9.111	9.795	9.795	9.795	154	-38
- Flexbus	38	193	193	193	193	193	-0	155
Drifts- og Billetsystemer	622	498	498	484	409	402	-	-124
Billetkontrol	19	22	6	6	6	6	-	-13
Trafikskelskab	620	633	633	633	633	633	21	13
Busdrift i alt	10.366	9.364	10.298	10.968	10.893	10.886	175	-68
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.068	-913	-1.485	-1.485	-1.485	-1.485	-	-417
- Åben kørsel	-375	-205	-887	-887	-887	-887	-	-512
- Handicapkørsel	-693	-708	-598	-598	-598	-598	-	95
Operatørudgifter	7.268	6.412	6.260	6.260	6.260	6.260	-6	-1.008
- Åben kørsel	1.351	793	2.699	2.699	2.699	2.699	-3	1.348
- Handicapkørsel	4.498	4.762	2.704	2.704	2.704	2.704	-2	-1.794
- Kommunal kørsel	1.419	857	857	857	857	857	-1	-562
Flexadministration	1.007	1.068	1.346	1.346	1.346	1.346	-	339
- Åben kørsel	184	121	622	622	622	622	-	438
- Handicapkørsel	704	827	604	604	604	604	-	-100
- Kommunal kørsel	119	120	120	120	120	120	-	1
Flextrafik i alt	7.207	6.567	6.121	6.121	6.121	6.121	-6	-1.086
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	155	65	65	65	65	65	-	-90
Fællesomkostninger i alt	155	65	65	65	65	65	-	-90
Drift i alt	17.728	15.996	16.484	17.154	17.079	17.072	169	-1.244
Afdrag KK-lån Rejsekort	108	109	109	146	110	8	-	1
Holstebro kommune i alt	17.836	16.105	16.593	17.300	17.189	17.080	169	-1.243
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-163	-83	-83	-53	53	61	-	80
I alt incl. Forskudt finansiering	17.673	16.022	16.510	17.247	17.242	17.141	169	-1.163
Bestillerbidrag	-17.673	-16.022	-16.510	-17.247	-17.242	-17.141	-15	1.163

I B2026 forventes der et fald i køreplantimer på 554, som skyldes, at et vejarbejde ophører samt at udbud 72 er indregnet. Dette medfører at ruteomkostningerne ender på samme niveau som B2025.

Holstebro Kommune har indført gratis kørsel med bus i en forsøgsperiode fra 2025 til 2027. Udgifter til billekontrollen er derfor nedskrevet i B2026 i forhold til BF2026, da besparelsen endnu ikke var kendt ved 1. behandlingen af budgettet.

Passagerindtægter for bus relaterer sig til værnepligtige.

For handicapkørslen forventes operatørudgifterne at være 1,8 mio. kr. lavere end B2025. Dette skyldes et lavere turantal samt et billigere udbud end forventet i 2025. Siden BF2026 er budgettet nedjusteret så operatørudgifterne er 2,1 mio. kr. lavere end først fremlagt.

I den åbne flexkørsel forventes operatørudgifterne at være 1,3 mio. kr. højere end B2025. Dette skyldes en forventet markant stigning i turantal. Siden BF2026 er budgettet opjusteret så operatørudgifterne er 1,9 mio. kr. højere end først fremlagt

3.5 Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 63,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 61,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 2 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-17.209	-16.883	-16.883	-17.220	-17.220	-17.220	-	326
- Bus	-17.174	-16.848	-16.848	-17.185	-17.185	-17.185	-	326
- Flexbus	-35	-35	-35	-35	-35	-35	-	-
Operatørudgifter	59.681	58.910	62.410	62.410	62.410	62.410	-396	2.729
- Bus	58.704	58.132	61.632	61.632	61.632	61.632	-395	2.928
- Flexbus	977	778	778	778	778	778	-1	-199
Drifts- og Billetsystemer	3.270	2.937	2.937	1.762	1.208	1.207	-	-333
Billetkontrol	36	39	39	39	39	39	-	3
Trafikskelskab	4.675	4.868	4.868	4.868	4.868	4.868	152	193
Busdrift i alt	50.453	49.871	53.371	51.859	51.305	51.304	-244	2.918
Flextrafik								
Passagerindtægter	-2.010	-1.819	-1.819	-1.819	-1.819	-1.819	-	191
- Åben kørsel	-819	-748	-748	-748	-748	-748	-	71
- Handicapørsel	-1.191	-1.071	-1.071	-1.071	-1.071	-1.071	-	120
Operatørudgifter	10.935	9.919	9.954	9.954	9.954	9.954	-7	-981
- Åben kørsel	2.708	2.587	2.587	2.587	2.587	2.587	-2	-121
- Handicapørsel	5.286	4.938	4.938	4.938	4.938	4.938	-3	-348
- Kommunal kørsel	2.941	2.394	2.429	2.429	2.429	2.429	-2	-512
Flexadministration	2.206	2.219	2.227	2.227	2.227	2.227	-	21
- Åben kørsel	556	575	575	575	575	575	-	19
- Handicapørsel	1.184	1.199	1.199	1.199	1.199	1.199	-	15
- Kommunal kørsel	466	445	453	453	453	453	-	-13
Flextrafik i alt	11.131	10.319	10.362	10.362	10.362	10.362	-7	-769
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	260	112	112	112	112	112	-	-148
Fællesomkostninger i alt	260	112	112	112	112	112	-	-148
Drift i alt	61.844	60.302	63.845	62.333	61.779	61.778	-250	2.001
Afdrag KK-lån Rejsekort	-192	-192	-192	-121	3	-	-	-
Horsens kommune i alt	61.652	60.110	63.653	62.212	61.782	61.778	-250	2.001
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-1.065	-568	-568	-360	361	420	-	497
I alt incl. Forskudt finansiering	60.587	59.542	63.085	61.852	62.143	62.198	-250	2.498
Bestillerbidrag	-60.587	-59.542	-63.085	-61.852	-62.143	-62.198	-145	-2.498

Busdriftens operatørudgifter i B2026 forventes at ende 2,9 mio. kr. over B2025, hvilket skyldes indekseffekt, samt mindre budgetteret bonus til operatøren. Derudover forventes en stigning i køreplantimer på 1.211 timer, som primært skyldes, hjemtagning af rute

671 samt stigning på øvrige skoleruter. I forhold til BF2026 er der i B2026 tillagt en indekspulje på 3,5 mio. kr.

For kommunalkørsel er budgettet for operatørudgifterne i brækket ben kørsel forøget siden BF2026.

3.6 Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 21,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 20,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,3 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-	-12	-12	-12	-12	-12	-	-12
Operatørudgifter	16.898	17.508	17.508	17.508	17.508	17.508	199	610
- Bus	16.898	17.340	17.340	17.340	17.340	17.340	199	442
- Flexbus	-	168	168	168	168	168	-0	168
Drifts- og Billetsystemer	380	263	263	138	95	94	-	-117
Trafikselskab	1.022	877	877	877	877	877	30	-145
Busdrift i alt	18.300	18.636	18.636	18.511	18.468	18.467	229	336
Flextrafik								
Passagerindtægter	-775	-687	-687	-687	-687	-687	-	88
- Åben kørsel	-322	-318	-318	-318	-318	-318	-	4
- Handicapkørsel	-453	-369	-369	-369	-369	-369	-	84
Operatørudgifter	2.663	2.502	2.502	2.502	2.502	2.502	-2	-161
- Åben kørsel	538	549	549	549	549	549	-0	11
- Handicapkørsel	2.125	1.953	1.953	1.953	1.953	1.953	-1	-172
Flexadministration	527	572	572	572	572	572	-	45
- Åben kørsel	167	183	183	183	183	183	-	16
- Handicapkørsel	360	389	389	389	389	389	-	29
Flextrafik i alt	2.415	2.387	2.387	2.387	2.387	2.387	-2	-28
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	63	28	28	28	28	28	-	-35
Fællesomkostninger i alt	63	28	28	28	28	28	-	-35
Drift i alt	20.778	21.051	21.051	20.926	20.883	20.882	227	273
Afdrag KK-lån Rejsekort	16	16	16	21	16	1	-	-
Ikast-Brande kommune i alt	20.794	21.067	21.067	20.947	20.899	20.883	227	273
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-198	-76	-76	-48	49	56	-	122
I alt incl. Forskudt finansiering	20.596	20.991	20.991	20.899	20.948	20.939	227	395
Bestillerbidrag	-20.596	-20.991	-20.991	-20.899	-20.948	-20.939	-28	-395

På ruteøkonomien ses en nedgang i antallet af køreplantimer, hvilket medfører en besparelse på 2,4 mio. kr. Denne besparelse modsvares dog af øgede udgifter til skoleruter som følge af en ny kontrakt samt indekseffekter. Samlet set forventes B2026 at ligge 0,4 mio. kr. over B2025.

Ikast-Brande Kommune opstarter en Flexbus-rute fra køreplansskiftet 2025 til sommer. B2026 øges derfor med 0,2 mio. kr.

3.7 Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 10 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 9,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,3 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-	-
Operatørudgifter	6.412	7.259	7.259	7.259	7.259	7.259	-0	847
- Bus	6.333	7.178	7.178	7.178	7.178	7.178	-	845
- Flexbus	79	81	81	81	81	81	-0	2
Drifts- og Billetsystemer	1	3	3	17	16	16	-	2
Billetkontrol	-	1	1	1	1	1	-	1
Trafiksekskab	203	215	215	215	215	215	7	12
Busdrift i alt	6.613	7.475	7.475	7.489	7.488	7.488	7	862
Flextrafik								
Passagerindtægter	-582	-447	-447	-447	-447	-447	-	135
- Åben kørsel	-279	-173	-173	-173	-173	-173	-	106
- Handicapørsel	-303	-274	-274	-274	-274	-274	-	29
Operatørudgifter	3.073	2.526	2.526	2.526	2.526	2.526	-2	-547
- Åben kørsel	1.181	747	747	747	747	747	-1	-434
- Handicapørsel	1.787	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	-1	-114
- Kommunal kørsel	105	106	106	106	106	106	-0	1
Flexadministration	525	422	422	422	422	422	-	-103
- Åben kørsel	208	135	135	135	135	135	-	-73
- Handicapørsel	312	281	281	281	281	281	-	-31
- Kommunal kørsel	5	6	6	6	6	6	-	1
Flextrafik i alt	3.016	2.501	2.501	2.501	2.501	2.501	-2	-515
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	32	14	14	14	14	14	-	-18
Fællesomkostninger i alt	32	14	14	14	14	14	-	-18
Drift i alt	9.661	9.990	9.990	10.004	10.003	10.003	5	329
Afdrag KK-lån Rejsekort	8	8	8	11	8	1	-	-
Lemvig kommune i alt	9.669	9.998	9.998	10.015	10.011	10.004	5	329
Bestillerbidrag	-9.669	-9.998	-9.998	-10.015	-10.011	-10.004	-5	-329

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,8 mio. kr. over B2025, hvilket skyldes en mindre stigning i køreplantimer og øgede omkostninger til skolekørsel.

Passagerindtægter for bus, relaterer sig til Flexbus.

