



Forventet regnskab 1 2026

Bilag 1 - Hovednotat

1	Forventet regnskab 1 2026	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	9
1.7	Finansindtægter og -udgifter	9
1.8	Likviditet	10
1.9	Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau	12

1 Forventet regnskab 1 2026

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 1 2026 (FR1 fremadrettet) er budget 2026 (B2026 fremadrettet)

1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Passagerindtægter	-846,9	-866,7	-848,7	-	18,1
Operatørudgifter	2.589,6	2.670,3	2.672,9	26,4	2,6
- Udgift excl. NT/SYD	2.571,1	2.649,7	2.652,2	26,4	2,5
- NT/SYD	18,5	20,6	20,6	-	0,0
Drifts- og billetsystemer	104,4	112,4	128,3	-	15,8
Billetkontrol	-5,9	4,5	4,2	-	-0,2
Trafikselskab og Flexadministration	163,0	169,4	171,7	-	2,3
Fællesomkostninger	-5,1	3,3	1,7	-	-1,5
Total	1.999,1	2.093,1	2.130,1	26,4	36,9
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>					
Bus	1.007,6	1.010,8	1.046,4	10,1	35,6
Tog	76,9	93,7	103,6	-	9,9
Letbane	264,5	294,9	298,5	-	3,6
Flextrafik	655,2	690,5	679,8	16,4	-10,7
Fælles	-3,2	3,3	1,7	-	-1,5

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2026 er opjusteret med 36,9 mio. kr. til i alt 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.

Af de samlede driftsudgifter står 2.133,9 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks samlede driftsudgifter for året og det beløb, der fordeles mellem bestillerne, skyldes at Midttrafiks eget bidrag til letbanesekretariatet samt ydelser og tilbagebetalinger vedrørende rejsekortlån og passagerindtægter som ikke er en del af driftsudgifterne.

1.2 Passagerindtægter

Table 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	Afvigelse 2026
Passagerindtægter fra salg af billetprodukter				
Rejsekort	-486,3	-701,2	-683,7	17,5
Midttrafik app	-181,4	-14,0	-13,7	0,4
Flexbus	-0,2	-0,3	-0,3	0,0
Flextrafik	-34,2	-27,5	-30,4	-3,0
Øvrige billetprodukter	-6,1	-1,8	-1,8	0,0
Passagerindtægter fra salg af billetprodukter i alt	-708,3	-744,8	-729,8	15,0
Refusioner og indtægter fra styrelser	-119,5	-114,6	-111,8	2,9
Billetsamarbejder og sær aftaler	-19,8	-7,9	-7,7	0,2
Rejsegaranti	0,7	0,6	0,6	-
Passagerindtægter i alt	-846,9	-866,7	-848,7	18,1
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>				-
<i>Bus</i>	-695,2	-711,6	-702,7	8,9
<i>Tog</i>	-12,4	-20,9	-12,3	8,6
<i>Letbane</i>	-105,2	-106,8	-103,3	3,5
<i>Flextrafik</i>	-34,1	-27,5	-30,4	-3,0

Midttrafiks forventede passagerindtægter i 2026 udgør 848,7 mio. kr., hvilket er en samlet nedjustering på 18,1 mio. kr. i forhold til budgettet, hvoraf der forventes en øgning på 3 mio. kr. vedr. Flextrafik, samt en nedjustering på ca. 21 mio. kr. for bus, tog og letbane.

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

Flytning af kunder til andre produkter, på grund af nedlukning af Midttrafik App og planlagte nedlukning af Rejsekort som kort i 2026, betyder en øgning i andel af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, hvilket giver et styrket datagrundlag for beregning af generelle fordelingsnøgler i modellen. Dette giver ændringer i fordeling af passagerindtægter mellem bestillere, hvilket især ses ved de større bybuskommuner.

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.

I løbet af august 2026 vil der være tilbagebetaling for indestående rejsekort likviditet i forbindelse med nedlukningen af Rejsekort som Kort. I forbindelse med regnskab 2025 er der hensat 10 mio. Kr. til dækning af tilbagebetalingerne, ud over de 13 mio. kr. Som er indregnet i budget 2026.

