



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
6. marts 2026 kl. 09:30**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER		
1	Beslutning: Midttrafiks Kasse- og regnskabsregulativ	3
2	Beslutning: Midttrafiks finanspolitik.....	5
3	Beslutning: Tidsplan for Midttrafiks budget 2027	7
4	Beslutning: Repræsentation af Midttrafik i eksterne selskaber	8
TEMADRØFTELSE		
5	Temadrøftelse: Emner til kommende bestyrelsesmøder	11
ORIENTERINGSPUNKTER		
6	Orientering: Den økonomiske situation	13
7	Orientering: Årsberetning 2025 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.....	16
8	Orientering: Køreplanhøring 2026.....	19
9	Orientering: Midttrafiks nøgletalsrapport for 2025.....	22
10	Orientering: Midttrafiks passagertælling 2025.....	24
11	Orientering: Evaluering af kampagneindsatser i 2025	28
12	Orientering: Kundetilfredshed i Flextrafik 2025	34
13	Orientering: Overordnet beredskabsplan for Midttrafik.....	37
14	Orientering: Siden sidst	39
15	Eventuelt	44

1 Beslutning: Midttrafiks Kasse- og regnskabsregulativ

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ med tilhørende bilagssamling.

at bestyrelsen tager Midttrafiks forsikringspolitik til efterretning.

Resumé

Midttrafiks bestyrelse skal godkende Kasse- og Regnskabsregulativet og fastlægger dermed rammer og regler for Midttrafiks økonomiske forvaltning. Det gældende Kasse- og Regnskabsregulativ er efter en opdatering i november 2024 godkendt af Midttrafiks daværende bestyrelse. Ændringer i det regulativ der fremlægges nu, omfatter sproglig opdatering, en præcisering af repræsentantskabets ansvarsområde samt en ny formulering vedr. repræsentationsudgifter.

Sagsfremstilling

I henhold til Lov om kommuners styrelse skal bestyrelsen udarbejde et regulativ, der beskriver Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt forskrifter vedrørende forretningsgangen inden for kasse- og regnskabsvæsenet.

Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ har som formål at sikre, at den økonomiske forvaltning i Midttrafik foregår på en betryggende måde samt inden for gældende lovgivning. Regulativet er gældende for alle Midttrafiks regnskabsområder og består af et hoveddokument samt en bilagssamling.

Ændringer i hoveddokumentet kræver bestyrelsens forudgående godkendelse, mens den mere operationelle bilagssamling kan vedligeholdes administrativt efter godkendelse af Midttrafiks direktør. Undtagelsen er Bilag 2 vedr. tegnings- og delegeringsregler, som skal godkendes af bestyrelsen og underskrives af bestyrelsesformand og direktør. Antallet af bilag og deres indhold er ligeledes godkendt af bestyrelsen.

Formålet med Kasse- og regnskabsregulativet er at sikre effektive og betryggende forretningsgange vedrørende Midttrafiks regnskabsvæsen og økonomistyring, herunder at:

- Ansvar for de økonomiske opgaver er entydigt placeret
- Bestyrelsen og Repræsentantskabet sikres viden om og indsigt i Midttrafiks økonomi
- Der fastlægges overordnede principper for dokumentation af forretningsgange og økonomikontrol
- Der etableres et effektivt og ensartet kontrolniveau, som kan begrænse forekomsten af væsentlige fejl.

Regulativet er tilstillet til Midttrafiks revision, der skal underrettes om alle ændringer, før de sættes i kraft. Revisionen er orienteret og har ingen kommentarer til det fremlagte regulativ eller bilagssamling.

Sammenlignet med det kasse- og regnskabsregulativ, der senest er godkendt af bestyrelsen i 2024, omfatter ændringerne i det fremlagte regulativ en præcisering af repræsentantskabets ansvarsområde inden for budget og årsregnskab samt en ny formulering vedr. repræsentationsudgifter, der nu mere eksplicit også omfatter personalearrangementer. Derudover er der foretaget sproglige rettelser og opdateret navne, således vakante teamlederstillinger nu er besat og regulativet underskrives af nuværende formand.

AarBus udarbejder eget kasse- og regnskabsregulativ inden for rammerne af Midttrafiks regulativ.

Midttrafiks årsrapport revideres af EY Godkendt Revisionspartnerselskab til og med regnskabsåret 2026. Administrationen foretager tilbudsindhentning på revisionsopgaven i foråret 2026 som følge af udløb af nuværende kontrakt.

Kasse- og Regnskabsregulativet henviser til Midttrafiks risikostyring og forsikringspolitik, der skal fremlægges for bestyrelsen ved større ændringer. Der er ingen væsentlige ændringer i den nuværende politik, der forvaltes af forsikringsmægleren Marsh. Den nuværende forsikringspolitik vedlægges som bilag til orientering. Udover de mest almindelige forsikringer, der dækker løsøre, bygninger og biler, har Midttrafik tegnet forsikring for erhvervs- og produktansvar, direktions- og bestyrelsesansvar samt kriminaltets- og cyberforsikring.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ, opdateret i februar 2026
- 1.b Bilag 2 - Bilagssamling til Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ, opdateret i februar 2026
- 1.c Bilag 3 - Midttrafik forsikringspolitik

2 Beslutning: Midttrafiks finanspolitik

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Midttrafiks finanspolitik af 6. marts 2026.

Resumé

Midttrafiks finanspolitik har til formål at angive rammen for den maksimale risiko i forhold til aktiv- og passivplejen for både Midttrafik og AarBus.

Inden for denne ramme skal det daglige cashflow sikres med det bedst mulige afkast, samtidigt med, at der inden for regnskabsåret er sikret likviditet til driften.

Sagsfremstilling

Finanspolitikken skal være gældende for Midttrafik og AarBus, der ejes af Midttrafik og finansieres af Aarhus Kommune, og således skal finanspolitikken dels dække Midttrafiks primære behov for optimering vedr. driftslikviditeten, og busselskabets behov for mere langsigtet investering som alternativ til investering i materielle anlægsaktiver, der kan finansieres ved leasingaftaler.

Endvidere skal finanspolitikken give mulighed for:

- Optimering af driftslikviditeten, herunder fastsættelse af den mest optimale kassekredit i tæt samarbejde med finansiel rådgiver
- Optimering af finansieringsomkostninger i forbindelse med lånefinansiering, herunder finansiel leasing

Den gældende finanspolitik giver mulighed for investering i danske stats- og realkreditobligationer, obligationer udstedt af institutioner med offentlig karakter, samt virksomhedsobligationer der som minimum opnår rating svarende til High Yield i klassifikationen af afkast og risiko.

Der stilles krav om en bæredygtig investeringsprofil, hvormed Midttrafiks finanspolitik vil være i balance med strategiplanen for 2025-2028.

Den foreslåede maksimale procentandel af aktier i porteføljen er fastlagt ud fra en vurdering af behovet for at lave repo-forretning i likviditetsdepotet. En kapitalforvalters investering i aktier som en del af porteføljen kan kun ske efter aftale med Midttrafiks administration, da investering i aktier kræver overskudslikviditet i en længere periode.

Finanspolitikken er formuleret efter et princip om, at Midttrafik administrerer overskydende likvide midler på vegne af ejerkredsen, og det er ikke en del af Midttrafiks forretningsgrundlag at tjene penge via investeringer. Finanspolitikken udøves, så der over tid opnås bedst mulige afkast med lavest mulige risiko.

Finanspolitikken indeholder også en formulering omkring puljemidler placeret ved Midttrafik, der er omfattet af et opsigelsesvarsel i det omfang de overskrider 3 mio. kr. Hvis en ejer vælger at placere puljemidler ved Midttrafik til brug for fremtidige projekter, vil disse midler indgå i den likvide beholdning og herunder dagligt cashflow.

I henhold til gældende Kasse- og Regnskabsregulativ er beslutninger vedrørende finansielle dispositioner delegeret til Direktøren, og skal udøves indenfor rammerne af den vedtagne finanspolitik.

Midttrafik og AarBus administreres i praksis som to selvstændige selskaber og har ingen fælles investeringer eller likvide dispositioner.

Det årlige afkast for Midttrafiks dispositioner som følge af finanspolitikken registreres som indtægt/udgift og byrdefordeles i henhold til den enkelte ejers nettobudget ved Midttrafik.

Driftsrådet for AarBus beslutter anvendelse henholdsvis finansiering af afkast som følge af finanspolitikken, for dispositioner foretaget af Busselskabet.

Midttrafiks bankforbindelse skal af hensyn til sikkerheden for ejerkredsens midler være et sifi-godkendt pengeinstitut. Da der kun betales marginale gebyrer samt nettorente er bankforretningen ikke omfattet af udbudspligt, og der indgås aftale for en 4-årig periode. Dette kan ske efter indhentning af tilbud fra et udvalg af banker. Den nuværende bankaftale udløber 31. december 2026, og kontrakten rummer option på forlængelse i 2 x 12 måneder.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Midttrafiks Finanspolitik 2026

3 Beslutning: Tidsplan for Midttrafiks budget 2027

BESLUTNING

Direktøren indstiller

at bestyrelsen godkender den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2027.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2027.

Sagsfremstilling

Administrationen har lavet nedenstående forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2027. Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2027 følger samme procedure som tidsplanen for budget 2026.

Inden udarbejdelse af budget til 1. behandling fremlægger administrationen på bestyrelsesmødet i maj de forudsætninger, som budgettet vil blive udarbejdet på baggrund af. Budgetforudsætninger beskriver bl.a. forventet indeksregulering af udgifterne, forventet takststigning, evt. ændrede principper for byrdefordeling samt andre forhold, der skal lægges til grund for budgettet. Bestyrelsen får derved lejlighed til at godkende forudsætningerne for budgettet inden 1. behandlingen.

På bestyrelsesmødet i juni får bestyrelsen forelagt budgettet til 1. behandling. Efter bestyrelsens godkendelse, udsendes budgettet til bestillerne i en kombineret administrativ og politisk høring med høringsfrist ultimo oktober.

Herefter udarbejdes 2. behandling af budgettet, som efterfølgende vil blive endeligt behandlet og vedtaget af Midttrafiks bestyrelse på december-mødet.

Det bemærkes, at budgetmaterialet består af 3 bilag: Hovednotat (bilag 1) med generelle beskrivelse af forudsætninger og ændringer ift. tidligere budgetter, byrdefordelingsoversigter (bilag 2) samt et bestillerspecifikt materiale (bilag 3). I forbindelse med 2. behandling af budget vil de indkomne høringssvar blive vedlagt som bilag.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2027 er vist nedenfor:

- 22. maj 2026: Godkendelse af budgetforudsætninger for budget 2027 på bestyrelsesmødet.
- 25. juni 2026: 1. behandling af budget 2027. Det foreløbige budgetforslag for 2027 drøftes på bestyrelsesmødet.
- 25. juni 2026: Det foreløbige budget udsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 31. oktober 2026.
- 11. december 2026: 2. behandling af budget 2027. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik

4 Beslutning: Repræsentation af Midttrafik i eksterne selskaber

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen udpeger Midttrafiks direktør til bestyrelsen for FlexDanmark og giver fuldmagt til at repræsentere Midttrafik på generalforsamlingen.
- at** bestyrelsen udpeger Midttrafiks direktør til bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S og giver fuldmagt til at repræsentere Midttrafik på generalforsamlingen.
- at** bestyrelsen giver direktøren fuldmagt til at repræsentere Midttrafik på generalforsamlingen i Midtjyske Jernbaner A/S og dets datterselskaber.
- at** bestyrelsen tager orienteringen om processen for udpegning af bestyrelsesmedlemmer til Midtjyske Jernbaner A/S og dets datterselskaber til efterretning.

