



Budgetforslag 2027

Bilag 1 - Hovednotat

1	Budgetforslag 2027	2
1.1	Proces for budget 2027	2
1.2	Midttrafiks samlede driftsbudget	2
1.3	Passagerindtægter	3
1.4	Operatørudgifter	5
1.5	Drifts- og billetsystemer	9
1.6	Billetkontrol	10
1.7	Trafikselskab og Flextrafikadministration	11
1.8	Finansindtægter og -udgifter	13
1.9	Likviditet	13
1.10	Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau	15

1 Budgetforslag 2027

1.1 Proces for budget 2027

I overensstemmelse med den af bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2027 udarbejder administrationen i juni et budgetoplæg, som fremsendes til politisk høring hos ejerkredsen med svarfrist den 31. oktober 2026. De indkomne bemærkninger fra høringen vil blive indarbejdet i det reviderede budgetforslag, som forelægges til endelig godkendelse på bestyrelsesmødet den 11. december 2026.

1.2 Midttrafiks samlede driftsbudget

Sammenligningsgrundlaget for BF2027 er det vedtagne B2026. Materialet omfatter desuden budgetter for overslagsårene 2028–2030. Hvor disse afviger fra BF2027, vil forudsætninger være specificeret.

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2027 udgør 2.147,7 mio. kr. Sammenlignet med 2026 er der tale om en stigning på 36,7 mio. kr. Opskrivningen skyldes primært, at en ekstraordinær rabat til Aarhus Kommune på 51,1 mio. kr. ikke er videreført til BF2027, derudover indeksering på 63,7 mio. kr., samt en omkostning til regulering af afregningsindeksene på 10,2 mio. kr. Modsvarende er der en nedskrivning af Drifts- og Billetsystemer på 37,8 mio. Kr.

Af de samlede driftsudgifter i 2027 udgør 2.154,5 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, ydelser og tilbagebetalinger i forbindelse med rejsekortlån samt regulering af indtægter grundet ændringer i indtægtsfordelingsmodellen.

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Passagerindtægter	-866,7	-868,2	-873,8	-873,8	-873,8	-	-1,5
Operatørudgifter	2.670,3	2.753,4	2.743,9	2.742,9	2.743,4	60,5	83,1
- Udgift excl. NT/SYD	2.649,7	2.733,2	2.723,7	2.722,7	2.723,2	59,7	83,5
- NT/Syd	20,6	20,2	20,2	20,2	20,2	0,7	-0,4
Drifts- og Billetsystemer	112,4	74,6	62,3	61,7	61,2	-	-37,8
Billetkontrol	4,5	4,7	4,7	4,7	4,7	-	0,3
Trafikselskab og flexadministration	190,5	183,0	185,2	194,1	196,1	3,2	-7,4
Total	2.110,9	2.147,7	2.122,4	2.129,6	2.131,6	63,7	36,7

1.3 Passagerindtægter

Boks 1 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. passagerindtægter

Indtægtsbudgettet for 2027 tager udgangspunkt i det forventede regnskab 1 for 2026, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloftet på 0,7 % samt udmøntning af opsparat reserve på 0,7 %. Der er derfor tale om en prisstigning på 1,4 %. Der regnes med et indtægtsprovenu på 80% af takststigningen.

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

I B2027 er følgende elementer indregnet:

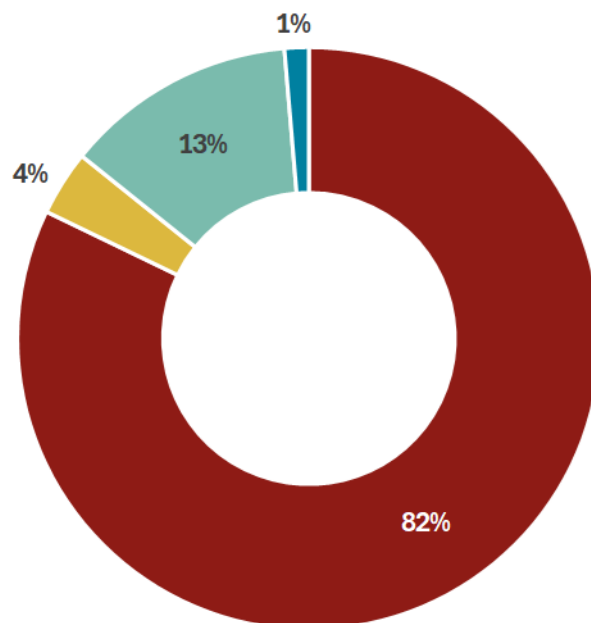
- Forventet indtægtsfremgang for Letbanen på 6,3 mio. kr. som følge af øget kørselsomfang.
- Gratis kørsel i Skive Kommune
- Mindre ændringer ved Horsens, Norddjurs og Silkeborg kommune pga. flere/færre køreplantimer end tidligere for samlet 0,3 mio. kr.