3.8 Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 38,6 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 40,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,9 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-1.806	-1.794	-1.794	-1.816	-1.816	-1.816	-	12
- <i>Bus</i>	-1.775	-1.784	-1.784	-1.806	-1.806	-1.806	-	-9
- <i>Flexbus</i>	-31	-10	-10	-10	-10	-10	-	21
Operatørudgifter	31.575	28.355	28.719	28.719	28.719	28.719	74	-2.856
- <i>Bus</i>	30.956	28.153	28.517	28.517	28.517	28.517	74	-2.439
- <i>Flexbus</i>	619	202	202	202	202	202	-0	-417
Drifts- og Billetsystemer	653	419	419	260	186	186	-	-234
Billetkontrol	8	9	9	9	9	9	-	1
Trafikselskab	1.576	1.390	1.390	1.390	1.390	1.390	44	-186
Busdrift i alt	32.006	28.379	28.743	28.562	28.488	28.488	118	-3.263
Letbanedrift								
Letbanesekretariatet	49	50	50	50	50	50	-	1
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	50	50	-	1
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.173	-1.626	-1.626	-1.626	-1.626	-1.626	-	-453
- <i>Åben kørsel</i>	-703	-1.245	-1.245	-1.245	-1.245	-1.245	-	-542
- <i>Handicapkørsel</i>	-470	-381	-381	-381	-381	-381	-	89
Operatørudgifter	8.272	9.758	9.758	9.758	9.758	9.758	-7	1.486
- <i>Åben kørsel</i>	2.174	3.906	3.906	3.906	3.906	3.906	-3	1.732
- <i>Handicapkørsel</i>	2.268	2.172	2.172	2.172	2.172	2.172	-2	-96
- <i>Kommunal kørsel</i>	3.830	3.680	3.680	3.680	3.680	3.680	-3	-150
Flexadministration	1.201	1.602	1.602	1.602	1.602	1.602	-	401
- <i>Åben kørsel</i>	402	773	773	773	773	773	-	371
- <i>Handicapkørsel</i>	360	372	372	372	372	372	-	12
- <i>Kommunal kørsel</i>	439	457	457	457	457	457	-	18
Flextrafik i alt	8.300	9.734	9.734	9.734	9.734	9.734	-7	1.434
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	58	26	26	26	26	26	-	-32
Fællesomkostninger i alt	58	26	26	26	26	26	-	-32
Drift i alt	40.413	38.189	38.553	38.372	38.298	38.298	111	-1.860
Afdrag KK-lån Rejsekort	13	13	13	18	13	1	-	-
Norddjurs kommune i alt	40.426	38.202	38.566	38.390	38.311	38.299	111	-1.860
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-213	-85	-85	-54	54	63	-	128
I alt incl. Forskudt finansiering	40.213	38.117	38.481	38.336	38.365	38.362	111	-1.732
Bestillerbidrag	-40.213	-38.117	-38.481	-38.336	-38.365	-38.362	-37	1.732

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 2,4 mio. kr., hvilket skyldes et fald i køreplantimer på 2.228 timer, hvor halvdelen skyldes nedlæggelsen af telebybussen. Derudover er udbud 69 indregnet med lavere timepriser. I forhold til BF2026 er skolekørsel opnormeret med 364.000 kr.

Ændring i flexbus budgettet skyldes nedlæggelse af rute 213 og 352 samt omlægning af rute 211. Dette medfører en mindreudgift på 0,4 mio. kr.

Flextur vil erstatte flexbus kørslen på de lukkede og omlagte ruter, hvorfor der tilskrives en merudgift på 1,1 mio. kr. til Flextur svarende til 9.000 yderligere ture.

3.9 Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 12,5 mio. kr., mod et budgetteret beløb i 2025 på 12,8 mio. kr., dermed et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-2.140	-1.684	-1.684	-1.712	-1.712	-1.712	-	456
- Bus	-2.114	-1.658	-1.658	-1.686	-1.686	-1.686	-	456
- Flexbus	-26	-26	-26	-26	-26	-26	-	-
Operatørudgifter	10.657	10.206	10.206	10.206	10.206	10.206	-80	-451
- Bus	10.367	9.909	9.909	9.909	9.909	9.909	-80	-458
- Flexbus	290	297	297	297	297	297	-0	7
Drifts- og Billetsystemer	457	399	399	230	154	153	-	-58
Billetkontrol	7	8	8	8	8	8	-	1
Trafikselskab	864	894	894	894	894	894	23	30
Busdrift i alt	9.845	9.823	9.823	9.626	9.550	9.549	-57	-22
Letbanedrift								
Letbanesekretariatet	49	50	50	50	50	50	-	1
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	50	50	-	1
Flextrafik								
Passagerindtægter	-565	-568	-568	-568	-568	-568	-	-3
- Åben kørsel	-211	-206	-206	-206	-206	-206	-	5
- Handicapkørsel	-354	-362	-362	-362	-362	-362	-	-8
Operatørudgifter	2.858	2.609	2.609	2.609	2.609	2.609	-2	-249
- Åben kørsel	753	765	765	765	765	765	-1	12
- Handicapkørsel	2.105	1.844	1.844	1.844	1.844	1.844	-1	-261
Flexadministration	525	561	561	561	561	561	-	36
- Åben kørsel	157	172	172	172	172	172	-	15
- Handicapkørsel	368	389	389	389	389	389	-	21
Flextrafik i alt	2.818	2.602	2.602	2.602	2.602	2.602	-2	-216
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	27	11	11	11	11	11	-	-16
Fællesomkostninger i alt	27	11	11	11	11	11	-	-16
Drift i alt	12.739	12.486	12.486	12.289	12.213	12.212	-59	-253
Afdrag KK-lån Rejsekort	7	7	7	10	7	1	-	-
Odder kommune i alt	12.746	12.493	12.493	12.299	12.220	12.213	-59	-253
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-176	-93	-93	-59	59	69	-	83
I alt incl. Forskudt finansiering	12.570	12.400	12.400	12.240	12.279	12.282	-59	-170
Bestillerbidrag	-12.570	-12.400	-12.400	-12.240	-12.279	-12.282	-21	170

3.10 Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter for B2026 forventes at udgøre 96,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 98,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på ca. 1,5 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-27.589	-26.920	-26.920	-27.509	-27.509	-27.509	-	669
- Bus	-27.582	-26.913	-26.913	-27.502	-27.502	-27.502	-	669
- Flexbus	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-	-
Operatørudgifter	97.817	96.835	96.835	96.835	96.835	96.835	7	-982
- Bus	97.553	96.565	96.565	96.565	96.565	96.565	7	-988
- Flexbus	264	270	270	270	270	270	-0	6
Drifts- og Billetsystemer	5.997	5.596	5.596	4.245	3.352	3.326	-	-401
Billetkontrol	78	81	81	81	81	81	-	3
Trafikskelskab	7.085	7.187	7.187	7.187	7.187	7.187	245	102
Busdrift i alt	83.388	82.779	82.779	80.839	79.946	79.920	252	-609
Letbanedrift								
Letbanesekretariatet	49	50	50	50	50	50	-	1
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	50	50	-	1
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.851	-1.692	-1.692	-1.692	-1.692	-1.692	-	159
- Åben kørsel	-356	-349	-349	-349	-349	-349	-	7
- Handicapkørsel	-1.495	-1.343	-1.343	-1.343	-1.343	-1.343	-	152
Operatørudgifter	13.409	12.755	12.607	12.607	12.607	12.607	-9	-802
- Åben kørsel	1.202	1.222	1.222	1.222	1.222	1.222	-1	20
- Handicapkørsel	8.085	8.068	8.068	8.068	8.068	8.068	-6	-17
- Kommunal kørsel	4.122	3.465	3.317	3.317	3.317	3.317	-2	-805
Flexadministration	2.603	2.628	2.607	2.607	2.607	2.607	-	4
- Åben kørsel	238	260	260	260	260	260	-	22
- Handicapkørsel	1.856	1.845	1.845	1.845	1.845	1.845	-	-11
- Kommunal kørsel	509	523	502	502	502	502	-	-7
Flextrafik i alt	14.161	13.691	13.522	13.522	13.522	13.522	-9	-639
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	469	197	197	197	197	197	-	-272
Fællesomkostninger i alt	469	197	197	197	197	197	-	-272
Drift i alt	98.067	96.717	96.548	94.608	93.715	93.689	243	-1.519
Afdrag KK-lån Rejsekort	375	375	375	505	380	27	-	-
Randers kommune i alt	98.442	97.092	96.923	95.113	94.095	93.716	243	-1.519
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-1.794	-926	-926	-587	588	684	-	868
I alt incl. Forskudt finansiering	96.648	96.166	95.997	94.526	94.683	94.400	243	-651
Bestillerbidrag	-96.648	-96.166	-95.997	-94.526	-94.683	-94.400	-236	651

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 1 mio. kr. sammenlignet med B2025. Dette skyldes en reduktion på 2.321 køreplantimer, som primært er reducere på bybusserne. Derudover en forventning om lidt mere ekstrakørsel i B2026.

I den kommunale kørsel nedjusteres forventningerne til turantallet i brækket ben kørsel så operatørudgifterne bliver 0,8 mio. kr. lavere end B2025.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter for B2026 forventes at udgøre 33,4 mio. kr., mod et budgetteret beløb i 2025 på 32,3 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på ca. 1,0 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-3.723	-3.197	-3.197	-3.241	-3.241	-3.241	-	526
- Bus	-3.715	-3.189	-3.189	-3.233	-3.233	-3.233	-	526
- Flexbus	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-	-
Operatørudgifter	27.298	27.418	27.418	27.418	27.418	27.418	-2	120
- Bus	27.176	27.293	27.293	27.293	27.293	27.293	-2	117
- Flexbus	122	125	125	125	125	125	-0	3
Drifts- og Billetsystemer	1.349	1.105	1.105	771	595	590	-	-244
Billetkontrol	8	9	9	9	9	9	-	1
Trafikskelskab	2.022	1.758	1.758	1.758	1.758	1.758	60	-264
Busdrift i alt	26.954	27.093	27.093	26.715	26.539	26.534	58	139
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.485	-1.468	-1.468	-1.468	-1.468	-1.468	-	17
- Åben kørsel	-898	-885	-885	-885	-885	-885	-	13
- Handicapkørsel	-587	-583	-583	-583	-583	-583	-	4
Operatørudgifter	5.802	6.595	6.595	6.595	6.595	6.595	-5	793
- Åben kørsel	2.387	2.432	2.432	2.432	2.432	2.432	-2	45
- Handicapkørsel	3.415	4.163	4.163	4.163	4.163	4.163	-3	748
Flexadministration	873	1.027	1.027	1.027	1.027	1.027	-	154
- Åben kørsel	425	465	465	465	465	465	-	40
- Handicapkørsel	448	562	562	562	562	562	-	114
Flextrafik i alt	5.190	6.154	6.154	6.154	6.154	6.154	-5	964
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	117	54	54	54	54	54	-	-63
Fællesomkostninger i alt	117	54	54	54	54	54	-	-63
Drift i alt	32.261	33.301	33.301	32.923	32.747	32.742	53	1.040
Afdrag KK-lån Rejsekort	74	74	74	100	75	5	-	-
Ringkøbing-Skjern kommune i alt	32.335	33.375	33.375	33.023	32.822	32.747	53	1.040
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-548	-221	-221	-140	140	163	-	327
I alt incl. Forskudt finansiering	31.787	33.154	33.154	32.883	32.962	32.910	53	1.367
Bestillerbidrag	-31.787	-33.154	-33.154	-32.883	-32.962	-32.910	-55	-1.367

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,1 mio. kr. i forhold til B2025, hvilket primært skyldes lidt højere omkostninger på skoleruterne.

I B2026 ses et fald på 0,3 mio. kr. på administration i forhold til B2025. Faldet skyldes færre køreplantimer, hvilket medfører en mindre andel af udgifterne i henhold til gældende fordelingsnøgle.