Indtægterne i den åbne flextrafik og Handicap forventes at ligge 3 mio. kr. over budget. Dette skyldes en øget forventning til de realiserede antal ture

1.3 Operatørudgifter

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Kontraktbetaling og driftstilskud til operatører	2.568,6	2.643,6	2.646,2	26,4	2,5
Samarbejder, særftaler og enkeltstående udgifter	2,8	6,1	6,1		-
Operatørudgifter i alt	2.571,4	2.649,7	2.652,2	26,4	2,5
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>					
Bus	1.483,1	1.482,0	1.495,4	10,2	13,4
Tog	85,2	110,9	111,0		0,1
Letbane	356,1	384,6	384,6		-
Flextrafik	647,0	672,3	661,3	16,3	-11,0

De samlede operatørudgifter i FR1 udgør 2.652,2 mio. kr., hvilket medfører et samlet merforbrug på 2,5 mio. kr. i forhold til B2026.

1.3.1 Bus

For bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter et finansieringsbehov på 1.495,4 mio. kr. Sammenholdt med det budgetterede beløb for 2026 på 1.482,0 mio. kr. resulterer dette i et merforbrug på 13,4 mio. kr.

For den almindelige rutekørsel er der et samlet merforbrug på 13,5 mio. kr. i forhold til budget 2026.

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en merudgift for Midttrafiks ejere på 10,1 mio. kr.
- Stigningen i kørselsomfanget med ca. 9.400 timer medfører en merudgift på 5,7 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet mindreudgift på 2,3 mio. Kr. Se kommentarer i skemaet nedenfor for nærmere detaljer vedrørende de enkelte bestillere.

Bestiller	Ændr. i timer	Mio. kr.				Bemærkning
		Effekt af timer	Indeks-effekt	Øvr. Bælgelser	I alt	
Favrskov	312	0,3	0,2	0,3	0,8	Stigning i KPT og omkostninger grundet ny rute 200.
Hedensted	143	0,1	-0,0	-0,2	-0,1	
Herning	540	0,3	0,1	1,6	2,1	Rute 6M HE er ikke budgetteret, stigning i KPT og omkostninger på skolekørsel. For lavt budget på ikke rutefordelte omk.
Holstebro	-101	-0,1	-0,0	0,3	0,3	
Horsens	2.834	1,9	0,0	0,9	2,8	Stigning i KPT og omkostninger. Samt lille stigning i ekstrakørsel.
Ikast-Brande	-596	-0,6	0,2	0,1	-0,3	Nedgang i KPT på skolekørsel
Lemvig	-45	-0,1	0,1	-0,1	-0,0	
Norddjurs	-214	-0,2	0,3	0,2	0,3	Nedgang i KPT, modsvarende effekt på indekset.
Odder	-68	-0,0	-0,0	0,6	0,6	
Randers	402	0,3	1,5	-1,5	0,3	Stigning i KPT
Ringkøbing-Skjern	-60	-0,0	0,4	0,1	0,5	Indekseffekt
Silkeborg	1.501	0,8	1,1	-1,4	0,5	Stigning i KPT, indekseffekt. Mindre ekstrakørsel
Skanderborg	64	0,1	0,2	-0,8	-0,5	Lidt mindre ekstrakørsel, lidt billigere skolekørsel
Skive	405	0,2	-0,1	0,2	0,4	Stigning i KPT og omkostning.
Struer	-6	-0,0	-0,0	0,1	0,1	
Syddjurs	-84	-0,1	0,3	-0,1	0,1	
Viborg	350	0,2	-0,2	2,1	2,1	Stigning i KPT. Underbudgetteret på "ikke rutefordelte omk.". Bonus på ny kontrakt
Aarhus	2	0,0	3,2	-0,6	2,6	Budget er opdateret med ny kontrakt, der blev indgået ved nytåret. Indekseffekt og mindre ekstrakørsel.
Region Midtjylland	4.044	2,5	2,7	-4,0	1,3	Stigning i KPT, indekseffekt. Mindre administrationstillæg, mindre ekstrakørsel.
I alt	9.424	5,7	10,1	-2,3	13,5	

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.

