



Budget 2026

Bilag 1 - Hovednotat

1	Budget 2026	2
1.1	Proces for budget 2026	2
1.2	Ændringer til budget 2026	2
1.3	Midttrafiks samlede driftsbudget	3
1.4	Passagerindtægter	4
1.5	Operatørudgifter	7
1.6	Drifts- og billetsystemer	11
1.7	Billetkontrol	12
1.8	Trafikselskab og Flextrafikadministration	13
1.9	Finansindtægter og -udgifter	15
1.10	Likviditet	15
1.11	Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau	16

1 Budget 2026

1.1 Proces for budget 2026

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

1.2 Ændringer til budget 2026

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3 Midttrafiks samlede driftsbudget

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

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

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

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

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

1.4 Passagerindtægter

Boks 1 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. passagerindtægter

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

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

I B2026 er følgende elementer indregnet:

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

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

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

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

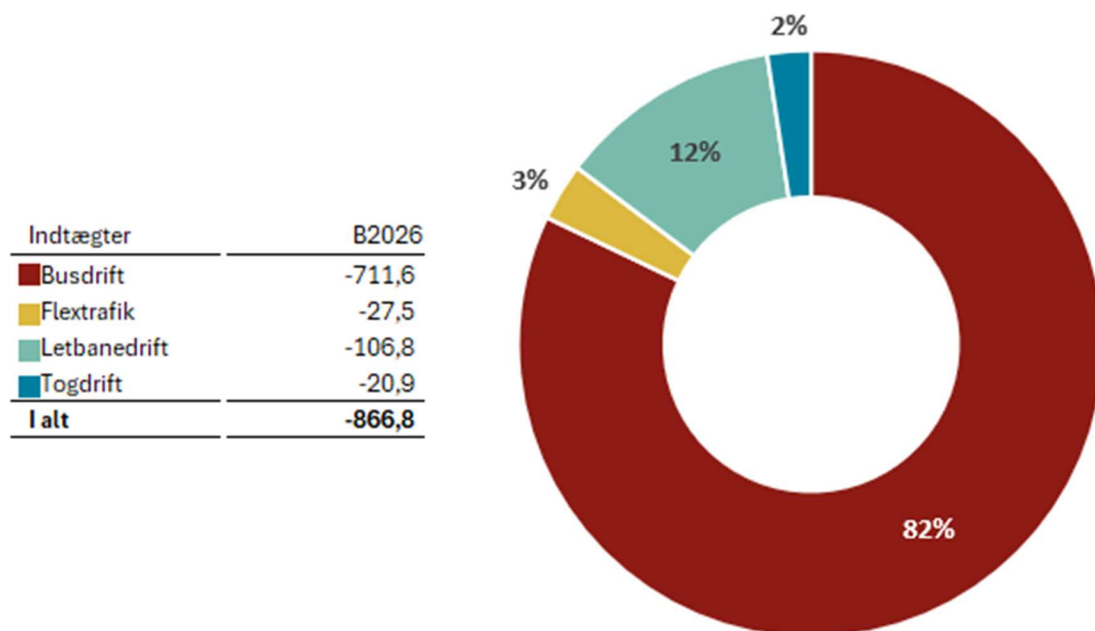
- Viborg Kommune: Nedjustering på 2 mio. kr.
- Aarhus Kommune: Nedjustering på 5,5 mio. kr.
- Skive Kommune: Nedjustering på 0,3 mio. kr.

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

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

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

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



Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

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

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

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

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

Bus:

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

Letbane:

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

Tog:

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

Flextrafik:

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

1.5 Operatørudgifter

Boks 2 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. operatørudgifter

Bus:

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

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

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

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

* HVO-indekset anvendes ikke

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

Overslagsårene 2027–2029 er uændret i forhold til B2026.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

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

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

1.5.1 Bus

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5.2 *Tog*

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

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

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

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

1.5.3 *Letbane*

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

1.5.4 *Flextrafik*

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

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

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

1.6 Drifts- og billetsystemer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.7 Billetkontrol

Tabel 1.5 Billetkontrol (mio. kr.)

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

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

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

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

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

1.8 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Boks 4 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. trafikselskab og flextrafikadministration

Bus:

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

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

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

Flextrafik:

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

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

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

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

Tabel 1.6 Trafikselskab og Flexadministration

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

1.8.1 Trafikskabet

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

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

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

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

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

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

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

Herunder ses Trafikskabet fordelt på driftsområder:

Tabel 1.7 Trafikskabet

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

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

1.8.2 Flextrafikadministration

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

1.9 Finansindtægter og -udgifter

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

1.10 Likviditet

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

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

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

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

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

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

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

1.11 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Tabel 1.8 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

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

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