I BO2028 og frem er der indregnet en fortsat indtægtsfremgang for Letbanen på 5,6 mio. kr. hvilket skyldes udvidelser i Letbanens kørsel. Derudover er der i BO2028–30 indregnet gratis kørsel i Skive Kommune

Flextrafik: B2027 tager udgangspunkt i det forventede regnskab for 2026, hvor den faktiske kørsel for april også er inkluderet.

BO2028–2030 er baseret på samme forudsætninger som B2027.

Indtægter	BF2027
Busdrift	-713,4
Flextrafik	-31,4
Letbanedrift	-111,8
Togdrift	-11,7
I alt	-868,2



Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Passagerindtægter fra salg af billetprodukter						
Rejsekort	-701,2	-705,2	-705,6	-705,6	-705,6	-4,0
Midttrafik app	-14,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	6,0
Flextrafik	-27,8	-31,6	-31,6	-31,6	-31,6	-3,8
Øvrige billetprodukter	-1,8	-1,8	-1,9	-1,9	-1,9	0,0
Passagerindtægter fra salg af billetprodukter i alt	-744,8	-746,6	-747,1	-747,1	-747,1	-1,8
Refusioner og indtægter fra styrelser	-114,6	-114,3	-119,1	-119,1	-119,1	0,3
Billetsamarbejder og særftaler	-7,9	-7,9	-8,2	-8,2	-8,2	0,0
Rejsegaranti	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,0
Passagerindtægter i alt	-866,7	-868,2	-873,8	-873,8	-873,8	-1,5
Fordeling mellem trafikområder						
Bus inkl. Flexbus	-711,6	-713,4	-713,4	-713,4	-713,4	-1,8
Tog	-20,9	-11,7	-11,7	-11,7	-11,7	9,2
Letbane	-106,8	-111,8	-117,4	-117,4	-117,4	-5,0
Flextrafik	-27,5	-31,4	-31,4	-31,4	-31,4	-3,9

I 2027 er der budgetteret med samlede passagerindtægter på 868,2 mio. kr. på tværs af alle områder, hvilket svarer til en stigning på 1,5 mio. kr. i forhold til B2026. Overordnet er BF2027 nedjustering i forhold til B2026 på baggrund af resultatet af R2025. Dette understøttes af passagerudviklingen for de første tre måneder af 2026, som overordnet ligger på samme niveau som i 2025. I B2026 var der indregnet tilbagebetaling af rejsekortlikviditet og klippekort for samlet 18 mio. kr., hvilket ikke er relevant i BF2027.

Bus:

Passagerindtægterne for bus forventes at udgøre 713,4 mio. kr. i 2027, hvilket er 1,8 mio. kr. højere end i B2026.

Letbane:

For Letbanen er der budgetteret med passagerindtægter på 111,8 mio. kr. i 2027, hvilket er 5 mio. kr. højere end i B2026. Stigningen kan primært tilskrives planlagte udvidelser af Letbanens kørselsomfang, hvilket samlet set forventes at øge passagerindtægterne med 6,3 mio. kr.

Tog:

Passagerindtægterne for tog er budgetteret til 11,7 mio. kr. i 2026, hvilket er et fald på 9,2 mio. kr. i forhold til B2026, hvilket primært skyldes en ændring i fordelingen til Holstebro-Skjern, som er sket i forbindelse med nedlukning af midttrafik app, og migrering af kunder, hvilket har betydet en mindre andel af indtægterne end tidligere i indtægtsdelingsmodellen.

Flextrafik:

For flextrafik forventes passagerindtægterne at udgøre 31,4 mio. kr. i 2027, svarende til en stigning på 3,9 mio. kr. i forhold til året før. Dette skyldes primært en forventet stigning i antallet af flexture, som har en høj egenbetalingsrate, samt en lille stigning i antallet af handicapture.

1.4 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 K26, gældende fra den 28. juni 2026 til den 26. juni 2027, samt indarbejdede og kendte ændringer fra K27. For B-kontrakter og rabatruiter er budgettet baseret på køreplanerne for K25 med tillæg af kendte ændringer fra K26.

	B2026	BF2027	Ændring
Omkostningsindeks (Vest)	143,7	150,1	4,5%
Omkostningsindeks (Øst)	145,5	150,6	3,5%
Omkostningsindeks u. brændstof	145,5	149,9	3,0%
Gasindeks	142,4	147,4	3,5%
HVO-indeks*	155,5	174,9	12,5%
EL2023	109,0	110,2	1,1%
EL-Aarbus	147,8	152,3	3,0%
El-indeks	146,6	148,3	1,2%

* HVO-indekset anvendes ikke

Flexbus: B2027 tager udgangspunkt i det forventede regnskab for 2026, med tilføjelse af april måned, og indeholder både indeksreguleringer og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne er reguleret med et omkostningsindeks på 4,4 % for perioden 2026–2027.

