



Aarhus, 18. juni 2026

**Bilagssamling
til åben dagsorden til møde i
Bestyrelsen for Midttrafik
25. juni 2026 kl. 08:00**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

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 opsøret 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:

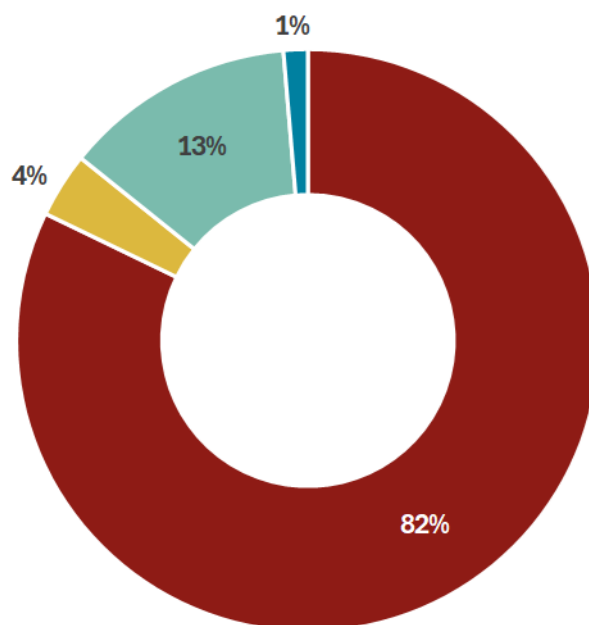
- Forventet indtægtsfremgang for Letbanen på 6,3 mio. kr. som følge af øget kørselsomfang.
- Gratis kørsel i Skive Kommune
- Mindre ændringer ved Horsens, Norddjurs og Silkeborg kommune pga. flere/færre køreplantimer end tidligere for samlet 0,3 mio. kr.

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
						-
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>						-
<i>Bus inkl. Flexbus</i>	-711,6	-713,4	-713,4	-713,4	-713,4	-1,8
<i>Tog</i>	-20,9	-11,7	-11,7	-11,7	-11,7	9,2
<i>Letbane</i>	-106,8	-111,8	-117,4	-117,4	-117,4	-5,0
<i>Flextrafik</i>	-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 rabatruter 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 letbanetrafik er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2027. Budgettet for øvrige udgifter relateret til letbanen er aktivitetsbaseret.

Udgifterne til letbanetrafik 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>
<i>- Heraf Flexbus</i>	<i>6,1</i>	<i>5,3</i>	<i>4,8</i>	<i>4,8</i>	<i>4,8</i>	<i>-</i>	<i>-0,8</i>
<i>Tog</i>	<i>110,9</i>	<i>92,4</i>	<i>92,2</i>	<i>92,1</i>	<i>92,0</i>	<i>-</i>	<i>-18,5</i>
<i>Letbane</i>	<i>384,6</i>	<i>397,9</i>	<i>384,9</i>	<i>385,2</i>	<i>386,9</i>	<i>-</i>	<i>13,4</i>
<i>Flextrafik</i>	<i>672,3</i>	<i>664,5</i>	<i>664,5</i>	<i>664,5</i>	<i>664,5</i>	<i>15,1</i>	<i>-7,7</i>

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. Be-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 afgange til rute 1002 samt nye skole afgange til rute 1004
- Regionen tilføjer en ny rute mellem Bjerringbro og Hammel
- Ringkøbing-Skjern tilføjer nye afgange 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 særftaler						
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 særftaler 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-platformer. 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 trafikselskaber 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 trafikselskaber 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

Budgetforslag 2027

Bilag 2 - Byrdefordeling

2	Byrdefordeling for budgetforslag 2027	2
2.1	Byrdefordeling mellem Ejerkrædsen	2
2.2	Byrdefordeling af passagerindtægter	3
2.3	Byrdefordeling af operatørudgifter	4
2.4	Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet	5
2.5	Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer	5
2.6	Byrdefordeling af afdrag på rejsekort	6
2.7	Byrdefordeling af billetkontrol	7
2.8	Byrdefordeling af trafikselskabet og flexadministration	8
2.9	Byrdefordeling af tjenestemandspension	9

2 Byrdefordeling for budgetforslag 2027

2.1 Byrdefordeling mellem Ejer kredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet for Midttrafiks ejerkreds:

Tabel 2.1 Byrdefordeling af Midttrafiks samlede udgifter og indtægter (mio. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Favrskov	30,1	34,7	34,7	35,0	35,0	1,4	4,7
Hedensted	13,9	14,9	14,9	15,2	15,2	0,4	1,0
Herning	55,8	58,4	58,2	58,1	58,0	1,4	2,6
Holstebro	16,6	17,5	17,5	17,7	17,7	0,4	0,9
Horsens	63,7	70,1	69,9	70,3	70,4	1,7	6,4
Ikast-Brande	21,1	21,5	21,5	21,5	21,6	0,8	0,4
Lemvig	10,0	9,9	9,9	10,0	10,0	0,4	-0,1
Norrdjurs	38,6	37,3	37,4	37,7	37,7	1,3	-1,3
Odder	12,5	12,8	12,8	12,9	12,9	0,3	0,3
Randers	96,9	103,7	103,3	102,8	102,8	5,0	6,8
Ringkøbing-Skjern	31,8	33,5	33,5	33,4	33,4	1,5	1,7
Silkeborg	53,4	56,8	56,5	56,5	56,6	2,5	3,4
Skanderborg	31,2	33,1	33,0	33,3	33,3	1,1	1,9
Skive	43,0	44,0	44,0	44,1	44,1	1,1	1,0
Struer	9,9	10,2	10,2	10,2	10,2	0,2	0,3
Syddjurs	30,4	31,9	32,0	32,1	32,2	1,1	1,6
Viborg	50,1	52,7	52,5	52,4	52,5	1,0	2,6
Aarhus	449,4	485,5	474,9	474,3	475,2	21,5	36,1
Region Midtjylland	713,4	698,8	684,5	685,2	685,5	20,6	-14,6
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	333,2	327,3	327,3	327,3	327,3	-	-5,9
Byrdefordeling i alt	2.104,7	2.154,5	2.128,3	2.129,9	2.131,7	63,8	49,8
Regulering til drift	6,2	-6,9	-5,9	-0,3	-0,1	-	-13,1
Primær drift	2.110,9	2.147,7	2.122,4	2.129,6	2.131,6	63,8	36,7

2.2 Byrdefordeling af passagerindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter:

Tabel 2.2 Byrdefordeling af de samlede indtægter (mio. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Favrskov	-5,9	-5,3	-5,3	-5,3	-5,3	0,6
Hedensted	-3,9	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-0,7
Herning	-8,5	-8,2	-8,2	-8,2	-8,2	0,4
Holstebro	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-0,0
Horsens	-18,7	-15,0	-15,0	-15,0	-15,0	3,7
Ikast-Brande	-0,7	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-0,3
Lemvig	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,1
Norddjurs	-3,4	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	0,4
Odder	-2,3	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-0,2
Randers	-28,6	-26,2	-26,2	-26,2	-26,2	2,4
Ringkøbing-Skjern	-4,6	-4,3	-4,3	-4,3	-4,3	0,3
Silkeborg	-19,4	-17,3	-17,3	-17,3	-17,3	2,0
Skanderborg	-11,5	-8,5	-8,5	-8,5	-8,5	3,0
Skive	-6,5	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	5,5
Struer	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,1
Syddjurs	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-
Viborg	-11,2	-10,8	-10,8	-10,8	-10,8	0,4
Aarhus	-362,3	-388,3	-391,1	-391,1	-391,1	-26,0
Region Midtjylland	-364,5	-365,1	-367,9	-367,9	-367,9	-0,6
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	-	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0
Byrdefordeling i alt	-858,9	-868,2	-873,8	-873,8	-873,8	-9,3

2.3 Byrdefordeling af operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter:

Tabel 2.3 Byrdefordeling af de samlede operatørudgifter (mio. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Favrskov	32,6	36,5	36,5	36,5	36,5	1,3	3,9
Hedensted	15,3	16,5	16,5	16,5	16,5	0,4	1,2
Herning	57,4	59,7	59,7	59,7	59,6	1,3	2,3
Holstebro	15,6	16,3	16,3	16,3	16,3	0,4	0,8
Horsens	72,4	74,7	74,7	74,7	74,7	1,6	2,4
Ikast-Brande	20,0	20,7	20,7	20,7	20,7	0,8	0,7
Lemvig	9,8	9,7	9,7	9,7	9,7	0,4	-0,1
Norddjurs	38,5	36,8	36,8	36,8	36,8	1,3	-1,7
Odder	12,8	13,4	13,4	13,4	13,4	0,3	0,5
Randers	109,4	114,4	114,4	113,8	113,8	4,8	4,9
Ringkøbing-Skjern	32,5	33,7	33,7	33,5	33,5	1,4	1,2
Silkeborg	63,5	65,0	65,0	64,8	64,7	2,4	1,5
Skanderborg	37,8	36,7	36,7	36,7	36,7	1,1	-1,0
Skive	43,8	40,0	40,0	40,0	40,0	1,0	-3,8
Struer	9,3	9,7	9,7	9,7	9,7	0,2	0,4
Syddjurs	31,0	32,5	32,5	32,4	32,4	1,1	1,5
Viborg	52,1	54,9	54,9	54,9	54,9	0,8	2,8
Aarhus	711,5	784,4	781,9	782,0	782,9	20,4	72,9
Region Midtjylland	952,2	951,2	944,2	944,1	943,9	18,7	-1,0
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	331,6	326,4	326,4	326,4	326,4		-5,2
Byrdefordeling i alt	2.649,0	2.733,2	2.723,7	2.722,7	2.723,2	59,7	84,3

2.4 Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik omfatter Midttrafiks kørsel i deres områder og omvendt. I BF2027 forventes et finansieringsbehov på 20,2 mio. kr. sammenlignet med det budgetterede i 2026 på 20,6 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,4 mio. kr. Samarbejdet omfatter alene Region Midtjylland og Viborg Kommune.

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af nettoudgifter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet:

Tabel 2.4 Byrdefordeling af udgifter og indtægter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet (tusind. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Viborg	225	211	211	211	211	-14
Region Midtjylland	20.385	19.990	19.990	19.990	19.990	-395
Byrdefordeling i alt	20.610	20.201	20.201	20.201	20.201	-409

2.5 Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af drifts- og billetsystemer:

Tabel 2.5 Byrdefordeling af udgifter til drifts- og billetsystemer (tusind. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Favrskov	563	366	295	292	290	-197
Hedensted	430	222	188	186	184	-208
Herning	2.174	1.127	971	957	945	-1.047
Holstebro	498	234	193	186	180	-264
Horsens	2.937	1.622	1.380	1.373	1.370	-1.315
Ikast-Brande	263	84	82	81	80	-179
Lemvig	3	3	2	2	1	-
Norrdjurs	419	332	304	302	301	-87
Odder	399	190	165	164	163	-209
Randers	5.596	3.730	3.306	3.274	3.250	-1.866
Ringkøbing-Skjern	1.105	604	541	536	531	-501
Silkeborg	3.187	1.770	1.514	1.506	1.503	-1.417
Skanderborg	1.191	759	612	605	600	-432
Skive	1.455	732	631	621	613	-723
Struer	196	56	52	51	50	-140
Syddjurs	715	340	294	291	288	-375
Viborg	3.193	1.863	1.656	1.637	1.622	-1.330
Aarhus	44.412	31.519	26.286	26.042	25.894	-12.893
Region Midtjylland	43.691	29.055	23.812	23.509	23.308	-14.636
Byrdefordeling i alt	112.427	74.608	62.284	61.615	61.173	-37.819

2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af afdrag på rejsekort:

Tabel 2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Favrskov	20	25	21	1	1	5
Hedensted	26	32	26	2	1	6
Herning	189	235	191	14	7	46
Holstebro	109	135	110	8	4	26
Horsens	-192	129	3	-	-	321
Ikast-Brande	16	20	16	1	1	4
Lemvig	8	10	8	1	-	2
Norddjurs	13	16	13	1	-	3
Odder	7	9	7	1	-	2
Randers	375	468	380	27	14	93
Ringkøbing-Skjern	74	93	75	5	3	19
Silkeborg	-261	174	4	-	-	435
Skanderborg	66	82	66	5	2	16
Skive	131	163	132	9	5	32
Struer	24	30	24	2	1	6
Syddjurs	35	43	35	2	1	8
Viborg	246	306	249	18	9	60
Aarhus	1.762	2.196	1.782	126	66	434
Region Midtjylland	2.868	3.576	2.901	205	107	708
Byrdefordeling i alt	5.516	7.742	6.043	428	222	2.226
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	460	-294	-	-	-	-754
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	-5.976	-7.448	-6.043	-428	-222	-1.472
Primær drift	-	-	-	-	-	-

2.7 Byrdefordeling af billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af billetkontrollen:

Tabel 2.7 Byrdefordeling af de samlede udgifter og indtægter vedr. billetkontrol (tusind. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Favrskov	8	104	104	104	104	96
Hedensted	8	39	39	39	39	31
Herning	43	264	264	264	264	221
Holstebro	6	-	-	-	-	-6
Horsens	39	357	357	357	357	318
Ikast-Brande	-	-	-	-	-	-
Lemvig	1	-	-	-	-	-1
Norddjurs	9	136	136	136	136	127
Odder	8	38	38	38	38	30
Randers	81	467	467	467	467	386
Ringkøbing-Skjern	9	149	149	149	149	140
Silkeborg	55	238	238	238	238	183
Skanderborg	10	139	139	139	139	129
Skive	35	145	145	145	145	110
Struer	-	-	-	-	-	-
Syddjurs	10	114	114	114	114	104
Viborg	54	253	253	253	253	199
Aarhus	3.194	2.574	2.574	2.574	2.574	-620
Region Midtjylland	905	-284	-284	-284	-284	-1.189
Byrdefordeling i alt	4.475	4.729	4.729	4.729	4.729	-1.809

2.8 Byrdefordeling af trafikskabet og flexadministration

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af trafikskabet og flexadministrationen:

Tabel 2.8 Byrdefordeling af de samlede udgifter til administration (tusind. kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Favrskov	2.759	3.016	3.095	3.364	3.424	257
Hedensted	2.006	2.659	2.741	3.023	3.086	653
Herning	4.568	5.228	5.263	5.383	5.409	660
Holstebro	2.044	2.434	2.511	2.777	2.837	390
Horsens	7.207	8.233	8.371	8.846	8.952	1.026
Ikast-Brande	1.477	1.656	1.681	1.766	1.786	179
Lemvig	651	667	688	757	773	16
Norddjurs	3.068	3.055	3.147	3.463	3.533	-13
Odder	1.516	1.670	1.701	1.807	1.831	154
Randers	10.041	10.892	11.018	11.453	11.550	851
Ringkøbing-Skjern	2.699	3.270	3.317	3.477	3.513	571
Silkeborg	6.303	6.963	7.055	7.369	7.440	660
Skanderborg	3.668	3.853	3.936	4.223	4.288	185
Skive	4.015	3.915	3.993	4.262	4.322	-100
Struer	808	984	1.000	1.056	1.068	176
Syddjurs	2.931	3.306	3.347	3.644	3.711	375
Viborg	5.538	5.911	5.976	6.197	6.247	373
Aarhus	50.888	53.190	53.526	54.675	54.933	2.302
Region Midtjylland	57.884	60.771	61.813	65.539	66.376	2.887
Øvrige tilskudsgiver	2.473	1.249	858	859	859	-1.224
Byrdefordeling i alt	172.544	182.921	185.038	193.938	195.938	10.376
Midttrafik	126	126	126	126	126	-
Overført overskud	17.788					-17.788
Primær drift	190.458	183.047	185.164	194.064	196.064	-7.411

2.9 Byrdefordeling af tjenestemandspension

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af tjenestemandspensionen:

Tabel 2.9 Byrdefordeling af tjenestemandspension (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Afvigelse 2027
Favrskov	25	25	25	25	25	-
Hedensted	16	17	17	17	17	1
Herning	105	110	110	110	110	5
Holstebro	65	68	68	68	68	3
Horsens	112	115	115	115	115	3
Ikast-Brande	28	28	28	28	28	-
Lemvig	14	14	14	14	14	-
Norddjurs	26	25	25	25	25	-1
Odder	11	11	11	11	11	-
Randers	197	203	203	203	203	6
Ringkøbing-Skjern	54	56	56	56	56	2
Silkeborg	139	146	146	146	146	7
Skanderborg	40	41	41	41	41	1
Skive	73	75	75	75	75	2
Struer	19	20	20	20	20	1
Syddjurs	33	33	33	33	33	-
Viborg	127	131	131	131	131	4
Aarhus	936	974	974	974	974	38
Region Midtjylland	1.260	1.322	1.322	1.322	1.322	62
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	-	-	-	-	-	-
Byrdefordeling i alt	3.280	3.414	3.414	3.414	3.414	134

Budgetforslag 2027

Bilag 3 - Bestillermateriale

3	Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af budget 2027	2
3.1	Favrskov Kommune	3
3.2	Hedensted Kommune	5
3.3	Herning Kommune	7
3.4	Holstebro Kommune	9
3.5	Horsens Kommune	11
3.6	Ikast-Brande Kommune	13
3.7	Lemvig Kommune	15
3.8	Norddjurs Kommune	17
3.9	Odder Kommune	19
3.10	Randers Kommune	21
3.11	Ringkøbing-Skjern Kommune	23
3.12	Silkeborg Kommune	25
3.13	Skanderborg Kommune	27
3.14	Skive Kommune	29
3.15	Struer Kommune	31
3.16	Syddjurs Kommune	32
3.17	Viborg Kommune	34
3.18	Aarhus Kommune	36
3.19	Region Midtjylland	38

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af budget 2027

I det følgende materiale gives et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved væsentlige budgetafvigelser, der er specifikke for den enkelte bestiller, vil disse blive kommenteret. For afvigelser, der følger generelle tendenser for områderne, henvises der til bilag 1. Detaljerede tabeller samt ruteøkonomi findes på Midttrafiks ekstranet for kommuner og Region Midtjylland, sammen med det øvrige materiale. I det følgende materiale vil budget 2026 omtales som B2026, budget i overslagsårene 2028-2030 omtales som BO2028-30 og første budgetforslag 2027 omtales som BF2027.

Generelle ændringer

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 kan ses under operatørudgifterne, "Estimeret indeks ved skift i lønindeks", for den enkelte bestiller.

For Flextrafik kommenteres der ikke på store ændringer i kørselsniveauet eller de økonomiske konsekvenser heraf. Disse oplysninger fremgår i stedet af de detaljerede tabeller på ekstranettet, herunder turantal og omkostninger.

Hver bestillers andel af DART budgettet kan ses under flexadministrationen. DART fordeles mellem bestillerne ud fra en fast nøgle baseret på det realiserede antal ture i 2025. For mere information på DART se bilag 1, afsnit 1.7.2.

Omkostninger til drifts- og billetsystemer forventes kraftigt reduceret. Blandt andet grundet de faldende driftsomkostninger på Rejsekort, hvor de nye løsninger forventes at være billigere i drift. Den fulde investering til disse løsninger, forventes at være afholdt ultimo 2026. Det betyder at fra 2027-2032, vil der blive afdraget på de ekstra omkostninger, der er lånt til ifm. udvikling og installation i de foregående år. Herudover er budgettet yderligere reduceret, da investeringerne i det nye realtidssystem samt øvrigt bus-IT afsluttes i 2026, hvorfor der ikke er afsat investeringsbudget hertil i 2027. Samtidig forventes driftsudgifterne til de nye systemer at være lavere end til de eksisterende løsninger.

På Billetkontrollen forventes en merudgift som følge af ny aftale om flere kontroller. Der er et udbud i gang med kontrolleverandør og de endelige økonomiske konsekvenser heraf er derfor stadig uklare.

3.1 Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 34,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 30,0 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 4,7 mio. kr.

