Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

22. maj 2026
kl. 09:00

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst **Side**

BESLUTNINGSPUNKTER

1 Beslutning: Årsberetning 2025 samt Årsrapport 2025, revisionsberetning og overført mindreforbrug 3

2 Beslutning: Forudsætninger for budget 2027 6

3 Beslutning: Forventet regnskab 1 for 2026 10

4 Beslutning: Udpegning af medlemmer til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S, Midtjyske Jernbaner Drift A/S og MJ Batteritog A/S 13

5 Beslutning: Studietur for Midttrafiks bestyrelse foråret 2027 17

6 Beslutning: Forslag til dagsorden til repræsentantskabsmødet 25. juni 2026 21

TEMADRØFTELSE

7 Temadrøftelse: Flextrafik 22

8 Temadrøftelse: Ny zonestuktur 24

ORIENTERINGSPUNKTER

9 Orientering: Indarbejdelse af specialkørsel i Flexgaranti-kontrakten 28

10 Orientering: Kvalitetsopfølgning over for busvognmænd 30

11 Orientering: GDPR-rapport 2025 32

12 Orientering: Siden sidst 36

13 Eventuelt 40

1 Beslutning: Årsberetning 2025 samt Årsrapport 2025, revisionsberetning og overført mindreforbrug

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager Årsberetning 2025 til efterretning.

a**t** bestyrelsen godkender Årsrapport 2025 for Midttrafik.

at bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 25 af 22. maj 2026 til efterretning.

at bestyrelsen godkender endelig byrdefordeling for 2025.

at bestyrelsen godkender overførslen af årets mindreforbrug på Trafikselskabets administration.

Resumé

Midttrafiks årsregnskab 2025 forelægges bestyrelsen til godkendelse, og revisionsberetningen vedlægges til orientering. Der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet. Samtidigt med fremlæggelse af Midttrafiks årsregnskab rapporteres den endelige byrdefordeling.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet en årsberetning og en årsrapport med regnskabet for 2025 for Midttrafik. Årsberetningen indeholder links til Midttrafiks årsrapport samt årets væsentligste aktiviteter der præsenteres sammen med udvalgte nøgletal.

Beretningen har følgende hovedoverskrifter:

- Midttrafik i tal
- Miljø (E)
- Social (S)
- Ledelse (G)
- Mobilitetstiltag fra kommuner og region
- Markedsføring i 2025

Årsrapporten indeholder årsregnskabet for 2025 med revisionspåtegning.

Årsregnskabet er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning, og er det formelle grundlag, som bestyrelsen skal forholde sig til, samt det grundlag revisionen reviderer regnskabet på baggrund af. Årsregnskabet forelægges bestyrelsen til godkendelse, samtidig med forelæggelse af revisionsberetningen til efterretning.

Anvendt regnskabspraksis i året er uændret. AarBus er i henhold til anvendt regnskabspraksis for Midttrafik opgjort som selvstændigt forretningsområde, og selskabets resultatopgørelse samt balance vises som noter uden henvisning i årsregnskabet.

Der er givet en blank revisionspåtegning for Midttrafiks regnskab 2025.

Det udgiftsbaserede resultat efter finansiering fra kommuner og region, er et overskud på 2,8 mio. kr. Overskuddet har en teknisk karakter, da årets investeringer indgår i de samlede udgifter, men finansieres af tidligere års akkumulerede mindreforbrug, som ikke vises i resultatopgørelsen.

Efter omkostninger, som udover regulering for investeringer og afskrivninger, er regulering af tjenestemandspension og gæld til lønmodtagernes feriemidler samt periodisering af indtægter, viser resultatet for 2025 et overskud på 28,5 mio. kr.

Afskrivningerne er en betydelig omkostningspost men følger den fastlagte plan for investeringerne. Det skal bemærkes, at alle aktiver vedr. rejsekort afskrives over restlevetiden frem til medio 2026.

Som en følge af regnskab 2025 er der byrdefordelt 2.011,2 mio. kr. Resultatet af byrdefordelingen fremgår af vedlagte bilagsmateriale. Midttrafiks bestyrelse besluttede på mødet i december at justere efterreguleringen med bestillerne i ejerkredsen med 10 mio. kr., som overføres til 2026 med henblik på tilbagebetaling af kundernes saldi på rejsekort.

Overskudslikviditeten i den nuværende rejsekortløsning byrdefordeles som indtægter, og udtrykker en rejsehjemmel, som kunderne har købt, men endnu ikke anvendt. Ved skift til den nye rejsekortløsning medio 2026 skal den ikke-anvendte rejsehjemmel tilbagebetales til kunderne, og udgiften hertil er estimeret til 26 mio. kr.

Midttrafiks ejere har samlet et nettotilgodehavende hos Midttrafik på 64,3 mio. kr., hvoraf 70,8 mio. kr. i bestillernes favør afventer afregning efter bestyrelsens godkendelse af regnskabet, jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

Midttrafik havde i 2025 et investeringsbudget på 15,3 mio. kr. finansieret af akkumuleret mindreforbrug. 9,1 mio. kr. heraf er anvendt, og de resterende midler er disponeret til afslutning af de igangværende projekter.

Årets mindreforbrug for administrationen er 12,2 mio. kr. Der er i 2025 godkendt projekter med længerevarende karakter, og derfor er 3,9 mio. kr. disponeret primært til nyt planlægningsprojekt i Flextrafik (DART), samt Midttrafiks bidrag til MOVE og LES-projekterne.

Det resterende mindreforbrug på 8,3 mio. kr. forslås anvendt på følgende områder:

<u>Strategiske indsatsområder i henhold til strategiplan, 3 mio. kr.</u>
Med udgangspunkt i strategiplanen har Midttrafik formuleret en række indsatsområder, der fortsætter fra 2025 eller igangsættes i 2026. Dette omfatter blandt andet et styrket IT-setup, harmonisering af Flextrafik 2,0, forbedret kundeinformation, drifts- og servicemål, bestilleruddannelse samt HR-aktiviteter til branding af Midttrafik som arbejdsplads.

Nyt køreplan- og afregningssystem til busdrift, 5,3 mio. kr.
I samarbejde med de øvrige vestdanske trafikselskaber har Midttrafik udbudt henholdsvis nyt system til køreplanlægning og nyt system til afregning af vognmænd. Målet med udbuddet er blandt andet at få et nyere system der forbedrer it-sikkerheden, samt en tidssvarende integreret proces af planlægning og afregning.

I henhold til almindelig praksis skal alle bestyrelsesmedlemmer underskrive årsrapporten, revisionsberetning samt byrdefordelingen.

Revisionen deltager ved behandlingen af sagen.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - Revisionsberetning nr. 25 af 22. maj 2026 til årsregnskab for 2025
- 1.b Bilag 2 – Byrdefordeling for årsregnskab 2025
- 1.c Bilag 3 - Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af regnskab 2025
- 1.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025
- 1.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

2 Beslutning: Forudsætninger for budget 2027

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender forudsætningerne for budget 2027, herunder hvorvidt årets takststigningsloft skal udmøntes eller opspares.

Resumé

Takststigningsloftet for 2027 er fastsat til 0,7 %. Administrationen foreslår at udnytte loftet fuldt ud kombineret med en tidligere opsparet andel på 0,7 % fra ubenyttede prisstigninger, hvilket giver en samlet prisstigning på 1,4 % i 2027. For flextrafik foreslås tilsvarende prisstigninger som på bus, tog og Letbanen. Brugen af omkostningsindeks for el og diesel, sikrer ensartet regulering og danner grundlag for budgetlægning af busudgifter. Budgettet baseres på den nuværende fremskrivning, selvom fremtidig indeksudvikling er usikker. På grund af de svingende energipriser kan det blive nødvendigt med en korrektion af indekset ved den endelige godkendelse.

