



Forventet regnskab 2 2025

Bilag 1 - Hovednotat

1	Forventet regnskab 2 2025	2
1.1	Midttrafiks samlede driftsbudget	2
1.2	Passagerindtægter	3
1.3	Operatørudgifter	4
1.4	Drifts- og billetsystemer	7
1.5	Billetkontrol	8
1.6	Trafikselskab og Flextrafikadministration	8
1.7	Finansindtægter og -udgifter	9
1.8	Likviditet	10
1.9	Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau	12

1 Forventet regnskab 2 2025

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2 2025 (FR2 fremadrettet) er budget 2025 (B2025 fremadrettet)

1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem- skrivning	I alt
Passagerindtægter	-865,7	-879,4	-878,0	-878,7	-	0,7
Operatørudgifter	2.588,7	2.679,0	2.658,5	2.634,8	-32,3	-44,2
- Udgift excl. NT/SYD	2.568,5	2.658,8	2.639,0	2.615,4	-31,7	-43,5
- NT/SYD	20,2	20,2	19,5	19,4	-0,6	-0,8
Drifts- og billetsystemer	73,5	117,2	115,9	112,7	-	-4,6
Billetkontrol	-0,8	1,6	2,2	-0,8	-	-2,4
Trafikselskab og Flexadministration	161,5	179,7	164,2	179,9	-	0,3
Fællesomkostninger	-6,4	7,6	6,2	3,9	-	-3,7
Total	1.950,9	2.105,6	2.069,0	2.051,7	-32,3	-53,9
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>						
Bus	924,0	1.041,9	1.014,2	1.020,8	-28,0	-21,0
Tog	59,2	79,2	79,3	83,5	-	4,3
Letbane	250,6	274,6	276,3	269,6	-	-5,0
Flextrafik	716,3	702,4	693,0	673,9	-4,3	-28,5
Fælles	-6,4	7,6	6,2	3,9	-	-3,7
Merforbrug	7,1	-	-	-	-	-

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2025 er nedjusteret med 53,9 mio. kr. til i alt 2.051,7 mio. kr., hvilket primært skyldes et samlet indeksfald på 32,3 mio. kr.

Af de samlede driftsudgifter står 2.040,7 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks samlede driftsudgifter for året og det beløb, der fordeles mellem bestillerne, skyldes hovedsageligt Midttrafiks eget bidrag til letbanesekretariatet samt ydelser og tilbagebetalinger vedrørende rejsekortlån og overført overskud.

1.2 Passagerindtægter

Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Passagerindtægter i alt	-865,7	-879,4	-878,0	-878,7	0,7
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>					
Bus	-719,2	-730,3	-729,1	-726,8	3,5
Tog	-21,1	-22,6	-22,7	-19,6	3,1
Letbane	-93,4	-98,1	-98,2	-103,3	-5,2
Flextrafik	-31,9	-28,4	-28,1	-29,0	-0,6

Midttrafiks forventede passagerindtægter i 2025 udgør 878,7 mio. kr., hvilket er en samlet nedjustering på 0,7 mio. kr. i forhold til budgettet, hvoraf 1,1 mio. kr. skyldes forlængelse af den gratis lokale buskørsel i Herning Kommune, 0,3 mio. kr. skyldes gratis kørsel på Lemvigbanen fra oktober 2025 og året ud.

Opjustering af den åbne flexkørsel har betydet en opjustering af passagerindtægter for Flextrafik på 0,6 mio. Kr.

Midttrafiks indtægtsdelingsmodel er baseret på de seneste fire kvartalers indtægtsdata (4. kvartal 2024 – 3. kvartal 2025), hvor tilførslen af data fra perioden, har medført ændringer i fordelingen af Midttrafiks samlede indtægter.