Tabel 3.1 Favrskov Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-4.713	-3.972	-3.972	-3.972	-3.972		741
- Bus	-4.700	-3.967	-3.967	-3.967	-3.967		733
- Flexbus	-13	-5	-5	-5	-5		8
Operatørudgifter	19.252	20.907	20.907	20.907	20.907	642	1.655
- Bus	19.160	20.731	20.731	20.731	20.731	639	1.571
- Flexbus	92	68	68	68	68	3	-24
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	108	108	108	108		108
Drifts- og Billetsystemer *	563	366	295	292	290		-197
Billetkontrol	8	104	104	104	104		96
Trafikselskab	1.138	1.167	1.167	1.167	1.167	27	29
Busdrift i alt	16.248	18.572	18.501	18.498	18.496	669	2.324
Letbanedrift							
Letbanesekretariatet	50	52	52	52	52		2
Letbanedrift i alt	50	52	52	52	52	-	2
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.209	-1.354	-1.354	-1.354	-1.354		-145
- Åben kørsel	-659	-811	-811	-811	-811		-152
- Handicapkørsel	-550	-543	-543	-543	-543		7
Operatørudgifter	13.372	15.639	15.639	15.639	15.639	688	2.267
- Åben kørsel	1.430	2.018	2.018	2.018	2.018	89	588
- Handicapkørsel	2.669	2.356	2.356	2.356	2.356	104	-313
- Kommunal kørsel	9.273	11.265	11.265	11.265	11.265	496	1.992
Flexadministration	1.546	1.772	1.851	2.120	2.180		226
- Åben kørsel	462	571	571	571	571		109
- Handicapkørsel	505	451	451	451	451		-54
- Kommunal kørsel	579	617	617	617	617		38
- DART	-	133	212	481	541		133
Flextrafik i alt	13.709	16.057	16.136	16.405	16.465	688	2.348
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	25	25	25	25	25		-
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		-
Fællesomkostninger i alt	25	25	25	25	25	-	-
Drift i alt	30.032	34.706	34.713	34.979	35.038	1.357	4.674
Afdrag KK-lån Rejsekort	20	25	21	1	1		5
Favrskov Kommune i alt	30.052	34.731	34.734	34.980	35.039	1.357	4.679
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-67	37	37	36	36		104
I alt inkl. Forskudt finansiering	29.985	34.768	34.771	35.016	35.075	1.357	4.783
Bestillerbidrag indbetalt	-29.985	-34.768	-34.771	-35.016	-35.075	-718	-4.783
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-		-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 4 mio. kr., hvilket er 0,7 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte.

Ruteøkonomien for busdrift opjusteres i forhold til B2026 med 1,6 mio. kr., hvilket skyldes en stigning i køreplantimer i BF2027 på 613 timer, indekseffekt på 0,6 mio. kr., samt kontrakt 205139, der ikke er budgetteret med i B2026.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,6 mio. kr. Dette skyldes primært at der forventes ca. 2200 flere ture i B2027 sammenlignet med B2026.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,3 mio. kr. Dette skyldes et fald i forventningen til antal ture på ca. 1000 ture.

I den kommunale kørsel forventes en stigning i udgifter på 2 mio. kr. Dette skyldes primært at special kørsel udbuddet har været dyrere end forventet i 2026, hvilket afspejles i budget for 2027.

3.2 Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 14,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 13,9 mio. kr. hvilket medfører et forventet merforbrug på 1 mio. kr.

Tabel 3.2 Hedensted Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-2.219	-2.487	-2.487	-2.487	-2.487		-268
- Bus	-2.201	-2.475	-2.475	-2.475	-2.475		-274
- Flexbus	-18	-12	-12	-12	-12		6
Operatørudgifter	9.768	9.969	9.969	9.969	9.967	132	201
- Bus	9.241	9.482	9.482	9.482	9.482	114	241
- Flexbus	527	417	417	417	417	18	-110
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	70	70	70	68		70
Drifts- og Billetsystemer *	430	222	188	186	184		-208
Billetkontrol	8	39	39	39	39		31
Trafikselskab	694	719	719	719	719	18	25
Busdrift i alt	8.681	8.462	8.428	8.426	8.421	150	-219
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.673	-2.154	-2.154	-2.154	-2.154		-481
- Åben kørsel	-1.064	-1.481	-1.481	-1.481	-1.481		-417
- Handicapkørsel	-609	-673	-673	-673	-673		-64
Operatørudgifter	5.553	6.574	6.574	6.574	6.574	289	1.021
- Åben kørsel	2.841	3.820	3.820	3.820	3.820	168	979
- Handicapkørsel	2.670	2.576	2.576	2.576	2.576	113	-94
- Kommunal kørsel	42	178	178	178	178	8	136
Flexadministration	1.296	1.923	2.005	2.287	2.350		627
- Åben kørsel	711	1.123	1.123	1.123	1.123		412
- Handicapkørsel	579	622	622	622	622		43
- Kommunal kørsel	6	39	39	39	39		33
- DART	-	139	221	503	566		139
Flextrafik i alt	5.176	6.343	6.425	6.707	6.770	289	1.167
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	16	17	17	17	17		1
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	16	17	17	17	17	-	1
Drift i alt	13.873	14.822	14.870	15.149	15.208	440	949
Afdrag KK-lån Rejsekort	26	32	26	2	1		6
Hedensted Kommune i alt	13.899	14.854	14.896	15.151	15.209	440	955
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-91	47	47	46	46		138
I alt inkl. Forskudt finansiering	13.808	14.901	14.943	15.197	15.255	440	1.093
Bestillerbidrag indbetalt	13.808	14.901	-14.943	-15.197	-15.255	-326	-1.093
Resultat til overførsel	-	-	-	-	-	-	-
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

For ruteøkonomien er der en stigning på 0,2 mio. kr. i forhold til B2026, dette skyldes, indeksstigning på 0,1 mio. kr. samt en lille stigning i køreplantimer.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 1 mio. kr. Dette skyldes at der forventes ca. 10.000 flere ture i B2027 sammenlignet med B2026.

3.3 Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 58,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 55,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på ca. 2,6 mio. kr.

Tabel 3.3 Herning Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-7.654	-7.103	-7.103	-7.103	-7.103		551
- Bus	-7.638	-7.096	-7.096	-7.096	-7.096		542
- Flexbus	-16	-7	-7	-7	-7		9
Operatørudgifter	53.382	55.261	55.261	55.261	55.154	1.068	1.879
- Bus	53.260	54.739	54.739	54.739	54.739	1.063	1.479
- Flexbus	122	112	112	112	112	5	-10
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	410	410	410	303		410
Drifts- og Billetsystemer *	2.174	1.127	971	957	945		-1.047
Billetkontrol	43	264	264	264	264		221
Trafikselskab	3.683	4.125	4.125	4.125	4.125	103	442
Busdrift i alt	51.628	53.673	53.517	53.503	53.385	1.171	2.045
Flextrafik							
Passagerindtægter	-869	-1.060	-1.060	-1.060	-1.060		-191
- Åben kørsel	-192	-386	-386	-386	-386		-194
- Handicapkørsel	-677	-674	-674	-674	-674		3
Operatørudgifter	3.997	4.430	4.430	4.430	4.430	195	433
- Åben kørsel	645	955	955	955	955	42	310
- Handicapkørsel	3.352	3.475	3.475	3.475	3.475	153	123
Flexadministration	780	993	1.028	1.148	1.174		213
- Åben kørsel	184	244	244	244	244		60
- Handicapkørsel	596	690	690	690	690		94
- DART	-	59	94	214	240		59
Flextrafik i alt	3.908	4.363	4.398	4.518	4.544	195	455
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	105	110	110	110	110		5
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	105	110	110	110	110	-	5
Drift i alt	55.641	58.146	58.025	58.131	58.039	1.366	2.505
Afdrag KK-lån Rejsekort	189	235	191	14	7		46
Herning Kommune i alt	55.830	58.381	58.216	58.145	58.046	1.366	2.551
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-524	262	262	261	260		786
I alt inkl. Forskudt finansiering	55.306	58.643	58.478	58.406	58.306	1.366	3.337
Bestillerbidrag indbetalt	55.306	-58.643	-58.478	-58.406	-58.306	-305	-3.337
Resultat til overførsel							-
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-		-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 7,1 mio. kr., hvilket er 0,5 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte.

For busdriftens operatørudgifter forventes en stigning i omkostningerne på 1,5 mio. kr., hvilket primært skyldes en indeksstigning på 1,1 mio. kr. samt et øget adm. tillæg, grundet underbudgettering på denne i B2026. Modsvarende er der en forventning om et fald i køreplantimer, med en mindre omkostning på 0,2 mio. kr.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,3 mio. kr. Dette skyldes at der forventes ca. 1100 flere ture i B2027 sammenlignet med B2026.

Budgettet til Trafikselskabet er steget som følge af en stigning i antallet af køreplantimer. Fordelingen af budgettet sker på baggrund af køreplantimer, hvorfor et højere aktivitetsniveau medfører en større budgetandel.

3.4 Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre ca. 17,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 16,6 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,9 mio. kr.

Tabel 3.4 Holstebro Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-143	-49	-49	-49	-49		94
- Bus	-129	-40	-40	-40	-40		89
- Flexbus	-14	-9	-9	-9	-9		5
Operatørudgifter	9.304	10.457	10.457	10.457	10.457	127	1.153
- Bus	9.111	10.076	10.076	10.076	10.076	110	965
- Flexbus	193	381	381	381	381	17	188
Drifts- og Billetsystemer *	498	234	193	186	180		-264
Billetkontrol	6	-	-	-	-		-6
Trafikselskab	615	583	583	583	583	15	-32
Busdrift i alt	10.280	11.225	11.184	11.177	11.171	142	945
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.485	-1.582	-1.582	-1.582	-1.582		-97
- Åben kørsel	-887	-1.081	-1.081	-1.081	-1.081		-194
- Handicapkørsel	-598	-501	-501	-501	-501		97
Operatørudgifter	6.260	5.859	5.859	5.859	5.859	258	-401
- Åben kørsel	2.699	3.084	3.084	3.084	3.084	136	385
- Handicapkørsel	2.704	2.026	2.026	2.026	2.026	89	-678
- Kommunal kørsel	857	749	749	749	749	33	-108
Flexadministration	1.364	1.783	1.860	2.126	2.186		419
- Åben kørsel	640	955	955	955	955		315
- Handicapkørsel	604	565	565	565	565		-39
- Kommunal kørsel	120	131	131	131	131		11
- DART	-	132	209	475	535		132
Flextrafik i alt	6.139	6.060	6.137	6.403	6.463	258	-79
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	65	68	68	68	68		3
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	65	68	68	68	68	-	3
Drift i alt	16.484	17.353	17.389	17.648	17.702	400	869
Afdrag KK-lån Rejsekort	109	135	110	8	4		26
Holstebro Kommune i alt	16.593	17.488	17.499	17.656	17.706	400	895
Forskudt finansiering vedr.							
Rejsekort	-83	39	39	39	38		122
I alt inkl. Forskudt finansiering	16.510	17.527	17.538	17.695	17.744	400	1.017
Bestillerbidrag indbetalt	16.510	17.527	-17.538	-17.695	-17.744	-290	-1.017
Resultat til overførsel							-
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-		-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

I ruteøkonomien for busdrift er der en stigning på 1,0 mio. kr. i forhold til B2026, dette skyldes primært en stigning i adm. tillæg grundet halvårs effekt i B2026, samt en lille indeksstigning. Modsvarende er der et fald i køreplantimer på 424 timer, som giver et mindreforbrug på 0,3 mio. kr.

Passagerindtægter for bus relaterer sig til værnepligtige.

Budgettet for flexbus forventes at blive 0,2 mio. kr. højere end B2026. Dette skyldes en øget forventning til antallet af ture.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,4 mio. kr. Dette skyldes primært at der forventes ca. 6000 flere ture i B2027 sammenlignet med B2026.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,7 mio. kr. Dette skyldes et fald i forventningen til antal ture på ca. 800 ture, samt en lavere udgift per tur.

3.5 Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 70,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 63,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 6,4 mio. kr.

Tabel 3.5 Horsens Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
	-						
Passagerindtægter	16.883	-12.714	-12.714	-12.714	-12.714		4.169
- Bus	16.848	-12.681	-12.681	-12.681	-12.681		4.167
- Flexbus	-35	-33	-33	-33	-33		2
Operatørudgifter	62.410	63.970	63.970	63.970	63.968	1.100	1.560
- Bus	61.632	63.028	63.028	63.028	63.028	1.079	1.396
- Flexbus	778	481	481	481	481	21	-297
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	461	461	461	459		461
Drifts- og Billetsystemer *	2.937	1.622	1.380	1.373	1.370		-1.315
Billetkontrol	39	357	357	357	357		318
Trafikselskab	4.714	5.038	5.038	5.038	5.038	129	324
Busdrift i alt	53.217	58.272	58.030	58.023	58.019	1.229	5.055
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.819	-2.266	-2.266	-2.266	-2.266		-447
- Åben kørsel	-748	-1.082	-1.082	-1.082	-1.082		-334
- Handicapkørsel	-1.071	-1.184	-1.184	-1.184	-1.184		-113
Operatørudgifter	9.954	10.754	10.754	10.754	10.754	473	800
- Åben kørsel	2.587	3.934	3.934	3.934	3.934	173	1.347
- Handicapkørsel	4.938	4.245	4.245	4.245	4.245	187	-693
- Kommunal kørsel	2.429	2.575	2.575	2.575	2.575	113	146
Flexadministration	2.381	3.080	3.218	3.693	3.799		699
- Åben kørsel	729	1.062	1.062	1.062	1.062		333
- Handicapkørsel	1.199	1.274	1.274	1.274	1.274		75
- Kommunal kørsel	453	509	509	509	509		56
- DART	-	235	373	848	954		235
Flextrafik i alt	10.516	11.568	11.706	12.181	12.287	473	1.052
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	112	115	115	115	115		3
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	112	115	115	115	115	-	3
Drift i alt	63.845	69.955	69.852	70.319	70.421	1.702	6.110
Afdrag KK-lån Rejsekort	-192	129	3	-	-		321
Horsens Kommune i alt	63.653	70.084	69.855	70.319	70.421	1.702	6.431
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-568	302	302	300	300		870
I alt inkl. Forskudt finansiering	63.085	70.386	70.157	70.619	70.721	1.702	7.301
Bestillerbidrag indbetalt	63.085	-70.386	-70.157	-70.619	-70.721	-625	-7.301
Resultat til overførsel							-
Resultat til efterregulering							-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 12,7 mio. kr., hvilket er 4,2 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte. Derudover, er der indregnet en stigning på 0,2 mio. kr. på grund af flere køreplantimer, hvilket forventes at øge indtægterne.

Busdriftens operatørudgifter i BF2027 forventes at ende 1,4 mio. kr. over B2026, hvilket skyldes en stigning i køreplantimerne på 4.271 timer og indekseffekt, modsvarende er der i B2026 indregnet en indekspulje som ikke er videreført til BF2027.

Budgettet for flexbus forventes at blive 0,3 mio. kr. lavere end B2026. Dette skyldes en lavere forventning til antallet af ture.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 1,3 mio. kr. Dette skyldes primært at der forventes ca. 9000 flere ture i B2027 sammenlignet med B2026.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,7 mio. kr. Dette skyldes en lavere udgift per tur.

Budgettet til Trafikselskabet er steget som følge af en stigning i antallet af køreplantimer. Fordelingen af budgettet sker på baggrund af køreplantimer, hvorfor et højere aktivitetsniveau medfører en større budgetandel.

3.6 Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 21,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 21,1 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,4 mio. kr.

Tabel 3.6 Ikast-Brande Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-12	-	-	-	-		12
- Bus	-	-	-	-	-		-
- Flexbus	-12	-	-	-	-		12
Operatørudgifter	17.508	18.032	18.032	18.032	18.032	689	524
- Bus	17.340	17.863	17.863	17.863	17.863	686	523
- Flexbus	168	72	72	72	72	3	-96
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	97	97	97	97		97
Drifts- og Billetsystemer *	263	84	82	81	80		-179
Trafikselskab	848	853	853	853	853	24	5
Busdrift i alt	18.607	18.969	18.967	18.966	18.965	713	362
Flextrafik							
Passagerindtægter	-687	-970	-970	-970	-970		-283
- Åben kørsel	-318	-511	-511	-511	-511		-193
- Handicapkørsel	-369	-459	-459	-459	-459		-90
Operatørudgifter	2.502	2.635	2.635	2.635	2.635	116	133
- Åben kørsel	549	893	893	893	893	39	344
- Handicapkørsel	1.953	1.742	1.742	1.742	1.742	77	-211
Flexadministration	601	775	800	885	905		174
- Åben kørsel	212	306	306	306	306		94
- Handicapkørsel	389	427	427	427	427		38
- DART	-	42	67	152	172		42
Flextrafik i alt	2.416	2.440	2.465	2.550	2.570	116	24
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	28	28	28	28	28		-
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		-
Fællesomkostninger i alt	28	28	28	28	28	-	-
Drift i alt	21.051	21.437	21.460	21.544	21.563	829	386
Afdrag KK-lån Rejsekort	16	20	16	1	1		4
Ikast-Brande Kommune i alt	21.067	21.457	21.476	21.545	21.564	829	390
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-76	40	40	40	40		116
I alt inkl. Forskudt finansiering	20.991	21.497	21.516	21.585	21.604	829	506
Bestillerbidrag indbetalt	20.991	21.497	-21.516	-21.585	-21.604	-143	-506
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

På ruteøkonomien ses en nedgang i antallet af køreplantimer, hvilket medfører en besparelse på 0,5 mio. kr. Denne besparelse modsvares dog af øgede udgifter til ekstrakørsel på rute 190 samt indekseffekter. Samlet set forventes BF2027 at ligge 0,5 mio. kr. over B2026.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,3 mio. kr. Dette skyldes primært at der forventes 2100 flere ture i B2027 sammenlignet med B2026.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,2 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris per tur.

3.7 Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 9,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 10 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Tabel 3.7 Lemvig Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-3	-	-	-	-		3
- Bus	-	-	-	-	-		-
- Flexbus	-3	-	-	-	-		3
Operatørudgifter	7.259	7.537	7.537	7.537	7.537	319	278
- Bus	7.178	7.491	7.491	7.491	7.491	319	313
- Flexbus	81	-	-	-	-	-	-81
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	46	46	46	46		46
Drifts- og Billetsystemer *	3	3	2	2	1		-
Billetkontrol	1	-	-	-	-		-1
Trafikselskab	200	202	202	202	202	6	2
Busdrift i alt	7.460	7.742	7.741	7.741	7.740	325	282
Flextrafik							
Passagerindtægter	-447	-501	-501	-501	-501		-54
- Åben kørsel	-173	-237	-237	-237	-237		-64
- Handicapkørsel	-274	-264	-264	-264	-264		10
Operatørudgifter	2.526	2.155	2.155	2.155	2.155	95	-371
- Åben kørsel	747	826	826	826	826	36	79
- Handicapkørsel	1.673	1.213	1.213	1.213	1.213	53	-460
- Kommunal kørsel	106	116	116	116	116	5	10
Flexadministration	437	451	472	541	557		14
- Åben kørsel	150	175	175	175	175		25
- Handicapkørsel	281	233	233	233	233		-48
- Kommunal kørsel	6	9	9	9	9		3
- DART	-	34	55	124	140		34
Flextrafik i alt	2.516	2.105	2.126	2.195	2.211	95	-411
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	14	14	14	14	14		-
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		-
Fællesomkostninger i alt	14	14	14	14	14	-	-
Drift i alt	9.990	9.862	9.881	9.951	9.965	420	-128
Afdrag KK-lån Rejsekort	8	10	8	1	-		2
Lemvig Kommune i alt	9.998	9.872	9.889	9.952	9.965	420	-126
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-	-	-	-		-
I alt inkl. Forskudt finansiering	9.998	9.872	9.889	9.952	9.965	420	-126
Bestillerbidrag indbetalt	-9.998	-9.872	-9.889	-9.952	-9.965	-101	126
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-		-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,3 mio. kr. over B2026, hvilket skyldes en stigning i indekseffekten.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,5 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris per tur.

3.8 Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 37,3 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 38,6 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,3 mio. kr.