Der er ved beregningen af den forventede indekxstigning for juni, forudsat at diesel-prisen stiger med 17% (stigningen i gennemsnitsprisen mellem marts og april), de resterende delindeks følger prognosemodellen for maj 2026.

For beregningen af konstant stigning af diesel-prisen resten af året, er forudsætningen at diesel-prisen stiger med 17% i juni og derefter med 2%, de resterende måneder af året. De resterende delindeks følger prognosemodellen for maj 2026.

Vi følger løbende med i udviklingen af indekset for 2026.

For Flexbus er FR1 udarbejdet med afsæt i den faktiske kørsel i perioden januar til marts 2026, suppleret med en prognose for resten af året. Dertil er der også indarbejdet kendte ændringer i kørslen. Der forventes en lille mindredgift på 0,1 mio. kr.

1.3.2 Tog

Operatørudgifterne forventes 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.

1.3.3 Letbane

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget.

1.3.4 Flextrafik

I forhold til B2026 er der i FR1 indarbejdet aktivitetsændringer baseret på den faktiske kørsel i perioden januar–marts 2026.

Omkostningsindekset er steget markant siden budgetlægningen, hvilket giver en merudgift på 16,3 mio. kr. Samtidig ligger antallet af kørte ture også højere end budgetteret. Dog bliver dette modbalanceret af lavere priser på flere af de indbudte kontrakter, 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 11 mio. Kr.

I den åbne kørsel, og særligt på flextur området forventes et markant højere aktivitetsniveau der betyder at vi forventer en merudgift på 5,2 mio. kr.

I handicapkørslen forventes markant lavere operatørudgifter per tur, hvilket på trods af en lille forventet stigning i antal ture ift. budget, betyder en forventet mindreudgift på handicapområdet på 15,4 mio. Kr.

Endelig forventes en lille besparelse på budgettet i Øvrige traifkselskaber og Midttrafik på 0,8 mio. kr.

Udviklingen i indekseffekten følges nøje gennem året, særligt i forbindelse med forventet regnskab og budgetlægning, da store udsving kan forekomme.

Bilag 3 indeholder en detaljeret opdeling på områder og bestillere.

Tabel 1.4 Flextrafik operatørudgifter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	Afvigelse 2026
Fordeling mellem kørselsområder				
Handicapkørsel	75,1	87,4	72,0	-15,4
Åben kørsel, Flextur og Plustur	35,8	31,4	36,6	5,2
Kommunalkørsel	42,0	44,0	44,9	0,9
Siddende patientbefordring	171,7	177,2	176,3	-0,9
Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	322,0	332,3	331,5	-0,8
Flextrafik total	646,6	672,3	661,3	-11,0

1.4 Drifts- og billetsystemer

Tabel 1.5 Drifts- og billetsystemer (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	Afvigelse 2026
Udgifter til billetsystemer				
Rejsekort	84,0	78,5	85,6	7,1
Midttrafik app	3,4	1,1	1,1	-
Øvrige billetprodukter	1,7	0,1	0,6	0,5
Udgifter til billetsystemer i alt	89,2	79,7	87,3	7,6
Udgifter til driftssystemer og særaftaler				-
Bus	11,9	29,1	37,4	8,2
Tog	0,1	0,2	0,2	-
Udgifter til driftssystemer og særftaler i alt	11,9	29,3	37,6	8,2
Publikumsfaciliteter	3,3	3,4	3,4	-
Drifts- og billetsystemer i alt	104,4	112,4	128,3	15,8
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>				
Bus	93,6	100,3	115,3	15,0
Tog	3,5	2,6	2,9	0,3
Letbane	7,2	9,5	10,1	0,6

Udgifterne til drifts- og billetsystemer omfatter bl.a. bus-IT, transaktionsomkostninger ved digitalt billet salg, vedligeholdelse af billetudstyr samt drift og installation af Rejsekortudstyr. Det samlede forbrug for drifts- og billetsystemer 128,3 mio., hvilket betyder et merforbrug på 15,8 mio. kr.