I forbindelse med 4. kvartal 2024 blev der i indtægtsdelingsmodellen implementeret 3 nye datakilder: Rejsekort som App, Rejsebillet og DSB Check-Ind. Rejsekort som App indgår i beregningen af de generelle fordelingsnøgler, sammen med Rejsekort som kort. I takt med at kunderne skifter billetteringsform, og i stigende grad benytter rejsekortprodukterne, herunder Rejsekort som app, øges andelen af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data for den enkelte rejse (princip 1), hvilket øger andelen af direkte fordelte indtægter, samt giver et styrket datagrundlag for beregning af de generelle fordelingsnøgler (princip 2 og 3). Dette giver dog en ændret sammensætning af rejser – især med flere korte rejse i f.eks. Aarhus-området, som påvirker den gennemsnitlige rejselængde og dermed det samlede resultat af modellen. Tendensen viser at Region Midtjylland står til at få et større andel af passagerindtægterne end tidligere på bekostning af bybuskommunerne.

Selvom andre faktorer også er i spil, såsom færre/flere passagerer og længerevarende aflysninger, så vurderes det at flytningen af kunder over på Rejsekort som app er den væsentligste årsag til ændringerne i indtægtsdelingen. Denne flytning af kunderne fra f.eks. Midttrafik App er forsat i gang, og der er tale om en varig ændring, som bidrager til en mere retvisende og datadrevet fordeling af passagerindtægterne.

I forbindelse med forventet regnskab 2 er ændringen i fordelingen nedjusteret manuelt, ud fra et forsigtighedsprincip med det formål at nedtone effekten indtil vi har mere data tilgængeligt og den nye datatilførsel har stabiliseret sig yderligere. Der skal understreges, at alle passagerindtægter bliver i sidste ende fordelt på baggrund af data.

Indtægtsdelingsmodellen er baseret på 4 fordelingsprincipper, som anvendes afhængigt af de rejseinformationer, som er tilknyttet i data.

Princip 1 – direkte fordeling baseret på fuldstændig rejseinformation

Benyttes når information fra kort eller billet er tilstrækkelig til at indtægten kan fordeles direkte. Eksempler på dette er Rejsekort som Kort, Rejsekort som App og DSB Check-in, hvor alle rejser er registreret med start- og slutdestination på stations- eller stoppestedsniveau.

Princip 2 – fordeling baseret på rejseplan eller rejsekortdata

Hvis rejseinformation gør det muligt at fastlægge en rejse ved opslag i Rejseplanen, og der kun findes én rejsemulighed, fordeles indtægten direkte herefter. I de tilfælde, hvor der er flere ruter, anvendes rejsekortdata til at estimere fordelingen mellem de forskellige ruter. Eksempel på dette er skolekort, ungdomskort og periodekort.

Princip 3 – fordeling baseret på rejsekortdata

Hvis rejseinformationen ikke er tilstrækkelig til at Rejseplan opslag kan laves som i princip 2, foretages fordelingen alene på baggrund af Rejsekortdata. Eksempel på dette er Midttrafik app, Rejsekort enkeltbillet og Rejsebillet.

Princip 4 – fordeling uden rejserelateret information

Denne dækker kort og billetter, hvor der ikke er tilstrækkelig rejseinformation til at anvende princip 1-3. Fordeling sker derfor ud fra særlige fordelingsnøgler eller særskilte aftaler. Eksempler på dette er arrangement billetter, som Smukfest, Djurs Sommerland, samt statslige kompensationer som fx. Børnerabat og off-peak.

1.3 Operatørudgifter

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025		
				FR2 2025	Prisfrem-skrivning	I alt
Kontraktbetaling og driftstilskud til operatører	2.565,2	2.639,0	2.619,2	2.594,7	-31,7	-44,4
Samarbejder, særftaler og enkeltstående udgifter	3,3	19,8	19,8	20,7	-	0,9
Operatørudgifter i alt	2.568,5	2.658,8	2.639,0	2.615,4	-31,7	-43,5
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>						
Bus	1.454,1	1.515,6	1.505,4	1.499,2	-27,4	-16,4
- Heraf Flexbus	5,2	5,8	5,3	4,8	-0,1	-1,0
Tog	78,3	97,9	97,9	97,9	-	-
Letbane	332,1	357,0	357,0	357,0	-	-
Flextrafik	703,9	688,3	678,7	661,3	-4,3	-27,1

De samlede operatørudgifter i FR2 udgør 2.615,4 mio. kr., hvilket medfører et samlet mindreforbrug på 43,5 mio. kr. i forhold til B2025.