Tabel 3.8 Norddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-1.794	-1.596	-1.596	-1.596	-1.596		198
- Bus	-1.784	-1.588	-1.588	-1.588	-1.588		196
- Flexbus	-10	-8	-8	-8	-8		2
Operatørudgifter	28.719	28.751	28.751	28.751	28.751	950	32
- Bus	28.517	28.471	28.471	28.471	28.471	945	-46
- Flexbus	202	111	111	111	111	5	-91
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	169	169	169	169		169
Drifts- og Billetsystemer *	419	332	304	302	301		-87
Billetkontrol	9	136	136	136	136		127
Trafikselskab	1.364	1.210	1.210	1.210	1.210	33	-154
Busdrift i alt	28.717	28.833	28.805	28.803	28.802	983	116
Letbanedrift							
Letbanesekretariatet	50	52	52	52	52		2
Letbanedrift i alt	50	52	52	52	52	-	2
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.626	-1.441	-1.441	-1.441	-1.441		185
- Åben kørsel	-1.245	-1.071	-1.071	-1.071	-1.071		174
- Handicapkørsel	-381	-370	-370	-370	-370		11
Operatørudgifter	9.758	8.063	8.063	8.063	8.063	355	-1.695
- Åben kørsel	3.906	3.168	3.168	3.168	3.168	139	-738
- Handicapkørsel	2.172	1.583	1.583	1.583	1.583	70	-589
- Kommunal kørsel	3.680	3.312	3.312	3.312	3.312	146	-368
Flexadministration	1.628	1.768	1.860	2.176	2.246		140
- Åben kørsel	799	872	872	872	872		73
- Handicapkørsel	372	321	321	321	321		-51
- Kommunal kørsel	457	419	419	419	419		-38
- DART	-	156	248	564	634		156
Flextrafik i alt	9.760	8.390	8.482	8.798	8.868	355	-1.370
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	26	25	25	25	25		-1
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	26	25	25	25	25	-	-1
Drift i alt	38.553	37.300	37.364	37.678	37.747	1.338	-1.253
Afdrag KK-lån Rejsekort	13	16	13	1	-		3
Norddjurs Kommune i alt	38.566	37.316	37.377	37.679	37.747	1.338	-1.250
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-85	37	37	37	37		122
I alt inkl. Forskudt finansiering	38.481	37.353	37.414	37.716	37.784	1.338	-1.128
Bestillerbidrag indbetalt	-38.481	-37.353	-37.414	-37.716	-37.784	-394	1.128
Resultat til overførsel							-
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-		-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 1,6 mio. kr., hvilket er 0,2 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte.

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende på niveau med B2026. Køreplantimerne er i BF2027 nedskrevet med 1.259 timer, med en mindreudgift på 1,1 mio. kr., dette modsvares af det stigende indeks.

For den åbne kørsel forventes der et fald i udgifter på 0,7 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris per tur.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,6 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris per tur.

I den kommunale kørsel forventes et fald i udgifter på 0,4 mio. kr. Dette skyldes et forventet fald i antallet af ture på ca. 2300.

3.9 Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 12,8 mio. kr., mod et budgetteret beløb i 2026 på 12,5 mio. kr., dermed et merforbrug på ca. 0,3 mio. kr.

Tabel 3.9 Odder Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-1.684	-1.730	-1.730	-1.730	-1.730		-46
- Bus	-1.658	-1.711	-1.711	-1.711	-1.711		-53
- Flexbus	-26	-19	-19	-19	-19		7
Operatørudgifter	10.206	10.508	10.508	10.508	10.507	154	302
- Bus	9.909	10.194	10.194	10.194	10.194	144	285
- Flexbus	297	238	238	238	238	10	-59
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	76	76	76	75		76
Drifts- og Billetsystemer *	399	190	165	164	163		-209
Billettekontrol	8	38	38	38	38		30
Trafikselskab	824	842	842	842	842	19	18
Busdrift i alt	9.753	9.848	9.823	9.822	9.820	173	95
Letbanedrift							
Letbanesekretariatet	50	52	52	52	52		2
Letbanedrift i alt	50	52	52	52	52	-	2
Flextrafik							
Passagerindtægter	-568	-758	-758	-758	-758		-190
- Åben kørsel	-206	-340	-340	-340	-340		-134
- Handicapkørsel	-362	-418	-418	-418	-418		-56
Operatørudgifter	2.609	2.855	2.855	2.855	2.855	126	246
- Åben kørsel	765	1.171	1.171	1.171	1.171	52	406
- Handicapkørsel	1.844	1.684	1.684	1.684	1.684	74	-160
Flexadministration	631	765	796	902	926		134
- Åben kørsel	242	309	309	309	309		67
- Handicapkørsel	389	403	403	403	403		14
- DART	-	53	84	190	214		53
Flextrafik i alt	2.672	2.862	2.893	2.999	3.023	126	190
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	11	11	11	11	11		-
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		-
Fællesomkostninger i alt	11	11	11	11	11	-	-
Drift i alt	12.486	12.772	12.779	12.884	12.905	299	286
Afdrag KK-lån Rejsekort	7	9	7	1	-		2
Odder Kommune i alt	12.493	12.781	12.786	12.885	12.905	299	288
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-93	47	47	47	47		140
I alt inkl. Forskudt finansiering	12.400	12.828	12.833	12.932	12.952	299	428
Bestillerbidrag indbetalt	12.400	12.828	-12.833	-12.932	-12.952	-155	-428
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-		

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Busdriftens operatørudgifter ender på 0,3 mio. Kr. Over B2026, dette skyldes en stigning i ekstrakørslerne samt stigning i indekseffekten.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,4 mio. kr. Dette skyldes en forventet forøgelse i antal ture på ca. 2200.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,2 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris pr. tur.

3.10 Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter for B2027 forventes at udgøre 103,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 96,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 6,8 mio. kr.

Tabel 3.10 Randers Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	26.920	-24.066	-24.066	-24.066	-24.066		2.854
- Bus	26.913	-24.057	-24.057	-24.057	-24.057		2.856
- Flexbus	-7	-9	-9	-9	-9		-2
Operatørudgifter	96.835	102.105	102.105	101.515	101.515	4.283	5.270
- Bus	96.565	101.071	101.071	101.071	101.071	4.268	4.506
- Flexbus	270	342	342	342	342	15	72
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	692	692	102	102		692
Drifts- og Billetsystemer *	5.596	3.730	3.306	3.274	3.250		-1.866
Billetkontrol	81	467	467	467	467		386
Trafikselskab	7.150	7.267	7.267	7.267	7.267	196	117
Busdrift i alt	82.742	89.503	89.079	88.457	88.433	4.479	6.761
Letbanedrift							
Letbanesekretariatet	50	52	52	52	52		2
Letbanedrift i alt	50	52	52	52	52	-	2
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.692	-2.144	-2.144	-2.144	-2.144		-452
- Åben kørsel	-349	-504	-504	-504	-504		-155
- Handicapkørsel	-1.343	-1.640	-1.640	-1.640	-1.640		-297
Operatørudgifter	12.607	12.249	12.249	12.249	12.249	539	-358
- Åben kørsel	1.222	1.590	1.590	1.590	1.590	70	368
- Handicapkørsel	8.068	7.169	7.169	7.169	7.169	315	-899
- Kommunal kørsel	3.317	3.490	3.490	3.490	3.490	154	173
Flexadministration	2.644	3.370	3.496	3.931	4.028		726
- Åben kørsel	297	480	480	480	480		183
- Handicapkørsel	1.845	2.126	2.126	2.126	2.126		281
- Kommunal kørsel	502	549	549	549	549		47
- DART	-	215	341	776	873		215
Flextrafik i alt	13.559	13.475	13.601	14.036	14.133	539	-84
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	197	203	203	203	203		6
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	197	203	203	203	203	-	6
Drift i alt	96.548	103.232	102.935	102.747	102.821	5.018	6.684
Afdrag KK-lån Rejsekort	375	468	380	27	14		93
Randers Kommune i alt	96.923	103.700	103.315	102.774	102.835	5.018	6.777
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-926	467	467	465	463		1.393
I alt inkl. Forskudt finansiering	95.997	104.167	103.782	103.239	103.298	5.018	8.170
Bestillerbidrag indbetalt	95.997	104.167	103.782	103.239	103.298	-770	-8.170
Resultat til overførsel							-
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 24,1 mio. kr., hvilket er 2,9 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte.

Busdriftens operatørudgifter stiger med 4,5 mio. kr. sammenlignet med B2026. Dette skyldes primært en stigning i brændstofpriserne.

Budgettet for flexbus forventes at blive 0,1 mio. kr. højere end B2026. Dette skyldes en øget forventning til antallet af ture.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,4 mio. kr. Dette skyldes en forventet stigning i antallet af ture på ca. 5300 ture.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,9 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris per tur.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter for B2027 forventes at udgøre 33,5 mio. kr., mod et budgetteret beløb i 2026 på 31,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 1,7 kr.

Tabel 3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-3.197	-2.802	-2.802	-2.802	-2.802		395
- Bus	-3.189	-2.785	-2.785	-2.785	-2.785		404
- Flexbus	-8	-17	-17	-17	-17		-9
Operatørudgifter	27.418	29.018	29.018	28.813	28.813	1.226	1.600
- Bus	27.293	28.497	28.497	28.497	28.497	1.212	1.204
- Flexbus	125	316	316	316	316	14	191
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	205	205	-	-		205
Drifts- og Billetsystemer *	1.105	604	541	536	531		-501
Billetkontrol	9	149	149	149	149		140
Trafikselskab	1.747	2.118	2.118	2.118	2.118	57	371
Busdrift i alt	27.082	29.086	29.023	28.814	28.809	1.283	2.004
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.425	-1.512	-1.512	-1.512	-1.512		-87
- Åben kørsel	-885	-937	-937	-937	-937		-52
- Handicapkørsel	-540	-575	-575	-575	-575		-35
Operatørudgifter	5.086	4.691	4.691	4.691	4.691	206	-395
- Åben kørsel	2.432	2.130	2.130	2.130	2.130	94	-302
- Handicapkørsel	2.654	2.561	2.561	2.561	2.561	113	-93
Flexadministration	898	1.096	1.143	1.303	1.339		198
- Åben kørsel	476	554	554	554	554		78
- Handicapkørsel	422	463	463	463	463		41
- DART	-	79	126	286	322		79
Flextrafik i alt	4.559	4.275	4.322	4.482	4.518	206	-284
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	54	56	56	56	56		2
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	54	56	56	56	56	-	2
Drift i alt	31.695	33.417	33.401	33.351	33.382	1.489	1.722
Afdrag KK-lån Rejsekort	74	93	75	5	3		19
Ringkøbing-Skjern Kommune i alt	31.769	33.510	33.476	33.356	33.385	1.489	1.741
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-221	146	146	145	144		367
I alt inkl. Forskudt finansiering	31.548	33.656	33.622	33.501	33.529	1.489	2.108
Bestillerbidrag indbetalt	31.548	33.656	-33.622	-33.501	-33.529	-309	-2.108
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 2,8 mio. kr., hvilket er 0,4 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 1,2 mio. kr. i forhold til B2026, hvilket primært skyldes højere indekseffekt.

For den åbne kørsel forventes der et fald i udgifter på 0,3 mio. kr. Dette skyldes et fald i det budgetterede antal flexture der dog er modsvaret af en stigning i det budgetterede antal plusture. Da plusture dog er billigere pr. tur forventes et fald.

3.12 Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 56,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 53,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 3,4 mio. kr.

Tabel 3.12 Silkeborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-17.865	-15.429	-15.429	-15.429	-15.429		2.436
- Bus	-17.856	-15.418	-15.418	-15.418	-15.418		2.438
- Flexbus	-9	-11	-11	-11	-11		-2
Operatørudgifter	53.492	55.209	55.209	54.933	54.919	1.955	1.717
- Bus	53.348	54.618	54.618	54.618	54.618	1.946	1.270
- Flexbus	144	195	195	195	195	9	51
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	396	396	120	106		396
Drifts- og Billetsystemer *	3.187	1.770	1.514	1.506	1.503		-1.417
Billetkontrol	55	238	238	238	238		183
Trafikselskab	4.174	4.447	4.447	4.447	4.447	119	273
Busdrift i alt	43.043	46.234	45.978	45.694	45.677	2.074	3.191
Letbanedrift							
Letbanesekretariatet	50	52	52	52	52		2
Letbanedrift i alt	50	52	52	52	52	-	2
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.504	-1.900	-1.900	-1.900	-1.900		-396
- Åben kørsel	-551	-683	-683	-683	-683		-132
- Handicapkørsel	-939	-1.206	-1.206	-1.206	-1.206		-267
- Kommunal kørsel	-14	-11	-11	-11	-11		3
Operatørudgifter	10.003	9.822	9.822	9.822	9.822	432	-181
- Åben kørsel	1.149	1.511	1.511	1.511	1.511	66	362
- Handicapkørsel	5.666	5.425	5.425	5.425	5.425	239	-241
- Kommunal kørsel	3.188	2.886	2.886	2.886	2.886	127	-302
Flexadministration	1.940	2.318	2.410	2.724	2.795		378
- Åben kørsel	279	380	380	380	380		101
- Handicapkørsel	1.166	1.310	1.310	1.310	1.310		144
- Kommunal kørsel	495	473	473	473	473		-22
- DART	-	155	247	561	632		155
Flextrafik i alt	10.439	10.241	10.332	10.646	10.717	432	-198
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	139	146	146	146	146		7
Finansindtægter og -udgifter							
Fællesomkostninger i alt	139	146	146	146	146	-	7
Drift i alt	53.671	56.673	56.509	56.539	56.592	2.506	3.002
Afdrag KK-lån Rejsekort	-261	174	4	-	-		435
Silkeborg Kommune i alt	53.410	56.847	56.513	56.539	56.592	2.506	3.437
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-573	303	303	301	300		876
I alt inkl. Forskudt finansiering	52.837	57.150	56.816	56.840	56.892	2.506	4.313
Bestillerbidrag indbetalt	-52.837	-57.150	-56.816	-56.840	-56.892	-562	-4.313
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 15,4 mio. kr., hvilket er 2,4 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte.

Ruteudgifterne for BF2027 forventes at være 1,3 mio. kr. højere end i B2026, hvilket primært skyldes en stigning i køreplantimer på 3.073 timer, samt stigning i indekseffekten. Modsvarende er der 700 t i B2026, som ikke bliver videreført til BF2027.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,4 mio. kr. Dette skyldes en forøgelse i det budgetterede turantal på ca. 1800 ture.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,2 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris per tur.

I den kommunale kørsel forventes et fald i udgifter på 0,3 mio. kr. Dette skyldes et forventet fald i antallet af ture på ca. 1900 ture.

Budgettet til Trafikselskabet er steget som følge af en stigning i antallet af køreplantimer. Fordelingen af budgettet sker på baggrund af køreplantimer, hvorfor et højere aktivitetsniveau medfører en større budgetandel.

3.13 Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter for B2027 forventes at udgøre 33,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 31,2 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 1,9 mio. kr.

Tabel 3.13 Skanderborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-9.854	-6.675	-6.675	-6.675	-6.675		3.179
- Bus	-9.799	-6.645	-6.645	-6.645	-6.645		3.154
- Flexbus	-55	-30	-30	-30	-30		25
Operatørudgifter	31.856	30.921	30.921	30.921	30.921	795	-935
- Bus	30.583	30.058	30.058	30.058	30.058	763	-525
- Flexbus	1.273	719	719	719	719	32	-554
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	144	144	144	144		144
Drifts- og Billetsystemer *	1.191	759	612	605	600		-432
Billetkontrol	10	139	139	139	139		129
Trafikselskab	1.866	1.904	1.904	1.904	1.904	44	38
Busdrift i alt	25.069	27.048	26.901	26.894	26.889	839	1.979
Letbanedrift							
Letbanesekretariatet	50	52	52	52	52		2
Letbanedrift i alt	50	52	52	52	52	-	2
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.621	-1.780	-1.780	-1.780	-1.780		-159
- Åben kørsel	-1.133	-1.290	-1.290	-1.290	-1.290		-157
- Handicapkørsel	-488	-490	-490	-490	-490		-2
Operatørudgifter	5.924	5.828	5.828	5.828	5.828	256	-96
- Åben kørsel	3.079	3.494	3.494	3.494	3.494	154	415
- Handicapkørsel	2.808	2.281	2.281	2.281	2.281	100	-527
- Kommunal kørsel	37	53	53	53	53	2	16
Flexadministration	1.712	1.856	1.939	2.226	2.291		144
- Åben kørsel	1.025	1.138	1.138	1.138	1.138		113
- Handicapkørsel	678	559	559	559	559		-119
- Kommunal kørsel	9	17	17	17	17		8
- DART	-	142	225	512	577		142
Flextrafik i alt	6.015	5.904	5.987	6.274	6.339	256	-111
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	40	41	41	41	41		1
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	40	41	41	41	41	-	1
Drift i alt	31.174	33.045	32.981	33.261	33.321	1.095	1.871
Afdrag KK-lån Rejsekort	66	82	66	5	2		16
Skanderborg Kommune i alt	31.240	33.127	33.047	33.266	33.323	1.095	1.887
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-171	86	86	86	86		257
I alt inkl. Forskudt finansiering	31.069	33.213	33.133	33.352	33.409	1.095	2.144
Bestillerbidrag indbetalt	31.069	-33.213	-33.133	-33.352	-33.409	-332	-2.144
Resultat til overførsel							-
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 6,6 mio. kr., hvilket er 3,2 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte.

Busdriftens operatørudgifter falder med 0,5 mio. kr. i BF2027. Faldet skyldes primært at dubleringsaftalen på ruterne 309 og 311 er nedlagt til BF2027. Modsvarende er der indeksstigning.

Budgettet for flexbus forventes at blive 0,6 mio. kr. lavere end B2026. Dette skyldes en lavere forventning til antallet af ture.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,4 mio. kr. Dette skyldes en forventet stigning i antallet af ture på ca. 4000 ture.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,5 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris per tur, samt en reduktion i det budgetterede antal ture på ca. 1800 ture.

3.14 Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter for B2027 forventes at udgøre 44 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 43 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 1 mio. kr.

Tabel 3.14 Skive Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-5.540	-83	-83	-83	-83		5.457
- Bus	-5.533	-80	-80	-80	-80		5.453
- Flexbus	-7	-3	-3	-3	-3		4
Operatørudgifter	25.263	22.667	22.667	22.667	22.667	248	-2.596
- Bus	25.184	22.585	22.585	22.585	22.585	245	-2.599
- Flexbus	79	79	79	79	79	3	-
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	3	3	3	3		3
Drifts- og Billetsystemer *	1.455	732	631	621	613		-723
Billetkontrol	35	145	145	145	145		110
Trafikselskab	2.260	2.045	2.045	2.045	2.045	56	-215
Busdrift i alt	23.473	25.506	25.405	25.395	25.387	304	2.033
Flextrafik							
Passagerindtægter	-918	-885	-885	-885	-885		33
- Åben kørsel	-366	-372	-372	-372	-372		-6
- Handicapkørsel	-552	-513	-513	-513	-513		39
Operatørudgifter	18.542	17.365	17.365	17.365	17.365	764	-1.177
- Åben kørsel	1.183	1.460	1.460	1.460	1.460	64	277
- Handicapkørsel	3.152	2.300	2.300	2.300	2.300	101	-852
- Kommunal kørsel	14.207	13.605	13.605	13.605	13.605	599	-602
Flexadministration	1.682	1.795	1.873	2.142	2.202		113
- Åben kørsel	242	330	330	330	330		88
- Handicapkørsel	529	524	524	524	524		-5
- Kommunal kørsel	911	808	808	808	808		-103
- DART	-	133	211	480	540		133
Flextrafik i alt	19.306	18.275	18.353	18.622	18.682	764	-1.031
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	73	75	75	75	75		2
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	73	75	75	75	75	-	2
Drift i alt	42.852	43.856	43.833	44.092	44.144	1.069	1.004
Afdrag KK-lån Rejsekort	131	163	132	9	5		32
Skive Kommune i alt	42.983	44.019	43.965	44.101	44.149	1.069	1.036
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-302	141	141	140	140		443
I alt inkl. Forskudt finansiering	42.681	44.160	44.106	44.241	44.289	1.069	1.479
Bestillerbidrag indbetalt	42.681	44.160	-44.106	-44.241	-44.289	-827	-1.479
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

I periode 2027 – 2030 er der gratis kørsel i Skive Kommune, hvorfor passagerindtægter for bus kun er vedrørende værnepligtige.