Sagsfremstilling

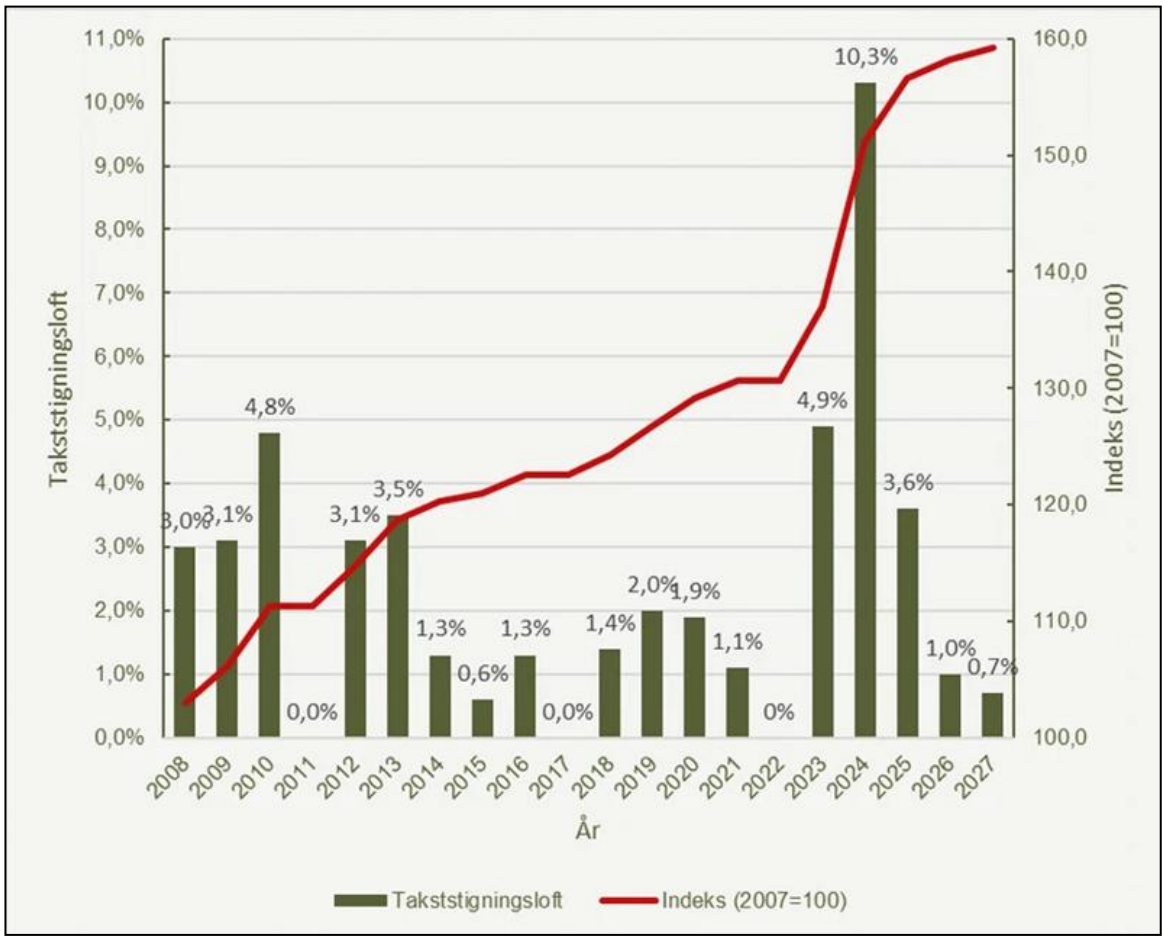
Takststigning 2027

Takststigningsloftet for 2027 er fastsat til 0,7 %. Det vil sige, at det enkelte trafikselskab eller den enkelte jernbanevirksomhed ikke må hæve den gennemsnitlige billetpris med mere end 0,7 % i 2027. Midttrafik udmøntede ikke takststigningsloftet fuldt ud i 2026 og har derfor en opsparet reserve på 0,7 %, som administrationen anbefaler at udmønte i 2027. Samlet foreslås en prisstigning på 1,4 %.

Hvert år fastsættes et såkaldt omkostningsbaseret indeks ud fra forventningerne til fire faktorer. Dette indeks danner grundlag for takststigningsloftet, der fastsættes som en procentsats.

De fire faktorer er som følger:

- Nettoprisindekset, der vægtes med 20 %
- Nettoprisindekset for brændstof, der vægtes med 10 %
- Lønudviklingen for den private sektor, der vægtes med 60 %
- Den gennemsnitlige obligationsrenteændring, der vægtes med 10 %



Takststigningsloftet fra 2008-2026, Trafikstyrelsen

I henhold til lov om trafikselskaber har Midttrafik takstkompetencen inden for sit geografiske område, med én undtagelse: takstkompetencen for periodekort deles mellem Midttrafik og jernbanevirksomhederne inden for samme område.

Da Midttrafik derfor afventer et konkret udspil fra togoperatørerne, foreslås det, at bestyrelsen godkender en maksimal udmøntning på 1,4 % som ramme. Den konkrete fordeling på enkeltbilletter, Rejsekortrejser og periodekort genbesøges, når togoperatørernes udspil foreligger. Dette vil blive ledsaget af en indstilling om prisstigninger på ikke takstregulerede produkter, som fx grupperejser.

Ændring af takster i Flextrafik
Taktstigningsloftet for 2026 blev ikke benyttet, og man har dermed opsparet en takststigning på 1% fra 2026 og på 0,7% i 2027. Det totale takststigningsloft for 2027 er dermed 1,70%.

Da flextrafikken udelukkende opererer med takster i hele kroner, er det kun områder med en afrundet stigning på 1 kr. som reguleres. For 2027 er der dermed en stigning i startprisen på områderne Handicap, Flextur med kørsel fra adresse til adresse samt Flextur indenfor byzone jf. nedenstående tabel.

	Pris 2026		Pris 2027, afrundet		Stigning 2026 til 2027	
	Startpris	Pris pr. km.	Startpris	Pris pr. km.	Startpris	Pris pr. km.
Handicap	46	5	47	5	1	0
Handicap + 100 km	46	15	47	15	1	0
Plustur	25	3	25	3	0	0
Flextur, adresse-til-adresse	39	8	40	8	1	0
Flextur, adresse-til-knudepunkt	25	3	25	3	0	0
Flextur, adresse-til-knudepunkt over 21 km	25	8	25	8	0	0
Flextur, byzone	115	17	117	17	2	0

Flexbus følger de samme zonetakster som for bus, og indgår derfor ikke i nedenstående tabel.

Passagerindtægter – bus, tog og Letbane
Indtægtsbudget for 2027 tager udgangspunkt i regnskab 2025, hvor indtægter har været faldende i forhold til tidligere.

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

Busudgifter omkostningsindeks
Trafikselskaberne i Danmark har i samarbejde med busselskaber og brancheorganisationer udviklet et fælles og tidssvarende omkostningsindeks for buskørsel. Indekset erstatter tidligere regionale modeller og skal sikre ensartet og gennemsigtig regulering af kørselskontrakter i hele landet. Det er baseret på fem delindeks fra Danmarks Statistik, herunder løn, diesel, forbrugerpriser, maskiner og renter, med løbende vægttilpasning. Tilsvarende er der et særligt indeks for el omkostninger, der bruges til de bestillere som kører med eldrevne busser.

Indeksene offentliggøres månedligt og anvendes til både kontraktregulering og fremskrivning af fremtidige omkostninger. Det er derfor et vigtigt værktøj i budgetlægning, da det muliggør mere præcis planlægning af busudgifter.

Selvom den fremtidige udvikling i indekset er ukendt, vil budget 2027 være baseret på de nuværende forudsætninger og tage udgangspunkt i indekset for juni 2026. Grundet de høje og stigende energipriser vi ser for nuværende, kan det blive nødvendigt med en korrektion af indekset, når vi når til endelig godkendelse af budgettet i november 2026.

Flextrafik
Trafikselskaberne i Danmark har i samarbejde med Dansk PersonTransport udviklet et landsdækkende omkostningsindeks for flextrafik i Danmark, der danner grundlag for kontraktreguleringen.

Indekset offentliggøres månedligt og anvendes til både kontraktregulering og fremskrivning af fremtidige omkostninger. Indekset for diesel benyttes i budgetlægningsprocessen da størstedelen af bilerne i flextrafikken stadig er dieseldrevene. På flextrafikken kan det også blive nødvendigt med en korrektion af indekset, når det endelige budget godkendes i november.

Letbanen og Tog
Budgettet for Letbanesekretariatet følger KL's skøn for pris- og lønudvikling. Investeringer i rejsekortsystemet, herunder app og analog løsning, finansieres forskudt over flere år med tilbagebetaling i en senere periode.

Batteritog hos Midtjyske Jernbaner indeksreguleres fremover med EL-indeks speciel tilpasset togdrift. Det kan blive nødvendigt med en korrektion af indekset inden godkendelsen i november 2026.

Øvrige forudsætninger

Finansiering og budgetprincipper

Trafikselskabets budget bestående af bestillerbidrag og tilskud fremskrives løbende med forventet pris- og lønudvikling, ved 1. behandling er de baseret på KL's pris- og lønskøn fra maj, men justeres endeligt ved 2. behandling, når nyeste tal foreligger.

Tjenestemandspension

Budgettet for tjenestemandspensioner fremskrives med KL's pris- og lønskøn.

Finansielt afkast

Der budgetteres ikke med et resultat for Midttrafiks finansielle afkast. I henhold til bestyrelsens beslutning, vil resultatet af Midttrafiks finansielle afkast blive byrdefordelt ved regnskabsaflæggelsen.

3 Beslutning: Forventet regnskab 1 for 2026

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager det forventede regnskab 1 2026 til efterretning.

at bestyrelsen godkender tillægsbevillingerne til budget 2026.

Resumé

Forventet regnskab 1 2026 opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskabsåret 2026. Sammenligningsgrundlaget for det forventede regnskab er det vedtagne budget for 2026.

Administrationen fremlægger desuden tillægsbevillinger.

Sagsfremstilling

Forventningerne til Midttrafiks samlede driftsudgifter i 2026 er, sammenlignet med budgettet, opjusteret med 36,9 mio. kr. til 2.130,1 mio. kr. hvilket primært skyldes en samlet indeksstigning på 26,4 mio. kr. samt nedgang i indtægter på 18,1 mio. kr. og en opskrivning af drifts- og billetsystemer på 15,8 mio. kr.

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

For de samlede passagerindtægter forventes et resultat på 848,7mio. kr., hvilket er 18,1 mio. kr. lavere end budgetteret. Der er i 2026 forventning om en stigning på 3 mio. kr. vedr. Flextrafik, samt en nedjustering på 21,1 mio. kr. for bus, tog og letbane.

Nedjusteringen på 21,1 mio. kr. for bus-, tog- og letbaneindtægter skyldes en forventning om færre passagerer og generelt færre indtægter pga. flytning af kunder til rejsekort produkter, hvor der gives rabat i priser.

Flytning af kunder til andre produkter, betyder en øgning i andel af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel. Dette giver et styrket datagrundlag for beregning af generelle fordelingsnøgler i modellen, hvilket medfører ændringer i fordelingen af passagerindtægter mellem bestillerne.

Flytning af kunderne til andre rejsekort-produkter betyder færre passagerindtægter, da der ved disse gives rabat i priser i forhold til f.eks. kontantbillet/enkeltbillet. Denne tendens forventes at fortsætte fra 2025 ind i 2026.

Indtægterne i flextrafik forventes at stige med 3 mio. kr. grundet en øget kørsel og dermed flere passagerindtægter.

Derudover er der hensat 10 mio. kr. i regnskab 2025 til dækning af tilbagebetalingerne af indestående på rejsekortet i forbindelse med nedlukningen heraf. Dette er foruden de allerede afsatte 13 mio. kr., som er indregnet i budget 2026.

For operatørudgifter vedrørende bus, tog, letbane og flextrafik forventes et resultat på 2.652,2 mio. kr., hvilket medfører et merforbrug på 2,5 mio. kr. Merforbruget kan primært tilskrives øget operatørudgifter som følge af stigning i brændstofindekset.

Lige nu er der stor usikkerhed omkring de fremtidige brændstofpriser, derfor er der beregnet 2 scenarier på hvad fremtiden kan bringe.

Forventet indeksstigning i 2026:

Udgifter til buskørsel	
Budget 2026, incl. skolekørsel	1.569,6 mio. kr.
Udgifter pga. indeks (maj-indeks)	+10,1 mio. kr.
Forventet merudgift ved juni-indeks (incl. maj), dieselpris steget med 17% fra marts til april	+26,4 mio. kr.
Forventet merudgift hvis diesel stiger med 2% om måneden fra juli-indeks, incl. stigningen i juni-indeks	+36,3 mio. kr.