Resumé

Iflg. Midttrafiks vedtægter, skal bestyrelsen træffe beslutning om bl.a. Midttrafiks repræsentation på generalforsamling i aktieselskaber og udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber.

Sagsfremstilling

Midttrafik har interesser i en række eksterne selskaber. Nogle af disse er organiseret som aktieselskaber, andre som foreninger. Det drejer sig om:

- Letbanerådet
- Trafikselskaberne i Danmark
- FlexDanmark
- Rejsekort & Rejseplan A/S
- Midtjyske Jernbaner A/S og dets datterselskaber

Midttrafiks vedtægter § 23 fastlægger:

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

[...]

12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,

13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,

[...]

Letbanerådet

Bestyrelsen udpegede på sit møde 23. januar 2026 bestyrelsesmedlem Torben Hansen til Letbanerådet.

Trafikselskaberne i Danmark

Trafikselskaberne i Danmark er en forening, hvis bestyrelse udgøres af formændene for hvert trafikselskab i Danmark, hvorfor bestyrelsesformand Claus Leick varetager

Midttrafiks interesser i denne forening. Midttrafiks direktør deltager i bestyrelsesmøder sammen med de øvrige direktører fra trafikselskaberne.

FlexDanmark

FlexDanmark er en forening mellem trafikselskaberne, der varetager indkøbet og udviklingen af it-systemer til flextrafik. Den øverste ledelse af foreningen er administrativ og varetages af ledelsen i trafikselskaberne. Administrationen indstiller, Midttrafiks bestyrelse som hidtil udpeger den til enhver tid værende direktør i Midttrafik til bestyrelsen i FlexDanmark. Direktøren får ligeledes fuldmagt til at repræsentere Midttrafik på generalforsamlingen i FlexDanmark. Denne beslutning er gældende, til bestyrelsen måtte træffe en anden beslutning.

Rejsekort & Rejseplan A/S

Rejsekort & Rejseplan A/S har en administrativ bestyrelse med repræsentation fra trafikselskaberne, DSB, Metroselskabet og Transportministeriet samt en eksternt udpeget bestyrelsesformand. Administrationen indstiller, at Midttrafiks bestyrelse som hidtil udpeger den til enhver tid værende direktør i Midttrafik til bestyrelsen i Rejsekort & Rejseplan A/S. Direktøren får ligeledes fuldmagt til at repræsentere Midttrafik på generalforsamlingen i Rejsekort & Rejseplan A/S. Denne beslutning er gældende, til bestyrelsen måtte træffe en anden beslutning.

Midtjyske Jernbaner A/S og dets datterselskaber (MJBA)

MJBA har en bestyrelse, med politisk valgte medlemmer samt medarbejdervalgte medlemmer.

Midttrafiks bestyrelse har i oktober 2025 godkendt et forslag til ændring af vedtægterne for MJBA, som vil indebære, at Midttrafiks direktør fremover vil blive udpeget til bestyrelsesmedlem i MJBA. Desuden vil Midttrafik fremover udpege et af sine bestyrelsesmedlemmer og et eksternt bestyrelsesmedlem til bestyrelsen for MJBA. Midttrafiks bestyrelse vil fortsat udpege desuden bestyrelsesformanden og næstformanden for bestyrelsen i Midtjyske Jernbaner A/S og dets trafikselskaber.

Vedtægtsændringerne og en ny aktionæroverenskomst er godkendt i Lemvig og Holstebro kommuners byråd hhv. 24. og 25. februar 2026.

Midtjyske Jernbaner indkalder til ekstraordinær generalforsamling 29. april 2026 for at få endeligt godkendt ændring af vedtægter. Ordinær generalforsamling afholdes 28. maj 2026, hvor den nye bestyrelse skal udpeges.

Administrationen indstiller, at Midttrafiks bestyrelse giver den til enhver tid værende direktør i Midttrafik fuldmagt til at repræsentere Midttrafik på generalforsamlingen i MJBA. Denne beslutning er gældende, til bestyrelsen måtte træffe en anden beslutning.

På bestyrelsesmødet 20. januar 2026 besluttede bestyrelsen for Midttrafik, at bestyrelsesmedlem Majbritt Birkholm udpeges som bestyrelsesmedlem og bestyrelsesformand i MJBA.

Hvis de nye vedtægter som forventet godkendes på den ekstraordinære generalforsamling 29. april 2026, vil Midttrafiks direktør desuden blive udpeget til bestyrelsen for MJBA.

Administrationen vil på mødet i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026 indstille, hvem bestyrelsen for Midttrafik skal udpege som det eksterne bestyrelsesmedlem i MJBA. Den indstillede kandidat vil blive fundet efter dialog med direktøren for MJBA ift. ønsket profil. Administrationen indstiller ligeledes på mødet i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026, hvem der skal udpeges som næstformand.

5 Temadrøftelse: Emner til kommende bestyrelsesmøder

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter ønskede emner til kommende bestyrelsesmøder.

at bestyrelsen drøfter formatet for kommende temadrøftelser.

at bestyrelsen drøfter temaer og tidspunkt for kommende studietur.

Resumé

Administrationen opfordrer bestyrelsen til at drøfte hvilke emner, bestyrelsen ønsker på de kommende møder i bestyrelsen samt formatet for disse temadrøftelser. Administrationen foreslår også, at bestyrelsen drøfter temaer for en kommende studietur samt et ønsket tidspunkt herfor.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen aftalte på sit konstituerende møde 23. januar 2026, at man i højere grad ønsker emner til drøftelse på møderne i bestyrelsen.

Emner

På baggrund af bl.a. introduktionsseminaret for repræsentantskab og bestyrelsen 20. februar 2026 og aktuelle temaer foreslår administrationen, at bestyrelsen drøfter og prioriterer nedenstående emner til temadrøftelser på kommende møder i bestyrelsen:

- AarBus: introduktion til selskabet, inkl. besøg.
- Midtjyske Jernbaner: introduktion til selskabet, evt. inkl. besøg og møde med bestyrelsen.
- Aarhus Letbane: introduktion til selskabet, evt. besøg og møde med Letbanerådet.
- Forenkling af takstsystemet, fx færre zoner eller afstandsberegnet takst som foreslået af Ekspertudvalget.
- Kontraktformer, kvalitet, arbejdsvilkår og kvalitetsopfølgning i flextrafik.
- Kvalitetsopfølgning i busserne, herunder komfort i nye bustyper.
- Selvkørende teknologi, fx mulighederne ved selvkørende taxier og busser.
- Balancen mellem ensartede takster og produkter i Midttrafik og den enkelte bestillers mulighed for lokale tilbud.
- Brugeroplevelsen ved bestilling af flextrafik, herunder tilgængelighed for omsorgspersonales hjælp til at bestille.
- Bedre mobilitet i de tyndt befolkede områder, herunder hvordan kan lave bedre samarbejde med andre mobilitetsformer.
- Bedre forståelse i offentligheden af bestillernes og Midttrafiks respektive roller i den kollektive trafik.
- Anvendelse af ny digitale muligheder, ikke mindst AI.
- Øvrige emner, bestyrelsen måtte ønske at sætte fokus på.

Administrationen anbefaler, at administrationen ud fra bestyrelsens prioritering kan tilrettelægge rækkefølgende af temadrøftelser bl.a. under hensyntagen til, hvornår der aktuelt er muligt at præsentere relevant faglig viden eller hvor det er relevant i forhold til beslutninger, der skal træffes i Midttrafik.

Formatet for temadrøftelserne

Administrationen foreslår, at bestyrelsen drøfter formatet for temadrøftelserne, fx:

- Hvor lang tid skal der sættes af på bestyrelsesmøderne til temadrøftelser?
- Bør der være flere temadrøftelser på samme bestyrelsesmøde?
- Skal der inddrages eksterne oplægsholdere?
- Hvor lang tid ud i fremtiden skal emnerne planlægges, og hvor fleksibel skal planlægning være ift. nye aktuelle emner?

Studietur

Den tidligere bestyrelse har anbefalet, at en evt. studietur for den nye bestyrelse bør være i starten af valgperioden, så bestyrelsen kan nå at bruge den indsamlede inspiration i valgperioden.

Administrationen foreslår derfor, at bestyrelsen drøfter et ønsket kvartal for en studietur samt temaer, evt. fra ovenstående drøftelse, der skal være i fokus på studieturen.

6 Orientering: Den økonomiske situation

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Seneste indeksprognose giver anledning til en mindreudgift i 2026 på 11,7 mio. kr. Herudover forventes mindreudgiften i 2025 at blive fastholdt. Passagerindtægterne for Regnskab 2025 forventes at afvige med 4% under budget.

Sagsfremstilling

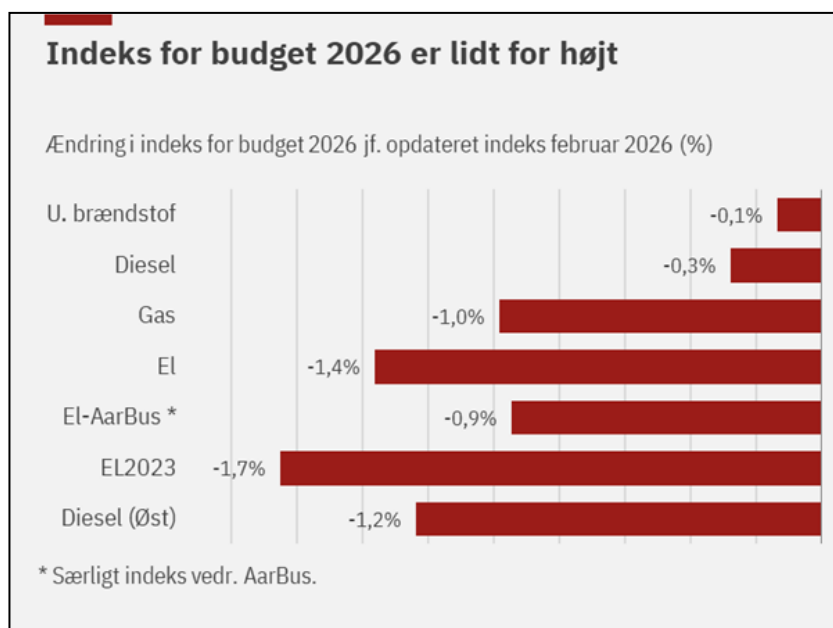
- Indeksfall forventes at give en reduktion i operatørudgifter på 11,7 mio. kr. sammenlignet med budget 2026. Det svarer til et fald på 0,7% af det samlede tilskudsbehov.
- Indtægterne forventes i 2025 for bus og bane at ende på 4% under budget, svarende til ca. 35 mio. kr.
- Passagertal for 2025 er faldet med 1% sammenholdt med 2024.