Operatørudgifterne for BF2027 forventes at ende 2,6 mio. kr. under B2026, hvilket primært skyldes at bybusserne bliver nedlagt, hvilket giver en reduktion i køreplantimer på 2.308 timer. Derudover påvirkes BF2027 af starten af ny kontrakt fra K26, som kun er med halvårseffekt i B2026.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,3 mio. kr. Dette skyldes en forøgelse i det budgetterede turantal på ca. 1900 ture.

I handicapkørslen forventes der et fald i udgifter på 0,9 mio. kr. Dette skyldes en lavere pris per tur, samt et fald i de budgetterede antal ture.

I den kommunale kørsel forventes et fald i udgifter på 0,6 mio. kr. Dette skyldes et forventet fald i antallet af ture på ca. 10.800 ture. Heraf er 7600 af turene vedrørende specialkørslen.

3.15 Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter til B2027 forventes at udgøre 10,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 9,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,3 mio. kr.

Tabel 3.15 Struer Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-	-	-	-	-	-	-
- Bus	-	-	-	-	-	-	-
- Flexbus	-	-	-	-	-	-	-
Operatørudgifter	7.414	7.625	7.625	7.625	7.625	84	211
- Bus	7.414	7.563	7.563	7.563	7.563	84	149
- Flexbus	-	-	-	-	-	-	-
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	62	62	62	62	-	62
Drifts- og Billetsystemer *	196	56	52	51	50	-	-140
Trafikselskab	482	489	489	489	489	13	7
Busdrift i alt	8.092	8.170	8.166	8.165	8.164	97	78
Flextrafik							
Passagerindtægter	-482	-575	-575	-575	-575	-	-93
- Åben kørsel	-212	-298	-298	-298	-298	-	-86
- Handicapkørsel	-270	-277	-277	-277	-277	-	-7
Operatørudgifter	1.891	2.045	2.045	2.045	2.045	90	154
- Åben kørsel	768	794	794	794	794	35	26
- Handicapkørsel	1.123	1.251	1.251	1.251	1.251	55	128
Flexadministration	307	475	491	547	559	-	168
- Åben kørsel	125	196	196	196	196	-	71
- Handicapkørsel	182	251	251	251	251	-	69
- DART	-	28	44	100	112	-	28
Flextrafik i alt	1.716	1.945	1.961	2.017	2.029	90	229
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	19	20	20	20	20	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-	-	-
Fællesomkostninger i alt	19	20	20	20	20	-	1
Drift i alt	9.827	10.135	10.147	10.202	10.213	187	308
Afdrag KK-lån Rejsekort	24	30	24	2	1	-	6
Struer Kommune i alt	9.851	10.165	10.171	10.204	10.214	187	314
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-68	34	34	34	34	-	102
I alt inkl. Forskudt finansiering	9.783	10.199	10.205	10.238	10.248	187	416
Bestillerbidrag indbetalt	9.783	10.199	-10.205	-10.238	-10.248	-103	-416
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Busdriftens operatørudgifter stiger samlet med 0,1 mio. kr., hvilket kan henføres til en indeksstigning på brændstof.

3.16 Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter for B2027 forventes at udgøre 32 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 30,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 1,6 mio. kr.

Tabel 3.16 Syddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-2.914	-2.829	-2.827	-2.827	-2.827		85
- Bus	-2.886	-2.776	-2.776	-2.776	-2.776		110
- Flexbus	-28	-53	-51	-51	-51		-25
Operatørudgifter	24.413	25.199	25.226	25.118	25.118	788	786
- Bus	23.872	24.169	24.169	24.169	24.169	749	297
- Flexbus	541	923	888	888	888	39	382
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	107	169	61	61		107
Drifts- og Billetsystemer *	715	340	294	291	288		-375
Billetkontrol	10	114	114	114	114		104
Trafikselskab	1.572	1.504	1.504	1.504	1.504	39	-68
Busdrift i alt	23.796	24.328	24.310	24.200	24.197	827	532
Letbanedrift							
Letbanesekretariatet	50	52	52	52	52		2
Letbanedrift i alt	50	52	52	52	52	-	2
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.469	-1.554	-1.554	-1.554	-1.554		-85
- Åben kørsel	-1.183	-1.190	-1.190	-1.190	-1.190		-7
- Handicapkørsel	-286	-364	-364	-364	-364		-78
Operatørudgifter	6.631	7.320	7.320	7.320	7.320	322	689
- Åben kørsel	3.351	3.665	3.665	3.665	3.665	161	314
- Handicapkørsel	1.823	1.780	1.780	1.780	1.780	78	-43
- Kommunal kørsel	1.457	1.875	1.875	1.875	1.875	83	418
Flexadministration	1.276	1.717	1.758	2.055	2.122		441
- Åben kørsel	789	995	949	949	949		206
- Handicapkørsel	314	368	368	368	368		54
- Kommunal kørsel	173	207	207	207	207		34
- DART	-	147	234	531	598		147
Flextrafik i alt	6.438	7.483	7.524	7.821	7.888	322	1.045
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	33	33	33	33	33		-
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		-
Fællesomkostninger i alt	33	33	33	33	33	-	-
Drift i alt	30.317	31.896	31.919	32.106	32.170	1.149	1.579
Afdrag KK-lån Rejsekort	35	43	35	2	1		8
Syddjurs Kommune i alt	30.352	31.939	31.954	32.108	32.171	1.149	1.587
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-164	81	81	80	80		245
I alt inkl. Forskudt finansiering	30.188	32.020	32.035	32.188	32.251	1.149	1.832
Bestillerbidrag indbetalt	30.188	32.020	-32.035	-32.188	-32.251	-400	-1.832
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Busdriftens operatørudgifter er opskrevet med 0,3 mio. kr., hvilket skyldes et fald i køreplantimerne med 360 timer, som mere end modsvares af den stigende indekseffekt.

Budgettet for flexbus forventes at blive 0,4 mio. kr. højere end B2026. Dette skyldes en øget forventning til antallet af ture.

For den åbne kørsel forventes der en stigning i udgifter på 0,3 mio. kr. Dette skyldes en forøgelse i det budgetterede turantal på ca. 1400 ture.

I den kommunale kørsel forventes en stigning i udgifter på 0,4 mio. kr. Dette skyldes en budgetteret lavere udgift per tur.

3.17 Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter for B2027 forventes at udgøre 52,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb i 2026 på 50,1 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 2,6 mio. kr.

Tabel 3.17 Viborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-9.394	-8.895	-8.895	-8.895	-8.895		499
- Bus	-9.387	-8.889	-8.889	-8.889	-8.889		498
- Flexbus	-7	-6	-6	-6	-6		1
Operatørudgifter	44.633	47.362	47.362	47.362	47.362	516	2.729
- Bus	44.573	46.933	46.933	46.933	46.933	513	2.360
- Flexbus	60	57	57	57	57	3	-3
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	372	372	372	372		372
NT/Sydtrafik-samarbejde	225	211	211	211	211		-14
Drifts- og Billetsystemer *	3.193	1.863	1.656	1.637	1.622		-1.330
Billetkontrol	54	253	253	253	253		199
Trafikselskab	3.743	3.784	3.784	3.784	3.784	102	41
Busdrift i alt	42.454	44.578	44.371	44.352	44.337	618	2.138
Flextrafik							
Passagerindtægter	-1.802	-1.860	-1.860	-1.860	-1.860		-58
- Åben kørsel	-457	-453	-453	-453	-453		4
- Handicapkørsel	-1.345	-1.407	-1.407	-1.407	-1.407		-62
Operatørudgifter	7.425	7.519	7.519	7.519	7.519	331	94
- Åben kørsel	1.154	1.208	1.208	1.208	1.208	53	54
- Handicapkørsel	6.245	6.281	6.281	6.281	6.281	276	36
- Kommunal kørsel	26	30	30	30	30	1	4
Flexadministration	1.668	1.996	2.061	2.282	2.332		328
- Åben kørsel	275	340	340	340	340		65
- Handicapkørsel	1.390	1.545	1.545	1.545	1.545		155
- Kommunal kørsel	3	2	2	2	2		-1
- DART	-	109	174	395	445		109
Flextrafik i alt	7.291	7.655	7.720	7.941	7.991	331	364
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	127	131	131	131	131		4
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	127	131	131	131	131	-	4
Drift i alt	49.872	52.365	52.222	52.425	52.459	948	2.493
Afdrag KK-lån Rejsekort	246	306	249	18	9		60
Viborg Kommune i alt	50.118	52.671	52.471	52.443	52.468	948	2.553
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-507	258	258	256	256		765
I alt inkl. Forskudt finansiering	49.611	52.929	52.729	52.699	52.724	948	3.318
Bestillerbidrag indbetalt	49.611	52.929	-52.729	-52.699	-52.724	-437	-3.318
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Budget for passagerindtægter i BF2027 er på 8,9 mio. kr., hvilket er 0,5 mio. kr. lavere end i budget 2026. Dette skyldes en generel nedjustering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte.

Busdriftens operatørudgifter opskrives med 2,4 mio. kr. som følge af stigning i køreplantimer på 596 timer, stigning i indekset på brændstof og ikke budgetteret bonus til operatørerne i B2026. Derudover en underbudgettering i B2026 på ikke rutefordelte faste omkostninger.

3.18 Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter i budgetforslaget for 2027 forventes at udgøre 485,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 36,1 mio. kr. i forhold til det budgetterede niveau for 2026 på 449,4 mio. kr.

Tabel 3.18 Aarhus Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-302.766	-325.371	-325.371	-325.371	-325.371		-22.605
- Bus	-302.755	-325.363	-325.363	-325.363	-325.363		-22.608
- Flexbus	-11	-8	-8	-8	-8		3
Operatørudgifter	496.648	567.131	571.251	571.251	571.251	18.909	70.484
- Bus	496.461	562.366	566.486	566.486	566.486	18.901	65.905
- Flexbus	187	191	191	191	191	8	4
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	4.574	4.574	4.574	4.574		4.574
Drifts- og Billetsystemer *	39.646	28.532	23.960	23.735	23.594		-11.114
Billetkontrol	3.031	2.705	2.705	2.705	2.705		-326
Trafikselskab	37.611	38.572	38.572	38.572	38.572	1.031	961
Busdrift i alt	274.170	311.569	311.117	310.892	310.751	19.940	37.400
Letbanedrift							
Passagerindtægter	-53.394	-55.877	-58.677	-58.677	-58.677		-2.483
Operatørudgifter	176.039	183.332	176.718	176.877	177.713		7.293
Drifts- og billetsystemer	4.766	2.987	2.326	2.307	2.300		-1.779
Billetkontrol	163	-131	-131	-131	-131		-294
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariatet	3.252	3.147	3.147	3.147	3.147	80	-105
Letbanedrift i alt	130.827	133.459	123.384	123.524	124.353	80	2.632
Flextrafik							
Passagerindtægter	-6.168	-7.072	-7.072	-7.072	-7.072		-904
- Åben kørsel	-542	-798	-798	-798	-798		-256
- Handicapkørsel	-5.626	-6.274	-6.274	-6.274	-6.274		-648
Operatørudgifter	38.796	33.919	33.919	33.919	33.919	1.492	-4.877
- Åben kørsel	1.562	1.996	1.996	1.996	1.996	88	434
- Handicapkørsel	31.849	26.579	26.579	26.579	26.579	1.169	-5.270
- Kommunal kørsel	5.385	5.344	5.344	5.344	5.344	235	-41
Flexadministration	9.089	10.497	10.833	11.982	12.240		1.408
- Åben kørsel	345	467	467	467	467		122
- Handicapkørsel	7.858	8.579	8.579	8.579	8.579		721
- Kommunal kørsel	886	883	883	883	883		-3
- DART	-	568	904	2.053	2.311		568
Flextrafik i alt	41.717	37.344	37.680	38.829	39.087	1.492	-4.373
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	936	974	974	974	974		38
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	936	974	974	974	974	-	38
Drift i alt	447.649	483.346	473.155	474.219	475.165	21.513	35.697
Afdrag KK-lån Rejsekort	1.762	2.196	1.782	126	66		434
Aarhus Kommune i alt	449.411	485.542	474.937	474.345	475.231	21.513	36.131

Forskudt finansiering vedr.							
Rejsekort	-7.291	2.694	2.694	2.699	2.703		9.985
I alt inkl. Forskudt finansiering	442.120	488.236	477.631	477.044	477.934	21.513	46.116
Bestillerbidrag indbetalt	-442.120	-488.236	-477.631	-477.044	-477.934	-2.619	-46.116
Resultat til overførsel							
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-		-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

Passagerindtægterne for busdrift forventes i BF2027 at udgøre 325,4 mio. kr., hvilket er 22,6 mio. kr. højere end i B2026. Stigningen skyldes en generel justering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte. I B2026 var der indregnet tilbagebetalinger af rejsekortlikviditet og refusioner af ubrugte klippekort for 7 mio. kr., hvilket ikke er relevant i 2027.

For Letbanen forventes passagerindtægterne at stige til 55,9 mio. kr. i 2027, svarende til en stigning på 2,5 mio. kr. i forhold til B2026. Stigningen skyldes en generel justering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte, planlagt udvidelse af letbanen i 2027, samt at der i B2026 var indregnet tilbagebetaling af rejsekortlikviditet og refusioner af ubrugte klippekort for 1,1 mio. kr., hvilket ikke er relevant i 2027.

De samlede operatørudgifter for busdriften inkl. flexbus stiger i BF2027 med 70,5 mio. kr. i forhold til budget 2026. Stigningen skyldes, at der i B2026 er indlagt en ekstraordinær rabat fra Aarbus på 51,1 mio. Kr., samt at den normale rabat halveres til 4,12 mio. kr. Derudover, kommer en estimeret ekstraudgift til skift i indeksberegning på 4,6 mio. kr. Disse stigninger påvirker ikke den ordinære busdrift.

Den ordinære busdrift stiger med 11 mio. kr. og kan primært henføres til:

- Indeksstigning på brændstof
- Flere køreplantimer
- 8 mio. kr. der var budgetteret til ny mobilitetsplan i B2026 er ikke videreført til BF2027. Det er dog aftalt, at det skal med i det endelige budget 2027.

Stigningen i budgettet til Trafikselskabet skyldes primært øgede udgifter til kundebetjening på Aarhus Rutebilstation samt effekten af pris- og lønregulering.

For handicapkørslen forventes operatørudgifterne at være 5,2 mio. kr. lavere end B2026. Dette skyldes et billigere udbud end forventet i 2025, hvilket medfører en lavere pris per tur.

På Billetkontrollen forventes en mindreudgift som følge af ny aftale om fordeling af udgiften til kontrolleverandør mellem kommuner og regionen. Tidligere blev udgiften fordelt ud fra antallet af kontroller blandt alle bestillere, mens der fremover for Aarhus kommunes afregnes med udgangspunkt i betalingsniveauet fra 2026.

3.19 Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter i B2027 forventes at udgøre 698,8 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 14,6 mio. kr. i forhold til det budgetterede niveau for 2026 på 713,4 mio. kr.

Tabel 3.19 Region Midtjylland, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	B2026	BF2027	BO2028	BO2029	BO2030	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2027
Busdrift							
Passagerindtægter	-290.260	-297.580	-297.578	-297.578	-297.578		-7.320
- Bus	-290.242	-297.566	-297.566	-297.566	-297.566		-7.324
- Flexbus	-18	-14	-12	-12	-12		4
Operatørudgifter	455.514	465.397	465.362	465.302	464.298	10.880	9.883
- Bus	455.256	463.027	463.027	463.027	463.027	10.872	7.771
- Flexbus	258	212	177	177	177	8	-46
- Estimeret indeks ved skift i lønindeks	-	2.158	2.158	2.098	1.094		2.158
NT/Sydtrafik-samarbejde	20.385	19.990	19.990	19.990	19.990		-395
Drifts- og Billetsystemer *	36.290	24.759	20.421	20.261	20.080		-11.531
Billetkontrol	800	36	36	36	36		-765
Trafikselskab	38.961	39.713	39.713	39.713	39.713	1.018	752
Busdrift i alt	261.690	252.315	247.944	247.723	246.538	11.898	-8.980
Togdrift							
Passagerindtægter	-20.857	-11.685	-11.685	-11.685	-11.685		9.172
Operatørudgifter	110.869	92.377	92.167	92.060	92.049		-18.492
Drifts- og billetsystemer	2.635	1.309	1.065	941	928		-1.326
Billetkontrol	-58	-188	-188	-188	-188		-130
Trafikselskab Tog	1.081	1.135	1.135	1.135	1.135	29	54
Togdrift i alt	93.670	82.948	82.494	82.263	82.239	29	-10.722
Letbanedrift							
Passagerindtægter	-53.394	-55.877	-58.677	-58.677	-58.677		-2.483
Operatørudgifter	208.537	214.603	208.173	208.327	209.141		6.066
Drifts- og billetsystemer	4.766	2.987	2.326	2.307	2.300		-1.779
Billetkontrol	163	-131	-131	-131	-131		-294
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariatet	3.478	3.379	3.379	3.379	3.379	80	-99
Letbanedrift i alt	163.551	164.962	155.071	155.206	156.013	80	1.411
Flextrafik							
Operatørudgifter	177.240	178.457	178.457	178.457	178.457	7.849	1.217
- Siddende patientbefordring	177.240	178.457	178.457	178.457	178.457	7.849	1.217
Flexadministration	13.104	15.222	16.264	19.990	20.827		2.118
- Åben kørsel	49	79	33	33	33		30
- Siddende patientbefordring	13.055	13.301	13.301	13.301	13.301		246
- DART	-	1.842	2.930	6.656	7.493		1.842
Flextrafik i alt	190.344	193.679	194.721	198.447	199.284	7.849	3.335
Fællesomkostninger							
Tjenestemandspension	1.260	1.322	1.322	1.322	1.322		62
Finansindtægter og -udgifter	-	-	-	-	-		
Fællesomkostninger i alt	1.260	1.322	1.322	1.322	1.322	-	62
Drift i alt	710.515	695.225	681.551	684.961	685.396	19.855	-15.289

Afdrag KK-lån Rejsekort	2.868	3.576	2.901	205	107	708
Region Midtjylland i alt	713.383	698.801	684.452	685.166	685.503	19.855 -14.581
Forskudt finansiering vedr.						
Rejsekort	-7.539	2.602	2.605	2.611	2.614	10.141
I alt inkl. Forskudt finansiering	705.844	701.403	687.057	687.777	688.117	19.855 -4.440
Bestillerbidrag indbetalt	-705.844	-701.403	-687.057	-687.777	-688.117	-9.023 4.440
Resultat til overførsel						
Resultat til efterregulering	-	-	-	-	-	-

* Drift af Bus IT og Rejsekort = Drifts- og Billetsystemer + Afdrag KK-lån Rejsekort. Ved finansiering skal Forskudt finansiering vedr. Rejsekort tillægges.

De samlede passagerindtægter for Region Midtjylland i 2027 fordeler sig med 297,6 mio. kr. for busdriften, hvilket er 7,3 mio. kr. højere end i B2026. 55,9 mio. kr. for Letbanen, svarende til en stigning på 2,5 mio. kr., og 11,7 mio. kr. for tog, hvilket er 9,2 mio. kr. lavere end i B2026. For togbudgettet udgør Holstebro-Skjern-strækningen 9,9 mio. kr., og Lemvigbanen 1,8 mio. Kr. Stigningen for Bus og Letbane skyldes en generel justering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte, planlagt udvidelse af letbanen i 2027, samt at der i B2026 var indregnet tilbagebetaling af rejsekortlikviditet og refusioner af ubrugte klippekort for samlet 8,1 mio. kr., hvilket ikke er relevant i 2027.

For tog, skyldes faldet også en generel justering af forventningen til 2027 på baggrund af hvordan regnskab 2025 endte. Dertil var der for tog i B2026 indregnet tilbagebetaling af rejsekortlikviditet og refusioner af ubrugte klippekort for 0,5 mio. kr., hvilket ikke er relevant i 2027. For Holstebro-Skjern strækning er der i forbindelse med nedlukning af Midttrafik App, og migrering af kunder i 2025/2026 sket en stor ændring i fordelingen til strækningen, hvilket har betydet en mindre andel af indtægterne end tidligere i indtægtsdelingsmodellen.