3.12 Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 53,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 52,3 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 1,1 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-19.448	-17.865	-17.865	-18.212	-18.212	-18.212	-	1.583
- Bus	-19.440	-17.856	-17.856	-18.203	-18.203	-18.203	-	1.584
- Flexbus	-8	-9	-9	-9	-9	-9	-	-1
Operatørudgifter	54.813	52.792	53.492	52.792	52.792	52.792	-5	-1.321
- Bus	54.578	52.648	53.348	52.648	52.648	52.648	-5	-1.230
- Flexbus	235	144	144	144	144	144	-0	-91
Drifts- og Billetsystemer	3.612	3.187	3.187	1.936	1.366	1.365	-	-425
Billetkontrol	58	55	55	55	55	55	-	-3
Trafikselskab	4.133	4.196	4.196	4.196	4.196	4.196	142	63
Busdrift i alt	43.168	42.365	43.065	40.767	40.197	40.196	137	-103
Letbanedrift								
Letbanesekretariatet	49	50	50	50	50	50	-	1
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	50	50	-	1
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.395	-1.504	-1.504	-1.591	-1.677	-1.677	-	-110
- Åben kørsel	-347	-551	-551	-638	-724	-724	-	-204
- Handicapkørsel	-1.029	-939	-939	-939	-939	-939	-	90
- Kommunal kørsel	-19	-14	-14	-14	-14	-14	-	5
Operatørudgifter	8.869	10.003	10.003	10.173	10.343	10.343	-7	1.134
- Åben kørsel	728	1.149	1.149	1.319	1.489	1.489	-1	421
- Handicapkørsel	5.471	5.666	5.666	5.666	5.666	5.666	-4	195
- Kommunal kørsel	2.670	3.188	3.188	3.188	3.188	3.188	-2	518
Flexadministration	1.621	1.918	1.918	1.954	1.991	1.991	-	297
- Åben kørsel	154	257	257	293	330	330	-	103
- Handicapkørsel	1.104	1.166	1.166	1.166	1.166	1.166	-	62
- Kommunal kørsel	363	495	495	495	495	495	-	132
Flextrafik i alt	9.096	10.417	10.417	10.536	10.657	10.657	-7	1.322
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	227	139	139	139	139	139	-	-88
Fællesomkostninger i alt	227	139	139	139	139	139	-	-88
Drift i alt	52.540	52.971	53.671	51.492	51.043	51.042	130	1.131
Afdrag KK-lån Rejsekort	-261	-261	-261	-163	4	-	-	-
Silkeborg kommune i alt	52.279	52.710	53.410	51.329	51.047	51.042	130	1.131
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-1.105	-573	-573	-363	364	423	-	532
I alt incl. Forskudt finansiering	51.174	52.137	52.837	50.966	51.411	51.465	130	1.663
Bestillerbidrag	-51.174	-52.137	-52.837	-50.966	-51.411	-51.465	-135	-1.663

Passagerindtægterne for B2026 udgør 17,9 mio. kr., hvilket er 1,6 mio. kr. lavere end B2025. Foruden generelle forudsætninger, skyldes faldet at Midttrafiks indtægtsdelingsmodel har reduceret Silkeborg Kommunes andel af de samlede passagerindtægter.

Ruteudgifterne for B2026 forventes at være 1,2 mio. kr. lavere end i B2025, hvilket primært skyldes en reduktion i køreplantimer på 1.245 timer som følge af hjemtagelse af ruterne 35SI, 805 og 806.

Silkeborg Kommune har indført nye knudepunkter og vurderer derfor, at antallet af flexture vil stige til 6.000 i 2026. Dette medfører en merudgift på 0,4 mio. kr. i budgettet.

3.13 Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter for B2026 forventes at udgøre 31,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 31,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-7.613	-9.854	-9.854	-10.004	-10.004	-10.004	-	-2.241
- Bus	-7.558	-9.799	-9.799	-9.949	-9.949	-9.949	-	-2.241
- Flexbus	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-	-
Operatørudgifter	30.547	31.856	31.856	31.856	31.856	31.856	58	1.309
- Bus	29.303	30.583	30.583	30.583	30.583	30.583	59	1.280
- Flexbus	1.244	1.273	1.273	1.273	1.273	1.273	-1	29
Drifts- og Billetsystemer	1.064	1.191	1.191	919	687	682	-	127
Billetkontrol	12	10	10	10	10	10	-	-2
Trafikskelskab	1.990	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	55	110
Busdrift i alt	26.000	25.303	25.303	24.881	24.649	24.644	113	-697
Letbanedrift								
Letbanesekretariatet	49	50	50	50	50	50	-	1
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	50	50	-	1
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.860	-1.621	-1.621	-1.621	-1.621	-1.621	-	239
- Åben kørsel	-1.270	-1.133	-1.133	-1.133	-1.133	-1.133	-	137
- Handicapkørsel	-590	-488	-488	-488	-488	-488	-	102
Operatørudgifter	6.155	5.924	5.924	5.924	5.924	5.924	-4	-231
- Åben kørsel	3.301	3.079	3.079	3.079	3.079	3.079	-2	-222
- Handicapkørsel	2.834	2.808	2.808	2.808	2.808	2.808	-2	-26
- Kommunal kørsel	20	37	37	37	37	37	-0	17
Flexadministration	1.378	1.478	1.478	1.478	1.478	1.478	-	100
- Åben kørsel	791	791	791	791	791	791	-	-
- Handicapkørsel	584	678	678	678	678	678	-	94
- Kommunal kørsel	3	9	9	9	9	9	-	6
Flextrafik i alt	5.673	5.781	5.781	5.781	5.781	5.781	-4	108
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	65	40	40	40	40	40	-	-25
Fællesomkostninger i alt	65	40	40	40	40	40	-	-25
Drift i alt	31.787	31.174	31.174	30.752	30.520	30.515	109	-613
Afdrag KK-lån Rejsekort	65	66	66	88	66	5	-	1
Skanderborg kommune i alt	31.852	31.240	31.240	30.840	30.586	30.520	109	-612
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-314	-171	-171	-109	109	127	-	143
I alt incl. Forskudt finansiering	31.538	31.069	31.069	30.731	30.695	30.647	109	-469
Bestillerbidrag	-31.538	-31.069	-31.069	-30.731	-30.695	-30.647	-50	469

Passagerindtægter for bussen i B2026 er 9,9 mio. kr., hvilket er 2,4 mio. højere end B2025.

Busdriftens operatørudgifter stiger med 1,3 mio. kr. i B2026. Stigningen skyldes primært en forøgelse i antallet af køreplantimer samt implementeringen af det nye udbud 69.

3.14 Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter for B2026 forventes at udgøre 43 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 43,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-6.391	-5.807	-5.540	-7	-7	-7	-	851
- Bus	-6.384	-5.800	-5.533	-	-	-	-	851
- Flexbus	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-	-
Operatørudgifter	27.937	25.263	25.263	21.513	21.513	21.513	345	-2.674
- Bus	27.860	25.184	25.184	21.434	21.434	21.434	345	-2.676
- Flexbus	77	79	79	79	79	79	-0	2
Drifts- og Billetsystemer	1.651	1.455	1.455	1.063	808	800	-	-196
Billetkontrol	35	35	35	35	35	35	-	-
Trafikskelskab	2.369	2.271	2.271	2.271	2.271	2.271	75	-98
Busdrift i alt	25.601	23.217	23.484	24.875	24.620	24.612	420	-2.117
Flextrafik								
Passagerindtægter	-700	-918	-918	-918	-918	-918	-	-218
- Åben kørsel	-145	-366	-366	-366	-366	-366	-	-221
- Handicapørsel	-555	-552	-552	-552	-552	-552	-	3
Operatørudgifter	17.168	18.542	18.542	18.542	18.542	18.542	-13	1.374
- Åben kørsel	486	1.183	1.183	1.183	1.183	1.183	-1	697
- Handicapørsel	3.038	3.152	3.152	3.152	3.152	3.152	-2	114
- Kommunal kørsel	13.644	14.207	14.207	14.207	14.207	14.207	-10	563
Flexadministration	1.387	1.671	1.671	1.671	1.671	1.671	-	284
- Åben kørsel	87	231	231	231	231	231	-	144
- Handicapørsel	536	529	529	529	529	529	-	-7
- Kommunal kørsel	764	911	911	911	911	911	-	147
Flextrafik i alt	17.855	19.295	19.295	19.295	19.295	19.295	-13	1.440
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	167	73	73	73	73	73	-	-94
Fællesomkostninger i alt	167	73	73	73	73	73	-	-94
Drift i alt	43.623	42.585	42.852	44.243	43.988	43.980	407	-771
Afdrag KK-lån Rejsekort	131	131	131	176	133	9	-	-
Skive kommune i alt	43.754	42.716	42.983	44.419	44.121	43.989	407	-771
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-620	-302	-302	-191	192	223	-	318
I alt incl. Forskudt finansiering	43.134	42.414	42.681	44.228	44.313	44.212	407	-453
Bestillerbidrag	-43.134	-42.414	-42.681	-44.228	-44.313	-44.212	-62	453

Passagerindtægter bus, for B2026 udgør 5,5 mio. Kr., hvilket er 0,9 mio. kr. lavere end B2025. Hvilket delvist skyldes indarbejde af forventet nedgang i indtægter for 0,3 mio. kr. pga. flytning af kunder til anden billetteringsmulighed end Midttrafik App.

Operatørudgifterne for B2026 forventes at ende 2,7 mio. kr. under B2025, hvilket primært skyldes en reduktion i køreplantimer på 2.715 timer i forbindelse med driftstart af nyt udbud i 2026.

Samlet set er omkostningerne til flextrafik steget med 1,3 mio. kr. Dette skyldes en forøgelse af tur antallet fra budget 2024-2025.

I forbindelse med køreplansskiftet 2026 etablerer Skive Kommune yderligere plustur-knudepunkter, hvilket er estimeret til 600 ekstra ture og en merudgift på 0,1 mio. kr.

Derudover opstiller Skive Kommune 15 nye flextur-knudepunkter. Dette forventes at generere 3.000 ekstra ture, hvilket medfører en merudgift på 0,4 mio. kr. Samlet set udgør bruttoudgifterne til plus- og flexiture i 2026 således 1,2 mio. kr.

I forbindelse med Forventet Regnskab 1 2025 er der for specialkørsel lavet tillægsbevilling til B2025. Dette betyder at B2025 er i materialet nedskrevet med 9.300 ture, hvilket har resulteret i en forventet besparelse for Skive Kommune på 5,7 mio. kr., hvoraf 0,1 mio. kr. relaterer sig til lavere administrationsomkostninger for B2025.

3.15 Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter til B2026 forventes at udgøre 9,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 10,6 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,7 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-	-	-	-	-	-	-	-
Operatørudgifter	7.524	7.414	7.414	7.414	7.414	7.414	-66	-110
Drifts- og Billetsystemer	184	196	196	132	93	92	-	12
Trafikselskab	466	482	482	482	482	482	17	16
Busdrift i alt	8.174	8.092	8.092	8.028	7.989	7.988	-49	-82
Flextrafik								
Passagerindtægter	-488	-504	-482	-482	-482	-482	-	6
- Åben kørsel	-216	-212	-212	-212	-212	-212	-	4
- Handicapkørsel	-272	-292	-270	-270	-270	-270	-	2
Operatørudgifter	2.468	2.839	1.891	1.891	1.891	1.891	-1	-577
- Åben kørsel	751	768	768	768	768	768	-1	17
- Handicapkørsel	1.717	2.071	1.123	1.123	1.123	1.123	-1	-594
Flexadministration	354	406	307	340	340	340	-	-47
- Åben kørsel	114	125	125	125	125	125	-	11
- Handicapkørsel	240	281	182	215	215	215	-	-58
Flextrafik i alt	2.334	2.741	1.716	1.749	1.749	1.749	-1	-618
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	46	19	19	19	19	19	-	-27
Fællesomkostninger i alt	46	19	19	19	19	19	-	-27
Drift i alt	10.554	10.852	9.827	9.796	9.757	9.756	-50	-727
Afdrag KK-lån Rejsekort	24	24	24	32	24	2	-	-
Struer kommune i alt	10.578	10.876	9.851	9.828	9.781	9.758	-50	-727
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-129	-68	-68	-43	43	50	-	61
I alt incl. Forskudt finansiering	10.449	10.808	9.783	9.785	9.824	9.808	-50	-666
Bestillerbidrag	-10.449	-10.808	-9.783	-9.785	-9.824	-9.808	-16	666

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 0,1 mio. kr., hvilket kan henføres til et indeksfald på brændstof.