Den forventede indeksstigning for juni, er forudsat at diesel-prisen stiger med 17%. Beregningen af konstantstigning af diesel-prisen, forudsætter at prisen stiger med 2% om måneden fra juli og frem. De resterende delindeks følger prognosemodellen for maj 2026.

For busdriften forventes et merforbrug på 13,4 mio. kr., hvilket primært kan tilskrives indeksudviklingen for brændstof samt en stigning i køreplan-timer.

For tog- og letbanedriften forventes operatørudgifterne at følge det fastlagte budget. Batteritoget hos Midtjyske Jernbaner (Lemvigbanen) er dog reguleret med el-indeks, fremfor, som tidligere, diesel-indekset, hvilket øger tilskuddet med 0,1 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner.

For flextrafikken forventes en mindreudgift på 11 mio. kr. hovedsageligt grundet lavere priser på de indbudte kontrakter end først antaget. Omvendt er der en markant højere indeksregulering end ventet samt højere aktivitetsniveau på især den åbne kørsel.

For drifts- og billetsystemer forventes der et merforbrug på 15,8 mio. kr. Merforbruget kan primært henføres til Bus-IT, med en investering af det nye realtidssystem som udgør 4,5 mio.kr. Afvigelsen skyldes primært, at udgifter til tablets, som oprindeligt var forventet til afholdelse i 2025, er rykket til 2026.

Herudover indgår en ny udgiftspost, som ikke var en del af det oprindelige budget, vedrørende etablering af skærme i busser. Denne udgift udgør 6 mio. kr. Region Midtjylland indbetalte i 2025 3 mio. kr. til indkøbet, og det resterende beløb vedrører Horsens og Skanderborg samt øvrige trafikselskaber.

For Rejsekort forventes et forbrug på 85,6 mio. kr., hvilket er 7,1 mio. kr. højere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært øgede omkostninger ifm. nedlukning af det fysiske rejsekort, herunder udvikling af en løsning til tilbagebetaling af restkortsaldi på rejsekort, samt indkøb af ekstra validatorer til Basiskort., hvor driftsomkostningerne forventes reduceret.

For billetkontrol forventes der en mindreudgift på 0,2 mio. kr., hvilket primært kan tilskrives, at der udstedes flere afgifter end budgetteret.

For flextrafikadministration forventes en merudgift på 2,3 mio. kr. som skyldes forventet øget kørsel med flextrafik.

Midttrafiks likviditet i 2026 vurderes fortsat at være robust og stabil. Midttrafik tilstræber samtidig at fastholde en forsigtig og balanceret tilgang til finansiering, hvor restgæld og forskudte betalinger håndteres i tæt samspil med bestillerne. På den måde sikres, at midlertidige likviditetsbehov ikke udvikler sig til varige finansieringsmæssige udfordringer, og at kassekreditten alene anvendes som et udjævningsredskab og ikke som egentlig driftsfinansiering.

Midttrafik følger som led i den løbende økonomi- og likviditetsstyring udviklingen i oliepriserne, herunder eventuelle påvirkninger fra den geopolitiske usikkerhed. Et vedvarende højere olieprisniveau kan medføre øgede brændstofrelaterede udgifter og dermed påvirke det samlede likviditetsbehov. Hvis udviklingen nødvendiggør øget likviditet, vil dette blive vurderet og håndteret i dialog med bestillerne.

Tillægsbevillinger til budget 2026

- Skive Kommune ønsker at nedskrive budgettet for Special kørsel med voksne til 453.000 kr. grundet mindre kørsel end først antaget.
- Aarhus Kommune ønsker budgettet for Brækket Ben kørsel nedjusteret til 0 kr. da de ikke længere benytter Midttrafik til at tage sig af kørslen.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Hovednotat
- 3.b Bilag 2 - Byrdefordeling
- 3.c Bilag 3 - Bestillermateriale

4 Beslutning: Udpegning af medlemmer til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S, Midtjyske Jernbaner Drift A/S og MJ Batteritog A/S

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen udpeger et medlem af Midttrafiks bestyrelse, der skal vælges til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og selskabets datterselskaber på generalforsamlingen 28. maj 2026 for de kommende fire år.

at bestyrelsen godkender, at Morten Muff Jensen vælges som den eksterne kandidat til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og selskabets datterselskaber på generalforsamlingen 28. maj 2026 for de kommende tre år.

at bestyrelsen udpeger det medlem af Midttrafiks bestyrelse, der bliver valgt til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og selskabets datterselskaber, til formand for bestyrelsen for disse selskaber.

at bestyrelsen udpeger Morten Muff Jensen som næstformand til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og dets datterselskaber.

Resumé

Midttrafiks bestyrelse skal udpege et politisk valgt og et eksternt medlem til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S. De to medlemmer bliver også medlem af selskabets to datterselskaber Midtjyske Jernbaner Drift A/S og MJ Batteritog A/S.

Bestyrelsen for Midttrafik skal desuden udpege formand og næstformand for Midtjyske Jernbaner A/S. Disse bliver også formand og næstformand for de to datterselskaber.

Sagsfremstilling

Midttrafik er hovedaktionær (87,66 %) i Midtjyske Jernbaner A/S. Midtjyske Jernbaner varetager driften af togkørsel på Lemvigbanen og infrastrukturvedligeholdelse på Lemvigbanen. Region Midtjylland finansierer drift og anlæg på Lemvigbanen. Yderligere driver de togstrækningen Holstebro-Skjern og er infrastrukturforvalter på Vestbanen mellem Nr. Nebel og Varde.

Ud over Midttrafik har Lemvig og Holstebro kommuner en mindre aktieandel (henholdsvis 11,60 % og 0,11 %). Derudover er 0,63 % af aktierne på private hænder.

Midtjyske Jernbaner A/S har to datterselskaber Midtjyske Jernbaner Drift A/S og MJ Batteritog A/S.

Vedtægtsændringer
På foranledning af den hidtidige bestyrelse i Midtjyske Jernbaner er vedtægterne i Midtjyske Jernbaner A/S og datterselskaberne blevet ændret på en ekstraordinær generalforsamling 29. april 2026. Vedtægterne vedlægges.

De væsentligste ændringer vedrører sammensætningen af bestyrelsen.

- Der er 10 medlemmer af bestyrelsen, heraf 3 medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.
- Politisk valgte medlemmer af bestyrelsen tiltræder ved første ordinære generalforsamling efter kommunal- og regionalvalg og varetager hvervet til første ordinære generalforsamling efter næste kommunal- og regionalvalg.
- Øvrige bestyrelsesmedlemmer, der ikke er politisk valgte, vælges på den ordinære generalforsamling og er valgt for to år ad gangen, dog tre år ved første valg.
- Midttrafiks til enhver tid ansatte direktør er medlem af bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og datterselskaberne.

Midttrafik har fortsat ret til blandt de valgte bestyrelsesmedlemmer at udpege formanden og næstformanden for bestyrelsen.

Aktionæroverenskomst
I forlængelse af vedtægtsændringerne, er der indgået vedlagte aktionæroverenskomst mellem Midttrafik, Lemvig Kommune og Holstebro
Kommune.

De væsentligste ændringer i aktionæroverenskomsten fra tidligere hænger sammen med ændringen af bestyrelsens sammensætning:

- To kandidater udpeges af Midttrafiks bestyrelse, hvoraf den ene kandidat er en politiker fra Midttrafiks bestyrelse og den anden er Midttrafiks direktør
- Én ekstern kandidat udpeges af Midttrafiks bestyrelse
- To kandidater udpeges af Region Midtjylland fra regionsrådet
- Ét medlem fra Lemvig Kommunes kommunalbestyrelse
- Ét medlem fra Holstebro Kommunes kommunalbestyrelse
- Tre medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

Midttrafiks bestyrelse skal udpege medlemmer samt formand og næstformand
Næste ordinære generalforsamling i Midtjyske Jernbaner er 28. maj 2026.

Midttrafik skal på generalforsamlingen foreslå i alt to kandidater, der skal vælges til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og datterselskaberne:

- En politiker fra Midttrafiks bestyrelse
- Et eksternt bestyrelsesmedlem

Derudover skal Midttrafiks direktør jf. vedtægterne indstilles til bestyrelsen.

Midttrafik skal desuden udpege formand og næstformand for bestyrelsen.

Flg. er til orientering udpeget til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S af Lemvig og Holstebro kommuner samt Region Midtjylland:

- Lemvig Kommune: Lone Pilgaard Sørensen (Soc.)
- Holstebro Kommune: Jens Kristian Hedegaard (V)
- Region Midtjylland: Lone Kjær Hein (Rad.V.) og Bo Jensen (Kons.)

<u>Udpegning af politiker fra Midttrafiks bestyrelse</u>
På det konstituerende møde i bestyrelsen for Midttrafik 23. januar 2026 besluttede bestyrelsen, at bestyrelsesmedlem Majbritt Birkholm skulle udpeges til bestyrelsen for

Midtjyske Jernbaner ved den ordinære generalforsamling i maj 2026. Det blev desuden besluttet, at Majbritt Birkholm skulle være bestyrelsesformand for Midtjyske Jernbaner A/S og datterselskaberne.

Majbritt Birkholm er siden udtrådt af bestyrelsen for Midttrafik, og kan således ikke længere udpeges som kandidat fra Midttrafiks bestyrelse.

Administrationen indstiller derfor, at bestyrelsen udpeger et medlem af Midttrafiks bestyrelse, der skal vælges til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og selskabets datterselskaber på generalforsamlingen 28. maj 2026 for de kommende fire år.

Udpegning af et eksternt bestyrelsesmedlem
Ændringer i vedtægter og aktionæroverenskomst giver mulighed for, at der kan udpeges et eksternt bestyrelsesmedlem, der ikke er politisk valgt.

Det giver mulighed for at udpege et bestyrelsesmedlem, der er valgt ud fra at kunne bidrage med faglig indsigt i jernbanevirksomheder.

Direktøren for Midtjyske Jernbaner A/S og direktøren for Midttrafik har afsøgt mulighederne for et eksternt bestyrelsesmedlem, der vil kunne styrke Midtjyske Jernbaner A/S i forhold til den fortsatte drift og udvikling af selskabet. Valget er faldet på Morten Muff Jensen.