1.3.1 Bus

For bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter et finansieringsbehov på 1.499,2 mio. kr. Sammenholdt med det budgetterede beløb for 2025 på 1.515,6 mio. kr. resulterer dette i et mindreforbrug på 16,4 mio. kr.

For den almindelige rutekørsel er der et samlet mindreforbrug på 16,3 mio. kr. i forhold til budget 2025.

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en mindreudgift for Midttrafiks ejere på 27,3 mio. kr.
- Reduktion af kørselsomfanget med ca. 3.400 timer medfører en mindreudgift på 2,6 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet merudgift på 13,6 mio. Kr. Som primært vedrører Region Midtjylland. Der henvises til de enkelte kommentarer i skemaet nedenfor for nærmere detaljer vedrørende de enkelte bestillere.

Bestiller	Ændr. i timer	Mio. kr.				Bemærkning
		Effekt af timer	Indeks effekt	Øvr. Bæ- vægelser	I alt	
Favrskov	-316	-0,3	-0,4	0,1	-0,6	Indekseffekt og nedgang i køreplantimer
Hedensted	83	0,1	-0,3	0,6	0,4	Stigning i busafhængige omk. Samt mere ekstrakørsel. Ny kontrakt til K25
Herning	-250	-0,2	-1,9	1,9	-0,2	Nedgang i skolekørsel, samt højere omkostning til arrangementskørsel
Holstebro	-178	-0,1	-0,2	0,0	-0,3	Færre køreplantimer og indekseffekt
Horsens	2.736	1,9	-2,1	-0,1	-0,3	Indekseffekt, stigning i køreplantimer på rute 110 og 1112
Ikast-Brande	-1.947	-1,4	-0,3	1,3	-0,5	Ny kontrakt på skolekørsel: Færre køreplantimer, højere omk.. Rute 191 er fra K25 blevet flex-rute. Administration på ny kontrakt.
Lemvig	16	0,0	-0,1	0,3	0,2	Højere udgifter til skolekørsel
Norddjurs	-548	-0,5	-0,7	0,2	-1,0	Fald i køreplantimer, samt indekseffekt.
Odder	-12	-0,0	-0,4	0,1	-0,3	Indekseffekt
Randers	-715	-0,6	-2,0	1,5	-1,1	Nedgang i køreplantimer på bybusserne, indekseffekt, mere ekstrakørsel.
Ringkøbing-Skjern	-529	-0,3	-0,6	0,5	-0,4	Fald i køreplantimer, indekseffekt, ekstra omkostning for "Omkørsel".
Silkeborg	-94	-0,1	-0,5	-1,5	-2,1	Fald i køreplantimer, indekseffekt. 2 nye kontrakter til K25
Skanderborg	261	0,2	-0,7	0,3	-0,3	Indekseffekt, stigning i køreplantimer
Skive	-138	-0,1	-0,6	1,3	0,6	Stigning i busafhængig omk. Og arrangementskørsel
Struer	-26	-0,0	-0,3	0,0	-0,3	Indekseffekt
Syddjurs	-688	-0,6	-0,5	0,2	-0,8	Indekseffekt og nedgang i antal køreplantimer
Viborg	-680	-0,4	-1,9	-1,5	-3,8	Indekseffekt, nedgang i køreplantimer og busafhængige omk.
Aarhus	-339	-0,3	-2,5	-2,1	-4,9	Indekseffekt, mere ekstrakørsel, lavere administration.
Region Midtjylland	-39	-0,0	-11,1	10,4	-0,8	Manglende budgettering af busaf. Omk., højere udgifter til ekstrakørsel. Stigning i timepriser.
I alt	-3.403	-2,6	-27,3	13,6	-16,3	

Udover den normale ruteøkonomi, er der i forventet regnskab en udgift på 0,9 mio. Kr. til særaftaler som ikke er budgetteret.