Ved Bus IT forventes der et samlet merforbrug på 8,7 mio. kr. i forhold til budget 2026. Merforbruget skyldes primært en stigning på investeringen 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 de resterende 3 mio. kr vedrører NT, Sydtrafik samt Horsens og Skanderborg.

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.

På udskiftning af busser forventes et mindreforbrug på 2,3 mio. kr., idet denne udskiftning er udskudt til 2027. Endelig forventes der en mindre afvigelse på 0,5 mio. kr. til billettering.

Afslutningsvis er drift af den chaufførbetjente løsning nu indregnet, og både installation og hardware har vist sig dyrere end forventet.

Det højere forbrug på Rejsekort vil ikke få en direkte økonomisk konsekvens for bestillernes økonomi i 2026. Merforbruget finansieres i stedet via forskudt finansiering, så udgifterne holdes konstant i 2026, mens den endelige finansiering afholdes efter omstillingen til Rejsekort som app, hvor driftsomkostningerne forventes reduceret.

1.5 Billetkontrol

Tabel 1.6 Billetkontrol (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	Afvigelse 2026
Udgifter til egen drift og administration	6,7	7,0	7,0	-
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	12,8	13,5	13,5	-
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-25,1	-22,5	-22,8	-0,2
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	-0,2	6,5	6,5	-
Billetkontrol i alt	-5,9	4,5	4,2	-0,2
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>				-
<i>Bus</i>	-4,9	4,2	3,4	-0,8
<i>Tog</i>	-0,4	-0,1	0,9	1,0
<i>Letbane</i>	-0,6	0,3	-0,1	-0,4

For 2026 forventes en udgift på 4,2 mio. kr., hvilket svarer til en mindreudgift på 0,2 mio. kr. i forhold til B2026.

Fra 1. februar 2026 har Midttrafik hjemtaget opkrævningen af afgifter, som ikke bliver betalt fra Aarhus Kommune, som tidligere havde opgaven. Midttrafik har dermed fremover selv opgaven med at sende skyldnere til Gældsstyrelsen.

Det forventede tab på debitorer, som dækker ubetalte kontrolafgifter, estimeres til 44 mio. kr. ved udgangen af 2026. Til sammenligning blev tallet i regnskabet for 2025 opgjort til 37,5 mio. kr., hvilket medfører en udgiftsstigning på 6,5 mio. kr. for 2026, svarende til det budgetterede for 2026.

1.6 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Table 1.7 Trafikselskab og Flexadministration (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	Afvigelse 2026
Trafikselskabet	115,6	121,5	121,5	-
EU projekt MOVE	1,2	0,9	0,9	-
Letbanesekretariatet	1,6	1,3	1,3	-
Flextrafikadministration	42,7	45,7	48,0	2,3
Tjenestemandspensioner	3,4	3,3	3,3	-
Trafikselskab og Flexadministration i alt	164,4	172,7	175,0	2,3

1.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2026 et samlet budget på 121,5 mio. kr., fordelt med 1,1 mio. kr. til togadministration, 5,9 mio. kr. til letbaneadministration og 114,5 mio. kr. til busadministration.

Der er indarbejdet 0,9 mio. kr. i forbindelse med EU-projektet MOVE, svarende til det resterende EU-tilskud til projektet, som løber frem til og med 2026, samt 1 mio. Kr. til LES projektet, som er et forsøg med behovsstyret kørsel i Syddjurs kommune

Udgifterne til trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2026.

1.6.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2025 et samlet budget på 45,7 mio. kr. Det forventede forbrug ligger på 48 mio. kr., primært som følge af højere forventet turantal i flextur og et lidt højere forventet turantal i handicapkørslen. Til sammen udgør disse to områder en forventet stigning i administrationsomkostninger på 2,3 mio. kr. ift. budget.

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 2026 er der budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. I årets første to måneder er der registreret et afkast på 1,5 mio. kr. (inklusive 0,5 mio. kr. i renteindtægter), svarende til en afkastprocent på 0,81 %. Afkastet fordeles mellem Midttrafiks ejere. Horisontafkastet – det annualiserede afkast for de kommende seks måneder – er oplyst til 2,41 %.