For handicapkørslen forventes operatørudgifterne at være 0,6 mio. kr. lavere end B2025. Dette skyldes et lavere turantal samt et billigere udbud end forventet i 2025. Siden BF2026 er budgettet nedjusteret så operatørudgifterne er 1 mio. kr. lavere end først fremlagt.

3.16 Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter for B2026 forventes at udgøre 30,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 33,0 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 2,7 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-3.379	-2.911	-2.914	-2.959	-2.957	-2.957	-	465
- Bus	-3.352	-2.886	-2.886	-2.932	-2.932	-2.932	-	466
- Flexbus	-27	-25	-28	-27	-25	-25	-	-1
Operatørudgifter	25.432	24.341	24.413	24.376	24.341	24.341	131	-1.019
- Bus	24.938	23.872	23.872	23.872	23.872	23.872	131	-1.066
- Flexbus	494	469	541	504	469	469	-0	47
Drifts- og Billetsystemer	876	715	715	451	318	315	-	-161
Billetkontrol	10	10	10	10	10	10	-	-
Trafikselskab	1.681	1.532	1.639	1.578	1.532	1.532	50	-42
Busdrift i alt	24.620	23.687	23.863	23.456	23.244	23.241	181	-757
Letbanedrift								
Letbanesekretariatet	49	50	50	50	50	50	-	1
Letbanedrift i alt	49	50	50	50	50	50	-	1
Flextrafik								
Passagerindtægter	-1.788	-1.613	-1.469	-1.469	-1.469	-1.469	-	319
- Åben kørsel	-1.341	-1.327	-1.183	-1.183	-1.183	-1.183	-	158
- Handicapkørsel	-447	-286	-286	-286	-286	-286	-	161
Operatørudgifter	8.702	7.348	6.631	5.916	5.916	5.916	-4	-2.071
- Åben kørsel	3.968	4.068	3.351	3.351	3.351	3.351	-2	-617
- Handicapkørsel	2.721	1.823	1.823	1.108	1.108	1.108	-1	-898
- Kommunal kørsel	2.013	1.457	1.457	1.457	1.457	1.457	-1	-556
Flexadministration	1.343	1.249	1.209	1.209	1.209	1.209	-	-134
- Åben kørsel	693	762	722	722	722	722	-	29
- Handicapkørsel	448	314	314	314	314	314	-	-134
- Kommunal kørsel	202	173	173	173	173	173	-	-29
Flextrafik i alt	8.257	6.984	6.371	5.656	5.656	5.656	-4	-1.886
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	53	33	33	33	33	33	-	-20
Fællesomkostninger i alt	53	33	33	33	33	33	-	-20
Drift i alt	32.979	30.754	30.317	29.195	28.983	28.980	177	-2.662
Afdrag KK-lån Rejsekort	35	35	35	47	35	2	-	-
Syddjurs kommune i alt	33.014	30.789	30.352	29.242	29.018	28.982	177	-2.662
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-335	-164	-164	-104	104	121	-	171
I alt incl. Forskudt finansiering	32.679	30.625	30.188	29.138	29.122	29.103	177	-2.491
Bestillerbidrag	-32.679	-30.625	-30.188	-29.138	-29.122	-29.103	-46	2.491

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 1,1 mio. kr., hvilket skyldes reduktion af køreplantimerne med 1.467 timer.

For handicapkørslen forventes operatørudgifterne at være 0,9 mio. kr. lavere end B2025. Dette skyldes et lavere forventet turantal samt et billigere udbud end forventet i 2025.

I den åbne kørsel er operatørudgifterne nedjusteret med 0,6 mio. kr. ift. B2025. Siden BF2026 er der ligeledes lavet justeringer på flextur kørslen så operatørudgifterne er 0,7 mio. kr. lavere end først fremlagt.

Sammenlignet med BF2026 er projektet LES – behovsstyret kørsel i Syddjurs nu indarbejdet i Trafikselskabets budget for 2025, 2026 og overslagsåret 2027.

3.17 Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter for B2026 forventes at udgøre 50,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2025 på 55 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 4,9 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-11.890	-11.731	-9.394	-9.616	-9.616	-9.616	-	2.496
- Bus	-11.882	-11.724	-9.387	-9.609	-9.609	-9.609	-	2.495
- Flexbus	-8	-7	-7	-7	-7	-7	-	1
Operatørudgifter	49.281	44.633	44.633	44.633	44.633	44.633	-395	-4.648
- Bus	48.835	44.573	44.573	44.573	44.573	44.573	-395	-4.262
- Flexbus	446	60	60	60	60	60	-0	-386
NT/Sydtrafik-samarbejde	225	225	225	225	225	225	-	-
Drifts- og Billetsystemer	3.589	3.193	3.193	2.496	2.037	2.020	-	-396
Billetkontrol	57	54	54	54	54	54	-	-3
Trafikselskab	3.767	3.754	3.754	3.754	3.754	3.754	125	-13
Busdrift i alt	45.029	40.128	42.465	41.546	41.087	41.070	-270	-2.564
Flextrafik								
Passagerindtægter	-2.010	-1.864	-1.802	-1.802	-1.802	-1.802	-	208
- Åben kørsel	-464	-457	-457	-457	-457	-457	-	7
- Handicapkørsel	-1.546	-1.407	-1.345	-1.345	-1.345	-1.345	-	201
Operatørudgifter	9.653	9.707	7.425	7.425	7.425	7.425	-5	-2.228
- Åben kørsel	1.134	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	-1	20
- Handicapkørsel	8.487	8.527	6.245	6.245	6.245	6.245	-4	-2.242
- Kommunal kørsel	32	26	26	26	26	26	-0	-6
Flexadministration	1.820	1.872	1.657	1.657	1.657	1.657	-	-163
- Åben kørsel	241	264	264	264	264	264	-	23
- Handicapkørsel	1.576	1.605	1.390	1.390	1.390	1.390	-	-186
- Kommunal kørsel	3	3	3	3	3	3	-	-
Flextrafik i alt	9.463	9.715	7.280	7.280	7.280	7.280	-5	-2.183
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	277	127	127	127	127	127	-	-150
Fællesomkostninger i alt	277	127	127	127	127	127	-	-150
Drift i alt	54.769	49.970	49.872	48.953	48.494	48.477	-275	-4.897
Afdrag KK-lån Rejsekort	246	246	246	331	249	18	-	-
Viborg kommune i alt	55.015	50.216	50.118	49.284	48.743	48.495	-275	-4.897
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-979	-507	-507	-321	322	374	-	472
I alt incl. Forskudt finansiering	54.036	49.709	49.611	48.963	49.065	48.869	-275	-4.425
Bestillerbidrag	-54.036	-49.709	-49.611	-48.963	-49.065	-48.869	-120	4.425

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med 4,3 mio. kr. som følge af nedgang i køreplantimer på 1.187 timer, derudover også nedgang i faste køretøjsomkostninger, indeksfald på brændstof og ikke budgetteret bonus til operatørerne i B2026.

Passagerindtægterne for busdrift forventes i B2026 at udgøre 9,4 mio. kr., hvilket er 2,5 mio. kr. lavere end i B2025. Faldet skyldes primært tilbagebetaling af rejsekortlikviditet, tilbagebetaling af ubrugte klip vedrørende klippekort og pendlerklip samt indarbejde af forventet nedgang i indtægter for 2 mio. kr. pga. flytning af kunder til anden billetteringsmulighed end Midttrafik App.

For handicapkørslen forventes operatørudgifterne at være 2,2 mio. kr. lavere end B2025. Dette skyldes et lavere forventet turantal samt et billigere udbud end forventet i 2025. Siden BF2026 er budgettet nedjusteret så operatørudgifterne er 2,3 mio. kr. lavere end først fremlagt.

3.18 Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter i budgetforslaget for 2026 forventes at udgøre 449,4 mio. kr., hvilket er et fald på 0,8 mio. kr. i forhold til det budgetterede niveau for 2025 på 450,2 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-315.621	-308.252	-302.766	-309.846	-309.846	-309.846	-	12.855
- Bus	-315.610	-308.241	-302.755	-309.835	-309.835	-309.835	-	12.855
- Flexbus	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-	-
Operatørudgifter	524.745	545.740	496.640	547.740	547.740	547.740	12.132	-28.105
- Bus	524.562	545.553	496.453	547.553	547.553	547.553	12.132	-28.109
- Flexbus	183	187	187	187	187	187	-0	4
Drifts- og Billetsystemer	39.283	39.646	39.646	30.666	23.485	23.333	-	363
Billetkontrol	993	3.019	3.031	3.031	3.031	3.031	-	2.038
Trafikselskab	36.944	37.655	37.655	37.655	37.655	37.655	1.284	711
Busdrift i alt	286.344	317.808	274.206	309.246	302.065	301.913	13.416	-12.138
Letbanedrift								
Passagerindtægter	-49.032	-53.394	-53.394	-57.890	-60.690	-60.690	-	-4.362
Operatørudgifter	161.283	176.039	176.039	179.507	180.482	180.445	-	14.756
Drifts- og Billetsystemer	4.367	4.766	4.766	3.121	2.172	2.166	-	400
Billetkontrol	-30	163	163	163	163	163	-	193
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariat	3.133	3.252	3.252	3.252	3.252	3.252	98	119
Letbanedrift i alt	119.721	130.827	130.827	128.153	125.379	125.336	98	11.106
Flextrafik								
Passagerindtægter	-6.761	-6.358	-6.168	-6.168	-6.168	-6.168	-	593
- Åben kørsel	-549	-542	-542	-542	-542	-542	-	7
- Handicapkørsel	-6.212	-5.816	-5.626	-5.626	-5.626	-5.626	-	586
Operatørudgifter	38.323	40.040	38.796	38.796	38.796	38.796	-27	473
- Åben kørsel	1.528	1.562	1.562	1.562	1.562	1.562	-1	34
- Handicapkørsel	30.851	32.922	31.849	31.849	31.849	31.849	-22	998
- Kommunal kørsel	5.944	5.556	5.385	5.385	5.385	5.385	-4	-559
Flexadministration	8.612	9.339	9.045	9.045	9.045	9.045	-	433
- Åben kørsel	274	301	301	301	301	301	-	27
- Handicapkørsel	7.520	8.123	7.858	7.858	7.858	7.858	-	338
- Kommunal kørsel	818	915	886	886	886	886	-	68
Flextrafik i alt	40.174	43.021	41.673	41.673	41.673	41.673	-27	1.499
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	2.207	936	936	936	936	936	-	-1.271
Fællesomkostninger i alt	2.207	936	936	936	936	936	-	-1.271
Drift i alt	448.446	492.592	447.642	480.008	470.053	469.858	13.486	-805
Afdrag KK-lån Rejsekort	1.761	1.762	1.762	2.372	1.785	126	-	1
Aarhus kommune i alt	450.207	494.354	449.404	482.380	471.838	469.984	13.486	-804

Forskudt finansiering vedr.								
Rejsekort	-11.743	-7.291	-7.291	-4.060	3.362	3.958	-	4.452
I alt incl. Forskudt finansiering	438.464	487.063	442.113	478.320	475.200	473.942	13.486	3.648
Bestillerbidrag	-438.464	-487.063	-442.113	-478.320	-475.200	-473.942	-1.354	-3.648

Passagerindtægterne for busdrift forventes i B2026 at udgøre 302,8 mio. kr., hvilket er 12,9 mio. kr. lavere end i B2025. Faldet skyldes primært tilbagebetaling af rejsekortlikviditet, tilbagebetaling af ubrugte klip vedrørende klippekort og pendlerklip samt indarbejdning af forventet nedgang i indtægter for 5,5 mio. kr. pga. flytning af kunder til anden billetteringsmulighed end Midttrafik App.