I forhold til den almindelige rutekørsel forventes en merudgift på 7,8 mio. kr., primært som følge af øgede omkostninger til indeksstigninger på brændstof samt en stigning i køreplantimer på 4.784 timer. Derudover ser vi en stigning i adm. tillægget, da kontrakt 8128 var med i B2026 med halvårseffekt og 205139 ikke er budgetteret i 2026. Der forventes i BF2027 lidt højere udbetaling af bonus end i B2026. Derudover forventes de variable timepriser i BF2027 at være lidt lavere end B2026, dette skyldes at de nyindgåede kontrakter har lidt lavere variable timepriser, men har til gengæld højere adm. Omkostninger.

Den samlede operatørudgift for togdrift er budgetteret til 92,3 mio. kr. Det er 18,5 mio. kr. mindre end i budget 2026.

Der er afsat 44 mio. kr. i driftstilskud til trafikken mellem Holstebro og Skjern. Det er 7,9 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.

For siddende patientbefordring forventes en stigning i budgettet på 1.2 mio. kr. ift. Budget 2026 i operatørudgifterne.

Udgiften til Kommunekredit-lånet bliver ikke opkrævet for 2027 til 2029, da beløbet allerede er indbetalt. Derudover vil årets resultat for 2024 blive udbetalt i december 2026, og resultatet for 2025 overført til Regionens pulje.

3 Beslutning: ViborgUNG – Nyt billetforsøg målrettet unge mellem 16 og 26 år

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Viborg Kommune får lov til at gennemføre et forsøg med særligt rabatterede pendlerkort til unge, på betingelse af, at Region Midtjyllands Udvalg for Regional Udvikling efterfølgende godkender deltagelsen i forsøget.

Resumé

Viborg Kommune ønsker i samarbejde med Region Midtjylland at gennemføre et forsøg med et rabatteret pendlerkort til unge i alderen 16–26 år. Forsøget ventes igangsat 1. december 2025 og løber i syv måneder. Billetten giver fri busrejse inden for kommunegrænsen.

Sagsfremstilling

Forsøget med busbilletter til halv pris for unge i Viborg Kommune udspringer af EU-projektet MOVE, der arbejder med at fremme bæredygtige transportvaner blandt unge gennem konkrete initiativer, læringsforløb og lokal forankring. Som led i dette samarbejde har Viborg Kommune udviklet forslaget om ViborgUNG – et rabatteret pendlerkort for alle unge mellem 16 og 26 år.

ViborgUNG giver fri adgang til rejser med bus i hele kommunen, herunder både bybusser, lokalruter og regionale ruter. I modsætning til eksisterende ungdomskort kræver ViborgUNG ikke tilknytning til en uddannelse. Forsøget skal bidrage til at gøre kollektiv trafik mere tilgængelig og økonomisk attraktiv for unge og understøtte kommunens klimamål.

Initiativet er inspireret af HerningUNG-forsøget, som oprindeligt løb fra oktober 2024 til juni 2025, men sidenhen er blevet forlænget til juni 2026. Evalueringen heraf viste en samlet stigning på 11 % i salget af periodekort målrettet unge, svarende til 880 ekstra solgte kort, hvilket dokumenterer en positiv effekt af lavere priser.

ViborgUNG tænkes gennemført som en forsøgsordning i syv måneder med opstart den 1. december 2025. Viborg Kommune har allerede været i dialog med Region Midtjylland, som er positiv over for deltagelse i forsøget.

Forsøgsperioden løber over syv måneder og forventes at medføre et samlet indtægtsstab på ca. 0,5 mio. kr. Heraf udgør Viborg Kommunes andel ca. 0,3 mio. kr., mens Region Midtjyllands andel forventes at være ca. 0,2 mio. kr.

Forslaget kræver politisk behandling i både Midttrafiks bestyrelse og Region Midtjyllands Udvalg for Regional Udvikling. En godkendelse i Midttrafiks bestyrelse på nuværende tidspunkt forudsætter derfor, at Region Midtjyllands Udvalg for Regional Udvikling efterfølgende godkender deltagelsen i forsøget.

Analyser af nye zonestrukturer

Rapport
Midttrafik

Dato | 23. januar 2026

Kontakt

EY

www.ey.com/da_dk

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	3
2.	Beskrivelse af modellerne	4
	2.1. Varianter	5
	2.2. Overblik over alle 6 modeller	5
3.	Ledelsessammendrag	7
	3.1. Data og metode	7
	3.2. Situationen i dag	7
	3.3. Prissætning i de nye zonestrukturer	8
	3.4. Resultater for modeller med uændret pris pr. zone uden forenklingseffekt (variant A)	8
	3.5. Resultater for provenuneutrale modeller uden forenklingseffekt (variant B)	9
4.	Situationen i dag (basisscenarie)	11
5.	Datagrundlag og metode	12
	5.1. Produkter og produktudbud	12
	5.2. Afgrænsning	12
	5.3. Opgørelse af nye zonetal	13
	5.4. Kundereaktioner på prisændringer	13
6.	Fastsættelse af priser i de 6 modeller	15
	6.1. Variant A: Uændret pris pr. zone	15
	6.2. Variant B: Provenuneutrale priser	16
7.	Resultater for alle seks modeller	20
	7.1. Usikkerhed	20
	7.2. Uændret pris pr. zone (variant A)	20
	7.3. Provenuneutrale priser (variant B)	26
8.	Takstsamarbejder	30
	8.1. Modeller med uændret pris pr. zone (model 1A, 2A og 3A)	30
	8.2. Modeller med provenuneutralitet (model 1B, 2B og 3B)	30
	8.3. Bredere perspektiver for togoperatørerne	31
9.	Bilag	32

1. Indledning

Midttrafik har igangsat et strategisk arbejde med at forenkle den nuværende prisstruktur med henblik på at gøre billetkøb mere overskueligt og tilgængeligt for passagererne. Som en del af denne indsats overvejer Midttrafik at forenkle zonestrukturen. Færre, større zoner vil medføre færre prispunkter og dermed en mere enkel struktur for brugerne, hvilket gør det lettere at vælge den rigtige billet.

EY-Parthenon har, i forlængelse af vores bidrag til 'Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark' (herefter benævnt 'Ekspertudvalget') i juni 2025, fået til opgave at analysere konsekvenserne af en ny zonestruktur i Midttrafiks område, som i dag er inddelt i ca. 300 zoner.

Midttrafik arbejder med tre modeller for fremtidens zonestruktur. Vi har analyseret to varianter af hver model, afhængigt af hvordan priserne fastsættes - enten med udgangspunkt i de nuværende takster eller med henblik på provenuneutralitet.

I denne rapport præsenterer vi resultaterne for alle seks modeller (tre modeller med to varianter hver) og vurderer, hvad de foreslåede ændringer vil betyde for Midttrafik og for passagererne.

Vi perspektiverer også til, hvad modellerne vil indebære for takstsamarbejderne med togoperatørerne i Midtjylland.

Rapporten er opdelt i følgende afsnit:

- Afsnit 2: Beskrivelse af modellerne
- Afsnit 3: Ledelsessammendrag
- Afsnit 4: Situationen i dag (basisscenarie)
- Afsnit 5: Datagrundlag og metode
- Afsnit 6: Fastsettelse af priser i de seks modeller
- Afsnit 7: Resultater for de seks modeller
- Afsnit 8: Takstsamarbejder
- Afsnit 9: Bilag

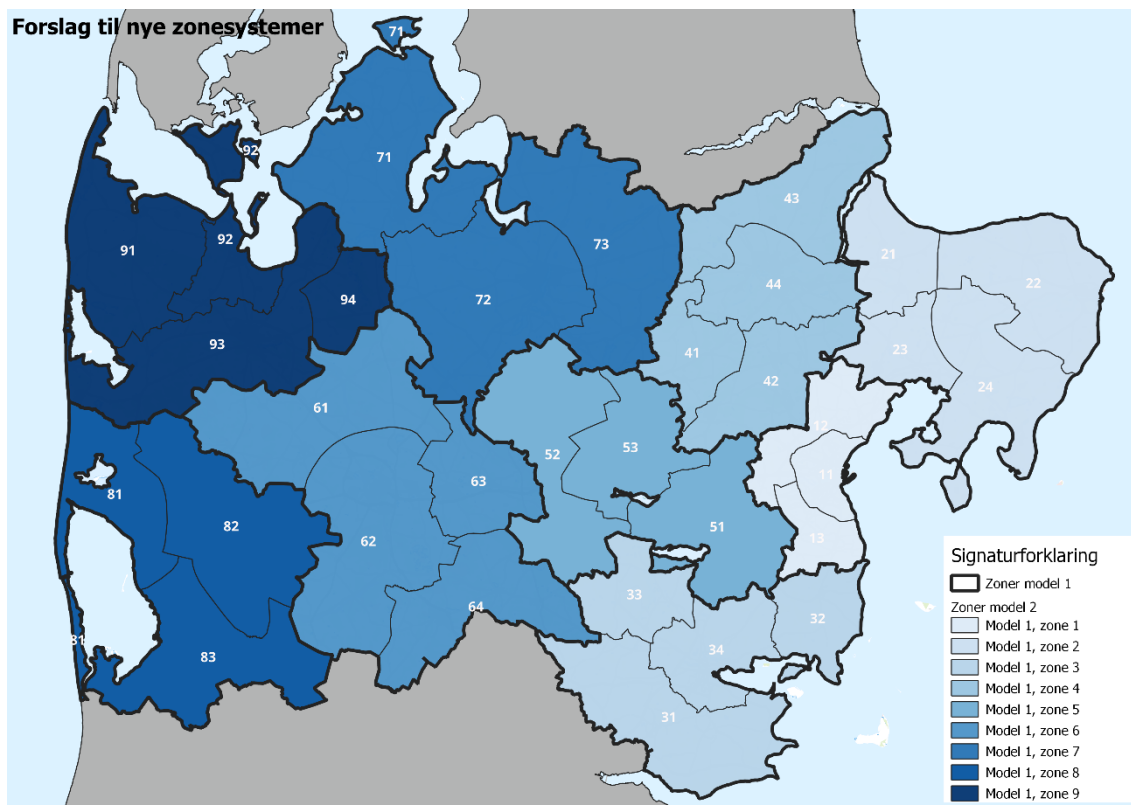
2. Beskrivelse af modellerne

Midttrafik overvejer at ændre de eksisterende ca. 300 zoner til færre zoner med en af følgende modeller:

- Model 1: En struktur med 32 storzoner
- Model 2: En struktur med 9 megazoner
- Model 3: Dynamiske zoner (svarende til Ekspertudvalgets model 3) med 5 zonestørrelser. Dynamiske zoner betyder, at der ikke findes et zonekort, men at der for hver enkelt rejse optegnes et gyldighedsområde omkring start- og slutpunkt. Prisen fastsættes ud fra cirklens størrelse. Som illustreret i figur 2 bliver en rejse fra Silkeborg til Ikast (22 km) fx til en "mellem zone", hvor man frit kan rejse inden for den udspændte cirkel.

Da Midttrafiks arbejde med zoneomlægninger er i et indledende stadie, er zonekortene for model 1 og model 2 udarbejdet af Midttrafik, uden at andre aktører har været involveret, herunder togoperatørerne i Midtjylland. Zonegrænserne kan derfor drages andre steder end vist. Vores vurdering er, at det ikke vil påvirke analysens resultater nævneværdigt. Zonekortene i model 1 og 2 fremgår af figur 1 nedenfor.

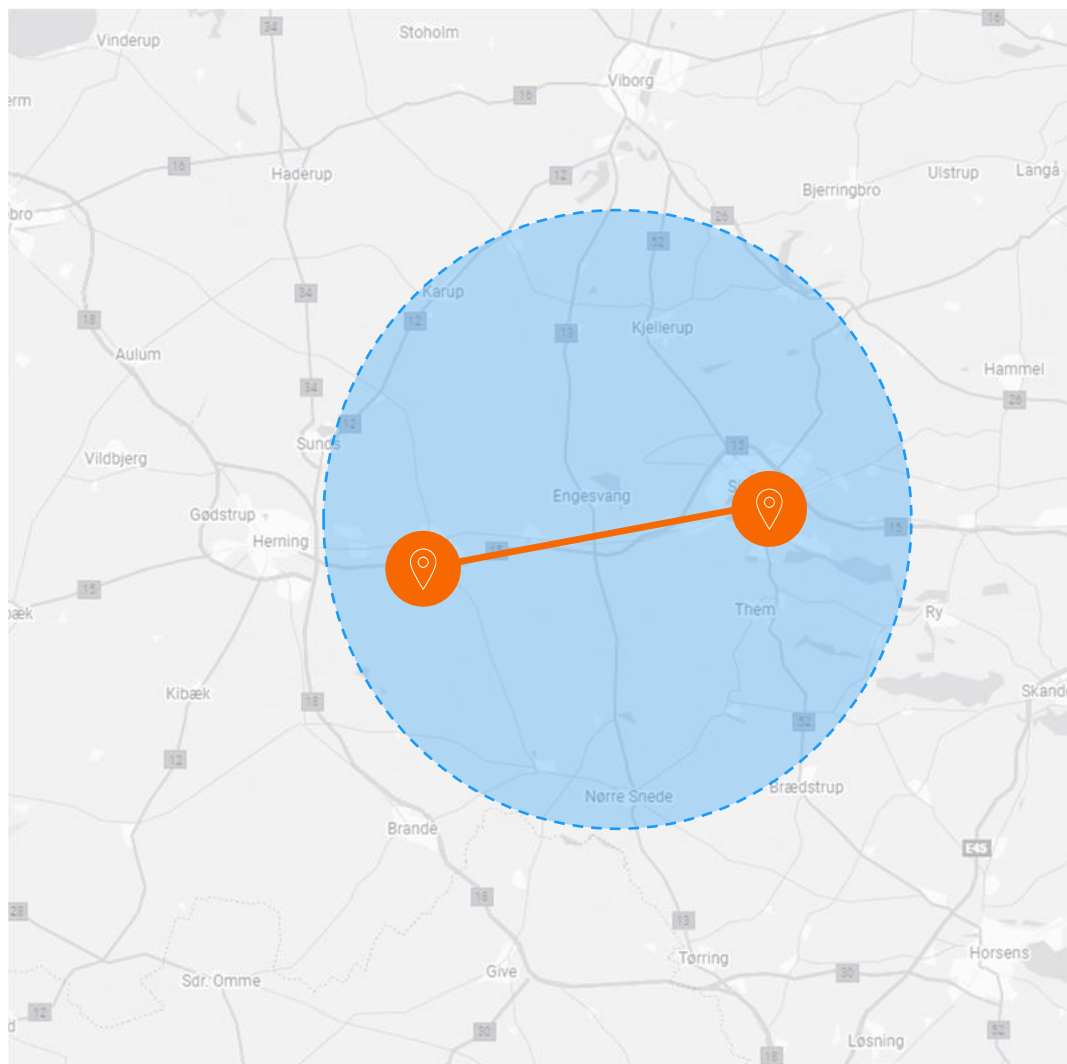
Figur 1: Inddeling af storzoner og megazoner i hhv. model 1 og model 2



Kilde: Midttrafik.

Figur 2 viser et eksempel på den dynamiske zonestructur (model 3) for en rejse mellem Silkeborg og Ikast, hvor det blåmarkerede område angiver det gyldighedsområde, som billetten giver adgang til at rejse inden for.

Figur 2: Eksempel på gyldighedsområdet i model 3 (dynamiske zoner) for en rejse på 22 km



Kilde: Google Maps.

2.1. Varianter

I hver af disse modeller ser vi på to varianter af, hvordan priserne fastsættes:

- Variant A: Samme pris pr. zone som i dag.
- Variant B: Priserne fastsættes, så Midttrafiks provenu forbliver uændret i forhold til i dag. I de modeller, hvor målet er provenuneutralitet, er priserne fastsat, så omlægningen ikke medfører ændringer i Midttrafiks samlede provenu på lang sigt, dvs. når passagererne har tilpasset deres rejsemønstre til de nye priser.

2.2. Overblik over alle 6 modeller

Vi sammenfatter de 6 modeller i tabel 1.

Tabel 1: Beskrivelse af de 6 modeller

Model	Zonestruktur	Prisfastsættelse	Minimumsbetaling
Model 1A: 32 storzoner, uændret pris pr. zone	32 storzoner. Zoneafgrænsningen kan udformes ud fra forskellige hensyn.	Som i dag	2 storzoner ¹
Model 2A: 9 megazoner, uændret pris pr. zone	9 megazoner. Zoneafgrænsningen kan udformes ud fra forskellige hensyn.	Som i dag	2 megazoner ¹
Model 3A: 5 dynamiske zoner, uændret pris pr. zone	5 zonestørrelser: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Op til 10 km ▪ Op til 25 km ▪ Op til 75 km ▪ Op til 150 km ▪ Over 150 km 	Som i dag	Op til 10 km
Model 1B: 32 storzoner, provenuneutralt	32 storzoner. Zoneafgrænsningen kan udformes ud fra forskellige hensyn.	Prisen fastsættes, så det samlede provenu for Midttrafik er uændret.	1 storzone
Model 2B: 9 megazoner, provenuneutralt	9 megazoner. Zoneafgrænsningen kan udformes ud fra forskellige hensyn.	Prisen fastsættes, så det samlede provenu for Midttrafik er uændret.	1 megazone
Model 3B: 5 dynamiske zoner, provenuneutralt	5 zonestørrelser: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Op til 10 km ▪ Op til 25 km ▪ Op til 75 km ▪ Op til 150 km ▪ Over 150 km 	Startprisen fastsættes, så det samlede provenu for Midttrafik er uændret.	Op til 10 km

Note: ¹ I model 1A og 2A forudsættes en mindstebetaling på 2 zoner, som det kendes fra det nuværende zonesystem. I model 1B og 2B kan man, modsat i dag, nøjes med at betale for 1 zone.

3. Ledelsessammendrag

3.1. Data og metode

Analysen bygger på rejsetal fra 2023, da det er det seneste år, hvor alle data er tilgængelige. Taksterne, analysen er baseret på, er fra 2025. Det sikrer, at vurderingen af kundeimplikationer og rejsemønstre afspejler den aktuelle prisstruktur.

Der indgår fire produkttyper i analysen: Rejsekort, periodekort, kontantbillet og mobilklippekort. Vi kombinerer data fra Midttrafik og Trafikstyrelsen for at beregne de nye zonetal, rejsetal og indtægter i modellerne.

Analysen omfatter udelukkende rejser, der afregnes efter takstsættet 'Midtjylland bus'. Det inkluderer busser, letbane og MJBA's lokalbaner i Midtjylland. Rejser, hvor billetprisen fastsættes efter togoperatørernes takstsæt - dvs. rejser for togoperatørerne i Midtjylland - indgår derfor ikke i beregningerne.

Zonetal i alle de nye modeller beregnes ud fra fugleflugtsafstand (uanset produkt). Kundereaktioner på prisændringer er estimeret ved hjælp af de samme priselasticiteter, som vi brugte i vores analyser for Ekspertudvalget.

Vi gør opmærksom på, at resultaterne for de præsenterede modeller for et nyt zonesystem er behæftet med usikkerhed, som skyldes flere forhold, herunder:

- **Datagrundlag og estimerede parametre:** Selvom analysen bygger på et solidt datagrundlag, er visse parametre ikke direkte knyttet til observerbare data og er derfor estimeret.
- **Prisfølsomhed og priskurver:** Et element i nogle modeller er, at prisforholdet mellem korte og lange rejser ændres. Det har indflydelse på ændringerne i rejseomfanget, at vi anvender priselasticiteter, som er højere for lange rejser end for korte. Der er bred enighed i litteraturen om denne tendens, men den præcise forskel i elasticitet er forbundet med usikkerhed.
- **Zonemodellering og rejsemønstre:** Antallet af zoner i modellerne, som kunderne forventes at krydse, er estimeret på baggrund af Rejsekortdata.