En uddybning af ovenstående punkter følger herunder.

Indeksudvikling 2026

Indeks for budget 2026 blev fastlagt i maj 2025. Indeksene blev korrigeret for Nationalbankens prognose for lønfremgang på 3,5% i 2025 og 3,2% i 2026.

Seneste prognose baserer sig på TiD's indeksskøn af februar 2026. Disse korrigeres for lønprognoser fra Økonomiministeriets økonomiske redegørelse af december 2025, som skønner en lønudvikling på 3,7% i 2025 og 3,2% i 2026. Sammenholdt med budget 2026 forventes der et lille fald i alle indeks, der benyttes hos Midttrafik.



Sammenlignet med budget 2026 forventes indeksfaldet at give en mindre-udgift til Midttrafiks ejere på 11,7 mio. kr. Set i forhold til budgettets samlede tilskudsbehov på 1.773,2mio. kr. svarende til et fald på 0,7%.

Fordelingen mellem ejerne ses af følgende tabel.

Indeks-fald forventes at give en mindreudgift på 11,7 mio. kr. for Midttrafiks bestillere i 2026

Indekseffekt for budget opdateret februar 2026 i forhold til vedtaget budget (mio. kr.)

Bestiller	Tilskudsbehov budget 2026	Indekseffekt, februar 2026			Tilskudsbehov inkl. indekseffekt
		Bus	Flextrafik	I alt	
Favrskov	30,1	-0,1	-0,0	-0,1	30,0
Hedensted	13,9	-0,1	-0,0	-0,1	13,8
Herning	55,8	-0,6	-0,0	-0,6	55,2
Holstebro	16,6	-0,1	-0,0	-0,1	16,5
Horsens	63,7	-0,7	-0,0	-0,7	63,0
Ikast-Brande	21,1	-0,1	-0,0	-0,1	20,9
Lemvig	10,0	-0,0	-0,0	-0,0	10,0
Norddjurs	38,6	-0,1	-0,0	-0,1	38,4
Odder	12,5	-0,1	-0,0	-0,1	12,4
Randers	96,9	-0,3	-0,0	-0,3	96,6
Ringkøbing-Skjern	33,4	-0,1	-0,0	-0,1	33,3
Silkeborg	53,4	-0,4	-0,0	-0,4	53,0
Skanderborg	31,2	-0,2	-0,0	-0,2	31,0
Skive	43,0	-0,2	-0,0	-0,2	42,8
Struer	9,9	-0,1	-0,0	-0,1	9,7
Syddjurs	30,4	-0,1	-0,0	-0,1	30,2
Viborg	50,1	-0,6	-0,0	-0,6	49,5
Aarhus	449,4	-3,9	-0,0	-3,9	445,5
Region Midtjylland	713,4	-3,7	-0,1	-3,7	709,6
I alt	1.773,2	-11,5	-0,2	-11,7	1.761,5

Skønnet er selvsagt forbundet med usikkerheder, og der laves derfor ikke en tillægsbevilling til budgettet. Indeksaldet vil således indgå som afvigelse i regnskabet givet det er vedvarende.

For regnskab 2025 er forventningen at underforbruget på indekset fastholdes som i Forventet regnskab 2, men det er ikke endeligt opgjort endnu.

Status på indtægter og passagerer 2025

Forud for endelige regnskabsafslutning forventes Midttrafiks indtægter på tværs af bus og bane at have en afvigelse på omkring 4 % under budget, svarende til ca. 35 mio.kr.

Den lavere indtægt kan i hovedtræk henføres til følgende forhold:

- Passagerudviklingen, hvor det samlede passagertal i 2025 ligger 1 % under niveauet i 2024.
- Lokale tiltag med indtægtseffekt i løbet af året, såsom gratis kørsel eller forsøgsordninger med reducerede takser.
- "Gammelt" Rejsekortlikviditet medregnet i tidligere regnskabsår, men først realiseres som rejser i 2025, hvilket medfører gennemførte rejser, som ikke genererer tilsvarende indtægt i året.

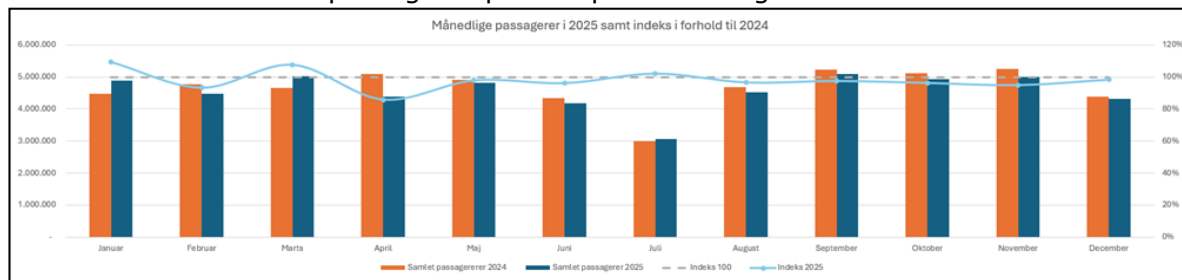
I 2025 har en overførsel af produktsalg fra Midttrafik App til billetteringsplatformen Rejsebillet fundet sted:

- 31. marts 2025: Sidste dag for fornyelse af Ungdomskort i Midttrafik App.
- 26. maj 2025: Sidste dag for køb af pendlerkort i Midttrafik app.
- 31. august 2025: Sidste dag for køb af specialbilletter i Midttrafik app.
- 30. september 2025: Sidste dag for salg af Klippekort og pendlerklip – kunder kan benyttet allerede købte klip frem til 31. marts 2026.

Passagertallene faldt i 2025 med 1 % sammenholdt med 2024.

Faldet skyldes bl.a. driftsudfordringer på letbanen, planlagte sporarbejde for Midtjyske Jernbaner samt driftsreduktioner i K24 og K25.

Effektiviteten målt som passagerer pr. køreplantage er gået en smule frem.



7 Orientering: Årsberetning 2025 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer om årsberetningen 2025 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, herunder om ankesager omhandlende klager mod Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, som blandt andet Midttrafik har truffet.

Midttrafik deltager i Ankenævnets behandling af sager, som repræsentant for trafiksskaberne.

Årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

I januar 2026 fremlagde Ankenævnet for Bus, Tog og Metro deres årsberetning for 2025. Af årsberetningen fremgår, at sekretariatet i 2025 modtog i alt 534 klager mod 486 i 2024. Dette svarer til en stigning i antal sager på 10 %.

Ankenævnet afgjorde 206 sager på sine seks nævnsmøder i 2025, hvilket er en stigning på 7 % i forhold til 2024. I 5 af sagerne fik klager helt eller delvist medhold, mod 8 sager i 2024.

I alt blev der afsluttet 514 sager inklusive de sager, som sekretariatet afsluttede uden Nævnbehandlings.

En række klagesager afsluttes, inden nævnet behandler klagen. Dette skyldes blandt andet, at sekretariatet gør klager opmærksom på, hvis der foreligger tidligere domme fra identiske sager, hvorefter klager frafalder. Det kan også være trafikvirksomheden, der i sagens forberedelser vælger at imødekomme klager. I 180 ud af de 514 sager har trafikvirksomheden imødekommet klagerens krav helt eller delvist allerede under sagens forberedelse for nævnet. Klagerne har således reelt set fået medhold i 185 (180+5) sager, svarende til 44 %.

I 2025 udgjorde klager over kontrolafgifter 86 % af de samlede klagepunkter, hvilket er på niveau med forrige års procentuelle niveau. De øvrige klageemner drejede sig om en række andre forhold end kontrolafgift, som fx refusion, erstatningskrav, personalets adfærd, fortolkning af rejseregler, handicapkørsel mv.

Ankesager ved Midttrafik

Ankenævnet har i 2025 oprettet 38 klager over Midttrafik, hvoraf 21 blev behandlet på nævnsmøde. Af de 21 sager fordelte afgørelserne sig som følger:

Medhold til Midttrafik i 16 sager:

- 9 sager vedr. kontrolafgift pga. manglende modtagelse af mobilbillet inden påstigning.
- 3 sager vedr. kontrolafgift pga. manglende tjek ind
 - Heraf 1 med for lav saldo på rejsekort
 - Heraf 2 med glemt tjek ind
- 1 sag vedr. kontrolafgift pga. for sent tjek ind i DSB-appen.
- 1 sag vedr. kontrolafgift pga. udløbet periodekort.
- 2 sager vedr. kontrolafgift pga. manglende zoner på billet/periodekort.

Medhold til klager i 1 sag vedr. kontrolafgift

Der var tvist om, hvorvidt klager var siddende i bussen ved kontrollørens påstigning og dermed ikke havde foretaget tjek ind i rejsekort-appen inden påstigning. Ankenævnet traf i første omgang afgørelse om, at Midttrafik skulle frafalde kontrolafgiften, da loggen fra passagertællesystemet viste, at klageren checkede ind ét sekund inden, den første påstigning fandt sted. Midttrafik begærende afgørelsen genoptaget med den begrundelse, at der kun var registreret én påstigende passager ved stoppestedet, og at én passager, der ikke var klageren, havde checket ind ved dette stoppested. Ankenævnet stadfæstede sin afgørelse.

Midttrafik har imødekommet klager inden ankenævnsbehandling i 4 sager:

- 1 sag vedr. kontrolafgift pga. for sen billettering. Der blev rejst tvivl om, hvorvidt der befandt sig en ekstra kontrollør om bord. Dette kunne ikke be- eller afkræftes, da kontrolløren var stoppet, hvorfor Midttrafik annullerede afgiften.
- 1 sag vedr. kontrolafgift pga. manglende billet. Klager troede at fornyelse og betaling af Ungdomskort foregik automatisk. En passage i forretningsbetingelserne kunne tolkes på denne måde, hvorfor afgiften blev annulleret. Forretningsbetingelserne blev efterfølgende rettet.
- 1 sag vedr. en afvist rejsegaranti, da der var en varslet omkørsel og kunden stod ved et stop, der ikke blev betjent. I forbindelse med anken sendte klager dokumentation for, at der havde være forkert skiltet på stoppestedet.
- 1 sag vedr. kontrolafgift grundet glemt skolekort. Der var givet afslag på ændring til ekspeditionsgebyr, da fristen var overskredet. I forbindelse med anken kom det frem, at klager først havde modtaget kontrolafgiften med fysisk post efter fristens udløb.