For Letbanen forventes passagerindtægterne at stige til 53,4 mio. kr. i 2026, svarende til en stigning på 4,4 mio. kr. i forhold til B2025. Stigningen kan tilskrives en kombination af tilbagebetalinger, herunder rejsekortlikviditet og ubrugte klip, samt den planlagte udvidelse af letbanen i 2026.

Indarbejdelse af flytning af kunder til anden billetteringsmulighed end Midttrafik App, er ikke indregnet i B2026 for Letbanens passagerindtægter.

De samlede operatørudgifter for busdriften inkl. flexbus nedskrives i B2026 med 28,1 mio. kr. i forhold til budget 2025. Faldet skyldes, at Aarhus trækkes 51,1 mio. kr. i deres afregning for buskørslen i Aarhus, dette påvirker ikke den ordinære busdrift.

Den ordinære busdrift stiger med 21,6 mio. kr. og kan primært henføres til:

- Indeksstigning på brændstof
- Flere køreplantimer og øget ekstrakørsel
- Stigning i administrationsomkostninger
- Højere budgetteret udgift til mobilitetsplanen

Udgifterne til drifts- og billetsystemer for Letbanen forventes at stige med 0,4 mio. kr. i B2026. Stigningen vedrører omkostninger til afmontering og afvikling af det eksisterende rejsekortsystem.

Administrationsbudgettet for 2026 er forhøjet med 0,7 mio. kr. i forhold til B2025.

Merudgiften skyldes primært en stigning i køreplantimer, hvilket påvirker udgiftsfordelingen i henhold til den gældende fordelingsnøgle. Omvendt er Aarhus Kommunes andel af udgifterne til Aarhus Rutebilstation reduceret som følge af ændrede ankomstdata, hvilket har en modvirkende effekt på den samlede stigning.

For handicapkørslen forventes operatørudgifterne at være 1 mio. kr. lavere end B2025. Dette skyldes et lavere forventet turantal samt et billigere udbud end forventet i 2025. Siden BF2026 er budgettet nedjusteret så operatørudgifterne er 1,1 mio. kr. lavere end først fremlagt.

Budgettet på kommunal kørsel er nedskrevet så operatørudgifterne er 0,8 mio. kr. lavere end B2025. Siden BF2026 er det også nedjusteret med 0,4 mio. kr.

3.19 Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter i B2026 forventes at udgøre 713,4 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 29,3 mio. kr. i forhold til det budgetterede niveau for 2025 på 684,1 mio. kr.

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

	B2025	BF2026	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	Afvigelse 2026	
							Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift								
Passagerindtægter	-296.515	-290.257	-290.260	-296.379	-296.377	-296.377	-	6.255
- Bus	-296.513	-290.242	-290.242	-296.362	-296.362	-296.362	-	6.271
- Flexbus	-2	-15	-18	-17	-15	-15	-	-16
Operatørudgifter	453.636	453.257	455.514	456.977	456.942	456.942	1.213	1.878
- Bus	453.600	453.071	455.256	456.756	456.756	456.756	1.213	1.656
- Flexbus	36	186	258	221	186	186	-0	222
NT/Sydtrafik-samarbejde	19.936	20.385	20.385	20.385	20.385	20.385	-	449
Drifts- og Billetsystemer	38.997	36.290	36.290	29.229	22.792	22.764	-	-2.707
Billetkontrol	491	798	800	800	800	800	-	309
Trafikskelskab	37.092	38.903	39.010	38.949	38.903	38.903	1.263	1.918
Busdrift i alt	253.637	259.376	261.739	249.961	243.445	243.417	2.476	8.102
Togdrift								
Passagerindtægter	-22.638	-20.857	-20.857	-21.358	-21.358	-21.358	-	1.781
Operatørudgifter	98.699	98.969	110.869	98.929	98.387	98.564	-	12.170
Drifts- og Billetsystemer	3.212	2.635	2.635	2.653	1.934	1.740	-	-577
Billetkontrol	-214	-60	-58	-58	-58	-58	-	156
Trafikskelskab Tog	969	1.081	1.081	1.081	1.081	1.081	33	112
Togdrift i alt	80.028	81.768	93.670	81.247	79.986	79.969	33	13.642
Letbanedrift								
Passagerindtægter	-49.032	-53.394	-53.394	-57.890	-60.690	-60.690	-	-4.362
Operatørudgifter	195.740	208.537	208.537	211.911	212.859	212.822	-	12.797
Drifts- og Billetsystemer	4.366	4.766	4.766	3.121	2.172	2.166	-	401
Billetkontrol	-30	163	163	163	163	163	-	193
Trafikskelskab Letbane og Letbanesekretariat	3.351	3.478	3.478	3.478	3.478	3.478	98	127
Letbanedrift i alt	154.395	163.551	163.551	160.783	157.982	157.939	98	9.156
Flextrafik								
Operatørudgifter	177.597	173.932	177.240	177.240	177.240	177.240	-123	-357
- Siddende Patientbefordr.	177.597	173.932	177.240	177.240	177.240	177.240	-123	-357
Flexadministration	12.557	13.055	13.055	13.055	13.055	13.055	-	498
- Siddende Patientbefordr.	12.557	13.055	13.055	13.055	13.055	13.055	-	498
Flextrafik i alt	190.154	186.987	190.295	190.295	190.295	190.295	-123	141
Fællesomkostninger								
Tjenestemandspension	3.050	1.260	1.260	1.260	1.260	1.260	-	-1.790
Fællesomkostninger i alt	3.050	1.260	1.260	1.260	1.260	1.260	-	-1.790
Drift i alt	681.264	692.941	710.515	683.546	672.968	672.880	2.483	29.250

Afdrag KK-lån Rejsekort	2.865	2.868	2.868	3.860	2.908	205	-	3
Region Midtjylland i alt	684.129	695.809	713.383	687.406	675.876	673.085	2.483	29.253
Forskudt finans. vedr. Rejsekort	-12.610	-7.539	-7.539	-4.319	3.403	4.011	-	5.071
I alt incl. Forskudt finansiering	671.519	688.270	705.844	683.087	679.279	677.096	2.483	34.324
								-
Bestillerbidrag	-671.519	-688.270	-705.844	-683.087	-679.279	-677.096	-1.270	34.324

De samlede passagerindtægter for Region Midtjylland i 2026 fordeler sig med 290,3 mio. kr. for busdriften, hvilket er 6,3 mio. kr. lavere end i B2025. 53,4 mio. kr. for Letbanen, svarende til en stigning på 4,4 mio. kr., og 20,9 mio. kr. for tog, hvilket er 1,8 mio. kr. lavere end i B2025. For togbudgettet udgør Holstebro-Skjern-strækningen 18,9 mio. kr., og Lemvigbanen 2 mio. kr. Ændringerne skyldes primært tilbagebetaling af rejsekortlikviditet samt ubrugte klip for klippekort og pendlerklip, mens stigningen for Letbanen også inkluderer forventet udvidelse af driften.

I forhold til den almindelige rutekørsel forventes en merudgift på 16,5 mio. kr., primært som følge af øgede omkostninger til ekstrakørsel, stigende bonusudgifter samt højere administrationsomkostninger i forbindelse med udbud 66, der kun har halvårseffekt. Herudover bidrager tab ved salg af busser fra udbud 34 og mindre stigninger på forskellige ruter til merudgiften, mens en reduktion i køreplantimer på 3.428 timer trækker i modsat retning. Endvidere påvirker manglende budgettering i B2025 på busafhængige omkostninger på ruterne 1024, 1033, 124 og 400 også til den samlede stigning i B2026, det beløber sig til ca. 8 mio. kr.

Derudover er der budgetteret med 1,5 mio. kr. ekstra til rute 200, samt at udbud 73, som træder i kraft sommeren 2026 er indregnet, hvilket giver en øget udgift på ca. 0,7 mio. kr. i forhold til BF2026. I B2026 er en engangsudgift på 15 mio. kr. fra B2025 ikke videreført.

Region Midtjylland etablerer en ny Flexbus-rute mellem Kibæk og Sdr. Felding fra sommeren 2025, hvilket forventes at medføre en merudgift på 0,2 mio. kr. ved en udnyttelse på 50 %.

For siddende patientbefordring er budgettet justeret siden BF2026. Operatørudgifterne forventes at ligge 0,4 mio. Kr. under B2025.

Byrdefordelingen i samarbejdet mellem NT og Sydtrafik er opskrevet med 0,4 mio. kr. som følge af indgåelsen af en ny kontrakt.

Udgifterne til Drifts- og Billetsystemer for Letbanen er øget med 0,4 mio. kr. i 2026 som følge af forventede omkostninger til afmontering og afvikling af det nuværende rejsekortsystem. Omvendt er udgifterne til Tog reduceret med 0,4 mio. kr. sammenlignet med B2025, da køb af validatorer kun forventes at finde sted i 2025 og dermed kun er indeholdt i det pågældende års budget.

I B2026 ses en samlet stigning på 1,9 mio. kr. på administrationsområdet i forhold til B2025. Stigningen kan primært tilskrives et øget antal køreplantimer, hvilket medfører en større andel af udgifterne efter den gældende fordelingsnøgle. Derudover er Region Midtjyllands andel af udgifterne til Aarhus Rutebilstation steget som følge af ændrede ankomstdata, hvilket har påvirket fordelingen og dermed medført en ændret fordelingsnøgle. Sammenlignet med BF2026 er projektet LES – behovsstyret kørsel i Syddjurs nu indarbejdet i Trafikselskabets budget for 2025, 2026 og overslagsåret 2027.

På togdriften er budgettet øget med 11,9 mio. kr. i forhold til BF2026. Dette skyldes en tilføjelse af 0,7 mio. kr. til NIS2 på Lemvigbanen samt 11,2 mio. kr. til uforudsete udgifter. Budgetforøgelse sker efter aftale med Region Midtjylland.



Notat

Modtager	Bestyrelsen for Midttrafik
Udarbejdet af	Danni Giørtz-Jørgensen
Cc	
Emne	Resumé af den afgående bestyrelses temadrøftelse om erfaringer fra valgperioden 2022-2025

Søren Nymarks Vej 3
8270 HøjbjergTlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

13. januar 2026

Journalnr.:
6.6.2-00100-2026Kontaktperson:
Danni Giørtz-JørgensenE-mail:
dgi@midttrafik.dk

Resumé

På bestyrelsesmødet 31. oktober 2025 havde den daværende bestyrelse en temadrøftelse om erfaringerne fra valgperioden med henblik på at kunne opsummere bestyrelsens arbejde og overdrage gode råd til den kommende bestyrelse.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse blev på det konstituerende møde 21. januar 2022 valgt for perioden 2022-2025.