Overslagsårene 2028-2030 er uændret i forhold til B2027.

Letbane: Udgifterne til køb af letbanetraffic er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2027. Budgettet for øvrige udgifter relateret til letbanen er aktivitetsbaseret.

Udgifterne til letbanetraffic i BO2028–2030 bygger ligeledes på forventningerne fra Aarhus Letbane I/S.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 2,7 %, svarende til KL's pris- og lønskøn for 2026/2027.

Tog: Driftsudgifterne til Lemvigbanen er fremskrevet i henhold til Trafikselskaberne i Danmarks fælles EI-indeks, som udgør 2,1 %.

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

Overslagsårene 2028-2030 er uændret i forhold til B2027. Der er endvidere indregnet en modregning for en forudbetaling fra Region Midtjylland til Lemvigbanen i 2024 på 7,8 mio. kr., vedr. moms-udlæg, som afdrages med 2 mio. kr. årligt.

Flextrafik: Budgettet tager udgangspunkt i det forventede regnskab for 1. kvartal 2026, med tilføjelse af april måned, og indeholder indeksregulering samt aktivitetsændringer. Da flextrafik er overgået til et nyt indeks efter budget

2026 blev udarbejdet, kan indekseffekten i næste budgetår ikke udarbejdes med denne. Indekseffekten er derfor udarbejdet på samme måde som den ordinære buskørsel da det var dette indeks der blev benyttet i budget 2026. Kørselsomkostningerne reguleres med et omkostningsindeks på 4,4 % for perioden 2026–2027.

BO2028–2030 svarer til B2027.

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Kontraktbetaling og driftstilskud til operatører	2.643,6	2.717,3	2.707,8	2.708,0	2.709,6	59,7	73,7
Samarbejder, særftaler og enkeltstående udgifter	6,1	5,8	5,8	5,8	5,8	-	-0,3
Indeksregulering ved skift i lønindeks	-	10,2	10,2	9,0	7,8	-	10,2
Operatørudgifter i alt	2.649,7	2.733,2	2.723,7	2.722,7	2.723,2	59,7	83,5
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>							
<i>Bus</i>	<i>1.482,0</i>	<i>1.578,4</i>	<i>1.582,1</i>	<i>1.580,9</i>	<i>1.579,8</i>	<i>44,7</i>	<i>96,4</i>
- Heraf Flexbus	6,1	5,3	4,8	4,8	4,8	-	-0,8
Tog	110,9	92,4	92,2	92,1	92,0	-	-18,5
Letbane	384,6	397,9	384,9	385,2	386,9	-	13,4
Flextrafik	672,3	664,5	664,5	664,5	664,5	15,1	-7,7

De samlede operatørudgifter i BF2027 udgør 2.733,2 mio. kr., hvilket medfører et samlet merforbrug på 83,5 mio. kr. i forhold til B2026.

1.4.1 Bus

På bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter i BF2027 et finansieringsbehov på 1.578,4 mio. kr. Dette er en merudgift på 96,4 mio. kr. i forhold til B2026.

I B2026 blev der lavet en ekstraordinær nedskrivning af budgettet for Aarhus på 51,1 mio. kr. som skulle trækkes fra afregningen til Aarhus, denne rabat eksisterer ikke i BF2027. Derudover bliver den normale rabat halveret fra 8,24 mio. kr. i B2026 til 4,12 mio. kr. i BF2027. Som en yderligere omkostning forventes der at skulle bruges 10,2 mio. kr. til regulering af afregningsindeksene.

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet d. 22. maj 2026 godkendt en indstilling vedr. ændring i afregningsindeksene. Denne godkendelse betyder at delindekset på løn (SBLON) ændres til at have udgangspunkt i Q4 2022, som har effekt fra juni 2023 for alle indekser. Den tidligere overgang til SBLON havde en effekt fra marts 2025 på vest indeks og fra september 2024 på øst indeks. Effekten af denne ændring er estimeret til i 2027, at koste 10,2 mio. kr. samlet for alle bestillere. Beløbene for de enkelte bestillere kan ses i bilag 3.