Klageren har i 7 sager frafaldet klagen:

- 2 sager vedr. kontrolafgift pga. manglende modtagelse af mobilbillet inden påstigning.
- 2 sager vedr. kontrolafgift pga. manglende tjek ind
- 2 sager vedr. kontrolafgift pga. manglende tjek ind af medrejsende
- 1 sag vedr. kontrolafgift pga. manglende billet (pung og telefon var mistet)

3 klager blev afvist af Ankenævnet og oversendt til Gældsstyrelsen, mens klageren i 2 sager blev henvist til at klage til Midttrafik.

Klagesager mod Midttrafik behandles normalt af administrationen. I særlige tilfælde forelægges sagen Midttrafiks chefteam til vurdering af, hvorvidt administrationens afgørelse fastholdes, inden sagen kommer til behandling i Ankenævnet, eller om kunden skal gives medhold, hvormed sagen ikke når til behandling i Ankenævnet. Det vil typisk være principielle sager, der kan danne præcedens eller have betydning for Midttrafiks nuværende håndtering af klagesager.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Årsberetning 2025 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

8 Orientering: Køreplanhøring 2026

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafiks udkast til nye køreplaner, gældende fra 28. juni 2026, har været i offentlig høring i januar måned 2026. Den offentlige høring markerer en afsluttende fase på køreplanlægningen, hvor høringen giver borgere mulighed for at komme med bemærkninger til væsentlige ændringer i udkastet til nye køreplaner. Midttrafik har modtaget ca. 1.630 høringssvar, hvoraf 2/3 drejer sig om en foreslået ændring af den regionale rute 100. Alle henvendelser i høringen sagsbehandles af Midttrafik og indgår videre i kommuners og regionens endelige beslutningsproces.

Sagsfremstilling

Høringen i januar måned omhandler de væsentlige ændringer, der er foreslået i køreplanerne til kommende køreplansskifte. Høringen er en del af en større planlægningsproces, hvor Midttrafik i første omgang udarbejder forslag til nye køreplaner ud fra dels kommuners og regionens ønsker og behov og dels ud fra ønsker og behov fra busselskab og chauffører samt de kundehenvendelser og erfaringer, vi i øvrigt har samlet op i løbet af køreplanåret. Alle forslag til ændringer i køreplanerne er aftalt med administrationen hos berørte bestillere, inden de sendes i høring.

Når forslag til væsentlige køreplanændringer sendes i offentlig høring hos borgere, er det, fordi kunderne skal have mulighed for at forholde sig til de konsekvenser, ændringer måtte have for dem og deres daglige rejser. Høringens formål er dels at kundernes bemærkninger kan indgå videre i bestillernes politiske behandling, så de kan træffe den endelige beslutning på et fuldt oplyst grundlag. Dels kan Midttrafik bruge dem til at fange mindre uhensigtsmæssigheder, fx mistede korrespondancer eller ringetider på en skole, som vi ikke har været opmærksomme på. Alle henvendelser vurderes og indgår i den videre proces med udarbejdelsen af de endelige køreplaner.

Køreplanhøringen 2026

Den offentlige køreplanhøring er foregået i perioden 5.–18. januar 2026. Der er i alt indkommet 1.629 høringssvar på ændringer med følgende fordeling i kommuner og region:

Bestillere	total	andel
Herning Kommune	11	0,7%
Holstebro Kommune	20	1,2%
Horsens Kommune	12	0,7%
Norddjurs Kommune	17	1,0%
Odder Kommune	46	2,8%
Region Midtjylland	1.285	78,9%
Ringkøbing-Skjern Kommune	6	0,4%
Randers Kommune	1	0,1%
Silkeborg Kommune	17	1,0%
Skanderborg Kommune	56	3,4%
Skive Kommune	60	3,7%
Ikast-Brande Kommune	1	0,1%
Struer Kommune	76	4,7%
Viborg Kommune	16	1,0%
Aarhus Bybusser	4	0,2%
Sydtrafik	1	0,1%
I alt	1.629	100,0%

Der er kommet relativt mange høringssvar til dette års offentlige høring, vurderet i forhold til omfanget af de foreslåede ændringer for det kommende køreplansskifte. Normalt modtager Midttrafik ca. 400-600 høringssvar ved et køreplanår uden større krav om serviceændringer fra kommuner og regioner. De indkomne høringssvar er dog heller ikke ligeligt fordelt på samtlige ændringsforslag, men koncentrerer sig primært om justeringer på udvalgte ruter.

De største reaktioner på ændringer i høring

Langt den overvejende andel af høringssvarene er indkommet på ændringsforslag på regionale ruter. I alt er der indkommet 1.285 høringssvar på regionale ruter svarende til lige knap 80% af alle høringssvar.

Den væsentligste respons omhandler ændringsforslagene til rute 100 Hornslet-Odder. Der er modtaget i alt 1.103 høringssvar, hvilket udgør cirka 87 % af samtlige høringssvar indsendt vedrørende de regionale ruteændringer.

Ændringsforslaget på rute 100 omhandler ruteudretninger, så Byager i Aarhus og Vennelundsvej i Odder ikke betjenes. Forslaget skal medvirke til at reducere forsinkelser og tilgodese de største kundegrupper på ruten med kortere rejsetid. Samtidig bliver rute mere ensartet og lettere at forstå og bruge. Dette sker dog på bekostning af at

nogle borgere i Odder og Beder/Malling vil få længere gangafstand til nærmeste stoppested.

Af de indkomne høringsvar omhandler langt de fleste (ca. 1.081) henvendelser utilfredshed med de gener, den øgede gangafstand påfører passagerer, der i dag benytter de stoppesteder, som foreslås nedlagt.

Den forøgede gangafstand fremhæves som særligt problematisk for ældre og gangbesværede kunder, samt kunder med børn, tung bagage, barnevogne m.m.

Den næststørste reaktion er indkommet på regionalrute 62 mellem Randers og Viborg. Her er der modtaget 78 høringsvar. Disse knytter sig hovedsageligt til de ændringer, der blev implementeret sidste år, hvor ruten blev omlagt, så Sønderbæk (200 indbyggere) nu kun har direkte busforbindelser på de afgang, hvor der er flest passagerer. Høringsvarene i år omhandler primært ønsker til mere betjening af Sønderbæk.

Blandt de øvrige væsentlige ændringer, der er sendt i høring, indgår et forslag om en ny trafikplan for Skive. Denne plan indebærer, at kommunen etablerer en ny lokalrutestruktur fra sommeren 2026. Med den reviderede trafikstruktur vil lokale og regionale ruter fremadrettet udgøre hovedparten af den kollektive transport i Skive Kommune, hvilket medfører, at bybusserne i Skive nedlægges. Forslaget har affødt 60 høringsvar.

Den videre proces

Midttrafik fremsender i løbet af februar vores sagsbehandling til alle relevante kommuner og Region Midtjylland. Denne indgår herefter i den videre behandling frem mod en endelig bestilling af køreplanændringer senest medio marts.

Herefter vil Midttrafik udarbejde de endelige køreplaner, som skal leveres til busselskaberne senest ved udgangen af marts 2026 for at kunne træde i kraft til det årlige køreplansskifte 28. juni 2026.

9 Orientering: Midttrafiks nøgletalsrapport for 2025

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer om de væsentligste nøgletal fra Midttrafiks nøgletalsrapport 2025.

Sagsfremstilling

Hver måned udarbejder Midttrafik en nøgletalsrapport til internt brug og målopfølgning. I vedlagte bilag er nøgletallene for 2025.

Nedenfor er fremhævet en række highlights fra rapporten, som fremgår af bilaget.

De samlede indtægter for bus, tog og letbane ligger med 815 mio. kr. i 2025 4 % under budget. Det klassiske Rejsekort er den mest populære billetform, hvilket dog løbende vil ændre sig i takt med, at Rejsekort som app overtager i løbet af 2026. Tilsvarende har Rejsebillet overtaget rollen som foretrukken billetapp fra Midttrafiks billetapp. Det fysiske billet salg inkl. Rejsekort kontant udgjorde i 2025 kun ca. 4 % af de samlede indtægter.

Kundehenvendelser lå i 2025 væsentligt under niveauet fra 2024, hvilket særligt skyldes et fald i henvendelserne vedrørende bus, med afsæt i at starten af referenceåret - 2024 - var særligt udfordret af mange aflysninger grundet sne.

Udbetaling af rejsegaranti er steget fra ca. 0,5 mio. kr. til ca. 0,7 mio. kr. (i alt ca. 2.500 sager). Stigningen skyldes i høj grad letbanen, som har kørt med ustabil drift i længere perioder i 2025.

Antallet af udgåede ture er faldet med ca. 1.000 ture. Hovedårsagen skal findes i bedre vejr, da snestormen januar 2024 betød et forhøjet niveau af aflysninger her.

For flextrafik er rettidigheden steget sammenholdt med 2023 og 2024. Rettidig afhentning lå i 2025 på 91,9 % (mål 90 %) mens rettidige afleveringer lidt på 94,7 % (mål 96 %).

Rapporten viser også, at antallet af internetbestillinger af flextur er stigende fra 71.000 i 2024 til 91.000 i 2025.

Bodsindtægter i 2025 er steget med 0,4 mio. kr. ift. 2024, hvilket hovedsagelig skyldes udstedelse af bod i forbindelse med julekørsel. Antallet af flextrafik ture er på niveau med 2024, mens antallet af flexture bestilt via internettet er steget 28 % ift. 2024.

Som led i den grønne omstilling øges andelen af emissionsfrie busser gradvist. Således var 41 % af busflåden emissionsfri ved udgangen af 2025. Målet er at busflåden, med undtagelse af skolebusser og busser med meget lav drift, skal være CO2-neutral i 2030.

Bilag

- 9.a Bilag 1 - Nøgletal i Midttrafik 2025

10 Orientering: Midttrafiks passagertælling 2025

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik har opgjort passagertal for rutekørsel i 2025. Her er en orientering om baggrunden for årstællingen, og et overblik over hvilke tendenser, der er værd at lægge mærke til. Tællingen viser, at det samlede passagertal i 2025 ligger lidt under niveauet for 2024. Dette skal ses i lyset af besparelser hos flere bestillere i løbet af perioden og sporarbejde på Midtjyske Jernbaner og driftsudfordringer på letbanen. Effektiviteten målt som passagerer pr. udført driftstime er steget lidt.

Sagsfremstilling

Midttrafik har opgjort passagertal for rutekørsel i 2025. Midttrafik har måleudstyr i 99% af busserne og har siden efteråret 2023 haft måleudstyr i alle letbanetog. Årstællingen er derfor i høj grad baseret på faktiske tællinger.

I alt havde Midttrafik cirka 54,8 mio. passagerer i 2025, hvilket er ca. 1% færre end året før.

Passagerer	År		Udvikling
	2024	2025	
Trafikart			2024-2025
Bus	14.803.590	14.546.090	-2%
Bybus	33.783.132	33.656.648	0%
Natbus	241.234	246.521	2%
Bus i alt	48.827.956	48.449.258	-1%
Letbane	6.351.187	6.052.728	-5%
Tog	445.023	328.692	-26%
Total	55.624.166	54.830.678	-1%

At passagertallet ligger lige under 2024-niveau, skal ses i lyset af besparelser hos flere ejere, der blev gennemført i sommeren 2024 og sommeren 2025.