For Flexbus er FR2 udarbejdet med afsæt i den faktiske kørsel i perioden januar til august 2025, suppleret med en prognose for resten af året, herunder kendte ændringer i kørslen fra køreplansskiftet.

De samlede operatørudgifter til Flexbus ligger 1 mio. kr. under det budgetterede niveau. Dette skyldes primært færre ture end forventet. Hertil kommer ændringer i køretider samt oprettelse af nye ruter, som ikke er blevet anvendt i det forventede omfang.

1.3.2 *Tog*

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget. Der er foretaget en teknisk omplacering på 0,2 mio. kr. fra budgettet til operatørudgifter til drifts- og billetsystemer, hvor forbruget korrekt hører til.

Efter udarbejdelse af forventet regnskab 2 har Region Midtjylland meldt ind, at de vil nedskrive indtægtsgrundlægget med 0,3 mio. kr. som i stedet skal dækkes af øgede operatørudgifter. Beløbet vil blive reguleret med en ekstra opkrævning i december 2025.

1.3.3 *Letbane*

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget.

1.3.4 *Flextrafik*

I forhold til B2025 er der i FR2 indarbejdet aktivitetsændringer baseret på den faktiske kørsel i perioden januar til august 2025.

Omkostningsindekset er faldet siden budgetlægningen, hvilket giver en mindreudgift på 4,3 mio. kr. Derudover er kørselsomfanget justeret som følge af ændrede kørselsmønstre, og priserne på de indbudte kontrakter er faldet markant, hvilket reducerer omkostningerne pr. tur sammenlignet med sidste udbudsperiode. Dette har for nogle kommuner medført besparelser, selvom der har været mere kørsel end budgetteret. Samlet set giver disse forhold en mindreudgift på operatørudgifterne på 27,1 mio. kr.

En nedjustering af forventningerne til handicapkørsel, en opjustering af den åbne kørsel og billigere kontrakter i 2025 resulterer i et samlet mindreforbrug på 16,9 mio. kr.

For siddende patientbefordring og kommunal kørsel forventes lavere aktivitetsniveauer, hvilket giver et samlet mindreforbrug på 10,1 mio. kr., hvoraf 6,3 mio. kr. vedrører siddende patientbefordring og 3,8 mio. kr. kommunal kørsel.

Randers kommune ønsker også at få nedskrevet budgettet for brækket ben kørsel med 0,1 mio. kr. Dette skyldes de realiserede udgifter har været langt under budget.

Bilag 3 indeholder en detaljeret opdeling på områder og bestillere.

1.4 Drifts- og billetsystemer

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

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Udgifter til billetsystemer					
Rejekort	54,2	93,1	89,6	85,5	-7,7
Midttrafik app	5,4	4,9	4,9	5,6	0,7
Øvrige billetprodukter	0,3	-	-	-	-
Udgifter til billetsystemer i alt	59,9	98,1	94,6	91,1	-7,0
Udgifter til driftssystemer og særaftaler i alt	10,6	15,7	17,9	18,1	2,4
Drifts og billetsystemer i alt	73,5	117,2	115,9	112,7	-4,6

Udgifterne til drifts- og billetsystemer omfatter bl.a. bus-IT, transaktionsomkostninger ved digitalt billetsalg, vedligeholdelse af billetudstyr samt drift og installation af Rejekortudstyr.