1.8 Likviditet

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 kassekreditte alene anvendes som et udjævningsredskab og ikke som egentlig driftsfinansiering.

Businesscase for den nye nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste ved Rejsekort & Rejseplan A/S ajourføres løbende, og projektets likviditetseffekt indgår fortsat som et centralt element i Midttrafiks finansielle planlægning. Det stigende likviditetsbehov i implementeringsfasen har medført, at lånedispositionen for perioden 2023-2028 er udvidet til en samlet ramme på 85 mio. kr. som planlagt. Udvidelsen er uden deponeringsforpligtelse hos de deltagende kommunale og regionale ejere.

Midttrafik følger som led i den løbende økonomi- og likviditetsstyring udviklingen i oliepriserne, herunder eventuelle påvirkninger fra den geopolitiske usikkerhed. Et vedvarende højere oliepriseniveau 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.

1.8.1 Rejsekortlån – Midttrafik

Midttrafiks lånefinansiering vedrørende Rejsekort består dels af den oprindelige finansiering af Rejsekortprojektet, dels af et nyere lån til den fortsatte udvikling og digitalisering af Rejsekortsystemet.

Den oprindelige finansiering blev etableret i perioden 2013-2016, hvor Midttrafik optog tre lån hos KommuneKredit til finansiering af den oprindelige udstyrsplan og efterfølgende tilkøb af ekstraudstyr. Lånene udgjorde samlet 169,27 mio. kr. Ved indgangen til 2026 udgør restgælden på disse lån 49,3 mio. kr.

I 2026 førtidsindfries de to mindre lån fra 2015/16. Indfrielsen er udtryk for en forenkling af lånestrukturen. De to lån har ved årets begyndelse en samlet restgæld på 2,2 mio. kr. og nedbringes til 0,0 mio. kr. ultimo 2026. Indfrielsen har ikke væsentlig resultatmæssig betydning, men medfører alene en mindre positiv regulering af de finansielle poster.

Efter indfrielsen udgør hovedlånet fra 2013 den eneste resterende del af den oprindelige Rejsekortfinansiering. Lånet afvikles efter den fastlagte amortiseringsplan, og restgælden reduceres i 2026 fra 28,2 mio. kr. til 16,9 mio. kr. Lånet forventes endeligt indfriet i juni 2028.

Det nye Rejsekortlån fra 2025 vedrører den fortsatte udbygning og digitalisering af Rejsekortsystemet. Lånet har en samlet låneramme på 45,0 mio. kr., hvoraf der er trukket 19,0 mio. kr. ved indgangen til 2026. Da der endnu ikke er påbegyndt betaling af afdrag og renter, udgør restgælden fortsat 19,0 mio. kr. ultimo 2026.

Samlet reduceres restgælden på Midttrafiks Rejsekortlån fra 49,3 mio. kr. primo 2026 til 35,9 mio. kr. ultimo 2026.

Table 1.8 Midttrafiks lån hos KommuneKredit til finansiering af Rejsekort (mio. kr.)

Finansielle poster, mio. kr		
<u>Midttrafiks lån hos KommuneKredit</u>	2025	2026
Rejsekort lån-1 (oprindeligt optaget i 2013, udløber 2028) på 163,4 mio. kr.		
Startgæld	39,5	28,2
Afdrag	11,3	11,3
Ydelse (Afdrag + renter)	11,3	11,3
Slutgæld	28,2	<u>16,9</u>
Lån-2 (lån til endelig opgørelse i 2015/16, udløber 2030) på 2,87 mio. kr.		
Startgæld	1,3	1,1
Afdrag	0,2	
Ydelse (Afdrag + renter)	0,2	
Slutgæld	1,1	<u>0,0*</u>
Lån-3 (regionens lån i 2015/16, udløber i 2030) på 3,0 mio. kr.		
Startgæld	1,3	1,1
Afdrag	0,2	
Ydelse (Afdrag + renter)	0,2	
Slutgæld	1,1	<u>0,0*</u>
Det nye rejsekort lån (2025)		
Startgæld	19,0	19,0
Afdrag		
Ydelse (Afdrag + renter)		
Slutgæld	19,0	<u>19,0</u>
Samlet lån		
Primo	42,1	49,3
Ultimo	49,3	<u>35,9</u>

*Lånene er førtidsindfriet i 2026 som led i forenkling af lånestrukturen.