Samtidig har Aarhus Letbane været præget af ustabil drift en stor del af 2025 grundet problemer med flere togsæt, hvilket har ført til væsentligt færre afgang og flere aflysninger.

Endeligt har togdriften på Skjern-Holstebro-banen været lukket ned i en længere periode grundet sporarbejder (der er ikke foretaget passagertællinger i erstatningsbusserne).

For hele Midttrafiks område var der 2 % færre køreplantimer i 2025 sammenholdt med 2024. At der trods besparelser og driftsproblemer ikke er sket en mere markant nedgang i passagertallet, er derfor positivt.

Passagerudvikling i kommunerne og regionen

Passagerudviklingen pr. bestiller viser, at der er nedgang i passagertallet for de fleste bestillere. Aarhus Kommune og Herning Kommune oplever dog en lille fremgang, mens Region Midtjylland stort set fastholder antallet af passagerer.

Blandt de mest i øjenfaldende passagertilbagegange er:

- Holstebro kommune (-30 %), hvilket skyldes store besparelser på busdriften fra sommeren 2024.
- Viborg kommune (-12 %), hvilket skyldes besparelser på busdriften samt hjemtagning af skolekørsel til kommunens egen drift i sommeren 2024.
- Favrskov Kommune (-18 %), hvilket skyldes besparelser på busdriften.
- Ikast Brande kommune (-12 %), hvilket hænger sammen til reduktioner i antallet af afgang på lokalruterne.
- Midtjyske Jernbaner (-26 %), hvilket skyldes et stort sporarbejde, som har medført 21 % færre køreplantimer.
- Aarhus Letbane (-5 % ~ 300.000 færre passagerer). Dette skyldes driftsudfordringer og reduceret drift som følge af problemer med en nødbremse for flere tog, som har været holdt ude af drift.

I både Odder og Ringkøbing-Skjern kommuner er passagertallet faldet ca. 13 % uden mærkbare ændringer i driften. Her er det således svært at pege på en entydig forklaring ud over, at der tilsyneladende har været en tendens til frafald særligt blandt skoleelever og studerende.

Passagerer	År		Udvikling i %
Bestiller	2024	2025	2024-2025
Favrskov	147.805	120.762	-18%
Hedensted	151.801	149.871	-1%
Herning	878.736	891.133	1%
Holstebro	260.927	182.155	-30%
Horsens	1.570.976	1.497.263	-5%
Ikast-Brande	166.238	146.960	-12%
Norddjurs	64.095	60.299	-6%
Odder	122.284	106.137	-13%
Randers	2.794.683	2.743.147	-2%
Ringkøbing-Skjern	296.560	257.452	-13%
Silkeborg	1.460.561	1.347.191	-8%
Skanderborg	426.049	395.624	-7%
Skive	372.631	337.308	-9%
Struer	111.019	102.736	-7%
Syddjurs	183.927	175.613	-5%
Viborg	823.485	728.217	-12%
Aarhus	27.258.387	27.541.991	1%
Region Midtjylland	11.312.540	11.260.354	0%
Aarhus Letbane	6.351.187	6.052.728	-5%
Midtjyske Jernbaner	445.023	328.692	-26%
Region Syddanmark	248.652	234.476	-6%
Region Nordjylland	176.597	170.572	-3%
Total	55.624.166	54.830.678	-1%

Tabel: Passagerer per bestiller i hhv. 2024 og 2025. Passagerer på ruter med flere bestillere er fordelt efter finansierungsandel.

Passagerer per køreplantime

I lyset af de besparelser flere ejere har gennemført, er det relevant at holde passager-tallene op mod kørselsomfanget for den enkelte bestiller. Det giver et mål for, om kørslen er blevet mere eller mindre effektiv som følge af besparelserne.

Samlet set har Midttrafiks ruter i gennemsnit 34 påstigere per køreplantime i 2025. Det er en lille stigning på 1 % fra 2024 til 2025.

Særligt Holstebro har haft fremgang i passagerer per time fra 2024 til 2025.

Køreplantimer				Passagerer per køreplantime			
Bestiller	2024	2025	2024-2025	Bestiller	2024	2025	2024-2025
Favrskov	10.278	7.964	-23%	Favrskov	14	15	5%
Hedensted	9.930	9.771	-2%	Hedensted	15	15	0%
Herning	42.423	42.977	1%	Herning	21	21	0%
Holstebro	16.605	8.850	-47%	Holstebro	16	21	31%
Horsens	63.638	60.765	-5%	Horsens	25	25	0%
Ikast-Brande	11.144	9.647	-13%	Ikast-Brande	15	15	2%
Norddjurs	10.212	10.935	7%	Norddjurs	6	6	-12%
Odder	9.733	9.723	0%	Odder	13	11	-13%
Randers	103.816	98.714	-5%	Randers	27	28	3%
Ringkøbing-Skjern	20.881	20.608	-1%	Ringkøbing-Skjern	14	12	-12%
Silkeborg	62.381	61.077	-2%	Silkeborg	23	22	-6%
Skanderborg	17.082	17.461	2%	Skanderborg	25	23	-9%
Skive	37.130	34.224	-8%	Skive	10	10	-2%
Struer	7.177	7.117	-1%	Struer	15	14	-7%
Syddjurs	18.536	17.927	-3%	Syddjurs	10	10	-1%
Viborg	62.424	53.610	-14%	Viborg	13	14	3%
Aarhus	536.721	538.590	0%	Aarhus	51	51	1%
Region Midtjylland	504.920	505.722	0%	Region Midtjylland	22	22	-1%
Letbanen	79.293	77.900	-2%	Letbanen	80	78	-3%
Midtjyske Jernbaner	16.136	12.695	-21%	Midtjyske Jernbaner	28	26	-6%
Total	1.640.462	1.606.277	-2%	Total	34	34	1%

Tabel: Tabellerne viser udviklingen i hhv. antal køreplantimer og antallet af passagerer pr. køreplantime.

11 Orientering: Evaluering af kampagneindsatser i 2025

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik gennemfører hvert år en række markedsføringskampagner. I notatet giver vi et indblik i et udvalg af de branding-, produkt- og informationskampagner, vi har gennemført i 2025 med beskrivelse af formålet og de vigtigste resultater.

Sagsfremstilling

De gennemførte kampagner spiller tæt sammen med indsatser og fokusområder i strategiplanen og i organisationen generelt. Resultaterne afhænger derfor af mange faktorer både internt og eksternt – og ikke af kampagneindsatserne alene.

Mange af kampagnerne følger et årshjul, som også indeholder aktuelle informationsindsatser om fx priser, høring, nye køreplaner, vis hensyn, turistinformation osv. Herudover hjælper vi kommunerne med lokale initiativer, fx information om nye trafikplaner, lokale arrangementer, events for nye elbusser mv.

Se visuelt overblik over kampagnerne i bilaget.

Vis hensyn-kampagne

Kampagneperiode uge 5 – 8. Vi kører hvert år en kampagne med hængeskilte og plakater i busserne samt på infoskærme på fx letbaneperroner om, hvordan man kan vise hensyn til hinanden. Både kunder og chauffører efterlyser kampagnen hvert år og kommer med input til aktuelle budskaber.

Formål:

- At komme kunderne i møde ift. de udfordringer, de oplever i busser og letbane i dagligdagen
- At komme chaufførerne i møde ift. de udfordringer, de oplever med og blandt kunderne i dagligdagen

Resultater:

- Fokus på problemstillinger i busser og letbane, fx fødder på sædet, høj lyd, skrald mm.
- Bidrager til mere tilfredse kunder
- Bidrager til mere tilfredse chauffører

Midttrafik app lukker

I løbet af 2025 har vi gennemført nedlukning af Midttrafik app. Det er sket som en trinvis migrering af kunder fra appen til de to nye landsdækkende apps Rejsebillet og Rejsekort-appen. For de fleste kunder er der tale om en 1:1 overflytning til præcis det samme billetprodukt på en anden platform, men det er altid svært for kunderne, når deres daglige vaner ændres og de aktivt skal foretage et skifte. Nedlukning af Midttrafik app betyder dog stop for klippekort og PendlerKlip, fordi produkterne ikke findes i de landsdækkende apps.

- Ungdomskort 31. marts 2025
- Pendlerkort 26. maj 2025
- Specialbilletter 31. august 2025
- Klippe kort og PendlerKlip: Stop for salg 30. september 2025
- Appen lukker 31. marts 2026
 - Salg af enkeltbilletter stopper
 - Brug af klip stopper
 - Refusion af ubrugte klip starter 1. april 2026

Formål:

- At informere kunderne om at appen lukker
- At hjælpe kunderne med at flytte til en ny app eller til at finde det bedste billetalternativ
- At sikre målrettet information i rejsemiljøet og i Midttrafik app med fokus på vejledning og mulighed for at få hjælp til at skifte

Resultater:

- Ungdomskort: 11.652 kort flyttet til Rejsebillet
- Pendlerkort: 13.011 kort flyttet til Rejsebillet
- Klippe kort og PendlerKlip: Kunderne har forstået budskabet om, at købte klip kan bruges i 6 måneder frem til appen lukker helt ned. Det medfører lavere refusion efter 31. marts 2026. I perioden fra 1. oktober 2025 frem til 1. februar 2026 er der brugt klip for godt 4,4 mio. kr.

Brandingkampagne – Få mere ud af turen inkl. flextur

Kampagneperiode april - oktober. Brandingkampagnen 'Få mere ud af turen' kørte første gang i efteråret 2022 og efterfølgende i 2023 og 2024 med løbende tilpasninger af layoutet og nye budskaber. Kampagnen har udviklet sig til en stærk og effektiv branding af Midttrafik. Kampagnen bygger på kundeundersøgelser og indsigter om kundernes holdninger til og fordomme om den kollektive trafik og rummer både busser, letbane og flextur. I 2025 er konceptet også brugt til markedsføring af kørsel til arrangementer, fx Smukfest og Grøn Koncert.

Formål:

Kampagnen er skabt med et langsigtet fokus og har til formål

- At fastholde eksisterende kunder
- At tiltrække nye kunder
- At få lejlighedsvis kunder til at rejse mere
- Udbrede kendskabet til flextur som en transportform til alle på lige fod med bus, tog og letbane
- Få flere til at benytte flextur

Resultater:

Vi har bygget videre på gode erfaringer fra 2024 med en 'always-on' tilgang, så kampagnen har været synlig på SoMe non stop fra april - oktober. Det giver stabilitet og gode resultater på tværs af kanalerne: YouTube, displaybannere, Facebook, Instagram m.fl. med mange eksponeringer i målgruppen og en fin klikrate.