Morten Muff Jensen har været teknisk chef ved Nordjyske Jernbaner A/S siden 2008, hvor han er medlem af ledergruppen og har arbejdet med strategiudvikling, haft budgetansvar for både anlæg og drift samt ansvar for tekniske forhold såsom indkøb, vedligehold og optimering. Han har desuden erfaring med bestyrelsesarbejde som bestyrelsesmedlem i Vendsyssel Tidens Fond siden 2020.

Der har været en god dialog med Morten Muff Jensen, der gerne vil indtræde i bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S. Han er villig til at påtage sig påtage sig hvervet som bestyrelsesmedlem i Midtjyske Jernbaner A/S og datterselskaberne og evt. også posten som næstformand, hvis bestyrelsen for Midttrafik ønsker dette.

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender, at Morten Muff Jensen vælges til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og selskabets datterselskaber på generalforsamlingen 28. maj 2026 for de kommende tre år.

Udpegning af formand og næstformand
Bestyrelsen for Midttrafik har ret til at udpege formand og næstformand for bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S. Udpegningen gælder også for selskabets datterselskaber.

Det vil være naturligt, at bestyrelsen for Midttrafik udpeger formand og næstformand blandt de tre medlemmer af Midtjyske Jernbaners bestyrelse, der vælges af Midttrafik, dvs. det politiske valgte medlem af Midttrafiks bestyrelse, det eksterne bestyrelsesmedlem eller Midttrafiks direktør. Bestyrelsen for Midttrafik kan dog også pege på bestyrelsesmedlemmer udpeget af andre ejere.

Administrationen indstiller, at bestyrelsen udpeger det medlem af Midttrafiks bestyrelse, der bliver valgt til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og selskabets datterselskaber til formand for bestyrelsen for disse selskaber.

Administrationen indstiller, at bestyrelsen udpeger Morten Muff Jensen som næstformand til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og dets datterselskaber.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Vedtægter Midtjyske Jernbaner AS pr. 29. april 2026
- 4.b Bilag 2 - Aktionæroverenskomst vedr. Midtjyske Jernbaner AS 2026

5 Beslutning: Studietur for Midttrafiks bestyrelse foråret 2027

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen beslutter rammer og temaer for kommende studietur.

Resumé

Administrationen har skitseret et forslag til en mulig studietur for bestyrelsen i foråret 2027. Herunder et oplæg til mulige destinationer og temaer. Vi har taget afsæt i ønsket om at opleve og lære mere om forsøg med fremtidens teknologi, herunder selvkørende mobilitet og peger på Oslo og Hamborg som nogle af de nærtliggende byer, som er kommer langt med forsøg på dette felt.

Sagsfremstilling

Som en del af aktiviteterne i en valgperiode har bestyrelsen tidligere været på studietur med det formål at opnå ny viden inden for ét eller flere områder af kollektiv transport og derved hente inspiration til bestyrelsesarbejdet fremadrettet.

Den seneste studietur i 2019 gik til Groningen i Holland og var meget udbytterig for bestyrelsen. Bl.a. gav turen inspiration til udvikling af hubs, udvikling af hovednet/BRT, tiltag for at genvinde passagerer efter COVID19 og indretning af byer på den kollektive trafiks og de bløde trafikanters præmisser. Læs evt. mere om turen her: https://www.midttrafik.dk/midttrafik-nyhedsbrev/artikler/hollandsk-mod-gor-kollektiv-trafik-mere-attraktiv/

Midttrafiks bestyrelse har drøftet muligheden for en studietur og var her enige om, at det ville være godt med en tur tidligt i perioden – gerne foråret 2027. Blandt aktuelle temaer blev bl.a. drøftet selvkørende mobilitet.

Hvis et af temaerne skal være selvkørende mobilitet, kan administrationen ud fra igangværende forsøg pege på to destinationer som de mest relevante.

Hvornår kan turen afholdes
Administrationen vil foreslå en tur til foråret 2027 – april/maj og anbefales med afgang søndag eftermiddag og hjemkomst tirsdag aften, hvilket giver 2 dages program.

Selvkørende mobilitet og ambitiøse målsætninger i Oslo
I Oslo har trafikselskabet Ruter sat sig for at gøre selvkørende mobilitet til en integreret del af den kollektive trafik og tilbyde en service, hvor selvkørende biler sikre fladedækningen i oplandsbyer og binder oplandet til stationerne – lidt på samme måde som flextur og plustur hos os, men på sigt uden chauffør. Ruter har over de seneste år gennemført et første fase forsøg dog med sikkerhedschauffør, der har grebet ind undervejs. Nu er de klar med næste fase af forsøget med 6 nye biler, som forventes at kunne køre uden sikkerhedschauffør i løbet af 2027. Oslo er spændende, fordi de har

en ambitiøs vision for, hvordan de skal gribe den selvkørende mobilitet an og skabe et serviceniveau, der kan konkurrere med private biler.

Læs mere om Ruters forsøg her:
https://ruter.no/planlegg-reise/selvkjorende



Ruter-sjef Bernt Reitan Jenssen (f.v.), Holo-sjef Stefan Krogh-Hansen og MOIA-sjef Sascha Meyer med en selvkjørende ID. Buzz, tilsvarende kjøretøy som nå skal settes i drift i Oslo.

Nye selvkjørende biler til Groruddalen: – Vil gi en klarere visjon av den fremtidige transporttjenesten vi utvikler her

Samtidig er Ruter et af de nordiske trafikselskaber, der er langt fremme på en række andre områder, hvor bestyrelsen fx kunne lære noget om andre organiseringsformer (Ruter har ansvaret for al kollektiv trafik i hele Oslo-Akershus-området – også store tyndtbefolkede områder), forenkling af takstsystemer, innovation og produktudvikling.

For en studietur til Oslo forslås:

- Søndag eftermiddag/aften: Afgang med fly fra Aarhus, Billund eller Aalborg, afhængig af udbuddet.
- Mandag: Selvkørende mobilitet – afprøvning og besøg hos projektkontoret for selvkørende mobilitet samt evt. besøg på hovedkontoret for bus- og togoperatøren VY, som afprøver selvkørende 12 m busser i bl.a. Stavanger.
- Tirsdag: Besøg hos Ruters hovedkontor med introduktion til nogle af de øvrige temaer Ruter arbejder med.
- Tirsdag eftermiddag/aften: Hjemrejse

Hamborg (og evt. Flensborg) – selvkørende mobilitet i praksis
Et andet alternativ kunne være Hamborg, som også er langt fremme med forsøg med selvkørende teknologi med en flåde på 30 vogne, og også ventes at kunne køre uden sikkerheds-chauffør i løbet af 2027.

Læs mere om forsøget her: https://www.moia.io/en/alike



I Hamborg kunne det være interessant også at høre nærmere om deres integration af den selvkørende mobilitet med den øvrige kollektive trafik.

Hamborg er som Oslo kendetegnet ved at ét trafikselskab står for hele den kollektive trafik, hvilket tilsvarende kan give interessant viden om erfaringer med samlet organisering, produkt og billetstrategi, sammenhængende planlægning og brug af parker- og rejs i sammenhæng med trafiksystemet.

Hamborg adskiller sig dog geografisk og størrelsesmæssigt meget fra Midtjylland. På den baggrund kunne det overvejes at bruge 1 dag på selvkørende mobilitet i Hamborg og 1 dag i Flensborg. Flensborg og den omkringliggende region er i højere grad sammenlignelig med Midtjylland, og her kunne der derfor være interessante læringer, der lidt mere direkte kan overføres til midtjysk sammenhæng.

Flensborg har haft held til opnå væsentlig passagervækst i de senere år – i 2025 alene en vækst på 9 %. Et besøg her kunne tage afsæt i væksthistorien og årsagerne hertil, samt give mulighed for at lære lidt mere om fx strategien for revitaliseringen af netværket af lokaltog, et kommende letbaneprojekt eller et forsøg med behovsstyret trafik som løber i disse år.

For en studietur til Hamborg/Flensborg forslås:

- Søndag eftermiddag: Afgang med lejet turistbus eller tog (4,5-5 timer) fra Aarhus/Skanderborg
- Mandag: Selvkørende mobilitet – afprøvning og besøg hos projektparter i Hamborg.
- Tirsdag morgen: Tog/bus Hamborg-Flensborg (ca. 2 timer)
- Tirsdag: Besøg hos trafikselskabet i Flensborg samt evt. site visit.
- Tirsdag eftermiddag/aften: Hjemrejse Flensborg-Aarhus.

Forslag til konkrete datoer for studietur
Administrationen vil på baggrund af bestyrelsens beslutning om rammer og temaer for studieturen kontakte relevante samarbejdspartnere for at kunne planlægge turen. På bestyrelsesmødet 25. juni 2026 fremlægger administrationen forslag til mødedatoer for bestyrelsen i 2027, og i dette forslag vil der også indgå forslag til konkrete datoer for studieturen.

6 Beslutning: Forslag til dagsorden til repræsentantskabsmødet 25. juni 2026

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender administrationens forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet 25. juni 2026.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 25. juni 2026.

Sagsfremstilling

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

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Årsrapport og regnskab 2025
4. Godkendelse af principper for byrdefordeling
5. Orientering om samarbejde og kvalitetsopfølgning i forhold til bus- og flexvognmænd
6. Orientering om budget 2027
7. Eventuelt

Efter bestyrelsens godkendelse udsender administrationen den foreløbige dagsorden til repræsentantskabets medlemmer senest 4 uger før mødet, dvs. 28. maj 2026.

Repræsentantskabets medlemmer har mulighed for at foreslå øvrige emner til dagsordenen.

7 Temadrøftelse: Flextrafik

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter flextrafik med fokus på myndighedsroller og organisering, udbud og kontraktopfølgning, samarbejder med andre myndigheder og aktører samt udviklingen i kørselsomfang og kundeklager.

Resumé

Administrationen har udarbejdet et oplæg til temadrøftelse om Flextrafik med henblik på at give bestyrelsen et samlet indblik i området.

Sagsfremstilling

Flextrafik omfatter individuel behovsstyret transport, herunder bl.a. handicapkørsel, kommunal visiteret kørsel, specialkørsel, siddende patientbefordring samt offentlig servicetrafik.