For 2025 forventes et samlet forbrug på 112,7 mio. kr., hvilket er 4,6 mio. kr. lavere end budgetteret. Budgettet er opjusteret med 3,2 mio. kr. i forhold til oprindeligt budget, pga. infoskærme i busser, som finansieres af Regionen. Der er desuden foretaget en teknisk omplacering på 0,2 mio. kr. fra operatørudgifter til drifts- og billetsystemer, hvor forbruget korrekt hører til.

Anskaffelse af hardware til nyt realtidssystem og passagertælling forventes at medføre et merforbrug på 2,4 mio. kr., som følge af usikkerhed om betalingstidspunktet af hardware i 2025-2026.

Udgifter til Midttrafik-appen forventes højere med 0,7 mio.kr pga. mindre udviklinger i forbindelse med at Midttrafik lukker for salget af klippekort og pendlerkort. Omvendt reduceres udgifter til drift af tællesystemer og særaftaler i Aarhus Kommune, da disse nu henføres til busområdet.

For Rejekortet forventes et forbrug på 85,5 mio. kr., 7,7 mio. kr. lavere end budgetteret, primært pga. mindre indkøb af validatorer til de nye Basis kort og udsættelse af en del af omstillingsbidraget. Derudover, er en lille del af omkostningen til den Basiskortet flyttet fra 2025 til 2026.

Udover ovenstående er der på togdriften (Lemvigbanen) tilført 0,4 mio. kr. til dækning af NIS2 (et EU-direktiv, der har til formål at styrke og ensarte cybersikkerheden på tværs af EU). Dette skyldes, at udgiften først er blevet bekendt i forbindelse med udarbejdelsen af forventet regnskab.

Efter udarbejdelse af forventet regnskab 2 har Region Midtjylland meldt ind, at i stedet for kun at tilføre 0,4 mio. kr. til NIS2 vedrørende Lemvigbanen, skal der yderligere tilføres 0,4 mio. kr. til NIS2. Samlet 0,8 mio. kr. som vil blive reguleret med en ekstra opkrævning i december 2025.

1.5 Billetkontrol

Tabel 1.5 Billetkontrol (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Udgifter til egen drift og administration	5,6	6,8	7,0	6,9	0,1
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	12,8	13,0	13,0	13,0	-
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-25,2	-21,1	-22,5	-23,6	-2,5
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	5,9	2,9	4,7	2,9	-
Billetkontrol i alt	-0,8	1,6	2,2	-0,8	-2,4

For 2025 forventes en indtægt på 0,8 mio. kr., hvilket svarer til en mindreudgift på 2,4 mio. kr. i forhold til B2025.

I perioden januar til august 2025 er der udstedt flere afgifter end budgetteret, cirka 12 %. Dette betyder at indtægtsforventningen - bestående af kontrolafgifter og gebyrer - er opjusteret til 23,6 mio. kr., hvilket er 2,5 mio. kr. mere end budgetteret.

Det forventede tab på debitorer, som dækker ubetalte kontrolafgifter, estimeres til 37,5 mio. kr. ved udgangen af 2025. Til sammenligning blev tallet i regnskabet for 2024 opgjort til 34,6 mio. kr., hvilket medfører en udgiftsstigning på 2,9 mio. kr. for 2025, svarende til det budgetterede for 2025.

1.6 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Tabel 1.6 Trafikselskab og Flexadministration

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025
Trafikselskabet	137,7	135,0	119,7	136,3	1,3
Letbanesekretariatet	1,1	1,2	1,2	1,2	0,0
Flextrafikadministration	22,8	43,4	43,2	42,4	-1,1
- Heraf Flextrafik	39,8	42,5	42,3	41,6	-0,9
Trafikselskab og Flexadministration i alt	161,5	179,7	164,2	179,9	0,3

For R2024 er administrationsudgifter til handicapadministrationen byrdefordelt under bus.