For den almindelige rutekørsel forventes et samlet merforbrug på 32,1 mio. kr. i forhold til B2026, hvilket kan specificeres som følger:

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en merudgift for Midttrafiks bestillere på 44,7 mio. kr., hvoraf 18,9 mio. kr. vedrører Aarhus Kommune og 10,9 mio. kr. vedrører Region Midtjylland.
- Øgning af kørselsomfanget med ca. 9.900 timer resulterer i en merudgift på 5,9 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet mindreudgift på 18,5 mio. kr., hvoraf følgende skyldes beløb der ikke er afsat i BF2027 i forhold til B2026:
 - > 8 mio. kr. afsat til mobilitetsplan i B2026 i Aarhus, som ikke er afsat i BF2027.
 - > Indekspulje på 3,5 mio. Kr. i Horsens

Resterende forskydninger er fordelt på de enkelte bestillere, og kan ses i nedenstående tabel:

Bestiller	Ændr. i timer	Mio. kr.				Bemærkning
		Effekt af timer	Indeks-effekt	Øvr. Bæ- vægelser	I alt	
Favrskov	613	0,5	0,6	0,4	1,6	Stigning i køreplantimer, indekseffekt samt ny kontrakt til K26, som ikke er budgetteret i B2026
Hedensted	222	0,1	0,1	-0,0	0,2	Stigning i køreplantimer og indekseffekt
Herning	-349	-0,2	1,1	0,6	1,5	Fald i køreplantimer, indekseffekt samt stigning i faste omk. og adm.tillæg grundet underbudgettering i B2026
Holstebro	-424	-0,3	0,1	1,1	1,0	Fald i køreplantimer, indekseffekt samt halvårseffekt af adm. tillæg i B2026, ny kontrakt til K26.
Horsens	4.271	2,8	1,1	-2,5	1,4	Stigning i køreplantimer, indekseffekt samt indekspulje i B2026 der ikke er i BF2027.
Ikast-Brande	-492	-0,5	0,7	0,3	0,5	Fald i køreplantimer, indekseffekt , ekstrakørsel rute 190
Lemvig	-9	-0,0	0,3	0,0	0,3	Indekseffekt
Norddjurs	-1.259	-1,1	0,9	0,1	-0,0	Fald i køreplantimer, indekseffekt
Odder	-1	-0,0	0,1	0,1	0,3	Indekseffekt samt stigning i ekstrakørsel
Randers	-67	-0,1	4,3	0,3	4,5	Indekseffekt
Ringkøbing-Skjern	58	0,0	1,2	-0,0	1,2	Indekseffekt
Silkeborg	3.073	1,7	1,9	-2,4	1,3	Stigning køreplantimer og indekseffekt, 700 t afsat i B2026 ikke videreført til BF2027.
Skanderborg	119	0,1	0,8	-1,4	-0,5	Indekseffekt, dubbelering på rute 309 og 311 er nedlagt i BF2027.
Skive	-2.308	-1,3	0,2	-1,5	-2,6	Bybusser nedlagt, indekseffekt samt start af ny kontrakt til K26.
Struer	14	0,0	0,1	0,1	0,1	Indekseffekt
Syddjurs	-360	-0,3	0,7	-0,2	0,3	Fald i køreplantimer samt indekseffekt
Viborg	596	0,3	0,5	1,5	2,4	Stigning i køreplantimer og indekseffekt. Bonusudbetaling samt underbudgettering i B2026 af ikke rutefordelte faste omk.
Aarhus	1.394	1,0	18,9	-8,9	11,0	Stigning i køreplantimer, indekseffekt, 8 mio. afsat i B2026 til mobilitetsplan ikke videreført til BF2027.
Region Midtjylland	4.784	3,0	10,9	-6,1	7,7	Stigning i køreplantimer, indekseffekt, stigning adm. tillæg og forventet bonus.
I alt	9.875	5,9	44,7	-18,5	32,1	

Operatørudgifterne til flexbus forventes at udgøre 5,3 mio. kr. i 2027, hvilket er 0,8 mio. kr. lavere end B2026.

Følgende ændringer ved køreplansskiftet i sommeren 2026 er indregnet i budgettet for flexbus:

- Horsens tilføjer 3 stoppesteder på rute 13
- Odder tilføjer ekstra afgang til rute 1002 samt nye skole afgang til rute 1004
- Regionen tilføjer en ny rute mellem Bjerringbro og Hammel
- Ringkøbing-Skjern tilføjer nye afgang og nye ruter

1.4.2 Tog

Den samlede operatørudgift er budgetteret til 92,4 mio. kr. Det er 18,5 mio. kr. mindre end i budget 2026.

Der er afsat 43,3 mio. kr. i driftstilskud til trafikken mellem Holstebro og Skjern. Det er 8,7 mio. kr. mindre end i budget 2026. Faldet skyldes især lavere forventede indtægter. Når indtægterne er lavere, skal en større del dækkes af statens tilskud, som er fastsat til 36,9 mio. kr.

Derudover er der budgetteret 7,1 mio. kr. i investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner til reinvesterings i infrastrukturen på Lemvigbanen.

Endelig er der afsat 16,6 mio. kr. til at dække Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger i forbindelse med køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen.

Usikkerhedspulje på 11,2 mio. kr. i 2026 ikke videreført i 2027.