Området er kendetegnet ved en kompleks organisering med mange aktører:

- Midttrafik har ansvar for udbud, kontraktopfølgning samt planlægning og drift
- Regioner og kommuner visiterer borgere til kørslen
- Staten fastsætter rammerne gennem lovgivning og relevante myndigheder
- Arbejdsmarkedets parter spiller en rolle i forhold til løn- og arbejdsvilkår

Kørslen udbydes i samarbejde med FynBus og Sydtrafik, og der gennemføres løbende EU-udbud med både garanti- og variabel kørsel. Kontrakterne indeholder omfattende krav til kvalitet, sikkerhed, chauffører og køretøjer samt løn- og arbejdsvilkår.

Administrationen fører løbende kontrol med leverandørerne, herunder gennem vognkontroller, opfølgning på hændelser og behandling af kundeklager. Manglende kvalitet kan medføre sanktioner i form af bod, lukning af vogne, udelukkelse af chauffører eller i sidste ende ophævelse af kontrakter.

Flextrafik er samtidig et område med stor driftsvolumen og tæt borgerkontakt, hvilket stiller krav til både kvalitet i leverancen og effektiv håndtering af kundeklager.

Temadrøftelsen har særligt fokus på:

- Myndighedsroller og organisering
- Udbud og kontraktopfølgning
- Samarbejder med andre myndigheder og aktører
- Udviklingen i kørselsomfang og kundeklager
- Sagsbehandling ved kundeklager

Temadrøftelsen danner grundlag for administrationens videre arbejde og eventuelle senere oplæg til bestyrelsen.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Emner til temadrøftelse om Flextrafik

8 Temadrøftelse: Ny zonestuktur

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter følgende fire principielle spørgsmål, som skal give retning til det eventuelle videre arbejde med en forenklet zonestruktur.

1. Strukturen. Hvor langt skal forenklingen evt. gå – 32 storzoner, 9 megazoner eller dynamiske zoner med fem størrelser?
   → Hvilken model tror bestyrelsen er lettest at forklare for en kunde, der aldrig har brugt kollektiv transport før?
   → Hvordan vægtes hensynet til Aarhus og de større byer, mod hensynet til yderområder og land-by-pendling?

2. Priskurven. Skal korte rejser blive dyrere og lange rejser billigere – eller skal prisforholdet bevares så tæt på i dag som muligt?
   → Hvor meget vægt lægger Midttrafik på pendlere på korte ruter versus passagerer på tværs af regionen?
   → Er en fladere priskurve en politisk acceptabel pris for forenkling?

3. Provenu og first mover. Skal omlægningen være provenuneutral for Midttrafik – eller kan bestyrelsen acceptere et indtægtstab mod statstilskud og en rolle som national pilot?
   → Under hvilke betingelser er et indtægtstab acceptabelt – ingen dækning, fuld statslig dækning, delvis, tidsbegrænset?
   → Hvad gør Midttrafik, hvis et eventuelt statstilskud bortfalder efter nogle år?

4. Tempo og proces. Hvornår skal bestyrelsen være klar til egentlige modelvalg, og hvilke yderligere analyser eller dialoger ønskes inden da? Hvis vi skal gå videre.
   → Skal administrationen forberede et konkret modelforslag inden for 6–12 måneder – eller afvente national afklaring?

Resumé

Konsulentbureauet EY har analyseret tre modeller for forenkling af Midttrafiks ca. 300 zoner. Hver model rummer reelle valg om priskurve, provenu og fordeling mellem kundegrupper – forenkling er ikke et neutralt indgreb. Bestyrelsen bedes give retning på de principielle valg, så administrationen kan kvalificere det eventuelt videre arbejde, herunder forholdet til staten og togoperatørerne.

Sagsfremstilling

Læsevejledning

Denne indstilling tager afsæt i den bilagte zonerapport fra EY, som udgør det centrale analysegrundlag for de beskrevne overvejelser og modeller. Bestyrelsen kan med fordel skimme rapporten som en del af forberedelsen til punktet.

Særligt side 5-11 indeholder en kondenseret gennemgang af rapportens væsentligste analyser og hovedkonklusioner.

Modellerne
Modellerne adskiller sig i forenklingsgrad og teknisk opsætning:

Model	Beskrivelse	Karakter
1. 32 storzoner	Zonekortet bevares, men antallet reduceres fra ~300 til 32.	En forenkling inden for den nuværende logik – færre zoner, men samme grundprincip som i dag.
2. 9 megazoner	Zonekortet reduceres til 9 store enheder.	Større geografiske enheder gør zonekortet meget overskueligt – men tvinger samtidig korte rejser op i pris.
3. 5 dynamiske zoner	Prisen beregnes ud fra fugleflugtsafstand – ikke et zonekort.	Bryder med zonekortet, kunden får en pris baseret på rejseafstanden i km – ikke på en zoneinddeling.

Den principielle drøftelse: Priskurvens hældning
Det mest grundlæggende valg handler ikke om antallet af zoner, men om hvordan priserne skal fordele sig mellem korte og lange rejser. I dag koster den længste rejse (23 zoner) ca. 9 gange mere end en 2-zonersrejse (26 kr. og 236 kr.). Når antallet af zoner reduceres markant, presses kurven uundgåeligt fladere – ellers opstår mulighed for delt billetkøb.

Graden af udfladning afhænger af modelvalget: 32 storzoner holder kurven tæt på i dag, 9 megazoner tvinger kurven markant fladere, mens dynamiske zoner kan justeres mere fleksibelt. Detaljer og prismultiplikatorer fremgår af bilagets afsnit 6.

Den principielle afvejning:

- For en fladere kurve: Understøtter mobilitet mellem land og by, pendling over længere afstande og klimamål – personkilometer i kollektiv transport kan øges markant
- Imod en fladere kurve: Korte rejser (1–3 zoner) udgør 82 % af alle rejser og 64 % af indtægterne. En udfladning rammer således hovedparten af kunderne, hvoraf mange får prisstigninger – mens en mindre gruppe på langdistancerejser får markante prisfald.

Der er altså tale om en reel omfordeling mellem passagergrupper – ikke et neutralt indgreb. Usikkerheder om prisfølsomhed, kort- og langsigtet adfærd samt datagrundlag er beskrevet i bilagets afsnit 7.

Den principielle drøftelse: Provenu
Det andet grundlæggende valg handler om Midttrafiks indtægter. Skal en omlægning være neutral for det samlede provenu, eller er bestyrelsen indstillet på at acceptere et indtægtstab mod en tilsvarende gevinst i form af flere passagerer og lavere priser?

Valget står mellem to grundlæggende forskellige principper:

- Variant A – accept af indtægtstab: Midttrafik taber 67–138 mio. kr. årligt, men ingen kunder oplever prisstigninger, og passagertallet vokser 6–14 %. Modellen er kun reelt bæredygtig, hvis tabet dækkes via statstilskud eller øget bestillerbidrag.
- Variant B – provenuneutralitet: Midttrafiks indtægter holdes uændrede, men prisstrukturen tilpasses. Nogle kunder får prisstigninger, andre får prisfald – typisk således, at korte rejser stiger, og lange falder.

Den principielle afvejning:

- For provenuneutralitet: Sikrer økonomisk robusthed uden afhængighed af ekstern finansiering. Midttrafik beholder fuld råderet over egen takststruktur og er ikke låst af vilkår i et statstilskud.
- Imod provenuneutralitet: Kræver accept af mærkbare omfordeling mellem kundegrupper. Den forenklingsgevinst, der kan opnås ved, at stort set alle kunder får billigere rejser, kommer ikke i spil.

Grundtaksten (om 1 og 2 zoner fortsat skal koste det samme) er et yderligere instrument, der kan finjustere indtægtsvirkningen – i model 1A reduceres indtægtstabet fra 100 til 49 mio. kr., hvis grundtaksten differentieres. Uddybning i bilagets afsnit 5.

National kontekst og takstsamarbejder
Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark har peget på forenkling af zonestrukturer som et nationalt spørgsmål, men en samlet national beslutning er endnu ikke truffet. Midttrafik er med det foreliggende analysegrundlag nået langt i overvejelserne, hvilket både åbner mulighed for et lokalt initiativ.

To forhold bør fremhæves:

- Togsamarbejdet: EY vurderer, at det kan være juridisk nødvendigt at omlægge zonesystemet på togrejser samtidig – to parallelle zonesystemer kan være lovstridigt. Det forudsætter dialog med DSB og GoCollective.
- Takstområdeoverskridende rejser: Rejser til/fra nabotrafikselskaber udgør en lille andel, men kræver koordinering, hvis zonegrænserne flyttes markant.

First mover-sporet
Hvis Ekspertudvalgets anbefalinger ikke omsættes nationalt inden for overskuelig tid, kan Midttrafik gå foran.

Argumenter for

Midtjylland har størrelse og geografisk variation til at være national pilot. Ekspertudvalget har skabt et politisk vindue, som kan forsvinde. En omlægning, der øger personkilometer i kollektiv transport, støtter klimamål og styrker grundlaget for statsligt medansvar for indtægtstabet.

Risici og forudsætninger

Variant A kræver nok realistisk en reel statslig medfinansiering. Et lokalt forspring kan låse Midttrafik fast i en model, der ikke bliver national standard. Statstilskud kan være tidsbegrænset – bestyrelsen bør forholde sig til konsekvenserne ved bortfald.

Videre proces og udkast til tidslinje
På baggrund af bestyrelsens drøftelse foreslås følgende milepæle

Tidspunkt	Milepæl
Maj 2026	Temadrøftelse i bestyrelsen (denne sag). Retningsgivende principper fastlægges.
Efterår 2026	Dialog med togoperatørerne og sondering af statstilskud. Prisoverslag fra Rejsekort & Rejseplan på ændret zonestruktur foreligger.
Primo 2027	Bestyrelsen forelægges konkret modelforslag og implementeringsplan.
2027–2028	Forberedelse, systemtilpasning og kommunikation til kunder, såfremt bestyrelsen beslutter at gå videre.

Tidslinjen forudsætter, at rammevilkårene for statstilskud og togsamarbejde afklares undervejs. Forsinkelser i ét af disse spor kan rykke milepælene.