- 30.876.209 gange blev vores indhold vist på tværs af alle platforme
- 354.075 gange har nogen klikket påannoncerne. Klikraten er steget med 69% sammenlignet med 2024.
- Der har været særlig stor interesse for flextur: ca. 39% af det samlede antal eksponeringer i kampagneperioden.
- Indhold med fokus på priser og rabatmuligheder, fx pensionistpris på 25% præsterer også godt.

Eftermåling – Hvad siger kunderne?

- Image-indsatsen har fra 2022 til 2025 haft tydelig og positiv effekt på de langsigtede image-parametre. Opfattelsen af Midttrafik som et moderne trafikelskab er steget markant blandt dem, der husker indsatsen. Der ses også løft i opfattelsen af Midttrafik som relevant og som en god mulighed for at komme fra A til B, ligesom lysten til at bruge kollektiv transport er vokset støt gennem hele perioden.
- De vedvarende indsatser har skabt kontinuerlig fremgang i både overvejelse og adspurgt brug af kollektiv trafik. Det viser værdien af et konsistent image-spor over flere år: Andelen, der ofte eller hver gang overvejer kollektiv transport, er nu større end andelen, der sjældent eller aldrig gør det – før kampagnens start var billedet omvendt.
- Kampagnens liking og troværdighed ligger fortsat højt og vidner om et solidt koncept. Dog viser målingen fra 2025 begyndende træthed i kampagne-materialet: Kampagneerindringen falder let (fra 18% i 2023 til 17% i 2025), liking daler en smule, og oplevelsen af kampagnen som interessant er mindre end tidligere. Samtidig oplever vi, at budskabsforståelsen ikke længere stiger – enkelte nøglebudskaber trænger til genopfriskning.
- Kendskabet til flextur er steget markant fra 57% før kampagnen (2023) til 70% i 2025-målingen. Blandt dem, der husker at have set kampagnen, er kendskabet helt oppe på 90%.
- Kampagnen har især formået at løfte forståelsen for flextur: Over 80% oplever nu flextur som let at forstå (mod kun 41 % før kampagnen i 2023), og budskabet om adresse-til-adresse transport går klart igennem.
- Prisopfattelsen for flextur er forbedret markant sammenlignet med første postmåling i 2023: Nu mener over halvdelen af målgruppen, at prisen på flextur er fornuftig – tidligere var det kun hver fjerde.

Ungekampagne

Kampagneperiode juni - september. Ungekampagnen er en målgruppekampagne for unge i alderen 16-29 år. Strategisk har vi skabt en kampagne, der ligger meget i tråd med Midttrafiks øvrige brandingkampagner – med et twist, der passer til de unge.

Formål:

- Opmærksomhed: Give Midttrafik mere synlighed og større genkendelse.
- Kendskab: Øge kendskabet til Midttrafik, Ungdomskortet og Rejsekort-appen.
- Overvejelse: Skabe en mere positiv opfattelse af den kollektive trafik.
- Konvertering: Motivere til at vælge Midttrafiks tilbud.

Resultater:

- Kampagnen er den mest effektive ungekampagne, vi har lavet – og den har præsteret langt over benchmark.
- Næsten 8 ud af 10 svarer, at kampagnen har påvirket deres opfattelse af Midttrafik positivt
- 7 ud af 10 har fået en positiv oplevelse af bussen
- 6 ud af 10 i målgruppen overvejer nu at køre med Midttrafik, og samme antal overvejer at bruge Ungdomskort eller Rejsekort-appen
- Instagram: 3.353.955 eksponeringer og 530.087 3-sek. videovisninger, TikTok: 8.613.416 eksponeringer og 1.354.957 2-sek. videovisninger, YouTube: 2.826.215 eksponeringer og 2.151.597 100% visninger

Arrangementskørsel: Grøn Koncert og Smukfest

Midttrafik indsætter ekstrasusser og/eller markedsfører busser til adskillige arrangementer i løbet af året. Her fremhæver vi Grøn Koncert og Smukfest. Vi har gode erfaringer med at gøre kommunikationen enkel og meget målrettet (information i rette tid og på rette sted).

Formål:

- Få flere lejlighedsvis kunder til at rejse mere
- Tiltrække helt nye kunder
- Give nye kunder en god oplevelse med busserne, så de forhåbentligt vender tilbage

Resultater:

- Grøn Koncert: Passagertallet var på ca. 11.500 i 2025. I 2024 var det ca. 13.000, så der har været et fald.
- Smukfest: Passagertallet er steget igen i 2025 fra 76.313 i 2024 til 81.710 i 2025.

Rejsekort-appen

I hele 2025 har vi markedsført Rejsekort-appen – som en del af en landsdækkende indsats sammen med de andre trafiksselskaber i Danmark og Rejsekort & Rejseplanen. I starten af 2026 kommer Basiskortet, et fysisk alternativ til dem, der ikke kan eller vil bruge en app, når de rejser.

I løbet af 2025 er alle kundegrupper og funktioner implementeret i appen.

Formål:

- At udbrede kendskabet til Rejsekort-appen.
- At flytte så mange kunder som muligt, så hurtigt som muligt, fra det fysiske Rejsekort til appen.

Resultater:

- Primo 2026 havde Midttrafik opnået 24,9% af det samlede antal delrejser i Danmark med bus. Midttrafiks andel er stigende.
- Primo 2026: De seneste nøgletal viser, at 69,9% af delrejser i Midttrafiks område nu gennemføres på appen. Resten på det fysiske Rejsekort. Det ligger over landsgennemsnittet på 66,8%.
- På landsplan har vi nu knap 2,5 mio. brugere på Rejsekort-appen.

Test af Basiskort (MVP)

Midttrafik har sammen med Rejsekort & Rejseplanen og Movia testet det nye fysiske kort til kunder, der ikke kan eller vil bruge en app, når de rejser med bus, tog og letbane i Danmark.

Testen er gennemført i Aarhus bybusser i perioden september til december 2025.

Der blev lavet en meget målrettet informationsindsats og -materialer til testbrugerne, som danner grundlaget for den informationsindsats, som udføres på landsplan, når Basiskort lanceres.

Lokale tiltag i kommunerne

Kommuner og regionen gennemfører af og til særlige tiltag lokalt i kommunen. Det kan fx være tilbud om billigere/gratis billetter eller fejring af vigtige begivenheder i den kollektive trafik.

Eksempler:

ViborgUNG

Fra december 2025 har Viborg Kommune ønsket at tilbyde et særligt pendlerkort til unge i alderen 16-26 år. Det giver billig rejse med busserne i hele kommunen. Det bygger på erfaringer fra lignende forsøg i Herning i 2024 og 2025.

Elbusevent på Horsens busterminal

Fejring af nye elbusser på lokal- og regionalruter i Horsens og Hedensted Kommune. Eventet blev gennemført i et samarbejde mellem Midttrafik, Region Midtjylland og de to kommuner.

Klokhøjen: Parkér og rejs gratis videre med Letbanen

Aarhus Kommune har i september 2025 igangsat et forsøg, hvor man kan parkere sin bil ved letbanestoppet Klokhøjen og rejse gratis videre med Letbanen i tidsrummet kl. 6.00-9.00 på hverdage. Tilbuddet gælder både Letbanen og Aarhus bybusser. Forsøget evalueres første gang i starten af 2026.

Julenatbus-kampagne

Hvert år i november og december kører vi en kampagne for at promovere natbusserne.

Formål:

- Tiltrække nye kunder til den kollektive trafik
- Skabe opmærksomhed om natbusserne og de særlige julenatbusser og øge passagertallet
- Skabe trykthed ift. at kunne komme sikkert hjem fra byen/julefrokosten

Handicapkørsel jul og nytår

Hvert år i november og december kører vi en målrettet informationskampagne for at få målgruppen til at bestille deres kørsel til 24. og 31. december inden for tidsfristen.

Formål:

- Sikre, at alle kunder i handicapkørsel bliver gjort opmærksom på bestillingsfristen og får bestilt deres tur til jule- og nytårsaften
- Sikre større tilfredshed blandt brugerne af handicapkørsel

Inddragelse af kommunerne

På de af vores kampagner, hvor det giver særligt mening og effekt, har vi god succes med at inddrage kommunerne aktivt. Det gør vi ved at lave et særligt 'kommune-kit' med markedsføringsmaterialer (fx flyers, plakater, SoMe grafikker mv.), som kommunerne kan bestille og få tilpasset med lokale vinkler og eget logo. Særligt branding-kampagnen om flexstur med budskaber om priser og knudepunkter, har kommunerne været meget aktive omkring. Men også materialer med fx Rejsekort-appen, handicapkørsel jul og nytår samt lokale events benyttes lokalt. Kommunerne har et særligt lokalt kendskab og en rækkevidde, som er vigtigt for os at kunne gøre brug af. Derfor fortsætter vi i 2026 med at inddrage kommunerne på de kampagner, hvor det giver mening. Fx introduktionen af Basiskort til den målgruppe, som har særligt brug for hjælp.

Kampagner 2026

I 2026 fortsætter vi vores fokus med at tiltrække nye kunder og få de nuværende lejlighedsvis kunder til at rejse mere med bus, letbane, tog og flexstur. Vi fastholder og videreudvikler flere af de tilbagevendende kampagner og supplerer med nye kampagner, der hvor behovet viser sig. Vi fortsætter også det nuværende landsdækkende samarbejde om at få flere kunder til at skifte til Rejsekort-appen og det kommende Basiskort.

Vi fortsætter også det nuværende landsdækkende samarbejde om at få flere kunder til at skifte til Rejsekort-appen og det kommende Basiskort.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Tidslinje over udvalgte kampagner fra 2025

12 Orientering: Kundetilfredshed i Flextrafik 2025

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik har i 2025 gennemført en løbende fast kundeundersøgelse på tværs af fem kørselsordninger i Flextrafik (Handicapkørsel, kommunal kørsel, Flextur, Flexbus og Plustur). Det er andet år, Midttrafik gennemfører kundeundersøgelsen løbende hen over året.

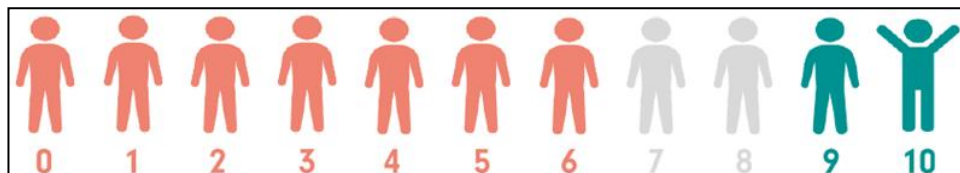
Dataindsamlingen foretages løbende og giver os mulighed for at følge relevante nøgletal over tid.

Den overordnede tilfredshed ligger ligesom i 2024 på et højt niveau på tværs af alle kørselsordninger. Anbefalingsvilligheden blandt kunderne er meget højt og er desuden steget signifikant siden sidste år.