Siden det konstituerende møde i januar 2022 og til og med mødet i oktober 2025 har der været afholdt 28 møder i bestyrelsen og 7 møder i repræsentantskabet.

Nu hvor indeværende valgperiode snart udløber, havde bestyrelsen en temadrøftelse på sit møde 31. oktober om erfaringerne fra valgperioden. Med drøftelsen blev arbejdet i bestyrelsen opsummeret med henblik på at kunne overdrage gode råd til den kommende bestyrelse.

Temadrøftelsen er opsummeret i nedenstående punkter.

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.

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.

Der skal arbejdes videre med forenkling af åben flextrafik, så det bliver nemmere for kunderne at forstå. Selvbetjeningsmulighederne skal også forbedres.

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. Det er vigtigt, at Midttrafik samler op på forsøgene og formidler viden til alle bestillere, så alle får glæde af forsøgene. Bestyrelsen ønsker fortsat forsøg, men ønsker også harmonisering af produkterne for at gøre det nemmere for kunderne at forstå de tilbud, Midttrafik har.

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

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.

Passagerudvikling og kundetilfredshed

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

Ruteplanlægning og balance mellem land og by

Bestyrelsen har ofte skullet tage stilling til bestillernes ønsker om ændringer, herunder reduktioner på nogle ruter.

Det er bestillerne, der beslutter serviceniveauet på egne ruter, så selvom bestyrelsen har haft holdninger til det ønskede serviceniveau, har den enkelte bestiller kunnet ændre på serviceniveau og balancen mellem land og by.

Udbud og grøn omstilling

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.

Bestyrelsen har ofte behandlet de enkelte udbud af bl.a. buskørsel, men har efterlyst større mulighed for også at påvirke udviklingen af bedre busmateriel. Det er dog op til den enkelte bestiller at fastlægge den ønskede kvalitet af busserne.

Studietur

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.

Bestyrelsen anbefaler, at en studietur for en ny bestyrelse ligger i starten af valgperioden, så man får et fælles udgangspunkt for det videre arbejde.

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.

Bestyrelsen finder det vigtigt, at disse selskaber stadig er tæt på Midttrafik.

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.

Bestyrelsen er optaget af, at intentionerne i Strategiplanen bliver opfyldt i de kommende år.

Politisk interessevaretagelse

I valgperioden har bestyrelsesformanden for Midttrafik også været formand for trafikselskabernes interesseorganisation Trafikselskaberne 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.

Møderne i bestyrelsen

Bestyrelsen har evalueret samarbejdet med administrationen i Midttrafik og er generelt godt tilfredse. De vil gerne, hvis bestyrelsesmøderne i højere grad kan indeholde materiale til drøftelse, så orienteringspunkter bliver nedtonet.

Overdragelse til ny bestyrelse

Bestyrelsen anbefaler, at den nye bestyrelse hurtigt får en god introduktion til Midttrafiks forretning, herunder både kompleksiteten i produkterne (herunder flextrafik) samt kompleksiteten i organisering i den kollektive trafik og snitfladerne mellem fx Midttrafik, bestillere, andre trafikselskaber, togooperatører, Midtjyske Jernbaner, Aarhus Letbane, fælles landsdækkende selskaber (Rejsekort & Rejseplan, FlexDanmark osv.). Det er deres erfaring, at det er noget af det sværeste at sætte sig ind i som bestyrelsesmedlem i Midttrafik.

Den afgangende bestyrelsesformand, Steen Vindum, har tilbudt at mødes med den kommende bestyrelsesformand for at overdrage erfaringerne fra det nuværende formandskab og nuværende bestyrelse.

Notat

Modtager Aarhus Kommune

Udarbejdet af Anne Bach, Mikkel Holm Schou, Niels La Cour Vium.

Cc

Emne Forskellige modeller for indførelsen af 15 kr.-billet

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

14. januar 2026

Journalnr.:
1.1.6-05779-2025

Kontaktperson:
Niels La Cour Vium

E-mail:
nlm@midttrafik.dk

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune har anmodet Midttrafik om at undersøge, hvordan en forsøgsordning med en særlig 15 kr.-billet kan realiseres i praksis. Opgaven omfatter en vurdering af de tekniske, driftsmæssige og økonomiske forudsætninger samt udvikling af konkrete modeller, der kan imødekomme forskellige politiske målsætninger.

Midttrafiks administration har på den baggrund udarbejdet tre modeller – fra lokalt afgrænsede løsninger til bredere weekendtilbud – med henblik på at indhente konkrete erfaringer med implementeringen af billigere billetter i en Aarhus-kontekst. I første omgang har Aarhus Kommune ønsket kun at belyse forsøg som alene omfatter Aarhus' bybusser. Målet er at skabe et solidt beslutningsgrundlag for det videre arbejde med billetstruktur og prisstrategi.

Økonomieffekterne i dette notat er beregnet på årsbasis, men vil skulle tilpasses den faktiske forsøgsperiode, der måtte blive besluttet.

Der er parallelt igangsat en indledende dialog om en mulig udvidelse af ordningen til også at omfatte regionale busser og Letbanen. Dette vil dog først kunne belyses på et senere tidspunkt, da kompleksiteten i beregningerne kræver ekstern bistand til at modellere indtægts- og kapacitetseffekter.

I alle tre modeller er det antaget, at en gennemsnitlig prisreduktion på 34 % vil medføre 17 % flere kunder. For at forenkle sammenligningen anvendes denne antagelse ensartet, selvom den reelle effekt kan variere en smule på tværs af modellerne. De estimerede indtægtstab er baseret på regnskabs- og passagertal fra 2024.

Alle tre modeller vurderes at være i overensstemmelse med samarbejdsreglerne i Takst Vest, da der er tale om afgrænsede forsøgsprodukter uden varig indvirkning på det fælles takstsæt. Modellerne er alle tidsmæssigt begrænset til halvandet år og udformes som særskilte produkter uden at ændre på de takstregulerede priser for enkeltbilletter eller rejsekort. Derud-

over er produkterne begrænset i omfang – enten ved kun at gælde på udvalgte buslinjer eller ved at være afgrænset til weekender, ferier og helligdage – hvilket understøtter deres status som kommercielle kampagnebilletter under de gældende regler.

Model A: 15 kr.-billet på tre udvalgte buslinjer - to varianter

Aarhus Kommune skriver i budgetforliget for 2026:

Som et første skridt ønsker forligspartierne, at Teknik og Miljø afprøver en forsøgsordning, hvor billetpriserne sænkes til 15 kr. på tre udvalgte buslinjer. Ordningen iværksættes hurtigst muligt, så erfaringerne med billigere kollektiv transport på de tre linjer, kan anvendes i udformningen af en varig takstnedsættelse.

De tre ruter der her har været drøftet er:

- Linje 11: Harlev – Stavtrup / Ormslev
- Linje 14: Sabro - Grøfthøj
- Linje 17: Studstrup – Solbjerg

Disse lægges til grund for vurderinger her.

Bemærkning fra Midttrafiks administration, alternativt kan linje 14 med fordel udskiftes med linje 12 (Logistikparken - Hjortshøj / Mejlby), da den er mindre udfordret kapacitetsmæssigt og samtidig betjener et større erhvervsområde. Dette vil kunne øge relevansen for arbejdsrejsende og reducere risikoen for trængsel. Valg af linje 12 vil også flugte bedre med Trafikstruktur 2027, som Byrådet ventes at sende i høring i starten af 2026.

For variant A af model A antages det, at 15 kr.-billetten gælder til én rejse med linje 11, 14 eller 17 og kun med mulighed for omstigning mellem disse linjer, men ikke til øvrige bybuslinjer, regionale ruter eller Letbanen. Variant B vil derimod give mulighed for omstigning til øvrige bybuslinjer, hvilket vil øge tilgængeligheden – men også medføre et øget indtægtstab.

Målgruppe

- Prisfølsomme lejlighedskunder, som i dag fravælger bussen pga. billetprisen.
- Borgere i oplandsbyer, der i dag oplever kollektiv trafik som et mindre attraktivt alternativ til bilen.

Fordele

- Lav pris kan tiltrække nye kunder, især prisfølsomme segmenter og pendlere fra oplandsbyer.
- Styrker den politiske målsætning om at forbedre betjeningen af oplandsbyer og skabe mere social balance i trafikken.
- Afgrænset geografisk område gør det muligt at afprøve effekten kontrolleret og justere efterfølgende.

Ulemper

- Komplekst produkt at formidle, da den i variant A kun kan anvendes på de tre udvalgte ruter, og i variant B kun kan købes i bestemte oplandsbyer, hvilket afviger markant fra kundernes forventning om frie valgmuligheder i bybusnettet.
- Potentiel usikkerhed blandt kunder over, at billetten kun giver ret til omstigning til linje 11, 14 og 17, men ikke til øvrige bybuslinjer, regionale ruter eller Letbanen.
- Kritik af geografisk skævhed: Andre borgere og bydele kan føle sig forbigået.
- Konkurrenceforvridning mellem linjer: Risiko for kannibalisierung fra øvrige bybuslinjer, særligt på fælles strækninger. Dette kan undergrave effektiv kapacitetsudnyttelse og gøre det svært at konkludere på forsøgets resultater.

Kapacitetsmæssige konsekvenser

På baggrund af den nuværende belastning på de tre udvalgte buslinjer og en forventet stigning i passagertallet på 17 %, vurderes det, at der kan blive behov for at indsætte op til 3-4 ekstra busser i myldretiden for at opretholde tilstrækkelig kapacitet. Dette gælder for både variant A og B og kan få betydning for hvor hurtigt forsøget kan sættes i værk, da AarBus ikke umiddelbart har ekstra kapacitet til rådighed. Uden for myldretiden vurderes den eksisterende kapacitet at være tilstrækkelig.

Variant A – 15 kr.-billet som giver rejsehjemmel på hele linjen for tre udvalgte buslinjer i Aarhus.

Denne model giver adgang til en 15 kr.-billet, som gælder til én rejse med linje 11, 14 eller 17 og kun med mulighed for omstigning mellem disse linjer, men ikke til øvrige bybuslinjer, regionale ruter eller Letbanen. Billetten kan købes af alle kunder, uanset hvor på linjen rejsen starter, og har dermed et bredere anvendelsesområde end variant B.

Modellen kan være vanskelig at kommunikere, da kun enkelte linjer er omfattet, hvilket øger risikoen for misforståelser blandt kunderne. Den giver desuden kapacitetsmæssige udfordringer, f.eks. i Busgaden og på indfaldsvejene, hvor linjerne overlapper med andre ruter, som kunderne måske fravælger da de ikke giver adgang til den billige billet.

Økonomisk konsekvens

Det estimerede indtægtstab ved at indføre en 15 kr.-billet på de tre udvalgte linjer i Aarhus udgør ca. 5,5 mio. kr. årligt.

Beregningen er baseret på tidligere analyser af en tilsvarende billet til alle bybusser, hvor de tre udpegede linjer udgør 15,1 % af de samlede indtægter. Hertil er der anvendt en forventet anvendelsesgrad på 60 %, hvilket er i tråd med erfaringerne fra FynBus med lignende lavprisbilletter.

Endelig er indtægtstabet reduceret med 21 %, da billetten alene giver mulighed for omstigning mellem de tre forsøgslinjer, hvilket begrænser dens anvendelighed og dermed reducerer salget.