Bilag

- 8.a Bilag 1 - EY - Analyser af nye zonestrukturer

9 Orientering: Indarbejdelse af specialkørsel i Flexgaranti-kontrakten

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer om, at Midttrafik omlægger det nuværende serviceniveau med selvstændige EU-udbud af specialkørsel, og vil fremover inkorporere specialkørslen i Flexgaranti-kontrakten som en del af de fælles Flextrafikudbud med Sydtrafik og FynBus

Sagsfremstilling

Med udgangspunkt i samarbejdsaftalerne med kommunerne, udfører Midttrafik i dag specialkørsel (FS-FlexSpecial) for henholdsvis Skive og Favrskov Kommune via selvstændige specialkørselsudbud. De selvstændige specialkørselsudbud kræver mange ressourcer både ved Midttrafik og kommunerne og varer over lang tid.

Midttrafik har besluttet at nedlægge det nuværende serviceniveau med selvstændige specialkørselsudbud, og specialkørslen vil fremover være inkorporeret i Flexgaranti-kontrakten, som en del af de fælles Flextrafikudbud med Sydtrafik og FynBus. Specialkørslen vil fremover blive håndteret som en option i "Bilag 3 – Specialkørsel" i Flexgaranti-kontrakten. Sydtrafik og FynBus har allerede muligheden for at udløse optionen om specialkørsel i Flexgaranti-kontrakten.

Indarbejdelsen af specialkørslen i Flexgaranti-kontrakten kan forklares ved, at der på nuværende tidspunkt er begrænsede muligheder for at kombinere kørslen med anden flextrafik og der er en begrænset fleksibilitet i forhold til ændrede kommunale behov. Visitationer, ændrede skolestrukturer og pludselige behovsændringer kræver fleksibilitet, som faste udbudskontrakter ikke giver.

Flexgaranti-kontrakten giver mulighed for, at garantivogne kan udføre specialkørsel på en mere fleksibel måde, særligt fordi vognenes rådighed i forvejen er betalt, og at kørslen kan kombineres i forlængelse af anden kørsel. Det kan give bedre udnyttelse af kapaciteten, og dermed lavere omkostninger samt give muligheden for fleksibel tilpasning af kapacitet dag-for-dag efter visitation, ændringer i skolestruktur eller borgerantal osv. Kommunerne kan aktivere kørslen dag-til-dag, hvilket reducerer udbudstiden fra måneder til potentielt få dage. Dette betyder store besparelser i både tid og ressourcer, og kommunen slipper for at stille kørselsgrundlag til rådighed flere måneder i forvejen.

Det er Midttrafiks forventning, at omlægningen medfører økonomiske gevinster, da vognene er garanteret kørsel/afregning uden for specialkørsel og ikke afhænger af en

konkurrencedygtig FlexVariabel pris. Ved at specialkørsel planlægges på Flexgarantivogne kan der frit planlægges i hele vognløbets åbningstid uden at tage hensyn til øvrig kørsel, da vognen skal være til rådighed og bliver afregnet i hele perioden.

Visitering og planlægning af kørslen vil forblive uændret, og Midttrafik overvåger fortsat driften og varetager trafikstyringen, på lige fod med øvrige kommunalt visiterede kørselstyper. Bevilling, visitering, og bestilling foretages fortsat af kommunens kørselskontor.

Denne omlægning nødvendiggør ændringer i den nuværende samarbejdsaftale om Flextrafik mellem Midttrafik og kommunerne. Den ændrede samarbejdsaftale sendes til underskrift i kommunerne i løbet af maj/juni 2026.

10 Orientering: Kvalitetsopfølgning over for busvognmænd

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik udfører den kollektive bustrafik gennem kontrakter med private busvognmænd, der er indgået efter EU-udbud.

Fra tid til anden opstår der sager, hvor der fx i medierne bliver rejst tvivl om kvaliteten, sikkerheden eller andre forhold ved enkelte af disse leverandører.

Administrationen orienterer om, hvordan administrationen håndterer disse sager.

Sagsfremstilling

Midttrafik har kontrakt med en række større og mindre private busvognmænd om at udføre den kollektive bustrafik i Midtjylland uden for bybusserne i Aarhus.

I de enkelte EU-udbud er der opstillet en række kvalitetskrav, og tildeling af kontrakten sker oftest efter en vægtning af kvalitet og pris. Kravene er udformet efter aftale med den relevante bestiller. I enkelte tilfælde anvendes alene pris som tildeling, når minimumskravene til kvalitet opfyldes.

Når kontrakterne er indgået, tilstræber Midttrafik at indgå et konstruktivt samarbejde med de enkelte leverandører, så vi sammen kan levere det bedste produkt til kunderne. Som det fremgår af vores strategiplan, står vi i samarbejdet med vores leverandører for en god dialog og tydelige konsekvenser, så de aftalte krav til kvalitet og økonomi bliver overholdt.

Midttrafik følger op på kvaliteten af den leverede ydelser på en række områder. Bl.a. bliver alle kundehenvendelser registreret i forhold til ruter og vognmænd, hvor det er relevant, bussernes rettidighed bliver registreret på ruter og vognmænd osv. De enkelte vognmænd ifalder bod, hvis de ikke lever op til den aftalte kvalitet. Administrationen har således et godt, faktabaseret grundlag for at følge op på kvaliteten hos de enkelte vognmænd.

Af og til sker det, at der i offentligheden bliver rejst tvivl om kvaliteten, sikkerheden eller andre forhold ved bestemte leverandører, på bestemte ruter eller lignende. Det er de seneste måneder først sket i forhold til GoCollectives ruter med udgangspunkt fra Ebeltoft og derefter for Herning Turists ruter med udgangspunkt i Silkeborg.

Når disse situationer opstår, tager Midttrafik det meget alvorligt. Vi kontakter de relevante vognmænd og udbeder os detaljeret dokumentation for overholdelse af krav og kontrakter. Der laves aftaler om udbedring af evt. mangler, relevante myndigheder inddrages om nødvendigt og evt. kontraktmæssige konsekvenser eksekveres. Sagerne håndteres faktabaseret og inden for de retningslinjer, vores kontrakter og udbudsreglerne generelt giver.

På mødet i bestyrelsen vil administrationen præsentere eksempler på, hvordan konkrete kritikpunkter er blevet håndteret med de relevante vognmænd.

11 Orientering: GDPR-rapport 2025

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafiks databeskyttelsesrådgiver (DPO), DPO Danmark, har i 3. kvartal 2025 gennemført det årlige tilsyn vedrørende GDPR-compliance hos Midttrafik. Tilsynet føres som en del af DPO Danmarks lovpligtige opgave som DPO for Midttrafik.

Bestyrelsen orienteres hermed om resultaterne fra tilsynet, som er afrapporteret i en ledelsesrapport, der samlet set viser, at organisationens gennemsnitlige GDPR-compliance-niveau er steget med 0,2 siden tilsynet i 2024. På tidspunktet for tilsynet i september 2025 lå niveauet således på 3,6 ud af 4,0.

Midttrafiks chefteam har besluttet, at målet for arbejdet med GDPR-compliance i 2026 er at få bragt den sidste niveau 2-kontrol op, så samtlige kontroller ligger på compliance-niveau 3 og 4, og samtidig sikre, at det nuværende niveau for de øvrige kontroller fastholdes.

Sagsfremstilling

Status på GDPR-compliance i 2025
DPO Danmarks årlige tilsyn vedrørende Midttrafiks GDPR-compliance viser, at niveauet er steget med 0,2 points fra et gennemsnit på 3,4 i 2024 til et gennemsnit på 3,6 i 2025 (se figur 1).

Complianceniveauet for 2025 afspejler en spredning, hvor 58% af kontrollerne lå på niveau 4, og 39% lå på niveau 3, mens 3%, svarende til én kontrol, lå på niveau 2 (se figur 4). Alle kontrollerne har stor betydning for Midttrafiks informationssikkerhed og beskyttelse af persondata.

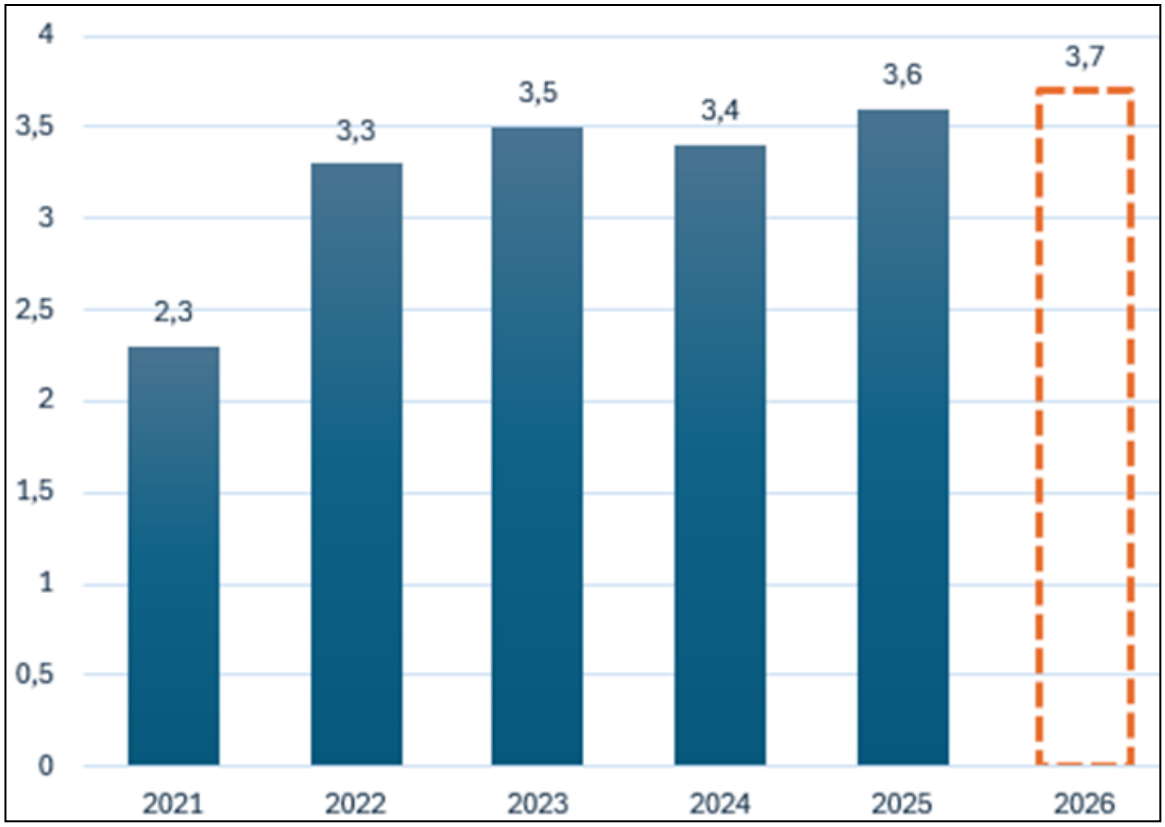
Af figur 2 fremgår DPO Danmarks vurderingsskala, som danner grundlag for det konstaterede complianceniveau. Skalaen er opbygget således, at kontroller, der ligger på complianceniveau 1, automatisk vil have første prioritet (P1), kontroller på niveau 2 vil have anden prioritet (P2) etc. De højest prioriterede kontroller indikerer hvilke områder, Midttrafik med fordel kan fokusere indsatsen på i 2026.