Sagsfremstilling

Overordnet tilfredshed

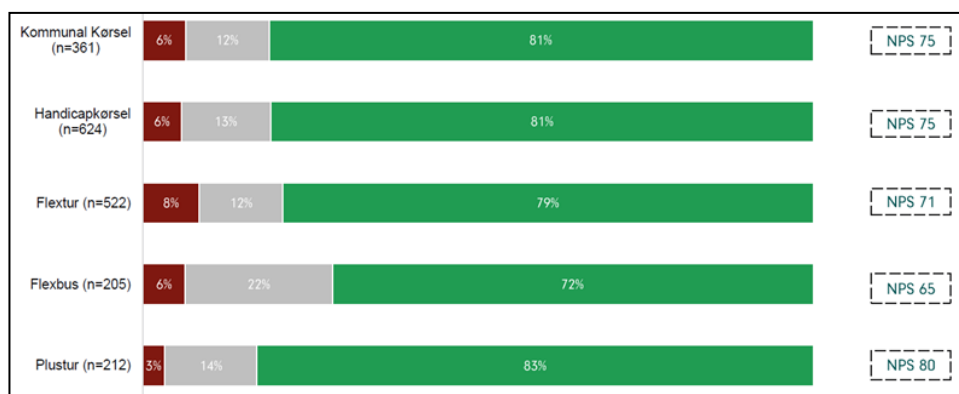
Kundeundersøgelsen i Flextrafik 2025 viser mange positive resultater. Mest bemærkelsesværdigt er den meget høje anbefalingsvillighed, der illustreres via beregning af Net Promoter Score (NPS). Kunderne svarer på en skala fra 0-10, hvor sandsynligt det er, at de vil anbefale Flextrafik til en ven eller en kollega. Svarer kunderne 0-6, kategoriseres de som kritikere og svarer de 9-10, kategoriseres de som ambassadører (jf. figur 1).



Figur 1: Illustration af NPS-beregning

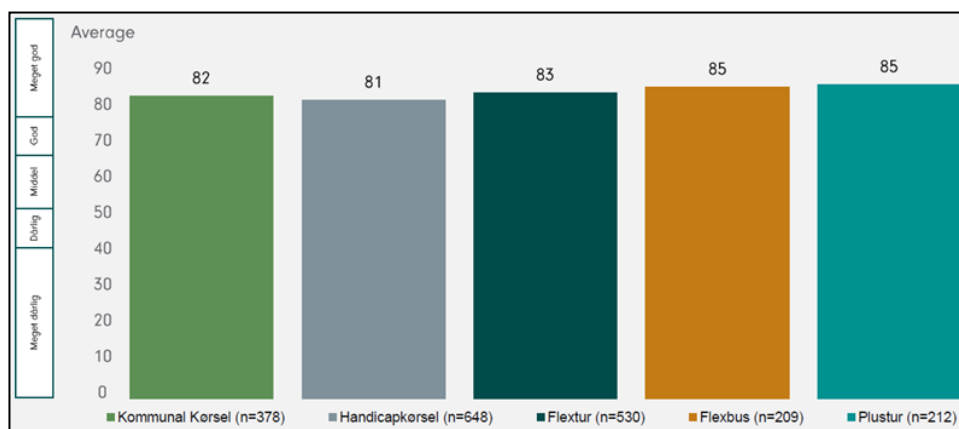
NPS beregnes ved at trække andelen af kritikere (røde) fra andelen af ambassadører (grønne) og NPS kan dermed antage en værdi mellem -100 og +100. En høj NPS er et udtryk for mange tilfredse og loyale kunder.

Flextrafik opnår med en gennemsnitlig NPS på 73 et utroligt højt niveau, der føres an af Plustur med en score på 80 (jf. figur 2). Disse værdier er betydeligt højere end den øvrige kollektive trafik og er positivt ift. udbredelsen af Flextrafiks kørselsprodukter.



Figur 2: 'Alt i alt på, på en skala fra 0-10, hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale Flextrafik til en ven eller en kollega?'.
 Rød (kritikere) = 0-6, Grå (passive) = 7-8 og Grøn (ambassadører) = 9-10.

Den generelle tilfredshed med Flextrafik er høj på tværs af kunder fra alle kørselsordninger (jf. figur 3). Kunder, der har benyttet Flexbus og Plustur, har med indeks 85 den højeste tilfredshed.



Figur 3: 'Hvor tilfreds er du generelt med Flextrafik?' (indekstal fra 0-100)

De tre parametre, der har størst betydning for kundernes overordnede tilfredshed med Flextrafik, er *brugervenligheden via hjemmesiden og app*, *chaufførens service* og *afhentningstidspunktet*. Det er vigtigt at prioritere disse områder i henhold til at fastholde en høj tilfredshed.

Øvrige resultater

Tilfredsheden er generelt høj, men det er værd at fremhæve chaufførernes indsats. Tilfredsheden med *chaufførens adfærd* og *chaufførens kørsel* ligger med et indeks på hhv. 93 og 95 i den høje ende.

Udbredelsen af online bestilling er et fokuspunkt. Andelen af kunder, der i undersøgelsen angiver at have benyttet telefonen til bestilling af Handicapørsel, er faldet fra 85 % i 2024 til 71 % i 2025. Flextur har en tilsvarende faldende tendens fra 63 % telefoniske bestillinger i 2024 til 55 % i 2025. Sammenholdes disse tal med øvrige datakilder, så er dette fald dog ikke lige så tydeligt.

Anvendelse af resultater

Undersøgelsens resultater bliver brugt internt til at identificere og udpege indsatsområder, som med målrettet indsats kan påvirkes i positiv retning.

Undersøgelsen viser flere nuancer og en langt højere tilfredshed end hvad kunder i dag bliver eksponeret for via pressen, der ofte tager udgangspunkt i enkeltsager. Det er derfor relevant at dele undersøgelsens resultater eksternt, så der også kommer opmærksomhed på den brede oplevelse af Flextrafik.

Om undersøgelsen

Dataindsamlingen har fundet sted i perioden 1. januar – 31. december 2025 via telefoniske interviews. Der er indsamlet i alt 2.000 interviews på tværs af følgende fem kørselsordninger: Handicapkørsel, kommunal kørsel, flextur, flexbus og plustur. Interviewet foretages i ugen efter en gennemført tur og interviewenes fordeling afspejler antallet af kørte ture for den enkelte kørselsordning.

Den samlede rapport kan ses på Midttrafiks hjemmeside med undersøgelser i 2025, www.midttrafik.dk/om-midttrafik/midttrafiks-undersogelser.

13 Orientering: Overordnet beredskabsplan for Midttrafik

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer om Midttrafiks overordnede beredskabsplan.

Sagsfremstilling

Baggrund

Midttrafik har indtil efteråret 2025 haft operative beredskabsplaner for en række forskellige hændelser knyttet til især drift, IT eller personalerelaterede opgaver.

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

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

Bestyrelsen for Midttrafik vedtog derfor i oktober 2025 Midttrafiks første, overordnede beredskabsplan.

Formålet med en overordnet beredskabsplan

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

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

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

Sammen med træning i krisestyring skal den overordnede beredskabsplan sikre hurtig

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

Strukturen i den overordnede beredskabsplan

Den overordnede beredskabsplan er opdelt i tre delberedskabsplaner:

- Driftsberedskabsplan
- IT-beredskabsplan
- Personaleberedskabsplan

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

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

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

Iværksættelse af beredskabet

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

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

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

Implementering

Efter bestyrelsens godkendelse af den overordnede beredskabsplan har ledelsen igangsat et implementeringsarbejde baseret på en risikobaseret tilgang, så der laves indsatsplaner for de trusler, der har høj sandsynlighed og konsekvens for Midttrafiks evne til at løse sine samfundskritiske opgaver.

Bilag

- 13.a Bilag 1 - Overordnet beredskabsplan for Midttrafik version 1.0

14 Orientering: Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

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

Sagsfremstilling

Gode resultater med gratis natbuskørsel i Randers

Randers Kommune og Midttrafik gennemførte i efteråret 2025 et forsøg med gratis natbusser under Randers Festuge samt julenatbuskørslen. Initiativet var iværksat af Randers Kommune med det formål at tiltrække nye brugere til den kollektive trafik.

Data fra 2025, sammenholdt med samme perioder i 2024, viste en markant stigning i passagertallet på de gratis natbusser. Under Randers Festuge var der mere end en fordobling i antallet af passagerer, mens juleperioden viste en vækst på 46 %.

Til sammenligning var der ikke væsentlige ændringer i passagertallene på de samme ruter i dagtimerne mellem 2024 og 2025. Det indikerer, at den gratis natbuskørsel har haft den ønskede effekt og i høj grad tiltrukket nye kunder.

Der blev ikke tilført ekstra kapacitet på ruterne, da den eksisterende kapacitet var tilstrækkelig. Derimod er der gennemført en harmonisering mellem by- og regionalruter, så alle relevante ruter kørte natbus i de samme perioder.

Randers Kommune overvejer nu, om de vil fortsætte tilbuddet.

AI-baseret bestilling af grupperejser gik i luften 15. december 2025

15. december 2025 lancerede Midttrafik en ny løsning til håndtering af skoler og institutioners bestilling af grupperejser.

Tidligere skulle busselskaberne manuelt vurdere, om der var plads til en gruppe på en given afgang. Det betød en bestillingsfrist på syv hverdage, og samtidig gik der flere dage, før rejsen blev endeligt godkendt. Mange brugere oplevede ventetiden som unødigt lang, og Midttrafik modtog gentagne henvendelser fra skoler og institutioner, der savnede større fleksibilitet.

Med den nye AI-baserede løsning er bestillingsfristen reduceret til én dag. Løsningen forudsiger kapaciteten på alle busafgange ud fra historiske data og relevante parametre som rute, ugedag og ferieperioder. I de fleste tilfælde kan grupper nu få bekræftelse og billet med det samme. Samtidig reduceres den administrative belastning hos både Midttrafik og busselskaberne.

Langt de fleste bestillinger behandles automatisk. Hvis der ikke forventes plads på en afgang, sendes bestillingen til manuel vurdering, så der eventuelt kan indsættes en ekstra bus. Denne mulighed får kunderne kun, hvis der er mere end fem hverdage til afrejse. Ellers afvises bestillingen, og kunderne opfordres til at bestille på en anden afgang.

Julekørsel i flextrafik

24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for individuel handicapkørsel. Flexbus, flextur og plustur er ikke åben for kørsel 24. og 31. december. Der udføres udelukkende handicapkørsel og siddende patientbefordring.

Årets julekørsel i 2025 blev overordnet set afviklet tilfredsstillende. Samlet blev kørt 2.530 ture 24. december og mellem 700 og 1.400 ture 25., 26. og 31. december. Dette er på niveau med tidligere år.

En stram kapacitet skabte udfordringer i planlægningen, dog uden at dette har påvirket kunderne. Alle kunder, der bestilte inden for den fastsatte bestillingsfrist kunne således tilbydes kørsel.

Midttrafik har efterfølgende modtaget to klager relateret til kørslen juleaften – begge med udgangspunkt i forkerte/fejlbehæftede bestillinger.