1.4.3 Letbane

Budgettet for letbanens operatørudgifter udgør samlet 397,9 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 13,4 mio. kr. i forhold til B2026. Stigningen skyldes primært udvidet aktivitet med 319.000 km. og 3.200 køretøjstimer samt øgede personaleomkostninger til administration og projektledelse. Budgettet er baseret på det driftsbudget for 2027, som Aarhus Letbane har udarbejdet.

1.4.4 Flextrafik

Budgettet for flextrafiks operatørudgifter udgør 664,5 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 7,7 mio. kr. i forhold til B2026. Faldet skyldes primært lavere priser på operatørudgifter på udbuddet i 2025.

I forhold til B2026 er der i B2027 indarbejdet aktivitetsændringer baseret på den faktiske kørsel i perioden januar til april 2026.

En detaljeret opdeling af operatørudgifterne fordelt på områder og bestillere fremgår af bilag 3. Fra marts 2027 træder effekterne af et nyt udbud i flextrafikken i kraft. Alt efter udfaldet af de indbudte vognmandspriser kan det påvirke de realiserede omkostninger.

1.5 Drifts- og billetsystemer

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

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

For Bus IT er overslagsårene 2028-2030 uændret i forhold til B2027 idet der – bortset fra generelle prisstigninger – ikke er kendskab til øvrige ændringer.

For Rejsekort forventes de fulde investeringer i de fremtidige produkter at være afholdt med udgangen af 2026. I de efterfølgende år vil der derfor blive afdraget på de forskudte omkostninger, som er opstået i forbindelse med udvikling og etablering af de nye produkter. Afdragene forventes ikke at medføre en væsentlig merbelastning for bestillerne, da udgifterne modsvares af forventede lavere driftsomkostninger, og produktet dermed samlet set forventes at være selvfinansierende.

Rejsekort udgifter i BO2028-30 forventes lavere end B2027, da lånene til kommunekredit er afbetalt, og dermed en væsentlig besparing på renter og låneafdrag

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

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Udgifter til billetsystemer						
Rejsekort	78,5	54,6	42,3	41,6	41,2	-23,9
Midttrafik app	1,1	0,3	0,3	0,3	0,3	-0,8
Øvrige billetprodukter	0,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,0
Udgifter til billetsystemer i alt	79,7	57,0	44,7	44,0	43,6	-22,7
Udgifter til driftssystemer og særtaftaler						
Bus	29,1	13,3	13,3	13,3	13,3	-15,8
Tog	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-
Letbane	-	-	-	-	-	-
Udgifter til driftssystemer og særtaftaler i alt	29,3	13,5	13,5	13,5	13,5	-15,8
Publikumsfaciliteter	3,4	4,1	4,1	4,1	4,1	0,8
Drifts- og billetsystemer i alt	112,4	74,6	62,3	61,7	61,2	-37,8

Udgifterne til drifts- og billetsystemer udgør i BF2027 samlet 74,6 mio. kr., hvilket er en reduktion på 37,8 mio. kr. sammenlignet med B2026.

Budgettet vedrørende Rejsekort udgør 54,6 mio. kr., hvilket er 23,9 mio. kr. lavere end i B2026. Faldet skyldes primært, at 2026 var påvirket af forhøjede udgifter som følge af investeringsmæssige omkostninger til udvikling og etablering af nye produkter.

Driften af de nye produkter forventes fremadrettet at være lavere end for de hidtidige løsninger. Der er dog fortsat tale om et estimat, da produkterne endnu ikke er fuldt etableret.

De samlede driftsomkostninger til Rejsekort/Rejseplan forventes reduceret i de kommende år. Reduktionen drives særligt af lavere abonnementsbidrag og lavere omkostninger til tilslutning af Rejsekort. Hertil kommer et forventet fald i de kunderelaterede driftsudgifter som følge af overgangen til de nye produkter. Effekten af de lavere driftsomkostninger vil være begrænset på kort sigt, da en del af finansieringen er forskudt i forbindelse med investeringerne, som forventes afdraget over en seksårig periode.

Udgifterne til billetsystemer og særaftaler er faldet med 15,8 mio. kr. i forhold til B2026. Faldet skyldes primært, at investeringerne i et nyt realtidssystem samt øvrig bus-IT afsluttes i 2026. Herudover forventes driftsudgifterne til det nye system at være lavere end til det eksisterende system.

Desuden er budgettet for øvrige billetprodukter øget med 2,0 mio. kr. som følge af tilslutningen til DSB Erhvervskort vest-løsningen. Dette indebærer, at virksomheder i Vestdanmark fra årsskiftet 2026/2027 kan tilbydes Erhvervskort på vegne af Takst Vest-samarbejdet. Omkostningerne til Midttrafik app forventes at falde, da appen udfases, mens udgifterne til publikumsfaciliteter stiger som følge af planlagte renoveringsarbejder på Randers Rutebilstation.