1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Table 1.9 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift					
Passagerindtægter	-695,2	-711,6	-702,7		8,9
Operatørudgifter	1.483,1	1.482,0	1.495,4	10,1	13,4
NT/Sydtrafik-samarbejde	18,5	20,6	20,6		0,0
Drifts- og Billetsystemer	93,6	100,3	115,3		15,0
Billetkontrol	-4,9	4,2	3,4		-0,8
Trafikselskab	111,3	114,4	113,5		-1,0
EU projekt MOVE	1,2	0,9	0,9		-
Busdrift i alt	1.007,6	1.010,8	1.046,4	10,1	35,6
Togdrift					
Passagerindtægter	-12,4	-20,9	-12,3		8,6
Operatørudgifter	85,2	110,9	111,0		0,1
Drifts- og Billetsystemer	3,5	2,6	2,9		0,3
Billetkontrol	-0,4	-0,1	0,9		1,0
Trafikselskab Tog	1,0	1,1	1,1		-
Togdrift i alt	76,9	93,7	103,6	-	9,9
Letbanedrift					
Passagerindtægter	-105,2	-106,8	-103,3		3,5
Operatørudgifter	356,1	384,6	384,6		-
Drifts- og Billetsystemer	7,2	9,5	10,1		0,6
Billetkontrol	-0,6	0,3	-0,1		-0,4
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariat	6,9	7,2	7,2		-
Letbanedrift i alt	264,5	294,9	298,5	-	3,6
Flextrafik					
Passagerindtægter	-34,1	-27,5	-30,4		-3,0
- Åben kørsel	-16,5	-11,2	-13,4		-2,2
- Handicapkørsel	-17,9	-16,3	-17,0		-0,7
- Komunal kørsel og siddende					
Patientbefordring	-0,0	-0,0	-0,0		0,0
- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	0,2	-	-		-
Operatørudgifter	646,6	672,3	661,3	16,4	-11,0
- Åben kørsel	35,8	31,4	36,6	0,9	5,2
- Handicapkørsel	75,1	87,4	72,0	1,6	-15,4
- Komunal kørsel og siddende					
Patientbefordring	213,7	221,2	221,2	4,8	-0,1
- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	322,0	332,3	331,5	9,1	-0,8
Flexadministration	42,7	45,7	49,0		3,3
- Åben kørsel	7,7	8,1	11,0		2,9
- Handicapkørsel	18,1	19,3	19,8		0,5
- Komunal kørsel og siddende					
Patientbefordring	16,2	17,7	17,5		-0,1

- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	0,6	0,6	0,6		-0,0
Flextrafik i alt	655,2	690,5	679,8	16,4	-10,7
Fællesomkostninger					-
Tjenestemandspension	3,4	3,3	3,3		-
Finansindtægter og -udgifter	-6,5	-	-1,5		-1,5
Merforbrug på trafikskabet og Letbanesek.	-2,0				-
Fællesomkostninger i alt	-5,1	3,3	1,7	-	-1,5
Resultat af primær drift	1.999,1	2.093,1	2.130,1	26,4	36,9
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr.					-
Rejsekort	-0,5	-0,5	-0,5		-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	6,0	6,0	6,0		-
Langfristede tilgodehavender - Tjenestemandspension	4,4				-
Ikke byrdefordelt administration	2,0	-	-		-
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,8	-	-		-
Midttrafik	-0,1	-0,1	-0,1		-
Trafikstyrelsen	-0,4	-1,6	-1,6		-
Ekstra pulje		7,8			
Resultat til byrdefordeling	2.011,2	2.104,7	2.133,9	26,4	36,9