Gratis busser til EM i Håndbold

Herning Kommune havde bestilt ekstrabusser mellem Herning Station perron 7 og Jyske Bank Boxen på alle kampdage til EM i herrehåndbold 2026 i perioden 15. januar til 2. februar. Turen var gratis for alle kunder.

Ekstrabusserne kørte både før og efter kampene. Første bus kørte, så man kunne komme frem til Jyske Bank Boxen, til når fanzonen åbnede. Sidste bus kørte fra Jyske Bank Boxen, når der ikke var flere fans, der skulle med busserne.

Busserne startede med at køre i shuttlefart inden første kamp, og kørte ikke med faste intervaller, men når den enkelte bus var fuld fra hhv. Herning Station perron 7 inden kampene og fra Jyske Bank Boxen efter kampene.

Busserne kørte med minimale forsinkelser, da Herning Kommune og Jyske Bank Boxen havde stort fokus på at få shuttlebusserne godt gennem trafikken.

I alt ca. 7.000 kunder benyttede sig af tilbuddet i løbet af EM i Håndbold.

HerningFRI - Gratis buskort til unge og pensionister

Fra mandag 2. februar 2026 tilbyder Herning Kommune gratis buskort til:

- Unge fra 16 år til og med 26 år (målgruppen har tidligere kunnet bruge HerningUNG)
- Personer på 67 år og derover
- Modtagere af dansk førtids-, senior- eller tidlig pension (Arne pension)

Billetten hedder HerningFRI og kan enten hentes i Rejsebillet-appen eller hos Borger-service i Herning.

Med HerningFRI kan kunden køre gratis med alle bybusserne i Herning, uddannelsesruterne 101 og 102 og lokalruterne inkl. flexbus resten af 2026.

Kortet kan ikke bruges i de regionale busser, tog og plustur.

Det hidtidige tilbud med gratis kørsel med lokalruterne for alle kundegrupper gælder til juni 2026.

Forsøg med gratis busser til AGF-hjemmebanekampe og Fed Fredag i Tivoli Friheden

Aarhus Kommune gennemfører et forsøg fra 6. februar 2026, hvor kunderne får gratis transport til AGF's hjemmebanekampe samt til Fed Fredag og Fed Lørdag i Tivoli Friheden. Forsøget forventes at løbe til sommeren 2027.

Med forsøget ønsker Aarhus Kommune bl.a. at undersøge, om gratis busbilletter kan få flere til at tage bussen til kulturelle arrangementer, så der bliver plads til flere i trafikken.

Kunden kan via et link på Midttrafiks hjemmeside hente den gratis billet i Rejsebillet. Billetten gælder til alle bybusser i Aarhus tre timer inden kampstart, og to timer efter kampen er slut. Billetten gælder IKKE til Letbanen, regionale busser, lufthavnsbusser, DSB og GoCollective tog. Voksne og pensionister kan gratis tage to børn under 12 år med. Kunden skal have en gyldig billet til hjembanekampen til den pågældende dag.

Alvorlig busulykke på rute 123 og kritik fra chauffører

14. januar 2026 skete en alvorlig ulykke, hvor to busser på rute 123 (Aarhus-Ebeltoft) stødte sammen. To passagerer omkom, og flere kom alvorligt til skade. Politiet har endnu ikke afsluttet sine undersøgelser af årsagerne til ulykken.

Ulykken blev håndteret af politiet, ambulancetjenesten og øvrige relevante myndigheder. Busoperatøren, GoCollective, gjorde også en stor indsats sammen med bl.a. Offerrådgivningen.

Røde Kors, Syddjurs Kommune, GoCollective, Midttrafik og Offerrådgivningen inviterede 18. januar 2026 til et åbent møde for alle som er påvirkede af hændelsen. Røde Kors holdt et oplæg om håndtering af krisereaktioner og støttemuligheder. Der var desuden mulighed for dialog med fagpersoner fra Røde Kors og Offerrådgivningen, som er vant til at arbejde med mennesker i krisesituationer.

Få dage efter ulykken udtrykte 10 chauffører på den pågældende rute kritik af sikkerheden i GoCollectives busser. Kritikken var efter sigende uden sammenhæng til ulykken, men timingen gjorde, at medierne kobled de to sager sammen. Midttrafiks ledelse har fulgt op på kritikken af sikkerheden i busserne over for ledelsen i GoCollective. Midttrafik har fået forelagt fyldestgørende dokumentation for, at GoCollective busser lever op til alle sikkerhedsmæssige krav.

I medierne rejste flere kunder også kritik af, at busserne kører for hurtigt på dele af ruten, muligvis for at indhente forsinkelser, der er opstået i Aarhus. Midttrafik og GoCollective kan ikke genkende det billede, men begge parter brugte anledningen til at

understrege, at chaufførerne aldrig må køre for hurtigt, hverken for at indhente en køreplan eller af andre grunde.

Midttrafik app lukker 31. marts 2026

Fra 31. marts 2026 er det ikke længere muligt at købe billetter i Midttrafiks egen billetapp, som herefter lukkes helt ned. Udfasningen er sket gradvist i løbet af 2025 og afsluttes med enkeltbilletten i 2026.

Kunderne kan allerede i dag vælge mellem to landsdækkende alternativer: Rejsekort-appen og Rejsebillet-appen.

I Rejsekort-appen checker kunden ind og ud via mobilen og rejser ofte billigere end med en enkeltbillet, blandt andet med mulighed for rabat uden for myldretiden.

Rejsebillet-appen fungerer på samme måde som Midttrafik app og til samme pris.

Samtidig ophører salg af enkeltbilletter i Midttrafik webshop og betaling med Mobile-Pay hos chaufføren.

Salgsdata viser, at mange kunder allerede har skiftet kanal. Siden august 2024 er salget af enkeltbilletter i Midttrafik app faldet markant.

Overgangen til landsdækkende apps ændrer ikke prisen på enkeltbilletter, men betyder ensartede regler for billetternes tidsgyldighed – også i Aarhus.

28. maj er sidste dag, man kan bruge sit fysiske Rejsekort

Kunderne kan rejse med det fysiske Rejsekort til og med 28. maj 2026. Derefter lukker de blå punkter, så man ikke længere kan bruge sit fysiske Rejsekort.

Alternativerne er allerede lanceret, og trafikselskaberne opfordrer kunderne til at skifte over til Rejsebillet-appen eller Basiskort i god tid inden lukning af det fysiske Rejsekort. Rejsekort-appen er til de kunder, der ønsker nemt check ind og ud på sin telefon. De kunder, der foretrækker et fysisk kort, skal vælge Basiskortet.

Har kunden penge stående på sit fysiske Rejsekort 28. maj, overføres de automatisk til kundens NemKonto. Kunden behøver ikke selv gøre noget.

Kunden kan også selv lukke kortet via selvbetjeningen på rejsekort.dk, hvis man vil have pengene udbetalt inden da.

Kunder med et Rejsekort Anonymt skal selv bede om at få pengene udbetalt. Det kan man læse mere om på rejsekort.dk/luk

Midtjyske Jernbaner kører nu med batteritog til Skjern

19. december 2025 indviede Kong Frederik Midtjyske Jernbaners nye batteritog. Siden har de første batteritog i Danmark kørt på Lemvigbanens 57 km.

Midtjyske Jernbaner betjener også den 67 km lange strækning mellem Holstebro og Skjern, hvor de indtil nu har brugt dieseltog. Fra 9. februar 2026 er batteritogene også taget i brug mellem Holstebro og Skjern.

Det er første gang på det statslige jernbanenet, at der anvendes batteritog. Det betyder mere støjsvag og klimavenlig togdrift for de rejsende. De nye tog er emissionsfrie, hvor de tidligere dieseltog udledte omkring 1900 ton CO₂ om året.

Banedanmark har opført nye ladeanlæg på stationerne i Skjern og Holstebro, som leverer 25.000 volt til togene. I Skjern anvendes køreledninger, mens man i Holstebro bruger en ladeskinne. På bare 7-8 minutter lader togene tilstrækkeligt op til den videre tur, mens folk stiger af og på. De to forskellige løsninger skal give erfaringer til fremtidige projekter.

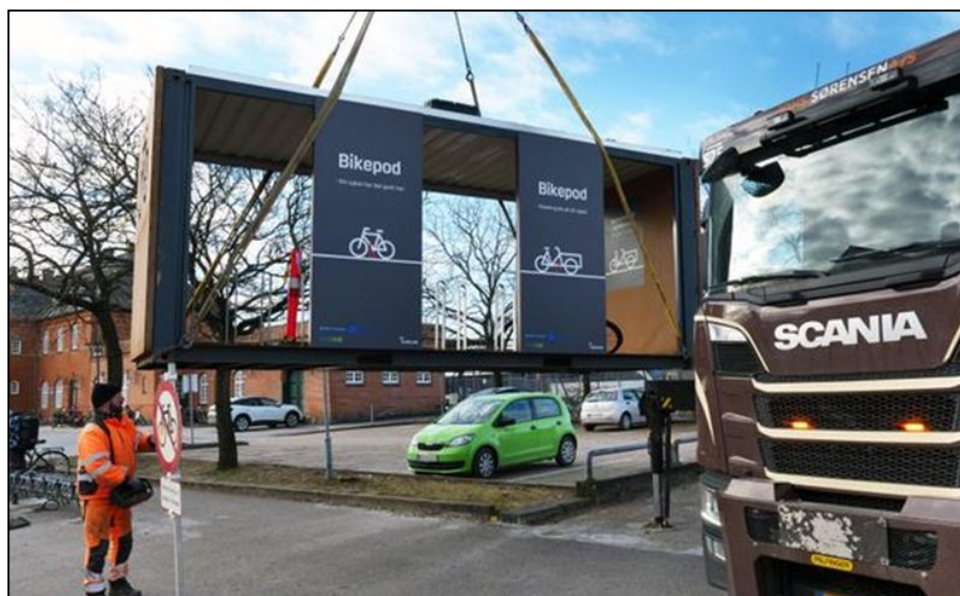
Danmarks første BikePod er landet i Holstebro

Frem til august 2026 kan bus- og togendlere parkere deres cykler trygt og sikkert i Midttrafiks BikePod, som er etableret i samarbejde med Holstebro Kommune. Projektet skal undersøge, om bedre cykelparkering kan gøre det mere attraktivt at kombinere cykel og kollektiv trafik.

BikePoden, som er den første af sin slags i Danmark, er en ombygget shippingcontainer, der fungerer som en moderne, urban cykelstation. Den er beklædt med cortenstål og indrettet med overdækning, belysning døgnet rundt og nye låsetyper med ekstra sikkerhed. Der er plads til både almindelige cykler og større cykeltyper som ladcykler. BikePoden er desuden 100 procent soldrevet, har videoovervågning og en skærm med realtidsinformation om næste bus- og togafgang.

BikePoden er mobil og på turné i Midtjylland. Den har stået en periode i Odder, og nu står den i Holstebro frem til august 2026.

Samtidig opsættes to ladebænke ved stationen med mulighed for opladning af mobile enheder.



15 Eventuelt