1.6 Billetkontrol

Tabel 1.5 Billetkontrol (mio. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Udgifter til egen drift og administration	7,0	7,2	7,2	7,2	7,2	0,2
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	13,5	15,7	15,7	15,7	15,7	2,2
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-22,5	-26,2	-26,2	-26,2	-26,2	-3,6
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	6,5	8,0	8,0	8,0	8,0	1,5
Billetkontrol i alt	4,5	4,7	4,7	4,7	4,7	0,3

For 2026 forventes en nettoudgift på 4,7 mio. kr., hvilket er en opjustering på 0,2 mio. kr. i forhold til B2026.

Indtægterne, der omfatter kontrolafgifter og gebyrer, forventes øget, da antallet af kontroller i 2027 fordobles i forhold til tidligere år, bortset fra hos Aarhus Kommune og Aarhus Letbane, som fastholder nuværende niveau. Som følge heraf er forventningen til de samlede indtægter fra kontrolafgifter og gebyrer forhøjet til 26,2 mio. kr., svarende til en merindtægt på 3,6 mio. kr. sammenlignet med B2026.

I B2027 hensættes der 8 mio. kr. i tab på debitorer. Tabets størrelse er beregnet ud fra de aktuelle udstedelsestendenser samt opkrævningssuccesraten hos Midttrafik, Aarhus Kommune (som havde opkrævningsopgaven indtil Midttrafik hjemtog den februar 2026) og Gældsstyrelsen. Estimatet er forbundet med betydelig usikkerhed og bliver 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 øge den

nuværende bemanning, både internt og eksternt (kontrolleverandør), i 2027. Som følge heraf er administrationsbudgettet forhøjet til 22,9 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 2,4 mio. kr. i forhold til B2026. Aftalen med ekstern kontrolleverandør er i udbud og forventes at træde i kraft 2027. De økonomiske konsekvenser ved udbuddet er dog ikke indregnet.

Fra 2027 fordeles de administrative udgifter med udgangspunkt i køreplantimer og ikke som før, ud fra antallet af kontroller.

Ved stigningen af kontroller formodes der, udover flere indtægter i form af afgifter, at komme en præventiv effekt, så tidligere "gratister" vælger at købe en billet fremfor at tage chancen og risikere en kontrolafgift.

1.7 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Boks 4 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. trafikselskab og flextrafikadministration

Bus:

Trafikselskabet varetager administrationen af bus-, letbane- og togdrift. B2027 er baseret på en fremskrivning af B2026 med 2,7 %, svarende til KL's pris- og lønskøn for 2026/2027.

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 budgetåret 2027, men ikke i overslagsårene, da projektet afsluttes i 2027. Øvrige forudsætninger i overslagsårene svarer til B2027, idet der – bortset fra generelle prisstigninger – ikke er kendskab til øvrige ændringer.

Flextrafik:

Administrationsomkostningerne er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2026/2027 på 2,7 %. Derudover er der indregnet en merpris på 1,5 kroner pr. tur for alle kørselsområder med undtagelse af patientbefordringen. Den skal dække følgende områder:

- Øgede omkostninger i forbindelse med udlicitering af callcenteret til NT. BO2028-30 svarer til B2027.
- Merudgift til FlexDK i 2027 ift. 2026.
- Ny indsats med kontrol af flere flexvogne.

Prisfremskrivningen på de 2,7% og den ekstra udgift på 1,5 kroner pr. tur forklarer stigningen i 2027.

BO2028-30 svarer til B2027.

Udover stigningen i omkostninger til den ordinære administration, er der i B2027 samt BO2028-2030 indregnet udgifter til DART projektet ved FlexDK. Omkostningerne er fordelt ud fra den realiserede kørsel i flextrafikken i 2025 på alle bestillere. Budgettet i overslagsårene svarer til det nuværende estimerede budget, med forbehold for ændringer.

Fællesomkostninger: Budgettet for tjenestemandspensioner er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2026/2027 på 2,7 %. BO2028-2030 svarer til B2027, ekskl. inddrivelse af det langfristede tilgodehavende.

Tabel 1.6 Trafikselskab og Flexadministration

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Trafikselskabet	140,0	123,9	123,4	123,4	123,4	-16,2
Letbanesekretariatet	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	-0,1
Flextrafikadministration	45,7	54,5	57,0	65,9	67,9	8,7
- Heraf DART	-	4,4	7,0	15,9	17,9	4,4
Tjenestemandspensioner	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4	0,1
Trafikselskab og Flexadministration i alt	190,5	183,0	185,2	194,1	196,1	-7,4

1.7.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2027 et samlet budget på 123,9 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 16,2 mio. kr. i forhold til B2026. Faldet skyldes, at B2026 indeholder overført overskud fra tidligere år, jf. bestyrelsens beslutning. Ser man bort fra det overførte overskud, er budgettet steget med 3,0 mio. kr. i forhold til 2026. Budgettet fordeler sig med 1,1 mio. kr. til togadministration, 5,7 mio. kr. til letbaneadministration og 117,0 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 3,0 mio. kr. skyldes hovedsageligt:

- Årets pris- og lønregulering (P/L) på 3,2 mio. kr. samt en regulering af P/L fra 2025 til 2026 på -0,2 mio. kr.
- Indefrosne feriepenge for 2026 på 0,1 mio. kr. samt regulering af indefrosne feriepenge for 2024 på -0,2 mio. kr.