Fællesomkostninger (pension) var ligeledes fordelt under bus i R2024 men er splittet op i dette materiale

1.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2025 et samlet budget på 135 mio. kr., fordelt med 1,0 mio. kr. til togadministration, 5,9 mio. kr. til letbaneadministration og 110,7 mio. kr. til busadministration. Budgettet er blevet forhøjet med et overført overskud fra regnskab 2024 på 15,3 mio. kr., som er allokeret til specifikke projekter, der igangsættes eller videreføres i 2025 og 2026.

Der er desuden indarbejdet 2,1 mio. kr. i forbindelse med EU-projektet MOVE, svarende til det resterende EU-tilskud til projektet, som løber frem til og med 2026. MOVE er et

treårigt skandinavisk Interreg-projekt, der har til formål at fremme bæredygtige transportvaner gennem tværregionalt samarbejde og lokale pilotprojekter, og blev godkendt af bestyrelsen i 2023.

Afvigelsen fra budget 2025 på 1,3 mio. kr. skyldes projektet LES, som handler om behovsstyret buskørsel i Syddjurs og har til formål at etablere et fleksibelt, behovsstyret transporttilbud, der supplerer den eksisterende kollektive trafik og forbedrer mobiliteten i områder med lav passagerdækning.

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

Finansieringen fordeles som følge

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

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

Udgifterne til trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2025.

1.6.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2025 et samlet budget på 42,5 mio. kr. Siden FR1 er budgettet blevet reguleret med 0,1 mio. kr. i en tillægsbevilling til Skive kommunes specialkørsel og er derfor lavere end budgettet i FR1. Det forventede forbrug ligger på 41,6 mio. kr., primært som følge af lavere turantal og højere udgifter til FlexDK. Overforbruget forventes dog delvist finansieret via indtægter fra afgifter i løbet af året.

Administrationsomkostningerne finansieres via en fast pris pr. kørt tur, hvilket betyder, at afvigelser i det faktiske antal ture direkte påvirker administrationens reelle budget.

1.7 Finansindtægter og -udgifter

For 2025 er der budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. I perioden januar til august er der registreret et afkast på 3,0 mio. kr. (inklusive 2,1 mio. kr. i renteindtægter), svarende til en afkastprocent på 2,29 %. Afkastet fordeles mellem Midttrafiks ejere. Horisontafkastet – det annualiserede afkast for de kommende seks måneder – er oplyst til 2,44 %.

1.8 Likviditet

Midttrafiks likviditet i 2025 vurderes forsat til at være robust og stabil. Midttrafik tilstræber samtidig at fastholde en konservativ 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 strukturelle udfordringer, og at kassekreditte alene fungerer som et udjævningsredskab og ikke som varig driftsfinansiering.

De samlede betalingsstrømme fremstår forudsigelige og afbalancerede, hvilket understøtter en likviditetsprofil, der både kan rumme de ordinære driftsudgifter og de finansielle konsekvenser af større projekter. Kassekreditte anvendes primært til kortfristet styring og suppleres ved behov af repo-forretning og KommuneKredit, som tilsammen sikrer den nødvendige fleksibilitet.

Regnskabsresultatet for 2025 forventes at udvise et mindreforbrug på 53,9 mio. kr. Dette indebærer en tilsvarende efterregulering i 2026 over for bestillerkredsen. Samtidig understøtter resultatet billedet af en sund økonomi, hvor realiserede resultater i vidt omfang er i overensstemmelse med de fastlagte budgetforudsætninger.

Businesscase for den nye nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste ved Rejsekort & Rejseplan A/s, ajourføres løbende, og projektets likviditetseffekt indgår som et centralt parameter i Midttrafiks samlede finansielle planlægning. Det stigende likviditetsbehov i anlægsfasen indebærer, at den hidtil forudsatte låneramme på 40 mio. kr. for 2025 vil blive fuldt udnyttet.