3.2. Situationen i dag

Midttrafik har i dag passagerindtægter på 880 mio. kr. om året, jf. tabel 2. Rejsekort udgør den største andel af indtægterne med 460 mio. kr., efterfulgt af periodekort med 254 mio. kr.

Størstedelen af indtægterne kommer fra korte rejser på 1-3 zoner, hvor der samlet set er indtægter for 566 mio. kr.

Tabel 2: Årlige indtægter (mio. kr.) hos Midttrafik i dag

	Periodekort	Kontantbillet	Mobilklippekort	Rejsekort	I alt
1-3 zoner	155	95	35	281	566
4-7 zoner	69	22	7	94	192
8+ zoner	30	7	1	85	123
I alt	254	124	43	460	880

Kilde: Midttrafik (rejsetal for 2023 og priser for 2025).
Note: Kun de viste produkter indgår i analysen.

3.3. Prissætning i de nye zonestrukturer

Vi beskriver her de overordnede principper for prisfastsættelsen i de forskellige modelvarianter.

Model 1A, 2A og 3A (uændret pris pr. zone): I model 1A og 2A er priserne sat, så storzoner og megazoner koster det samme som det tilsvarende antal Rejsekortzoner i dag. Det betyder, at rejser på 1 eller 2 zoner i de nye modeller koster 23 kr. på Rejsekort, at rejser på 3 zoner koster 34 kr. på Rejsekort osv.

I model 3A koster den mindste dynamiske zone (op til 10 km) ligeledes 23 kr. på Rejsekort, den næste (op til 25 km) koster 34 kr. på Rejsekort osv.

Model 1B, 2B og 3B (provenuneutralt på lang sigt): Der er flere måder at indrette priserne på, som kan give provenuneutralitet. Vi har fastsat priserne ud fra tre principper:

1. Der må ikke være mulighed for delt billetkøb. Dvs. at 2 zoner maksimalt kan koste det dobbelte af 1 zone, 4 zoner maksimalt kan koste det dobbelte af 2 zoner osv.
2. Vi ændrer ikke i prisforholdet mellem forskellige produkter.
3. Vi sætter priserne, så priskurvens hældning er så tæt på i dag som muligt uden at gå på kompromis med de andre principper. Det betyder, at vi ændrer prisforholdet mellem korte og lange rejser så lidt som muligt.

Det er i model 1B og 2B ikke muligt at holde hældningen på priskurven helt uændret, når princippet om at undgå delt billetkøb skal overholdes. I de modeller lægger vi priskurvens hældning "så tæt på" i dag, som det kan lade sig gøre, uden at skabe mulighed for delt billetkøb.

Årsagen til, at det ikke er muligt, er bedst eksemplificeret i model 2B (9 megazoner). I dag koster en Rejsekortrejse på 23 zoner det tidobbelte af en Rejsekortrejse på 2 zoner. I model 2B kan man maksimalt betale for 5 zoner. En rejse på tværs af hele Midtjylland kan derfor maksimalt koste 5 gange mere end en kort rejse på 1 megazone, hvis man skal undgå delt billetkøb, selvom prisen i dag er 10 gange så høj.

Derfor er det nødvendigt at hæve prisen på de korteste rejser og sænke den på de lange rejser, så rejsen på tværs af Midtjylland kun koster 5 gange så meget som en kort rejse. For at holde priskurvens hældning i model 2B "så tæt på" den nuværende har vi sat priserne, så 5 megazoner koster præcis 5 gange mere end 1 storzone. Helt generelt har vi gjort priserne fuldt proportionale med antallet af zoner.

Vi bruger det samme princip i model 1B, hvor ovenstående mekanisme dog er noget mindre udtalt. Derfor er det primært i model 2B, at vi går på kompromis med det tredje princip om en uændret hældning på priskurven.

3.4. Resultater for modeller med uændret pris pr. zone uden forenklingseffekt (variant A)

Alle tre modeller med uændret pris pr. zone medfører en stigning i antallet af rejser og personkilometer, men samtidig et fald i indtægterne, jf. tabel 3.

Model 2A (9 megazoner) viser den største effekt med en forventet stigning på 14% i rejser og 39% i personkilometer. At stigningen er størst i personkilometer skyldes, at de lange rejser falder mest i pris. Fx koster en Rejsekortrejse på 23 zoner i dag 230 kr., men vil falde til 53 kr.

Model 1A og 3A medfører henholdsvis 4% og 6% flere rejser og et indtægtstab på 99 og 67 mio. kr. årligt.

Tabel 3: Årlige effekter på lang sigt ved uændret pris pr. zone

	Model 1A: 32 storzoner	Model 2A: 9 megazoner	Model 3A: 5 dynamiske zoner
Ændring i antal rejser (1.000)	3.609 (4%)	5.884 (14%)	2.489 (6%)
Ændring i personkilometer (mio.)	100 (21%)	184 (39%)	92 (19%)
Ændring i indtægter (mio. kr.)	-99 (-6%)	-138 (-16%)	-67 (-8%)

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

I model 1A og 2A kan indtægtstabet begrænses, hvis man ændrer på princippet for grundtaksten. I resultaterne i tabel 3 koster både 1 og 2 zoner 23 kr. på Rejsekort, 3 zoner koster 34 kr. osv. (ligesom i dag). Hvis princippet ændres til, at 1 zone koster 23 kr., 2 zoner koster 34 kr. osv., vil indtægtstabet være hhv. 51 og 25 mio. kr. mindre i model 1A og 2A. Til gengæld vil stigningen i rejsetal være mindre end i tabel 3, da prisfaldene bliver mindre.

3.5. Resultater for provenuneutrale modeller uden forenklingseffekt (variant B)

Vi fastsætter priserne, så der på lang sigt ikke er nogen effekt på Midttrafiks samlede indtægter. På kort sigt reagerer kunderne typisk kraftigere på prisstigninger end på prisfald, hvilket betyder, at man på kort sigt kan opleve enten en stigning eller et fald i provenuet. På lang sigt vil disse effekter dog aftage, og resultatet vil være provenuneutralitet for Midttrafik.

Tabel 4 viser de langsigtede effekter af en ændring i pris- og zonestrukturen. Model 1B (32 storzoner) og model 3B (dynamiske zoner) medfører kun begrænsede ændringer i rejseomfanget. Det skyldes, at nogle rejser stiger i pris, mens andre falder i pris.

I model 2B (9 megazoner) er der dog en stigning på 7% i antallet af personkilometer, selvom antallet af rejser falder med 1%. Det skyldes, at denne zonestruktur kræver, at priskurven flades ud - dvs. at korte rejser bliver dyrere end i dag, og lange rejser bliver billigere end i dag. Resultaterne afspejler derfor, at der kommer færre korte rejser, men flere lange rejser.

Provenuneutralitet i model 1B kan opnås ved at fastsætte prisen for 1 storzone til 21 kr., hvilket er lavere end den nuværende pris for 2 Rejsekortzoner på 23 kr. Det kan bl.a. lade sig gøre, fordi de fleste rejser, der i dag omfatter 3 zoner, fremover vil blive takseret til 2 storzoner (43 kr. på Rejsekort). Passagerer på disse rejser vil derfor opleve en markant prisstigning, som modvirker de små prisfald, som størstedelen af passagererne på 2-zonersrejser vil få.

I model 2B bliver de korteste rejser dyrere, da den laveste pris fastsættes til 28 kr., mens de længste rejser bliver billigere med en maksimal pris på 138 kr. for 5 megazoner. I model 3B fastholdes grundtaksten på 23 kr. som i dag.

Tabel 4: Årlige effekter på lang sigt ved provenuneutrale priser

	Model 1B: 32 storzoner	Model 2B: 9 megazoner	Model 3B: 5 dynamiske zoner
Ændring i antal rejser (1.000)	265 (1%)	-305 (-1%)	134 (0%)
Ændring i personkilometer (mio.)	1 (0%)	34 (7%)	1 (0%)
Ændring i indtægter (mio. kr.)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
 Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

4. Situationen i dag (basisscenarie)

Vi anvender den nuværende situation som udgangspunkt for vores beregninger og som reference for vores resultater. Det sikrer et konsistent og virkelighedsnært udgangspunkt.

Tabel 5 viser antallet af rejser (i tusinder) med Midttrafik i dag. Midttrafik har dag ca. 43 mio. rejser, hvoraf størstedelen foregår med Rejsekort (ca. 18 mio.) og periodekort (ca. 19 mio.) med en antaget rejsefrekvens på 40 rejser pr. periodekort. Især på de korte rejser på 1 til 3 zoner er aktiviteten høj med ca. 35 mio. rejser, svarende til 82% af det samlede antal rejser.

Kun en lille andel af rejserne foretages over lange afstande (8+ zoner), hvilket understreger, at Midttrafik primært dækker lokale behov.

Tabel 5: Antallet af rejser pr. år (1.000) med Midttrafik i dag

	Periodekort	Kontantbillet	Mobilklippekort	Rejsekort	I alt
1-3 zoner	15.003	3.789	1.682	14.963	35.437
4-7 zoner	3.195	457	154	2.275	6.082
8+ zoner	772	79	11	915	1.778
I alt	18.971	4.325	1.847	18.153	43.297

Kilde: Midttrafik (rejsetal for 2023).

Note: Kun de viste produkter indgår i analysen.

Midttrafik har samlet set passagerindtægter på 880 mio. kr. om året, jf. tabel 6. Indtægtsfordelingen afspejler rejsetallene: Rejser på 1-3 zoner genererer den største andel af indtægterne med 566 mio. kr. om året, svarende til 64% af indtægterne.

Tabel 6: Indtægter (mio. kr. pr. år) for Midttrafik i dag

	Periodekort	Kontantbillet	Mobilklippekort	Rejsekort	I alt
1-3 zoner	155	95	35	281	566
4-7 zoner	69	22	7	94	192
8+ zoner	30	7	1	85	123
I alt	254	124	43	460	880

Kilde: Beregninger baseret på 2023-rejsetal og 2025-priser fra Midttrafik.

Note: Kun de viste produkter indgår i analysen.

Størstedelen af indtægterne kommer fra Rejsekort, efterfulgt af periodekort. Distributionen af indtægterne understreger yderligere, at Midttrafiks indtægter primært er baseret på kortere rejser.

5. Datagrundlag og metode

For at give et retvisende billede af det nuværende rejsemønster blandt Midttrafiks kunder baseres analysen på de mest aktuelle og fuldt tilgængelige rejsetal. Vi bruger rejsetal fra 2023, da det er det seneste år med komplet rejseopgørelse.

Taksterne, som analysen er baseret på, er fra 2025. Det sikrer, at vurderingen af kundeimplikationer og rejsemønstre afspejler den aktuelle prisstruktur. Alle modeller er udarbejdet på baggrund af det samme datagrundlag, hvilket sikrer konsistens i resultaterne.

5.1. Produkter og produktudbud

I beregningerne indgår følgende produkter:

- Periodekort
- Kontantbillet
- Mobilklippekort
- Rejsekort

Input fra Trafikstyrelsen

Vi har fået adgang til Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen, hvor rejserne er fordelt efter start- og slutzone i de nye zonestrukturer. Data er yderligere opdelt efter produkt, kundetype, mængderabat på Rejsekort og indtægtsfordeling. Disse oplysninger anvender vi til at estimere antallet af rejser inden for de nye zonestrukturer (fx andelen af 5-zonersrejser, som bliver til hhv. 1, 2 eller 3 megazoner i model 2).

Input fra Midttrafik

Midttrafik har udarbejdet forslagene til, hvordan de nye stor- og megazoner skal se ud, samt leveret data for priser i 2025 samt antallet af rejser i 2023 fordelt efter produkt, kundetype, antal zoner, mængderabat på Rejsekort og indtægtsfordeling. På tværs af alle produkter kombinerer vi Midttrafiks data med Trafikstyrelsens detaljerede Rejsekortdata for at opgøre antallet af storzoner og megazoner i hhv. model 1 og 2.

Disse data udgør grundlaget og den primære kilde til vores beregninger, som vi bruger til at estimere kundernes rejsemønstre og indtægtseffekter i alle modeller.

5.2. Afgrænsning

Analysen omfatter udelukkende rejser, der afregnes efter takstsættet 'Midtjylland bus'. Det inkluderer busser, letbane og MJBA's lokalbaner i Midtjylland. Rejser, hvor billetprisen fastsættes efter togoperatørernes takstsæt - dvs. rejser for togoperatørerne i Midtjylland - indgår derfor ikke i beregningerne.

Det betyder også, at rejser, der kun delvist ligger i Midtjylland, ikke indgår. Det gælder både:

- Rejser til/fra Midtjylland (fra fx Syddanmark)
- Rejser gennem Midttrafiks område (fx en rejse fra Syddanmark til Nordjylland).

I afsnit 8 diskuterer vi, hvad de nye zonestrukturer betyder for Midttrafiks takstsamarbejder med de øvrige aktører.

5.3. Opgørelse af nye zonetal

Opgørelse af antal storzoner og megazoner pr. rejse (model 1 og 2)

Når vi beregner, hvor mange zoner der skal betales for i model 1 og 2, følger vi fugleflugtsprincippet, som det kendes fra Rejsekort i dag. Det indebærer, at man altid betaler for den rejsevej, der har færrest zoner inden for Midttrafiks område, også selvom man har en længere rejsevej.

Vi bruger fugleflugtsprincippet af hensyn til simpelhed og gennemsigtighed. Det er værd at bemærke, at når zonerne er store, gør zonetællingsprincipper en mindre forskel end i dag. Med de mange små zoner i dag opstår der tilfælde, hvor der fx er relativt stor forskel på antallet af zoner i fugleflugt og antallet af gennemkørte zoner eller antallet af ringzoner. Når zonerne er større, vil der sjældnere være forskel på metoderne.

Opgørelse af personkilometer (model 3)

I model 3 er det antallet af rejste kilometer i fugleflugt, der danner grundlag for prisen. Derfor estimerer vi rejselængden for alle rejser.

Vi har baseret estimerne på data fra Transportvaneundersøgelsen (TU), som vi har anvendt til at estimere den gennemsnitlige rejselængde i fugleflugt.

TU er en spørgeskemaundersøgelse og giver derfor ikke et komplet overblik over rejselængden på alle rejser. For de rejser, som TU ikke dækker, har vi manuelt estimeret rejselængden i fugleflugt ved at måle afstanden mellem de største byer i de nye større zoner.

5.4. Kundereaktioner på prisændringer

Kunderne kan reagere på to måder på prisændringer i den kollektive trafik:

- De kan rejse mere, eller de kan rejse mindre. Dvs. der sker ændringer i antallet af rejser på grund af prisfald eller -stigninger. Det udtrykker vi med 'priselasticiteter'.
- De kan vælge at rejse på andre produkttyper. Dvs. der sker overflytning mellem produkter, når prisforholdet mellem produkterne ændrer sig.

I de følgende to afsnit gennemgår vi de centrale forudsætninger vedrørende priselasticiteter, og vi belyser de forskydninger, som modellerne medfører mellem enkeltrejser og fastprisprodukter som følge af de større zoner.

Priselasticiteter

Vi bruger de samme elasticiteter som i vores analyser for Ekspertudvalget, og vi henviser derfor til Ekspertudvalgets arbejde for en detaljeret gennemgang. Vi gennemgår her de overordnede forudsætninger.

Takstmodellerne ændrer priserne på at rejse med offentlig transport. Der findes en lang række studier fra ind- og udland af kundernes prisfølsomhed i den kollektive trafik. Der er stor variation i resultaterne af studierne. De prisfølsomheder, vi anvender i analysen, er vores vurdering ud fra en gennemgang af litteraturen på området.

På lang sigt forudsætter vi, at der i gennemsnit kommer 6% flere kunder, når man sænker prisen på Rejsekort og kontantbilletter med 10%, og at der kommer 3,5% flere kunder, når man sænker prisen 10% på periodekort (og vice versa).

Vi har justeret prisfølsomhederne for forskellige segmenter for at tage højde for, at:

- Børn og pensionister er mindre prisfølsomme end voksne, mens unge er mere prisfølsomme.
- Kunderne er mere prisfølsomme på lange rejser end på korte.

Skift mellem produkttyper

De større zoner i model 1 og 2 betyder, at et periodekort giver adgang til et større gyldighedsområde for samme pris. Det medfører, at visse rejser, hvor passagererne tidligere har været nødt til at tilkøbe enkeltrejser på kontantbillet eller Rejsekort, nu er omfattet af periodekortets gyldighedsområde. Det medfører isoleret set et indtægtstab for Midttrafik, at nogle rejser ikke længere skal betales separat.

For at tage højde for denne effekt anvender vi estimater, der er baseret på pendlerkombikort på Sjælland. I dem kan vi følge start- og slutzone for hver enkelt periodekortholders rejser og dermed se, hvor mange tilkøbsrejser de har på Rejsekort, og vi kan se, hvor mange af tilkøbsrejserne der vil være omfattet af nye, større zoner. Vi bruger tallene til at estimere en substitution væk fra betalte Rejsekortrejser og hen til periodekortrejser uden merbetaling. Vi har korrigeret estimaterne for, at pendlerkombikortholdernes rejsemønstre kan være anderledes end almindelige pendlerkortholders.

Derudover vil det udvidede gyldighedsområde, som nu ikke medfører ekstra omkostninger for kunden, påvirke kundernes rejsemønstre. Denne adfærdsændring fanges gennem priselasticiteten, da den udvidede adgang reelt opleves som et prisfald for periodekortholderne, hvilket fører til flere rejser.

6. Fastsættelse af priser i de 6 modeller

Priserne i modellerne fastsættes ud fra to overordnede principper:

- A. Samme pris pr. zone som i dag (model 1A, 2A og 3A)
- B. Provenuneutralitet på lang sigt (model 1B, 2B og 3B).

Som beskrevet i afsnit 5.3, beregnes antallet af storzoner og megazoner ud fra fugleflugtsprincippet, så kunden altid betaler for den billigst mulige rute.

Som følge af fugleflugtsprincippet kan man maksimalt betale for:

- 9 storzoner i model 1 (32 storzoner i alt medfører, at der i fugleflugt er 9 storzoner fra den vestligste zone til den østligste zone, jf. figur 1).
- 5 megazoner i model 2 (9 storzoner i alt medfører, at der i fugleflugt er 5 storzoner fra den vestligste zone til den østligste zone, jf. figur 1).
- 1 zone, der dækker hele Vestdanmark i model 3 (dynamiske zoner).

Vi gennemgår prissætningen i A-varianterne og B-varianterne i hhv. afsnit 6.1 og 6.2.

6.1. Variant A: Uændret pris pr. zone

I model 1A og 2A er priserne sat, så både 1 storzone og 1 megazone svarer til prisen for det tilsvarende antal Rejsekortzoner i dag. Det betyder, at rejser på 1 eller 2 zoner i de nye modeller har samme pris som rejser på 2 Rejsekortzoner i den nuværende struktur.

I model 3A anvendes 5 størrelser på dynamiske zoner. For at sikre en logisk sammenhæng mellem pris og rejseomfang har vi sat prisen for den mindste zone til samme niveau som en 2-zoners Rejsekortrejse i dag. Prisen stiger gradvist ved tilkøb af større gyldighedsområder, så prisen for en mellem zone svarer til prisen for en 3-zoners Rejsekortrejse, prisen for en stor zone svarer til en 4-zoners Rejsekortrejse osv.

Tabel 7 opsummerer priserne i de varianter, hvor zonepriserne er uændrede i forhold til i dag, og de viser minimums-, gennemsnits- og maksimumspriserne i de tre modeller.

Tabel 7: Rejsekortpriser før rabatter i modeller med uændret pris pr. zone

	I dag: Rejsekortzoner	Model 1A: 32 storzoner	Model 2A: 9 megazoner	Model 3A: 5 dynamiske zoner
Minimumspris	23 kr. (2 Rejsekortzoner)	23 kr. (svarer til 2 Rejsekortzoner)	23 kr. (svarer til 2 Rejsekortzoner)	23 kr. (svarer til 2 Rejsekortzoner)
Gennemsnitspris	33 kr.	26 kr.	23 kr.	27 kr.
Maksimumspris	230 kr. (23 Rejsekortzoner)	91 kr. (svarer til 9 Rejsekortzoner)	53 kr. (svarer til 5 Rejsekortzoner)	63 kr. (svarer til 6 Rejsekortzoner)

Kilde: Nuværende priser er fra Midttrafik. Priser i model 1A-3A er beregningsforudsætninger.
Note: Gennemsnitspris er angivet som et vægtet gennemsnit for alle voksenrejser ekskl. rabatter.