Budgettet for Aarhus Letbaneadministration er faldet med 0,2 mio. kr., hvilket primært skyldes en korrektion i letbanens køreplantimer, hvor der tidligere var indregnet en forventning om flere køreplantimer end der reelt blev udmøntet.

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.

Herunder ses Trafikselskabet fordelt på driftsområder:

Tabel 1.7 Trafikselskabet

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Bus-, Tog- og Letbaneadministration						
Løn- og personaleomkostninger	76,3	76,3	76,0	76,0	76,0	0,0
Uddannelse og kurser	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	-
Materiale- og aktivitetsudgifter	32,9	24,5	24,3	24,3	24,3	-8,5
Anskaffelser	5,5	4,1	4,1	4,1	4,1	-1,4
Drift og vedligehold	18,0	13,4	13,4	13,4	13,4	-4,6
Ejendomsudgifter og vedligehold	11,4	8,5	8,5	8,5	8,5	-2,9
Forsyning	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	-0,3
Driftsindtægter	-15,1	-11,2	-11,2	-11,2	-11,2	3,9
Nye projekter i året	8,8	6,5	6,6	6,6	6,6	-2,3
Bus-, Tog- og Letbaneadministration i alt	140,0	123,9	123,4	123,4	123,4	-16,2

1.7.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2027 et samlet budget på 54,5 mio. kr., hvilket udgør en stigning på 8,7 mio. kr. i forhold til budget 2026. 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.

Af den samlede stigning på 8,7 mio. kr. udgør DART-projektet en væsentlig andel med 4,4 mio. DART er et projekt ved FlexDanmark, der har til formål at erstatte det nuværende planlægningsystem for flextrafikken. Det nuværende system er over 30 år gammelt hvilket giver udfordringer ved drift, support og videreudvikling. Et nyt system vil derfor kunne fremtidssikre flextrafikken, samt muliggøre integrationer med andre IT-platforme. DART projektet finansieres af bestillerne ud fra en fast fordelingsnøgle baseret på deres andel af de realiserede ture i 2025.

1.8 Finansindtægter og -udgifter

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

1.9 Likviditet

Midttrafiks likviditet forventes i 2027 at være robust og stabil og fortsat understøtte både den ordinære drift og igangværende udviklingsprojekter inden for en forudsigelig finansiell ramme. Likviditetsstyringen baseres på et forventet stabilt og balanceret cash flow, hvor indtægtsstrømme, vognmandsbetalinger og finansiering fra bestillerkredsen samlet set understøtter en jævn likviditetsprofil over året.

Midttrafik vil i 2027 fortsat have fokus på en forsigtig og balanceret finansieringsstrategi, hvor restgæld og forskudte betalinger håndteres i tæt samspil med bestillerne. Dette skal sikre, at midlertidige likviditetsudsving ikke udvikler sig til varige finansieringsmæssige udfordringer. Kassekreditten indgår som et centralt element i den kortfristede likviditetsstyring og forventes som hidtil alene anvendt som et udjævningsredskab, mens eventuelle repo-forretninger kan supplere ved midlertidige likviditetsbehov.

Forudsat at budgetforudsætningerne for 2027 realiseres, forventes likviditetspåvirkningen fra den ordinære drift at være overordnet balanceret over året. Eventuelle efterreguleringer med bestillerkredsen forventes i lighed med tidligere år at indgå som en planlagt del af betalingsbalancen og vurderes ikke at medføre væsentlige forskydninger i likviditeten.

Rejsekortprojektet og den tilhørende nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste ved Rejsekort & Rejseplan A/S indgår fortsat som et centralt element i Midttrafiks finansielle planlægning. Businesscasen ajourføres løbende, og projektets likviditetseffekt indarbejdes i budgetforudsætningerne for 2027. Likviditetsstyringen er tilrettelagt, så projektets fortsatte aktiviteter kan finansieres inden for de eksisterende rammer. Lånerammen fungerer fortsat som en finansiell buffer i projektets anlægs- og implementeringsfase og sikrer den nødvendige fleksibilitet i tilfælde af forskydninger i udgiftsprofilen.

Midttrafik vil desuden i 2027 fortsat følge udviklingen i eksterne omkostningsdrivere, herunder særligt energipriser og geopolitiske forhold, som kan påvirke driftsudgifterne. Eventuelle afledte likviditetsmæssige konsekvenser vil løbende blive vurderet og håndteret i dialog med bestillerne.