I takt med projektets fremdrift forventes de samlede udgifter i 2025 at udgøre 51,4 mio. kr. Denne udgiftsudvikling er indarbejdet i den samlede finansieringsplan, og likviditetsstyringen er tilrettelagt, så de øgede projektudgifter kan rummes uden behov for yderligere lånedispensation.

Midttrafik har valgt at tilslutte sig ordningen om fremrykning af omstillingsbidraget fra 2027 til 2025. Halvdelen af bidraget, svarende til 5,34 mio. kr., indbetales i indeværende år som første rate. Fremrykningen følger det regnskabsmæssige matchingprincip, hvor indbetalingerne tidsmæssigt tilpasses de faktiske udgifter i Rejsekort & Rejseplan A/S. Dette medfører en skattebesparelse på 0,92 mio. kr., som i 2026 vil blive modregnet i Midttrafiks andel af udfasningsomkostningerne for det eksisterende Rejsekortsystem.

1.8.1 Rejsekortlån – Midttrafik

I perioden 2013–2016 optog Midttrafik tre lån hos KommuneKredit til finansiering af Rejsekortprojektets oprindelige udstyrsplan samt efterfølgende tilkøb af ekstraudstyr. Lånebestår af ét større og to mindre lån og udgør samlet 169,27 mio. kr. Restgælden udgør 30,4 mio. kr. ved udgangen af 2025. Lånene afvikles i henhold til faste amortiseringsplaner, hvor den største lånepost forventes indfriet i juni 2028, mens den samlede restgæld vil være fuldt afviklet senest den 16. december 2030.

I 2025 blev der optaget et nyt lån på 40 mio. kr. hos KommuneKredit til den fortsatte udbygning og digitalisering af Rejsekortsystemet. Der er endnu ikke påbegyndt betaling af afdrag og renter på dette lån, hvorfor restgælden fortsat udgør 40 mio. kr. ved udgangen af 2025.

Derudover modtager Midttrafik tilbagebetaling af det ansvarlige lån fra Rejsekort & Rejseplan A/S. Tilbagebetalingen modregnes i bestillernes betalinger, hvilket betyder, at Midttrafik modtager den sidste del af tilbagebetalingen i 2025, mens modregningen af det ansvarlige lån fortsætter frem til 2027.

Tabel: Midttrafiks lån hos KommuneKredit til finansiering af Rejsekort

Finansielle poster, mio. kr		
<u>Midttrafiks lån hos KommuneKredit</u>	2024	2025
Det oprindelige rejsekortlån (2013-2016)		
Startgæld	53,7	42,1
Afdrag	11,7	11,7
Ydelse (Afdrag + renter)	12,2	11,7
Slutgæld	42,1	<u>30,4</u>
Det nye rejsekort lån (2025)		
Startgæld		40,00
Afdrag		
Ydelse (Afdrag + renter)		
Slutgæld		<u>40,00</u>