DPO Danmark har heller ikke i 2025 kunnet konstatere kritiske mangler (prioritet 1) i Midttrafiks complianceniveau. Samtidig er andelen af prioritet 2-kontroller (svarende til væsentlige mangler) faldet fra 24% til blot 3%. Der ses derimod en stigning på 15% i andelen af prioritet 3-kontroller. Stigningen skyldes, at flere prioritet 2-kontroller har ændret status til prioritet 3-kontroller. DPO Danmark anbefaler, at Midttrafik i 2026 fokuserer indsatsen på prioritet 2- og 3-kontrollerne.

Af figur 5 fremgår den identificerede prioritet 2-kontrol, som hører under område C: Tekniske foranstaltninger. Kontrollen vedrører backup og har til hensigt at sikre, at Midttrafik til enhver tid har en kopi af sine data til rådighed. For at opnå en højere score, vil Midttrafik være nødt til at skabe bedre overblik over retention samt hvilke restoretests der påtænkes gennemført og hvornår for så vidt angår alle systemer.

Chefteamets prioritering og mål for GDPR-compliance i 2026
Chefteamet har fastlagt, at Midttrafiks mål for 2026 for GDPR-compliance ikke nødvendigvis er at opnå en gennemsnitlige score på 4, svarende til 100% compliance. Chefteamet ønsker dog, at prioritet 2-kontrollen (se figur 5) bringes op på niveau med de øvrige kontroller, og at de øvrige kontroller vedligeholdes, så det nuværende compliance-niveau fastholdes.

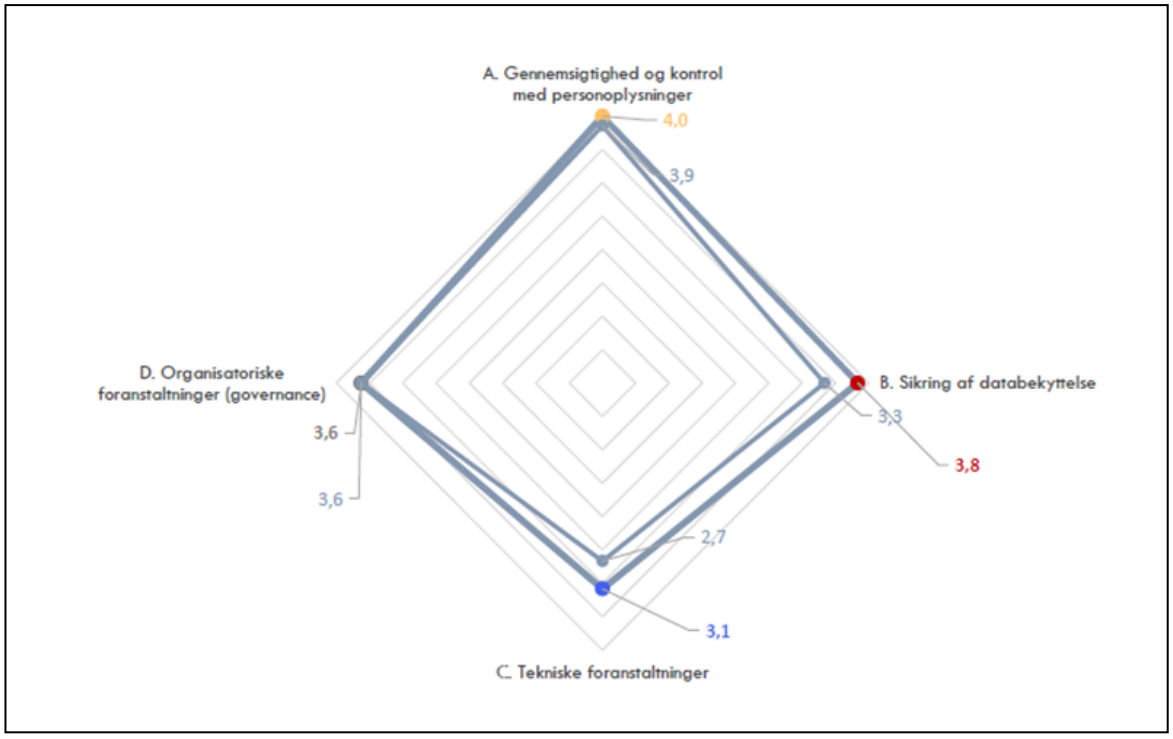
Administrationen vil sikre planlægning og eksekvering frem mod de fastlagte mål.



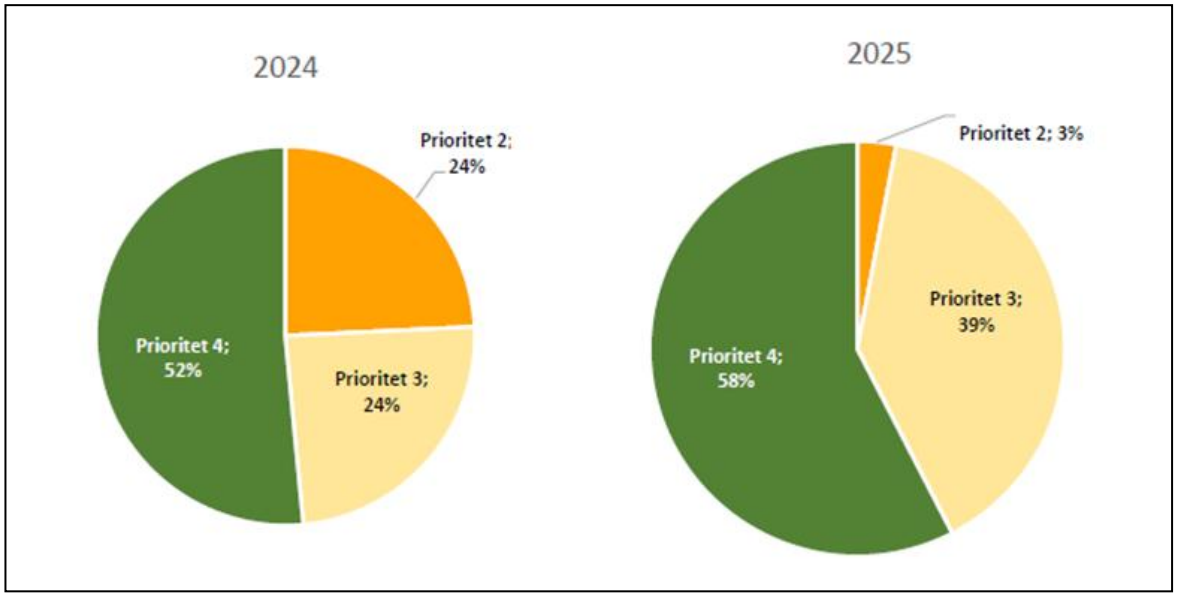
Figur 1 - Compliance-niveau 2021-2025 samt det målsatte niveau for 2026.

Complianceniveau		Beskrivelse	Prioritet
1	✗	**Kritisk mangel** Anvendes ved forhold eller risici, der anses for kritiske. Et *forhold* anses som kritisk, når der er tale om en alvorlig mangel i strid med databeskyttelsesretlige krav. En *risiko* anses for kritisk, hvis der er en høj grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 1 markeringer (P1) rapporteres til ledelsen med anbefaling om at afhjælpe forholdet straks.	**P1**
2	!	**Væsentlig mangel** Anvendes ved forhold eller risici, der anses for væsentlige. Et *forhold* anses for væsentligt, når der er tale om en mangel i strid med databeskyttelsesretlige regler. En *risiko* anses for væsentlig, hvis der er middel grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 2 markeringer (P2) rapporteres til ledelsen med anbefaling om, at ledelsen afhjælper forholdet.	**P2**
3	–	**Mindre væsentlig mangel** Anvendes ved forhold eller risici, der anses for mindre væsentlige. Et forhold anses for mindre væsentligt, når det er tale om en uvæsentlig mangel i strid med databeskyttelsesretlige regler. En risiko anses for mindre væsentlig, hvis der er en lille grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 3 markeringer (P3) rapporteres kun til ledelsen som opmærksomhedspunkter, men med en anbefaling til ledelsen om at tage stilling til, om forholdet giver anledning til yderligere opfølgning.	**P3**
4	✓	**Overholdelse** Databeskyttelsesretlige krav overholdes, med mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.	**N/A**

Figur 2 - Vurderingsskala



Figur 3 - Fordeling af scores på de fire kontrolområder for 2024 vs. 2025 (s. 5 Tilsyns-rapport)



Figur 4 - Oversigt over fordeling af prioriteter på tværs af kontroller (s. 10 i Tilsynsrapport)

Prioritet 2-kontroller

C12. Backup
Organisationen anbefales at etablere en politik for backup med henvisning til et overblik over alle systemer, hvilken retention og restoretest der påtænkes gennemført og hvornår. Dette gælder særligt, hvor der er systemejere udenfor IT-afdelingen. Alternativt kan der tages ejerskab over alle systemer. Desuden skal det dokumenteres fra leverandører hvornår der bliver lavet restoretest.