Samlet set vurderes Midttrafiks likviditet i 2027 at være tilstrækkelig til at understøtte aktiviteterne, med en fortsat balanceret anvendelse af finansielle styringsredskaber og en stabil tilgang til likviditetsstyring.

1.10 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Tabel 1.8 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-711,6	-713,4	-713,4	-713,4	-713,4		-1,8
- Bus	-711,3	-713,1	-713,1	-713,1	-713,1		-1,8
- Flexbus	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2		0,1
Operatørudgifter	1.482,0	1.578,4	1.582,1	1.580,9	1.579,8	44,9	96,4
- Bus	1.475,9	1.563,0	1.567,1	1.567,1	1.567,1	44,7	87,1
- Flexbus	6,1	5,3	4,8	4,8	4,8	0,2	-0,8
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks		10,2	10,2	9,0	7,8		10,2
NT/Sydtrafik-samarbejde	20,6	20,2	20,2	20,2	20,2		-0,4
Drifts- og Billetsystemer	100,3	67,4	56,6	56,1	55,7		-32,9
Billetkontrol	4,2	5,2	5,2	5,2	5,2		1,0
Trafikselskab	114,4	116,6	116,6	116,6	116,6	3,0	2,2
EU projekt MOVE	0,9	-	-	-	-		-0,9
Busdrift i alt	1.010,8	1.074,3	1.067,3	1.065,6	1.064,0	47,9	63,5
Togdrift							
Passagerindtægter	-20,9	-11,7	-11,7	-11,7	-11,7		9,2
Operatørudgifter	110,9	93,2	93,0	92,9	92,8		-17,7
Drifts- og billetsystemer	2,6	1,3	1,1	0,9	0,9		-1,3
Billetkontrol	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2		-0,1
Trafikselskab Tog	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	0,0	0,1
Togdrift i alt	93,7	83,7	83,3	83,1	83,0	0,0	-9,9
Letbanedrift							
Passagerindtægter	-106,8	-111,8	-117,4	-117,4	-117,4		-5,0
Operatørudgifter	384,6	397,9	384,9	385,2	386,9		13,4
Drifts- og billetsystemer	9,5	6,0	4,7	4,6	4,6		-3,6
Billetkontrol	0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3		-0,6
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariatet	7,2	7,0	7,0	7,0	7,0	0,2	-0,2
Letbanedrift i alt	294,9	298,9	278,9	279,2	280,9	0,2	4,1
Flextrafik							
Passagerindtægter	-27,5	-31,4	-31,4	-31,4	-31,4		-3,9
- Åben kørsel	-11,2	-13,5	-13,5	-13,5	-13,5		-2,4
- Handicapkørsel	-16,3	-17,8	-17,8	-17,8	-17,8		-1,6
- Kommunal kørsel og siddende patientbefordring	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0		0,0
- Øvrige trafikskelskaber og Midttrafik	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0		0,0
Operatørudgifter	672,3	664,5	664,5	664,5	664,5	14,9	-7,7
- Åben kørsel	32,1	37,7	37,7	37,7	37,7	1,7	5,6
- Handicapkørsel	87,4	76,5	76,5	76,5	76,5	3,4	-10,8
- Kommunal kørsel og siddende patientbefordring	221,2	223,9	223,9	223,9	223,9	9,8	2,7
- Øvrige trafikskelskaber og Midttrafik	331,6	326,4	326,4	326,4	326,4	0,0	-5,2
Flexadministration	45,7	54,9	57,0	65,9	67,9		9,2
- Åben kørsel	8,1	11,0	10,5	10,5	10,5		2,8

- Handicapkørsel	19,3	20,7	20,7	20,7	20,7		1,4
- Kommunal kørsel og siddende patientbefordring	17,7	18,0	18,0	18,0	18,0		0,3
- Øvrige trafikskaber	0,6	0,9	0,9	0,9	0,9		0,2
- DART	-	4,4	7,0	15,9	17,9		4,4
Flextrafik i alt	690,5	688,1	690,2	699,1	701,1	14,9	-2,5
Overført overskud	17,8						-17,8
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4		0,1
Fællesomkostninger i alt	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4	-	0,1
Resultat af primær drift	2.110,9	2.148,5	2.123,2	2.130,4	2.132,4	63,0	37,5
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr.							
Rejsekort	-0,5	0,3	-	-	-		0,8
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	6,0	7,4	6,0	0,4	0,2		1,5
Midttrafik	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1		-
Trafikstyrelsen	-1,6	-0,7	-	-	-		0,8
Ekstrapulje	7,8	-	-	-	-		-7,8
Overført overskud	-17,8						17,8
Resultat til byrdefordeling	2.104,7	2.155,3	2.129,1	2.130,7	2.132,5	63,0	50,6