Rejserne er i gennemsnit billigst i model 2A, hvor der introduceres 9 megazoner. Denne model tillader længere rejser pr. zone, hvilket resulterer i en lavere maksimums- og gennemsnitspris, med en maksimumspris på 53 kr. sammenlignet med 91 kr. i model 1A og 63 kr. i model 3A.

Vi har sat minimumsprisen til 23 kr. i alle tre modeller, svarende til den nuværende Rejsekortpris for 2 Rejsekortzoner. Alle priserne i model 1A, 2A og 3A fremgår henholdsvis af tabel 22, tabel 23 og tabel 24 i bilaget.

6.2. Variant B: Provenuneutrale priser

Der er flere måder at indrette priserne på, som kan give provenuneutralitet. Da vi undersøger betydningen af zonestrukturen, holder vi så vidt muligt andre parametre uændret.

Konkret har vi fastsat priserne ud fra tre principper:

- Der må ikke være mulighed for delt billetkøb. Dvs. 2 zoner kan maksimalt koste det dobbelte af 1 zone, 4 zoner kan maksimalt koste det dobbelte af 2 zoner osv.
- Vi ændrer ikke i prisforholdet mellem forskellige produkter. I dag koster et periodekort til 2 Rejsekortzoner fx 19 gange så meget som en tilsvarende Rejsekortrejse, mens prisforholdet på 3-zonersrejser er 17. I alle tre modeller holder vi disse forhold identiske med i dag.
- Vi sætter priserne, så priskurvens hældning er så tæt på i dag som muligt uden at gå på kompromis med de andre principper. Det betyder, at vi så vidt muligt ikke ændrer på prisforholdet mellem korte og lange rejser.

Det er ikke muligt i model 1B og 2B at holde hældningen på priskurven helt uændret, når princippet om at undgå delt billetkøb skal overholdes. Vi lægger priskurvens hældning "så tæt på" i dag, som det kan lade sig gøre, uden at skabe mulighed for delt billetkøb.

Årsagen til, at det ikke er muligt, er bedst eksemplificeret i model 2B (9 megazoner). I dag koster en Rejsekortrejse på 23 zoner det tidobbelte af en Rejsekortrejse på 2 zoner. I model 2B kan man maksimalt betale for 5 zoner. En rejse på tværs af hele Midtjylland kan derfor maksimalt koste 5 gange mere end en kort rejse på 1 megazone, hvis man skal undgå delt billetkøb, selvom prisen i dag er 10 gange så høj.

Derfor er det nødvendigt at hæve prisen på de korteste rejser og sænke den på de lange rejser, så rejsen på tværs af Midtjylland kun koster 5 gange så meget som en kort rejse. For at holde priskurvens hældning i model 2B "så tæt på" den nuværende har vi sat priserne, så 5 megazoner koster præcis 5 gange mere end 1 storzone. Helt generelt har vi gjort priserne fuldt proportionale med antallet af zoner.

Vi bruger det samme princip i model 1B, hvor ovenstående mekanisme dog er noget mindre udtalt. Derfor er det primært i model 2B, at vi går på kompromis med det tredje princip om en uændret hældning på priskurven.

Tabel 8 viser minimums-, gennemsnits- og maksimumspriserne for alle tre modeller.

Tabel 8: Rejsekortpriser (kr.) før rabatter i modeller med provenuneutralitet

	I dag: Rejsekortzoner	Model 1B: 32 storzoner	Model 2B: 9 megazoner	Model 3B: 5 dynamiske zoner
Minimumspris	23 kr.	21 kr.	27 kr.	23 kr.
Gennemsnitspris	33 kr.	33 kr.	32 kr.	33 kr.
Maksimumspris	230 kr.	192 kr.	138 kr.	230 kr.

Kilde: Nuværende priser er fra Midttrafik. Priser i model 1B-3B er beregningsforudsætninger.

Note: Gennemsnitspris er angivet som et vægtet gennemsnit for alle voksenrejser ekskl. rabatter.

Som det fremgår, er priskurven i både model 2B og 3B fladere end i dag, dvs. at de billigste (korteste) rejser stiger i pris, og de dyreste (længste) rejser falder i pris. I model 1B er både minimums- og

maksimumsprisen lavere end i dag, men også her er priskurven de facto gjort fladere. Vi viser de fulde takststrækker for alle tre modeller i tabel 22, tabel 23 og tabel 24 i bilaget.

I de kommende afsnit gennemgår vi detaljerne for hhv. mode 1B, 2B og 3B.

Prisfastsættelse i model 1B

Den nuværende priskurve på Rejsekort betyder, at den dyreste rejse (23 Rejsekortzoner) koster 10 gange mere end den billigste (2 Rejsekortzoner). Hvis denne hældning på priskurven overføres direkte til model 1B, hvor man maksimalt kan rejse 9 storzoner, vil det være billigere at købe 9 enkeltbilletter end én samlet billet. Vi benytter derfor princippet om fuld proportionalitet mellem zonetal og pris.

Det betyder, at en billet til 9 storzoner koster 9 gange så meget som en billet til 1 storzone, uanset hvordan zonerne kombineres. Minimums- og maksimumspriserne på hhv. 21 kr. og 192 kr. opfylder netop dette kriterie samtidig med kriteriet om provenuneutralitet.

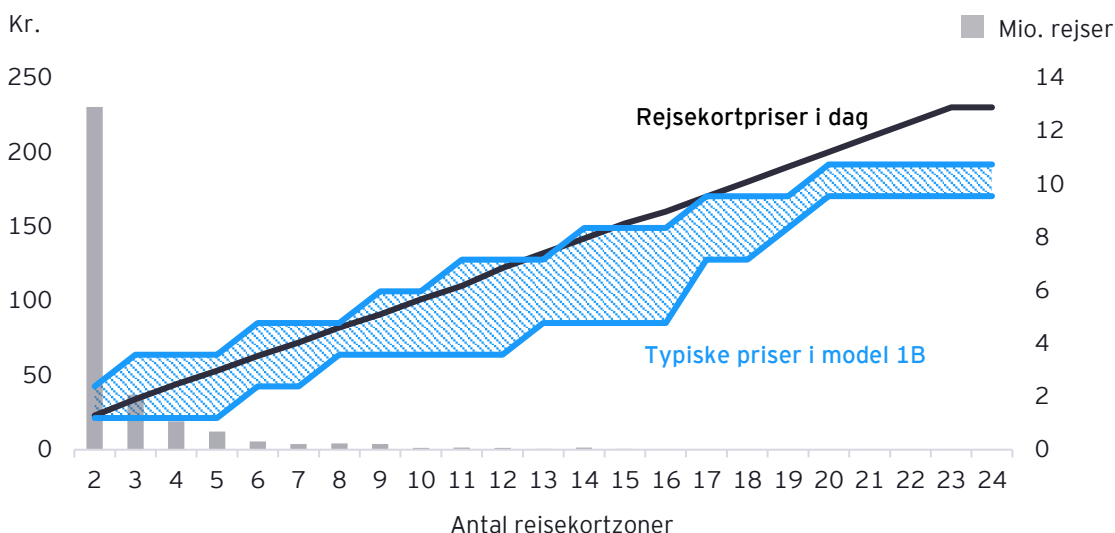
For at opnå provenuneutralitet i model 1B fastsættes prisen for 1 storzone til 21 kr., hvilket er lavere end den nuværende pris for 2 Rejsekortzoner på 23 kr. Det kan blandt andet lade sig gøre, fordi de fleste rejser, der i dag omfatter 3 zoner, fremover vil blive takseret til 2 storzoner (43 kr. på Rejsekort). Passagerer på disse rejser vil derfor opleve en markant prisstigning, som modvirker de små prisfald, som størstedelen af passagererne på 2-zonersrejser vil få.

Den nye priskurve betyder derfor ligeledes, at en 2-zonersrejse bliver lidt billigere end i dag, hvis man rejser inden for 1 storzone, men markant dyrere end i dag, hvis man rejser 2 storzoner.

Nogle personer på korte rejser vil derfor opleve markante prisstigninger, mens længere rejser generelt bliver billigere.

Som figur 3 viser, foretages størstedelen af rejserne i dag inden for 2 Rejsekortzoner, og nogle af disse rejser rammes af store prisstigninger i den nye struktur.

Figur 3: Priskurver for Rejsekort før rabatter i model 1B



Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik.

Note: Priserne i model 1B afhænger ikke af antallet af Rejsekortzoner, men af antal storzoner. Fx kan 2 Rejsekortzoner både blive til 1 eller 2 storzoner afhængigt af den konkrete relation. Vi viser derfor priserne i model 1B som et interval.

Vi viser de fulde takststrækker i model 1B i tabel 25 i bilaget.

Prisfastsættelse i model 2B

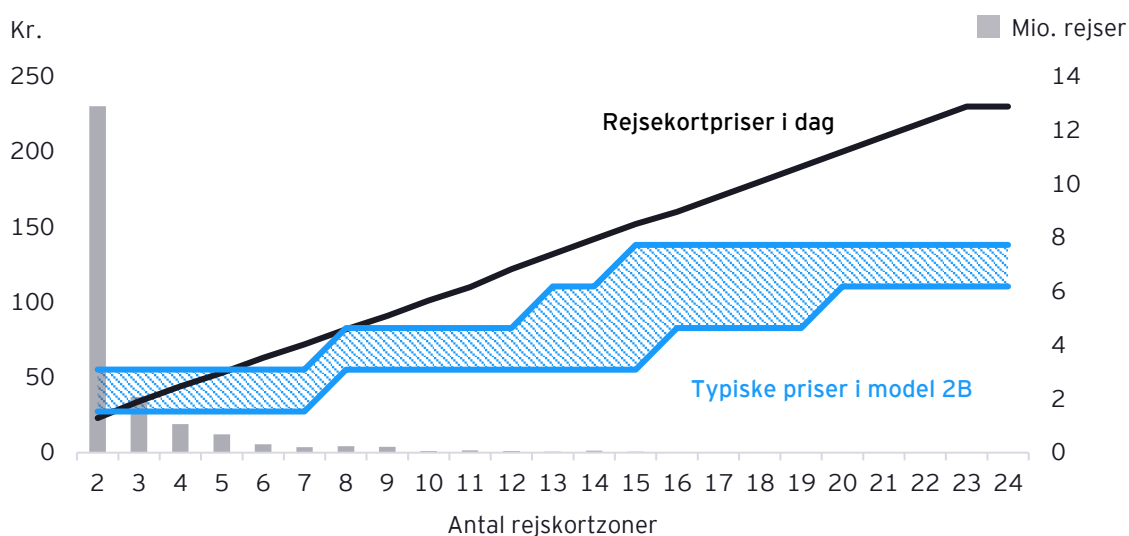
I model 2B er priserne fastsat efter samme princip som i model 1B: Priskurven er gjort så stejl som muligt for at afspejle den nuværende struktur, men samtidig tilstrækkeligt flad til at undgå delt billetkøb.

Bemærk, at man i model 2 maksimalt kan rejse gennem 5 megazoner, hvilket betyder, at priskurven skal være endnu fladere end i model 1B. For at undgå økonomiske incitamenter til at købe flere enkeltbilletter må den længste rejse (5 megazoner) højst koste 5 gange så meget som den korteste (1 megazone).

I model 2 er zonerne større end i model 1, hvilket betyder, at en billet til 1 megazone dækker et væsentligt større område. For at opnå provenuneutralitet er prisen for en Rejsekortrejse på 1 megazone derfor sat til 28 kr., hvilket er 4 kr. højere end prisen for de korteste rejser i dag.

Som vist i figur 4 er priskurven i denne model fladere end i dag, og den er også fladere end i model 1B. Derfor skal prisen for korte rejser, som udgør størstedelen af rejserne, hæves i forhold til i dag, mens prisen for lange rejser bliver lavere.

Figur 4: Priskurver for Rejsekort før rabatter, model 2B



Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik.

Note: Priserne i model 2B afhænger ikke af antallet af Rejsekortzoner, men af antal megazoner. Fx kan 2 Rejsekortzoner både blive til 1 eller 2 megazoner afhængigt af den konkrete relation. Vi viser derfor priserne i model 2B som et interval.

Vi viser de fulde takstrækker i model 2B i tabel 26 i bilaget.

Prisfastsættelse i model 3B

Model 1B og 2B bygger på samme zonelogik som i dag, hvilket gør dem let sammenlignelige med de nuværende Rejsekortpriser.

De dynamiske zoner i model 3B adskiller sig ved at definere gyldighedsområdet ud fra rejsens start- og slutpunkt. Derfor bruger vi en lidt anderledes logik i prissætningen.

Vi har fastlagt priserne ved at holde den laveste og højeste billetpris på samme niveau som i dag. Den korteste/billigste rejse (op til 10 km) koster derfor 23 kr. på Rejsekort, og den længste/dyreste rejse inden for Midttrafiks område koster 230 kr. på Rejsekort.

For de mellemliggende zoner har vi sat priserne med henblik på at følge den nuværende kilometerpris for at sikre, at hældningen på priskurven ændres mindst muligt. Tabel 9 viser de konkrete priser, der ligger til grund for model 3B.

Tabel 9: Priser (kr.) før rabatter i model 3B

	Kontantbillet	Periodekort	Rejsekort
Lille zone (op til 10 km)	26	435	23
Mellem zone (op til 25 km)	42	731	40
Stor zone (op til 75 km)	107	1.783	103
Meget stor zone (op til 150 km)	238	3.973	230
Hele Vestdanmark (over 150 km) ¹	238	3.973	230

Kilde: Beregningsforudsætning.

Note: ¹ Vi har sat samme pris på en rejse i hele Vestdanmark som på rejser op til 150 km, da kun ture internt i Midtjylland indgår i analysen. I praksis skal der formentlig sættes en højere pris på takstgrænseoverskridende rejser.

Alle priser for model 3B er vist i tabel 27 i bilaget.

7. Resultater for alle seks modeller

I dette afsnit analyserer vi, hvilke effekter en forenkling af zonestrukturen i Midttrafik vil have på kundernes rejsemønstre og Midttrafiks indtægter. Alle beregninger forudsætter, at Midttrafik har kapacitet til at imødekomme den øgede efterspørgsel, som en potentiel omstrukturering kan medføre, og at der derfor ikke er nogen begrænsning i form af maksimal kapacitet.

7.1. Usikkerhed

Resultaterne for de præsenterede modeller for et nyt zonesystem er behæftet med usikkerhed, som skyldes flere forhold:

- **Datagrundlag og estimerede parametre:** Selvom analysen bygger på et solidt datagrundlag, er visse parametre ikke direkte knyttet til observerbare data og er derfor estimerede. Det gælder fx rejsernes længde i kilometer, som er baseret på Transportvaneundersøgelsen (en spørgeskemaundersøgelse). Det medfører en vis usikkerhed, særligt for mindre segmenter, såsom kollektive rejser foretaget af beboere i landdistrikter, hvor datagrundlaget er begrænset.
- **Prisfølsomhed og priskurver:** Et element i nogle modeller er en fladere priskurve. Det har betydelig indflydelse på ændringerne i rejseomfanget, at der anvendes priselasticiteter, som er højere for lange rejser end for korte. Der er bred enighed om denne tendens i litteraturen, men den præcise forskel i elasticitet er forbundet med usikkerhed.
- **Zonemodellering og rejsemønstre:** Antallet af zoner i modellerne, som kunderne forventes at krydse, er estimeret på baggrund af Rejsekortdata. Fordelingen er baseret på kundetype, antal Rejsekortzoner, korttype og rabattrin. Da Midttrafiks data ikke indeholder information om start- og slutpunkter for den enkelte rejse, er der en vis usikkerhed forbundet med at estimere rejsens begyndelses- og slutpunkt ud fra Rejsekortdata.
- **Provenuneutralitet og takststruktur:** I de provenuneutralitets modeller findes der flere mulige takststrukturer, som kan sikre uændrede indtægter. I den valgte løsningsmodel er priskurverne lagt så tæt op ad den nuværende struktur som muligt (jf. afsnit 6.2), under forudsætning af at delt billetkøb ikke må være muligt. Dette valg har betydning for både rejseomfang og indtægtsudvikling.

7.2. Uændret pris pr. zone (variant A)

Vi vurderer effekterne på antal rejser, personkilometer og indtægter på lang sigt. På kort sigt reagerer passagererne mindre end på lang sigt. Det medfører, at Midttrafik i overgangsfasen kan opleve et midlertidigt fald i indtægterne, som er større, end vi viser her, indtil kundernes adfærd er fuldt tilpasset.

I de følgende afsnit vurderer vi først de prisændringer, som Midttrafiks kunder oplever ved en ændring i prisstrukturen. Dernæst ser vi på de langsigtede konsekvenser af en ændret zonestruktur, herunder effekten på antallet af rejser, rejste personkilometer og Midttrafiks indtægter. Til sidst viser vi, hvilken betydning antagelserne om adfærd har for Midttrafiks omsætning. Afslutningsvis viser vi, hvad det vil betyde for resultaterne, hvis den nye zonestruktur i sig selv øger passagertallet, fordi passagererne opfatter den som mere enkel.

Kundekonsekvenser

De nye, større zoner medfører prisfald for nogle af Midttrafiks kunder. Som det fremgår af tabel 12, vil 30% af kunderne i både model 1 og model 2 opleve et prisfald, mens ingen kunder vil opleve prisstigninger. De 70%, der får en uændret pris, udgøres primært af de eksisterende 2-zonersrejser. De vil fx fortsat betale 23 kr. for en Rejsekortrejse.

Tabel 10: Andel af rejser, der får prisændringer i intervallet

Interval	Model 1A: 32 zoner	Model 2A: 9 zoner	Model 3A: Dynamiske zoner
Prisfald mere end 20 kr.	5%	8%	4%
Prisfald, -20 til -10 kr.	7%	7%	5%
Prisfald, -10 til -5 kr.	11%	8%	8%
Prisfald, -5 til -2 kr.	7%	7%	1%
Uændret pris, -2 til +2 kr.	70%	69%	82%
Prisstigning, +2 til +5 kr.	0%	0%	0%
Prisstigning, +5 til +10 kr.	0%	0%	0%
Prisstigning, +10 til +20 kr.	0%	0%	0%
Prisstigning over 20 kr.	0%	0%	0%

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

De største prisfald kommer generelt på mellem- og langdistancerejser. Fx vil 98% af rejserne, der i dag dækker mere end 5 Rejsekortzoner, få et prisfald på over 10 kr. i de to fastzonemodeller.

I model 3A - den dynamiske model - vil størstedelen af de lange rejser (5 Rejsekortzoner eller mere) ligeledes opleve prisfald.

Vi viser tilsvarende resultater for procentuelle prisændringer i afsnit 8 i bilaget.

Langsigtede effekter for Midttrafik

Tabel 11 viser de langsigtede effekter af en ændring i zonestrukturen for de tre modeller. Model 1A medfører en stigning på 4 mio. rejser (4%) og 100 mio. personkilometer (21%), samt et indtægtstab på 99 mio. kr. (6%).

Model 2A medfører den største stigning i både antal rejser og personkilometer. Her ses en vækst på cirka 6 mio. rejser årligt, svarende til en stigning på 14% i forhold til i dag, samt en stigning på 184 mio. personkilometer. Samtidig medfører modellen det største indtægtstab på 138 mio. kr., fordi prisfaldene er størst i model 2A.

Model 3A har den mindst markante effekt med 2 mio. ekstra rejser (6%) og 92 mio. personkilometer (19%). Det økonomiske tab er samtidig det laveste med 67 mio. kr. (8%). At denne model medfører de laveste effekter skyldes, at den også medfører de mindste prisfald for kunderne. Derfor forventer vi, at kundernes reaktion på ændringen i zonerne vil være mere afdæmpet.