Figur 5 - Oversigt over prioriterede kontrolområder (s. 10 i Tilsynsrapport)

Bilag

- 11.a Bilag 1 - GDPR compliancerapport Midttrafik 2025

12 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

Gamle billetsystemer bliver erstattet af nye
Basiskortet er klar til børn
Børn kan fra 18. marts 2026 også få et Basiskort og checke ind på de nye gule Checkpunkter.

Basiskortet er til de børn, som er vant til at bruge et fysisk Rejsekort, eller som endnu ikke er klar til at benytte smartphone og apps, når de rejser.

Med et Basiskort kan et barn rejse med bus, tog, metro og letbane i hele Danmark til samme pris som i Rejsekort-appen.

Stadig muligt med et fysisk Ungdomskort
Fra 20. marts 2026 blev det muligt for kunderne at vælge et fysisk Ungdomskort som et alternativ til Ungdomskort i Rejsebillet-appen.

Kunden kan købe det nye fysiske Ungdomskort på mitungdomskort.dk.

Det er ikke længere muligt at købe et fysisk Ungdomskort på Rejsekort. Eksisterende Ungdomskort på Rejsekort kan fortsat bruges frem til og med 28. maj 2026.

Midttrafik app lukkede 31. marts 2026
31. marts 2026 var det endegyldigt slut med køb af billetter i Midttrafik app. Kunderne kan i stedet vælge mellem de to landsdækkende apps Rejsebillet og Rejsekort-appen.

Hvis man ikke nåede at bruge alle sine klip, kan man få dem refunderet til den pris, man har givet for dem. Det kan man søge om på Midttrafiks hjemmeside.

Basiskort på Letbanen
Fra 14. april 2026 blev det også muligt at bruge sit Basiskort på Letbanen. Kunden skal checke sit Basiskort ind og ud på perronen på de gule checkpunkter, der sidder på siden af de blå punkter. Alle stationer har som minimum 1 stk. checkpunkt, nogle stationer har dog 2 stk. (f.eks. Aarhus H, Dokk1).

28. maj er sidste dag med det fysiske Rejsekort

Det fysiske Rejsekort kan bruges til og med 28. maj 2026.
Alle kunder opfordres til allerede nu at finde ud af, om det er Rejsekort-appen eller det fysiske Basiskort, der passer dem bedst.

Rejsekort-appen er til kunder, der ønsker nemt check ind og ud på en telefon. Hvis kunden foretrækker et fysisk kort, skal man vælge Basiskortet.

Har kunden penge stående på dit fysiske Rejsekort 28. maj, overføres de automatisk til NemKonto. Kunden behøver ikke selv gøre noget. Kunden kan også selv lukke kortet via selvbetjeningen på rejsekort.dk, hvis de vil have pengene udbetalt inden da. Har man et Rejsekort Anonymt, skal man selv bede om at få pengene udbetalt. Det kan man læse mere om på rejsekort.dk/luk.

Den fælles kundetilfredshedsanalyse for kollektiv transport 2025
For ottende år i træk gennemførte Midttrafik i 2025 sammen med de øvrige trafikvirksomheder i Danmark den fælles årlige kundetilfredshedsanalyse. Resultatet af undersøgelsen vedlægges som bilag.

Analysen er landsdækkende og går på tværs af trafikvirksomheder og transportformer.

Analysen belyser tilfredsheden i den kollektive transport på tværs af bus, tog, letbane og metro i hele Danmark; både i forhold til hvordan kunderne generelt oplever den kollektive transport og hvordan, de oplever sammenhængen, når de benytter flere transportmidler på en rejse.

Undersøgelsen gennemføres online blandt kunder, der har benyttet Midttrafik eller et af de øvrige selskaber min. én gang i løbet af året. Analysen blev gennemført af analyseinstituttet Wilke og baserede sig på ca. 12.000 besvarelser. Undersøgelsen indeholder en stor andel lejlighedsvise kunder og kan derfor ikke sammenlignes direkte med Midttrafiks egne undersøgelser, hvor interviews foretages i bussen omkring en aktuel rejse.

- De vigtigste drivere for NPS (anerkendt mål for tilfredshed og loyalitet) er: 1) Om rejsetiden er behagelig, 2) om sammenhængen i den offentlige transport fungerer, 3) Hvordan planlægningsforløbet opleves og 4) Om man har tillid til at komme frem til tiden.
- NPS er i 2025 steget signifikant for Midtjyske Jernbaner og faldet signifikant for Aarhus Letbane. NPS for Midttrafik er uændret.
- Når selskaberne vurderes, ligger Midttrafik generelt placeret i den lave ende blandt de øvrige trafikselskaber, men har ingen signifikante fald eller stigninger siden sidste år.
- Aarhus Letbane oplever signifikante fald på flere parametre: Samlet tilfredshed, Overholdelse af køreplan, Muligheden for at få en siddeplads og Informationen ved forsinkelser

Resultatet af Midttrafiks 75. udbud – Smukfest-kørsel
Midttrafik har gennemført sit 75. udbud, som på udbudstidspunktet samlet set havde 1.122 køreplanstimer pr. år, fordelt på 22 kontraktbusser.

Kørslen vedrører alene kørsel til og fra Smukfest. Det er Region Midtjylland og Skanderborg Kommune, der finansierer Smukfest-kørslen. De to bestillere har ca. en 50/50 fordeling af den samlede kørsel.

Kørslen er udbudt med en ordinær rammeaftaleperiode på 6 år, fra 1. april 2026 til 31. marts 2031, med mulighed for forlængelse i 2x1 år.

Udbuddet er gennemført med udbudsproceduren "offentligt udbud", hvor busselskaberne har haft mulighed for at afgive tilbud på kørslen med både dieselbusser, elbusser og gasbusser. Udbuddet har omfattet option på HVO- Biodiesel ved tilbud med dieselbusser.

Der har været krav om, at busserne skal have Midttrafik-udstyr, samt real-tids- og tælleudstyr. Udbudsretligt har Midttrafik ikke måtte begrænse konkurrencen til, at der kun måtte afgives tilbud med busser, der i forvejen er leverandører hos Midttrafik/allerede har udstyret installeret, idet dette ville være en konkurrencebegrænsning i strid med udbudsreglerne.

Indkomne tilbud med busser uden Midttrafik-udstyr blev derfor pålagt anskaffelses-, installations- og driftsomkostninger, såkaldte "skifteomkostninger", i forbindelse med evalueringen.

Midttrafiks 75. udbud – Kørsel til/fra Smukfest i Skanderborg er udbudt i tre rammeaftaler med mulighed for kombinationstilbud på alle 3 pakker = Kombination A.

Der indkom i alt nedenstående antal tilbud på de udbudte pakker og kombination A, fordelt på tre forskellige busselskaber:

- Pakke 1: 2 tilbud
- Pakke 2: 2 tilbud
- Pakke 3: 1 tilbud
- Kombination A: 2 tilbud

Følgende busselskaber afgav konditionsmæssige tilbud:

- Umove A/S
- Nobina A/S

Rammeaftalen blev tildelt på baggrund af Umoves tilbud på Kombination A, der indeholder både pakke 1, pakke 2 og pakke 3, da kombinationstilbuddet samlet set blev identificeret som det økonomisk mest fordelagtige tilbud ved anvendelse af tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet".

Midttrafik foretog tildeling af rammeaftalen 6. marts 2026.

Der er driftsstart den 2. august 2026. Driften bliver med ca. 12 m. laventré diesel- og elbusser.

Samsø Kommune fortsætter med at bruge Midttrafik til siddende patientbefordring samt handicapkørsel for fastlandsborgere

Samsø Kommune udtrådte af Midttrafik i 2017. Ved udtrædelsen blev der indgået en udtrædelsesaftale mellem Midttrafik og Samsø Kommune, hvor specifikke kørselsordninger fortsat skulle varetages af Midttrafik efter udtrædelsen. Midttrafik har siden fortsat varetaget den siddende patientbefordring på Samsø for regionerne samt kørslen efter den individuelle handicapordning på Samsø for borgere, der ikke er bosat på Samsø. Det sker via FlexGaranti, hvor Samsø Kommune har sin egen delaftale, hvor der stilles en vogn til rådighed i tidsrummet kl. 05:00 til 23:00 alle ugens dage.

Kommunen har overvejet at hjemtage kørslen, hvilket de er berettiget til jf. de samme regler, som gjorde, at Samsø Kommune kunne udtræde af Midttrafik. Kommunen havde en forventning om, at der kunne opnås en synergi med den eksisterende kørsel på øen. Efter en grundig gennemgang og beregning af opgaven, har kommunen konstateret, at den samlede opgave er mere omfattende og ressourcekrævende end forudsat, og at kommunen derfor ikke vil kunne overholde de nuværende krav og opretholde det eksisterende serviceniveau. En overtagelse af opgaven ville indebære en række væsentlige udfordringer for kommunen, herunder øget kørselsomfang, behov for ekstra kapacitet i spidsbelastningsperioder, kvalitetssikring af patientbookinger samt en betydelig økonomisk usikkerhed.

Efter en grundig analyse og god dialog mellem kommunen, regionens præhospital og Midttrafik, har Samsø Kommune derfor besluttet, at de også fremover vil benytte Midttrafik til løsning af disse opgaver. Samarbejdet fortsætter derfor uændret efter de aftaler, der blev indgået ved udtrædelsesaftalen i 2017.

Udfordringer med flexvognmænd på Fyn

De seneste uger har medierne dækket en række problemstillinger i forhold til en familie på Fyn, som driver en række selskaber, der udfører flextrafik. FynBus, Sydtrafik og Midttrafik har et kontraktsamarbejde omkring flextrafik, så de pågældende selskaber leverer flextrafik-ydelser til såvel FynBus som Sydtrafik og Midttrafik. De tre selskaber og deres ejere er i medierne blevet fremhævet for en række forhold, herunder kriminalitet, offentlig gæld og andre forhold, der har medført et ønske i offentligheden om, at de ikke skal kunne være leverandører til det offentlige, herunder leverandører af flextrafik. Sagen har udviklet sig uge for uge. På bestyrelsesmødet giver direktøren en orientering om status for sagen.

Bilag

- 12.a Bilag 1 - Den fælles kundetilfredshedundersøgelse for kollektiv trafik

13 Eventuelt