Effekten af kannibalisierung fra øvrige buslinjer i Aarhus er ikke indregnet. Det vurderes, at linjer med parallelle forløb til de udvalgte ruter vil opleve passagertilbagegang, idet nogle kunder forventes at skifte til de linjer, hvor 15 kr.-billetten er gyldig, f.eks. fra rute 114 fra Hammel til Aarhus til buslinje 14, som i vidt omfang har parallel drift fra Sabro og ind mod Aarhus centrum. Dette kan medføre et yderligere indtægtstab på anslået 4,9 mio. kr., som ikke er indeholdt i det beregnede indtægtstab på 5,5 mio. kr., der alene dækker de direkte afledte effekter på billetsalget.

Tekniske krav

Variant A vurderes at kunne håndteres via Rejsebillets eksisterende flow for specialbilletter. Der skal oprettes en ny billettype med f.eks. en gyldighed på 1 time og 15 min fra købstidspunktet. I gyldighedsteksten informeres kunden tydeligt om de gældende begrænsninger – herunder at billetten kun gælder til rejser på tre udvalgte linjer og kun med mulighed for omstigning mellem disse linjer, men ikke til øvrige bybuslinjer.

Variant B – 15 kr.-billet som kun kan købes i udvalgte oplandsbyer på tre buslinjer i Aarhus

Denne model giver adgang til en 15 kr.-billet, der kun kan købes, hvis rejsen starter fra bestemte oplandsbyerne på linje 11, 14 og 17 – f.eks. Harlev, Sabro, Mejlbj og Studstrup. Billetten gælder til én rejse med mulighed for omstigning til de øvrige bybusser, og skal styrke tilgængeligheden i ydre områder, hvor kollektiv trafik ofte fravælges.

Den geografiske afgrænsning reducerer risikoen for trængsel inde i midtbyen, særligt i Busgaden og på indfaldsvejene, og understøtter en målrettet indsats.

Økonomisk konsekvens

Det estimerede indtægtstab ved at indføre en 15 kr.-billet, der kun kan købes i udvalgte oplandsbyer på de tre linjer, estimeret til ca. 1,8 mio. kr. årligt.

Beregningen er baseret på en afgrænset andel af de samlede indtægter for de tre linjer, svarende til de specifikke stoppesteder, hvor billetten vil være gyldig. Herudover er der indregnet en anvendelsesgrad på 60 %, baseret på erfaringer fra FynBus med tilsvarende lavprisprodukter.

Herudover forventes billetten at have en vis kannibaliseringseffekt på det eksisterende billetsalg. Da 15 kr.-billetten giver mulighed for én omstigning til alle bybuslinjer, vil en del kunder kunne gennemføre rejser, der i dag kræver en dyrere billet eller flere enkeltbilletter. Samtidig kan 30 kr.-returbilletten i praksis fungere som en rabatteret dagsbillet, hvilket øger risikoen for yderligere indtægtstab blandt kunder, der i dag betaler fuld pris for en Dagsbillet Aarhus.

Tekniske krav

Variant B bygger på erfaringer fra andre billetforsøg og anvender samme tekniske principper som Klokhøjen-forsøget, hvor bestemte geografiske områder udløser adgang til en specifik billet. Rent praktisk vil billetten ligge under "specialbilletter" i Rejsebillet-appen og kun være synlig, når kunden befinder sig i en af de udvalgte oplandsbyer langs de tre linjer. Det er ikke muligt at indarbejde prisen på Rejsekortet, bl.a. fordi dette system ikke kan prisdifferentiere geografisk eller på buslinjer.

For at give mulighed for en returrejse til samlet 30 kr. foreslås der desuden en 30 kr.-billet med 12 timers gyldighed, ligeledes med mulighed for omstigning til alle bybusser i Aarhus, men som også kun kan købes i de bestemte geografiske områder.

Implementeringen forudsætter ikke videreudvikling af Rejsebillet, hvorfor der ikke er tekniske hindringer eller systemmæssige begrænsninger for, hvornår forsøget kan igangsættes. Der kan dog være andre praktiske forhold, der spiller ind, herunder behov for planlægning af kommunikation, koordinering med AarBus og tilpasning af interne arbejdsgange, som kan påvirke den endelige opstartsdato.

Model B: 15 kr.-billet i weekenden – hele Aarhus' bybusnet

Forslaget går ud på at indføre en 15 kr.-billet, der gælder i alle Aarhus bybusser i weekenden. Målet er at udnytte den ledige kapacitet, som typisk findes i weekender, hvor færre benytter kollektiv transport. Løsningen henvender sig særligt til lejlighedsvis rejsende med lav eller ingen tilknytning til kollektiv trafik – f.eks. borgere, der normalt bruger bil til fritidsaktiviteter.

Målgruppe

Borgere, som gerne vil tage bussen, men som vurderer, at bilen samlet set er billigere eller mere fleksibel.

Fordele

- Enkelt og letforståeligt produkt – færre afgrænsninger og undtagelser.
- Udnytter ledig kapacitet i weekenden uden behov for flere busser.
- Kommunikationsmæssigt stærk vinkel: "Lad bilen stå hjemme, når du skal på shoppetur".

Ulemper

- Svagere incitament til fast kundeadfærd – tiltrækker primært engangskunder.
- Kan skabe forventninger om lignende billet hele ugen.

Kapacitetsmæssige konsekvenser

Det vurderes meget lidt sandsynligt, at der er behov for at indsætte ekstra busser i Model B, idet den nuværende kapacitet skønnes at være tilstrækkelig til at kunne håndtere 17% flere kunder i weekenden.

Økonomisk konsekvens

Det estimerede indtægtstab ved at indføre en 15 kr.-billet, der gælder på alle bybusser i Aarhus i weekenden, udgør ca. 8,5 mio. kr. årligt.

Beregningen tager udgangspunkt i tidligere analyser for en 15 kr.-billet gældende alle ugens dage. Indtægterne i weekenden udgør ca. 21,1 % af de samlede bybusindtægter, hvilket er anvendt som grundlag for beregningen. Herudover er der fratrasket forventet indtægtstab på pendler- og ungdomskort, som i mindre grad påvirkes af en weekendbillet. Der er desuden anvendt en forventet anvendelsesgrad på 60 %, baseret på erfaringer fra FynBus med lignende lavprisprodukter.

Tekniske krav

Denne model kan håndteres i Rejsebillets eksisterende specialbilletfunktion med en mindre tilpasning af det tidsrum, hvor billetten kan købes. Funktionen kendes fra tidligere løsninger og vil også kunne genbruges på f.eks. "Klokhøjen"-billetten. Der oprettes en særlig billet til 15 kr., som kun vises i appen i weekenden, og som ledsages af en tydelig gyldighedstekst, der angiver begrænsningerne for brug.

Model C: 30 kr.-billet med 12 timers gyldighed på alle linjer i ferier, weekender og på helligdage

Forslaget omfatter en 30 kr.-billet, som gælder i 12 timer fra købstidspunktet og kan bruges på alle linjer i Aarhus bybusser, i både weekender, ferier og helligdage. Billetten muliggør flere rejser samme dag og retter sig mod kunder, der ønsker god tid til indkøb, kulturoplevelser eller besøg på tværs af byen. Målgruppen er lejlighedsvist rejsende med lav tilknytning til kollektiv trafik, som prioriterer fleksibilitet og enkelhed.

Fordele

- Simpelt koncept, giver høj fleksibilitet og stor brugsværdi med flere rejser i samme billet.
- Appellerer til kunder, der ønsker at udforske byen i løbet af en hel dag.
- Godt match til weekend- og ferierejser, hvor kunder har mere tid.

Ulemper

- Risiko for stor kannibalisering på eksisterende dags- og returbilletter.
- Begrænset incitament for korte rejser – for dyrt ift. to-zoners billet.

Kapacitetsmæssige konsekvenser

Det vurderes mindre sandsynligt, at der er behov for at indsætte ekstra busser i Model C, idet den nuværende kapacitet skønnes at være tilstrækkelig til at kunne håndtere 17% flere kunder i weekender, ferier og på helligdage. I ferieperioder, hvor der køres efter lørdagskøreplan (dagene op til påske og mellem jul og nytår), kan der dog være behov for at indsætte 1-2 ekstra busser. Kapaciteten kan muligvis også være udfordret i myldretiden på særligt A-buslinjerne i de første og sidste uger af sommerferien, hvor der køres efter sommerferiekøreplan.

Økonomisk konsekvens

Det estimerede indtægtstab ved at indføre en 30 kr.-billet med 12 timers gyldighed i weekender, ferier og på helligdage udgør ca. 8,7 mio. kr. årligt.

Beregningen tager udgangspunkt i tidligere analyser af en 15 kr.-billet med gyldighed alle ugens dage, justeret for en højere billetpris og et bredere gyldighedsområde (inkl. ferier og helligdage). Indtægterne i weekender og ferier skønnes at udgøre ca. 25 % af de samlede bybusindtægter, hvilket danner grundlag for vurderingen. Der er korrigeret for reduceret indtægtstab fra periodekort (pendler- og ungdomskort), som i begrænset omfang påvirkes af et weekendbaseret tilbud. Anvendelsesgraden er anslået til 60 % på baggrund af erfaringer fra FynBus og tidligere lavprisinitiativer.

Tekniske krav

Model C kan implementeres uden behov for nyudvikling, da den i høj grad læner sig op ad det eksisterende design for dagsbilletter i Rejsebillet. Funktionen for en 30 kr.-billet med 12 timers gyldighed kan genbruges direkte med mindre tilpasninger af gyldighedsperiode og billetbetingelser. Det gør løsningen hurtig at implementere og teknisk robust.

Sammenfatning og anbefaling

Notatet har præsenteret tre modeller for en 15 kr.-billet i Aarhus Kommune med fokus på teknisk gennemførlighed, kapacitet, kundevenlighed og økonomi. De samlede indtægtstab varierer fra 0,8 til 8,7 mio. kr. årligt afhængigt af model og geografisk udstrækning. Alle modeller vurderes mulige at gennemføre i løbet af 2026, men med forskellig grad af kompleksitet og effekt.

Gennemførelse af forsøget med en særlig lavprisbillet vil medføre en række administrative udgifter uanset modelvalg:

Markedsføring

- Der bør afsættes midler til informationskampagner og markedsføring overfor kunderne. Et estimeret budget på ca. 0,3 mio. kr. vurderes at være nødvendigt for at sikre kendskab og korrekt anvendelse af billetten – herunder tryksager og online annoncering.

Omkostninger til udvikling og administration

Et stort forsøg som de skitserede vurderes at medføre et væsentligt mertræk på ressourcer i Midttrafik til administration og udvikling, som skal kompenseres af forsøget. Dette vurderes i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. årligt.

Hertil kommer at variant B af model A (stopbaseret adgang) vil kræve et større udviklingsprojekt hos Rejsekort/Rejseplan til udvidelse af Rejsebillets GPS-funktionalitet og logik til returbillet, estimeret til ca. 0,5 mio. kr.

Tidshorisont

De fleste modeller vurderes at kunne implementeres med 2-3 måneders varsel efter endelig politisk beslutning og valg af model. Dette forudsætter, at forsøget holdes inden for rammerne af Rejsebillets eksisterende funktionalitet. Variant B af model A – hvor billetten kun kan købes ved påstigning i udvalgte oplandsbyer – forudsætter dog en særlig teknisk udvikling og vil derfor kræve en opstartshorisont på minimum fire måneder.

Konklusion og anbefaling

Midttrafik vurderer, at Model B (15 kr. i weekenden) eller Model C (30 kr. dagsbillet i ferier/weekender/helligdage) er de mest hensigtsmæssige modeller at arbejde videre med.