1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Tabel 1.7 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	FR2 2025	Afvigelse 2025	
					Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift						
Passagerindtægter	-718,4	-730,3	-729,1	-726,8	-	3,5
- Bus	-	-730,0	-728,8	-726,4	-	3,6
- Flexbus	-	-0,3	-0,3	-0,4	-	-0,1
Operatørudgifter	1.448,9	1.515,6	1.505,4	1.499,2	-27,4	-16,4
- Bus	1.443,9	1.509,9	1.500,1	1.494,5	-27,3	-15,4
- Flexbus	5,1	5,8	5,3	4,8	-0,1	-1,0
NT/Sydtrafik-samarbejde	20,2	20,2	19,5	19,4	-0,6	-0,8
Drifts- og Billetsystemer	66,1	105,3	102,2	99,5	-	-5,8
Billetkontrol	0,3	1,9	2,3	-0,8	-	-2,7
Trafiksekskab	106,2	111,9	111,8	113,0	-	1,1
EU projekt MOVE	0,7	2,1	2,1	2,1	-	-
Busdrift i alt	924,0	1.026,6	1.014,2	1.005,5	-28,0	-21,0
Togdrift						
Passagerindtægter	-21,1	-22,6	-22,7	-19,6	-	3,1
Operatørudgifter	78,3	97,9	97,9	97,9	-	-
Drifts- og Billetsystemer	1,6	3,2	3,2	3,6	-	0,4
Billetkontrol	-0,8	-0,2	-0,1	0,6	-	0,9
Trafiksekskab Tog	1,1	1,0	1,0	1,0	-	-
Togdrift i alt	59,2	79,2	79,3	83,5	-	4,3
Letbanedrift						
Passagerindtægter	-93,4	-98,1	-98,2	-103,3	-	-5,2
Operatørudgifter	332,1	357,0	357,0	357,0	-	-
Drifts- og Billetsystemer	5,8	8,7	10,5	9,5	-	0,8
Billetkontrol	-0,3	-0,1	0,1	-0,6	-	-0,6
Trafiksekskab Letbane og Letbanesekretariat	6,5	6,9	6,9	6,9	-	0,0
Letbanedrift i alt	250,6	274,6	276,3	269,6	-	-5,0
Flextrafik						
Passagerindtægter	-28,2	-28,4	-28,1	-29,0	-	-0,6
- Åben kørsel	-10,6	-10,2	-10,0	-11,8	-	-1,6
- Handicapkørsel	-15,5	-18,1	-18,1	-17,2	-	1,0
- Kommunal kørsel og Siddende						
Patientbefordring	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-	0,0
- Øvrige Trafiksekskaber og Midttrafik	-2,1	-0,0	-0,0	-0,0	-	0,0
Operatørudgifter	704,6	688,3	678,7	661,3	-4,3	-27,1
- Åben kørsel	34,7	29,0	27,7	31,9	-0,4	2,9
- Handicapkørsel	82,9	94,8	93,8	75,0	-1,0	-19,8
- Kommunal kørsel og Siddende						
Patientbefordring	226,3	224,4	217,1	214,2	-2,9	-10,1
- Øvrige Trafiksekskaber og Midttrafik	360,7	340,2	340,2	340,1	-0,0	-0,1
Flexadministration	39,8	42,5	42,3	41,6	-	-0,9

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025		
				FR2 2025	Prisfrem- skrivning	I alt
- Åben kørsel	6,2	5,8	5,7	7,0	-	1,2
- Handicapkørsel	17,8	19,3	19,4	17,8	-	-1,5
- Kommunal kørsel og Siddende						
Patientbefordring	15,2	16,8	16,6	16,3	-	-0,5
- Øvrige Trafikselskaber	0,6	0,6	0,6	0,6	-	-0,0
Flextrafik i alt	716,3	702,4	693,0	673,9	-4,3	-28,5
Overført overskud		15,3		15,3		
Fællesomkostninger						-
Tjenestemandspension	2,9	7,6	7,6	7,6	-	0,0
Finansindtægter og -udgifter	-9,3	-	-1,4	-3,7	-	-3,7
Merforbrug på trafikselskabet og letbanesek.	7,1	-	-	-	-	-
Fællesomkostninger i alt	0,7	7,6	6,2	3,9	-	-3,7
Resultat af primær drift	1.950,9	2.105,6	2.069,0	2.051,7	-32,3	-53,9
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejekort	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejekort	6,0	6,0	6,0	6,0	-	-
Langfristede tilgodehavende -						
Tjenestemandspension	4,3	-	-	-	-	-
Ikke byrdefordelt administration	-7,1	-	-	-	-	-
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,7	-	-	-	-	-
Midttrafik	-0,3	-0,1	-0,1	-0,2	-	-0,1
Trafikstyrelsen		-	-	-1,0	-	-1,0
Overført overskud	-	-15,3	-	-15,3		-
Resultat til byrdefordeling	1.954,0	2.095,7	2.074,4	2.040,7	-32,3	-55,0