Begge modeller har følgende styrker:

- De udnytter eksisterende kapacitet i weekender og ferier og vurderes derfor ikke at give anledning til større kapacitetsomkostninger.
- De er teknisk ukomplicerede at implementere med Rejsebillets nuværende funktionalitet.
- De rammer nye og lejlighedsvis kundegrupper, særligt bilister og prisfølsomme kunder, som i dag i begrænset omfang benytter kollektiv trafik.
- De giver lav administrativ kompleksitet og mindre risiko for kundesikkerhed omkring gyldighedsområder og linjevalg.

Model A indebærer en række udfordringer både teknisk, kapacitetsmæssigt og kundemæssigt. Løsningen kan være vanskelig for kunderne at forstå, da den kun gælder på udvalgte linjer og kun med mulighed for omstigning mellem disse linjer, men ikke til øvrige bybuslinjer. Det skaber risiko for

misforståelser og oplevet uretfærdighed, da tilbuddet alene tilgodeser kunder, der tilfældigvis benytter en "gul" bus i stedet for en "blå". Hvis hele linjen omfattes, opstår der desuden risiko for betydelig trængsel, særligt i busgaden, hvilket kan forringe den samlede kundeoplevelse.

Midttrafik anbefaler endvidere at afsøge mulighederne for at koble letbanen og helst også de regionale ruter på forsøget. Strukturen for den kollektive trafik i Aarhus er bygget op omkring et "farveblindt" hovednet, hvor gule bybusser, blå regionalbusser og letbanens tilsammen skaber en stærk struktur. Udelades letbane og regionalbusser af forsøget vil store områder ikke opleve de gunstige billetpriser, og der opstår en u hensigtsmæssig konkurrence mellem bybus og letbane/regionalbus på strækninger hvor de kører fælles.

1 Beslutning: Rammevilkår for administrationens arbejde med billetprodukter

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender de foreslåede rammevilkår for administrationens arbejde med billetprodukter, der ikke er omfattet af takstregulering.

Resumé

Midttrafiks strategiplan 2025–2028 og ekspertudvalgets anbefalinger peger begge på behovet for en enklere, mere ensartet og kundevenlig kollektiv mobilitet. Administrationen foreslår derfor, at bestyrelsen fastlægger overordnede rammevilkår for arbejdet med billetprodukter, der ikke er omfattet af takstregulering. Formålet er at skabe klare, brugervenlige og økonomisk afbalancerede produkter, der kan anvendes bredt i Midttrafiks område – både for eksisterende og nye billetter.

Sagsfremstilling

Det foreliggende forslag om fælles rammevilkår for billetprodukter, der ikke er omfattet af takstregulering, er en naturlig forlængelse af den produktsanering, Midttrafik har gennemført de seneste år, hvor en række ikke tidssvarende eller lavt benyttede billetprodukter er blevet udfaset. Samtidig udspringer forslaget af to centrale strategiske retninger: Dels Midttrafiks strategiplan 2025–2028, der lægger vægt på overskuelige og harmoniserede produkter som led i at sikre en enkel, tilgængelig og bæredygtig mobilitet for kunderne, dels ekspertudvalgets anbefalinger, som peger på behovet for færre, mere gennemskuelige og ensartede billetprodukter på tværs af geografi og transportformer.

Midttrafiks strategiplan 2025–2028 og ekspertudvalgets anbefalinger fremhæver begge nødvendigheden af en mere brugervenlig og sammenhængende produktportefølje. Administrationen vurderer derfor, at tiden er moden til at fastlægge fælles rammevilkår som grundlag for det videre arbejde.

Ekspertudvalgets anbefalinger

Regeringen nedsatte i 2023 et ekspertudvalg med opgaven at analysere og fremlægge forslag til en fremtidssikret organisering og udvikling af den lokale kollektive transport i hele Danmark. Udvalgets arbejde har været opdelt i tre faser og er nu afsluttet med offentliggørelsen af de samlede anbefalinger før sommeren 2025. Næste skridt er en politisk behandling af anbefalingerne.

For så vidt angår billetprodukter og takster, anbefaler ekspertudvalget en grundlæggende forenkling af takstsystemet. Der peges på behovet for færre og mere gennemskuelige billetprodukter, større ensartethed på tværs af geografi og transportformer samt øget brugervenlighed i kundernes møde med takster og billettering.

Det er administrationens vurdering, at visse forhold nødvendigvis må afvente den politiske behandling af ekspertudvalgets anbefalinger, herunder valg af takstmodel og eventuelle ændringer i den overordnede organisering og regulering af sektoren. Samtidig vurderes det, at der er andre områder, hvor Midttrafik allerede nu med fordel kan påbegynde en faglig og strukturel tilpasning af billetprodukterne.

På den baggrund foreslår administrationen, at bestyrelsen fastlægger et sæt overordnede rammevilkår for administrationens videre arbejde med billetprodukter, der ikke er omfattet af takstregulering. Rammevilkårene skal sikre, at udviklingen af fremtidige produkter sker i overensstemmelse med de principper, som ekspertudvalget fremhæver, og samtidig skabe en klar retning for Midttrafiks bidrag til den kommende politiske proces.

Det gælder ikke mindst billetprodukter, hvor vilkårene i dag varierer mellem bestillerne. Dette gælder eksempelvis særlige periodekort målrettet pensionister og unge, hvor forskelle i gyldighed og pris, gør det vanskeligt at kommunikere produkterne enkelt og ensartet over for kunderne. En harmonisering af sådanne produkter vil både kunne understøtte ønsket om forenkling og styrke kundeoplevelsen – i tråd med de principper ekspertudvalget fremhæver.

På den baggrund foreslås det, at følgende rammevilkår danner grundlag for Midttrafiks billetprodukt.

1. Fælles målgruppe

Billetprodukter skal som udgangspunkt henvende sig til en ensartet og tydeligt defineret kundegruppe på tværs af kommuner og bestillere. Målgruppen skal være afgrænset på samme måde, eksempelvis i form af et fælles aldersspænd, for at sikre enkelhed i kommunikation, administration og brug.

2. Entydigt gyldighedsområde

Billetprodukter bør have et klart defineret gyldighedsområde – eksempelvis inden for en kommunegrænse, og være gyldige i alle Midttrafiks transportmidler inden for dette område, uanset om der er tale om lokale eller regionale ruter.

3. Identisk pris

Prisen fastsættes af Midttrafiks administration og er ens på tværs af bestillere. Indtægterne heraf fordeles mellem de bestillere som bidrager til transportarbejdet, herunder indregnet et eventuelt behov for indtægtskompensation til den ikke initiativtagende bestiller, hvilket reguleres årligt på baggrund af seneste års indtægtsdata og passagertal.

4. Fælles navn og branding

Produkterne markedsføres under et fælles navn og visuelt udtryk, hvilket bidrager til genkendelighed for kunder og letter betjeningen for Midttrafiks personale.

5. Ingen lokale afvigelser

Det enkelte produkt skal være standardiseret. Lokale tilpasninger i fx aldersgrænser, pris, zoner, adgangskrav eller betingelser skal ikke forekomme, da det svækker overskuelighed og gør administration og kommunikation unødigt kompleks.

Anbefalingerne er i tråd med retningen i Midttrafiks strategiplan 2025–2028, som lægger vægt på at udvikle overskuelige og forståelige produkter, understøtte den samlede kunderejse og sikre helhedsorienteret mobilitet gennem tæt samarbejde og bedre brug af data. Strategiplanen fremhæver desuden nødvendigheden af at udvikle fremtidens mobilitet med afsæt i kundepræferencer, digital tilgængelighed og bæredygtige løsninger. De foreslåede rammevilkår skal derfor bidrage til en mere ensartet og gennemsigtig produktportefølje, der understøtter enkel kundebetjening, effektiv drift og et fælles takst- og billetsystem på tværs af Midttrafiks område. Rammevilkårene vil samtidig danne grundlag for administrationens løbende udviklingsarbejde og forberedelse af konkrete forslag, der i relevant omfang forelægges bestyrelsen og/eller behandles i dialog med bestillerne.

Økonomiske forudsætninger

En nødvendig forudsætning for fælles billetprodukter er, at der ydes indtægtskompensation til de bestillere, hvis transportmidler anvendes uden, at de selv er initiativtagere til produktet. Det gælder eksempelvis, når et produkt giver gyldighed i regionale busser inden for et geografisk område, uden at den pågældende bestiller har taget initiativ til produktet.

Formålet med compensationen er at sikre en retvisende fordeling af indtægter og omkostninger mellem bestillerne og at undgå, at nogen bebyrdes økonomisk uden deres accept. Det vil derfor ikke være muligt at fravige princippet om compensation ved at indsnævre produktets gyldighed til "egne" ruter. En sådan afgrænsning vil være i modstrid med ønsket om harmonisering, sammenhæng og en enkel kundeoplevelse, hvor billetprodukterne dækker alle relevante ruter inden for det angivne område - uanset hvilken bestiller der finansierer dem.

Eksisterende specialbilletter

Midttrafik tilbyder i dag en række specialbilletter, herunder særlige periodekort til pensionister, hvor både vilkår og priser varierer betydeligt mellem de enkelte bestillere. Såfremt de foreslåede rammevilkår godkendes, vil administrationen tage initiativ til, at der på sigt sker en harmonisering af disse specialbilletter, således at pris og vilkår fremadrettet bliver ensartede på tværs af kommuner.

De samme principper vil blive anvendt ved udviklingen af nye billetprodukter. Eksempelvis har flere bestillere udvist interesse for lokale variationer af det såkaldte HerningUNG-kort, et særligt pendlerkort målrettet unge. Med vedtagelsen af fælles rammevilkår vil sådanne produkter fremadrettet blive udviklet efter ensartede kriterier med henblik på at sikre kundevenlighed, administrativ håndterbarhed og sammenhæng i det samlede billetsystem.

Eksempel på produkter med varierende vilkår

Midttrafik administrerer i dag flere specialprodukter, hvor både pris og gyldighed varierer betydeligt mellem bestillerne. Det gælder eksempelvis særlige periodekort til pensionister, hvor prisen i dag spænder fra 0 kr. til 600 kr. og gyldighedsperioden varierer fra 30 til 365 dage - afhængigt af kommune. De store forskelle gør det vanskeligt at kommunikere og administrere produkterne ensartet og skaber risiko for uigennemsigthed over for kunderne.

Priseksempler på Midttrafiks pensionistkort:

	Pris	Gyldighed	Pris pr. dag
Standard (2 zoner)	326 kr.	30 dage	10,90 kr.
Aarhus deltid	195 kr.	30 dage	6,50 kr.
Aarhus fuldtid	390 kr.	30 dage	13 kr.
Holstebro fuldtid	385 kr.	365 dage	1,10 kr.
Horsens fuldtid	0 kr.	120 dage	0 kr.
Randers fuldtid	600 kr.	180 dage	0,30 kr.

Fuld oversigt på Midttrafiks hjemmeside (midttrafik.dk/billetter-og-priser/billetter/pensionistkort/)

Et andet eksempel er HerningUNG-kortet, som flere kommuner har vist interesse for, som er et rabatteret periodekort til unge under 27 år. HerningUNG-kortet har gyldighed i bybusser og lokale ruter, men ikke længere i de regionale ruter, selvom disse tidligere var inkluderet. Samtidig er en anden bestiller i gang med at udvikle deres variant af produktet, hvor de regionale ruter igen indgår. Disse forskelle udfordrer ønsket om sammenhæng, enkelhed og overskuelighed i den samlede billetportefølje.