Tabel 11: Årlige effekter på lang sigt ved uændret pris pr. zone

	Model 1A: 32 storzoner	Model 2A: 9 megazoner	Model 3A: 5 dynamiske zoner
Ændring i antal rejser (1.000)	3.609 (4%)	5.884 (14%)	2.489 (6%)
Ændring i personkilometer (mio.)	100 (21%)	184 (39%)	92 (19%)
Ændring i indtægter (mio. kr.)	-99 (-6%)	-138 (-16%)	-67 (-8%)

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

Indtægtsændringer for kommuner og region

Tabel 12 viser, hvordan ændringer i zonestrukturen påvirker Midttrafiks 19 ejere på tværs af de tre modeller.

I model 1A oplever Region Midtjylland det største indtægtstab på 59 mio. kr., mens Aarhus Kommune forventes at få et indtægtstab på 30 mio. kr. For begge ejere er faldet primært drevet af tab fra busrejser.

Det samme mønster ses i model 2A, hvor Region Midtjylland forventes at få et indtægtstab på 88 mio. kr., heraf 73 mio. kr. fra busrejser, mens Aarhus Kommune forventes at tabe 38 mio. kr., hvoraf 24 mio. kr. kommer fra busrejser.

I model 3A er indtægtstabet for Region Midtjylland 51 mio. kr., mens Aarhus Kommune har et tab på 12 mio. kr..

Aarhus Kommune har det største tab blandt kommunerne, fordi størstedelen af rejserne (cirka 73% af alle rejser) påvirker kommunens indtjening, selvom mange af disse er relativt korte rejser.

Region Midtjylland rammes dog hårdest samlet set, da 29% af rejserne påvirker regionens økonomi, og fordi regionen står for de længste rejser på tværs af kommunegrænser betyder det, at regionen forventes at opleve de største tab ved den nye zone- og prisstruktur.

Tabel 12: Årlig indtægtsændring på lang sigt for Midttrafiks ejere

Ejer	Model 1A: 32 storzoner	Model 2A: 9 megazoner	Model 3A: 5 dynamiske zoner
Aarhus	-30	-38	-12
- heraf letbane	-10	-14	-7
- heraf bus	-20	-24	-6
Favrskov	0	0	0
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	-1	-1	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norrdjurs	-1	-1	0
Odder	0	0	0
Randers	-1	-2	0
Ringkøbing-Skjern	-1	-1	0
Silkeborg	-2	-2	-1
Skanderborg	0	0	0
Skive	-1	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	-1	-1	-1
Viborg	-1	-2	0
Region Midtjylland	-59	-88	-51
- heraf letbane	-10	-13	-6
- heraf bus	-47	-73	-44
- heraf MJBA	-2	-2	-1
Total	-99	-138	-67

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.

Note: Indtægtsændringen mellem Midttrafiks ejere er fordelt ud fra rejsens start- og slutdestination samt transportmiddel. Fordelingen er illustreret og eksemplificeret med rejser mellem Aarhus og Odder samt Holstebro og Skjern i tabel 30 og tabel 31 i bilaget.

Alle resultaterne i tabel 11 og tabel 12 er effekter på lang sigt. I næste afsnit undersøger vi betydningen af antagelserne om adfærd.

Betydning af, at passagererne ændrer adfærd, når priserne ændres

Adfærdseffekter henviser til, hvordan kunder tilpasser deres rejsemønstre, når priserne på et produkt ændrer sig. Det omfatter fx nye kunder, der tilvælger offentlig transport på grund af lavere priser, og eksisterende kunder, der skifter til andre transportformer end offentlig transport som følge af prisstigninger.

Vi ser her på indtægtstab for følgende:

- **Uden adfærdseffekter:** Uændret rejsetal. Priserne påvirker ikke, hvor meget passagererne rejser.

- **Med kortsigtede adfærdseffekter:** Forventet effekt i det første år efter prisændringerne, dvs. inden passagererne fuldt ud har tilpasset deres rejsemønstre til de nye priser.
- **Med langsigtede adfærdseffekter:** Forventet effekt, når passagererne fuldt ud har tilpasset deres rejsemønstre til de nye priser.

Tabel 13 viser, at indtægtstab er betydeligt lavere, når man medregner adfærdseffekterne. Det skyldes, at de lavere priser vil have en positiv effekt på rejseaktiviteten. De ekstra passagerer, som tiltrækkes med de lavere priser, forventes fx at mindske det samlede indtægtstab med 81 mio. kr. på lang sigt i model 1A.

Tabel 13: Årlig indtægtsændring ved uændret pris pr. zone med og uden adfærdseffekter

Mio. kroner	Model 1A: 32 storzoner	Model 2A: 9 megazoner	Model 3A: 5 dynamiske zoner
Uden adfærdseffekter	-180	-234	-136
Kortsigtede adfærdseffekter	-154	-208	-113
Langsigtede adfærdseffekter	-99	-138	-67

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

Effekt af forenkling af zonesystemet

En kompleks zonestruktur kan virke som en barriere for nye og lejlighedsvis brugere af kollektiv trafik. Det underbygges bl.a. af en spørgeskemaundersøgelse blandt passagererne i Danmark.¹ Ved at forenkle systemet bliver det lettere at forstå og navigere i, hvilket kan føre til, at flere vælger at benytte de offentlige transportmuligheder, alene fordi det føles mere tilgængeligt.

Indtil nu har vi vist resultater, hvor vi ikke har indregnet en passagereffekt fra forenklingen. De angivne resultater har været baseret på rene prisenheder.

I det følgende laver vi en følsomhedsanalyse, hvor vi viser effekterne af en 1%-stigning i antallet af passagerer. Resultaterne kan tolkes som effekten pr. % stigning i antallet af passagerer som resultat af en forenklet i zonestruktur.

Tabel 14 viser, at for hver procent stigning i antallet af rejser som følge af en forenklet zonestruktur vil Midttrafiks indtægtstab i model 1A blive reduceret med 8 mio. kr.

Effekten er lidt mindre i model 2, hvor tabet reduceres med 7 mio. kr. for hver % stigning i rejser, som kan tilskrives en mere enkel zonestruktur.

Effekten i model 3 er lige så stor som den forventede effekt i model 1, hvor en procentvis stigning i rejser medfører et tab, der er 8 mio. kr. mindre, end hvis forenklingen ikke havde nogen indvirkning.

¹ Se Passagerpuls (2021): *En nemmere vej til den rigtige billet.*

Tabel 14: Årlig ændring i indtægter for hver % forenklingseffekt

Mio. kr.	Model 1A: 32 storzoner	Model 2A: 9 megazoner	Model 3A: 5 dynamiske zoner
Før forenklingseffekt (hovedresultater)	-99 (-6%)	-138 (-16%)	-67 (-8%)
Ved 1% forenklingseffekt	-91 (-10%)	-131 (-15%)	-59 (-7%)
Ændring pr. % forenklingseffekt	8	7	8

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.

Effekt af, at prisen for 1 og 2 stor- eller megazoner ikke er den samme

I model 1A og 2A fastsættes priserne, så grundtaksten anvendes til rejser inden for både 1 og 2 stor- eller megazoner, ligesom det er tilfældet i dag. Da de nye zoner dækker langt større områder end de nuværende Rejsekortzoner, kunne et alternativ være at differentiere prisen for rejser på 1 og 2 stor- eller megazoner.

Tabel 15 viser de langsigtede effekter, hvis priserne sættes, så 1 stor- eller megazone koster det samme som 2 Rejsekortzoner i dag, prisen for 2 stor- eller megazoner svarer til prisen for 3 Rejsekortzoner osv.

Tabel 15: Årlige effekter på lang sigt ved ændret grundtakstprincip

		Model 1A: 32 storzoner	Model 2A: 9 megazoner
Ved grundtakstprincip i hovedanalyse (1 og 2 zoner koster 23 kr. på Rejsekort, 3 zoner koster 34 kr. osv.)	Ændring i antal rejser (1.000)	3.609 (4%)	5.884 (14%)
	Ændring i indtægter (mio. kr.)	-99 (-6%)	-138 (-16%)
Ved ændret grundtakstprincip (1 zone koster 23 kr. på Rejsekort, 2 zoner koster 34 kr. osv.)	Ændring i antal rejser (1.000)	1.533 (4%)	4.202 (10%)
	Ændring i indtægter (mio. kr.)	-48 (-6%)	-113 (-13%)

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

Analysen viser, at en ændring af grundtakstprincippet mindsker både indtægtstab og begrænser stigningen i rejsetal sammenlignet med princippet i hovedanalysen. I model 1A stiger antallet af rejser med 4% mod 8% i hovedanalysen, og indtægtstabet bliver 51 mio. kr. mindre. I model 2A stiger antallet af rejser med ca. 4% mindre end i hovedanalysen, og indtægtstabet bliver 25 mio. kr. mindre.

7.3. Provenuneutrale priser (variant B)

I det følgende beskriver vi, hvordan passagererne forventes at tilpasse sig en ændring af zonestrukturen, hvor taksterne justeres med det formål at opretholde Midttrafiks samlede indtægtsniveau på lang sigt.

Kundekonsekvenser

Tabel 16 viser, at flere af Midttrafiks kunder vil opleve prisstigninger på deres rejser ved indførelsen af en ny zonestruktur, end det var tilfældet i modellerne med uændret pris pr. zone (se tabel 10). Prisforhøjelserne vil især ramme kunder, der rejser korte distancer.

De største prisstigninger kommer på rejser, der i dag omfatter 2 zoner. Omvendt vil mange af de lange rejser få lavere priser.

Tabel 16: Andel af rejser, der får prisændringer i intervallet

Interval	Model 1B: 32 storzoner	Model 2B: 9 megazoner	Model 3B: 5 dynamiske zoner
Prisfald mere end 20 kr.	1%	3%	1%
Prisfald, -20 til -10 kr.	1%	4%	2%
Prisfald, -10 til -5 kr.	2%	6%	3%
Prisfald, -5 til -2 kr.	2%	9%	3%
Uændret pris, -2 til +2 kr.	73%	34%	74%
Prisstigning, +2 til +5 kr.	10%	35%	9%
Prisstigning, +5 til +10 kr.	8%	8%	5%
Prisstigning, +10 til +20 kr.	3%	1%	1%
Prisstigning over 20 kr.	0%	0%	1%

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

Tabel 29 i bilaget viser tilsvarende resultater for de procentuelle prisændringer. Her tydeliggøres forskellene i zonestrukturen og deres indflydelse på priserne. I model 1B vil 67% af passagererne få prisfald mellem 5 og 15%. Det skyldes, at de fleste 2-zonersrejser (som bliver til 1 storzone) falder lidt i pris.

Omvendt vil 71% af passagererne i model 2B få prisstigninger mellem 15 og 30%, hvilket igen skyldes, at 2-zonersrejser stiger i pris i denne model. Til gengæld får mange af passagererne på de lange rejser relativt store prisfald. I model 3B er det mest almindelige, at prisen er uændret (mellem -5% og 5%), fordi der ikke ændres på prisforholdet mellem korte og lange rejser.

Langsigtede effekter for Midttrafik

På kort sigt kan der opstå både indtægtstab og indtægtsstigninger, afhængigt af hvordan passagererne reagerer på de nye takster og zoner. Disse udsving vil forekomme, indtil den fulde effekt af takstændringerne slår igennem.

Tabel 17 viser, at model 1B medfører en lille stigning i antallet af rejser med 0,3 mio. ekstra rejser og et uændret antal personkilometer. Det betyder, at der foretages lidt flere, men lidt kortere, rejser. Effekten

drives primært af, at de korte rejser typisk vil opleve et prisfald, da prisen for den korteste rejse falder fra 23 kr. for en rejse på 2 Rejsekortzoner til 21 kr., som er prisen for 1 storzone.

Model 2B viser et fald i rejsetallet på 0,3 mio. (1%), men samtidig en stigning i antallet af personkilometer på 34 mio. (7%). Det skyldes primært den fladere priskurve, som gør længere rejser relativt billigere end kortere rejser. Rejser på 2 Rejsekortzoner i dag, som udgør den klart største rejsegruppe, vil derfor opleve den største prisstigning, hvilket fører til et fald i det samlede antal rejser, mens det samlede antal personkilometer stiger.

Model 3B påvirker kun rejsetallet og antallet af personkilometer meget lidt, fordi alle de tre principper i prissætningen er overholdt (ingen mulighed for delt billetkøb, uændret prisforhold mellem forskellige produkter og uændret hældning på priskurven).

Tabel 17: Årlige effekter på lang sigt ved provenuneutrale priser

	Model 1B: 32 storzoner	Model 2B: 9 megazoner	Model 3B: 5 dynamiske zoner
Ændring i antal rejser (1.000)	265 (1%)	-305 (-1%)	134 (0%)
Ændring i personkilometer (mio.)	1 (0%)	34 (7%)	1 (0%)
Ændring i indtægter (mio. kr.)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

Indtægtsændring for kommuner og region

Tabel 18 viser, hvordan ændringer i zonestrukturen påvirker Midttrafiks 19 ejere på tværs af de tre modeller.

I model 1B forventes Region Midtjylland at få en indtægtsstigning på 9 mio. kr., mens Aarhus Kommune oplever et indtægtstab på 2 mio. kr. For begge parter er ændringen primært drevet af busrejser.

I model 2B ser vi et andet mønster: Region Midtjylland forventes at få et indtægtstab på 17 mio. kr., heraf 14 mio. kr. fra busrejser, mens Aarhus Kommune omvendt forventes at få en indtægtsstigning på 16 mio. kr., hvoraf 18 mio. kr. kommer fra busrejser.

I model 3B forventes kun Aarhus Kommune og Region Midtjylland at opleve mindre indtægtsændringer. Region Midtjylland forventes at få et indtægtstab på 4 mio. kr., hvilket forventes opvejet af en tilsvarende indtægtsstigning på 4 mio. kr. i Aarhus Kommune.

Tabel 18: Årlig indtægtsændring på lang sigt for Midttrafiks ejere

Ejer	Model 1B: 32 storzoner	Model 2B: 9 megazoner	Model 3B: 5 dynamiske zoner
Aarhus	-2	16	4
- heraf letbane	2	-2	0
- heraf bus	-4	18	3
Favrskov	0	0	0
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	-1	0	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norrdjurs	0	0	0
Odder	0	0	0
Randers	-1	1	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Silkeborg	-2	0	0
Skanderborg	-1	0	0
Skive	-1	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	0	0	0
Viborg	-1	0	0
Region Midtjylland	9	-17	-4
- heraf letbane	2	-2	0
- heraf bus	8	-14	-5
- heraf MJBA	-1	-1	0
Total	0	0	0

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.

Note: Indtægtsændringen mellem Midttrafiks ejere er fordelt ud fra rejsens start- og slutdestination samt transportmiddel. Fordelingen er illustreret og eksemplificeret med rejser mellem Aarhus og Odder samt Holstebro og Skjern i tabel 30 og tabel 31 i bilaget.

Betydning af, at passagererne ændrer adfærd, når priserne ændres

Tabel 19 viser, hvordan passagerernes adfærd påvirker indtægterne. Uden adfærdseffekter medfører model 1B en indtægtsstigning på 13 mio. kr., model 2B en stigning på 3 mio. kr., mens model 3B medfører en stigning på 8 mio. kr. Disse tal afspejler den umiddelbare effekt af takstændringerne, før passagerernes adfærd ændrer sig.

De kortsigtede adfærdsændringer forventes at være større end de langsigtede, og kunderne reagerer typisk kraftigere på prisstigninger end på prisfald. Resultaterne i tabel 19 stemmer overens med disse forventninger. Indtægtsstigningen i model 1B reduceres til 1 mio. kr., model 2B medfører et kortsigtet tab på 11 mio. kr., og model 3B har ingen effekt på indtægterne.

På lang sigt, når passagerernes adfærd er fuldt tilpasset, er indtægtsændringerne i alle tre modeller nul.

Tabel 19: Årlig indtægtsændring ved provenuneutrale priser med og uden adfærdseffekter

	Model 1B: 32 storzoner	Model 2B: 9 megazoner	Model 3B: 5 dynamiske zoner
Uden adfærdseffekter	13	3	8
Kortsigtede adfærdseffekter	1	-11	0
Langsigtede adfærdseffekter	0	0	0

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

Effekt af forenkling af zonesystemet

En mere enkel zonestruktur kan gøre Midttrafiks tilbud lettere at forstå og anvende. Det kan føre til flere rejser, da kunderne nemmere kan navigere i systemet og træffe hurtigere beslutninger om at bruge kollektiv transport.

I alle tre modeller forventer vi en indtægtsstigning på 9 mio. kr. for hver % stigning i passagertallet, som mere enkel zonestruktur medfører, jf. tabel 20.

Tabel 20: Årlige ændring i indtægter (mio. kr.) for hver % forenklingseffekt

	Model 1B: 32 storzoner	Model 2B: 9 megazoner	Model 3B: 5 dynamiske zoner
Før forenklingseffekt (hovedresultater)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Ved 1% forenklingseffekt	9 (1%)	9 (1%)	9 (1%)
Ændring pr. % forenklingseffekt	9	9	9

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.

8. Takstsamarbejder

For både model 1, 2 og 3 gælder, at zonesystemet kun ændres i takstsættet 'Midtjylland Bus'. Det betyder, at vi rent teknisk kun analyserer betydningen af prisændringer på de rejser, som Midttrafik har ansvar for (inkl. Midtjyske Jernbaner og Aarhus Letbane).

I beregningerne ændres zonesystemet derfor ikke for:

- Rejser i takstsættet 'Midttrafik Tog'. Takstsættet dækker både over rejser med midtjyske togoperatører og kombirejser med Midttrafik og togoperatører.
- Takstområdeoverskridende rejser, dvs. rejser mellem fx Sydjylland og Midtjylland. De udgør en meget lille andel af transporten i Midtjylland.

Principielt vil passagererne derfor skulle forholde sig til to forskellige zonesystemer i Midtjylland - et nyt til rejser med Midttrafik og det eksisterende for de øvrige rejsetyper. To zonesystemer på én gang kan skabe forvirring blandt kunderne. Efter vores forståelse kan det også være lovstridigt, hvis bus- og togoperatører har forskellige zonesystemer.

Vores beregninger skal ses i lyset af, at Midttrafik fortsat er på et stadie i arbejdet med en ny zonestruktur, hvor andre aktører endnu ikke er involveret.

Det vil være oplagt og muligvis juridisk nødvendigt, at zonesystemet på togrejser i Midtjylland omlægges, samtidig med at model 1, 2 eller 3 indføres. Det er togoperatørerne i Midtjylland, der sammen har kompetencen til at ændre priserne på togrejser. Derfor forudsætter denne mulighed, at de vil overveje de nye zonesystemer - de konkrete nye zoner bør fastlægges i dialog mellem Midttrafik og togoperatørerne.

Togoperatørerne betjener et andet passagersegment end Midttrafik, og de nye zonesystemer kan derfor påvirke togoperatørerne anderledes end Midttrafik. Konkret har de en større andel af lange rejser end Midttrafik.

I afsnit 8.1 til 8.3 undersøger vi, hvad de nye zonesystemer kan betyde for togoperatørerne.

8.1. Modeller med uændret pris pr. zone (model 1A, 2A og 3A)

I modellerne med uændrede priser (variant A) mister Midttrafik 8%-16% af passagerindtægterne. Priserne er uændrede på de korte rejser (2 Rejsekortzoner), så indtægtstab kommer fra lange rejser, som falder i pris.

Derfor er det sandsynligt, at togoperatørernes indtægtstab procentuelt vil være større end Midttrafiks, hvis de skal følge samme principper for takstændringer som Midttrafik.

8.2. Modeller med provenuneutralitet (model 1B, 2B og 3B)

I modellerne med provenuneutralitet (variant B) har vi fastsat priserne, så de er provenuneutrale for Midttrafik. I model 1B og 2B har principperne dog indebåret, at korte rejser bliver lidt dyrere end i dag, mens lange rejser bliver lidt billigere (se afsnit 6.2).

Intuitivt kan problematikken forstås fra togoperatørernes synspunkt ved, at en relativt stor del af deres passagergrundlag i Midtjylland er på strækningen mellem Aarhus og Viborg. I dag er der 12 Rejsekortzoner mellem de to byer, og togrejsen koster 152 kr. på Rejsekort. Det er godt 5 gange så meget som en 2-zonersrejse, der koster 30 kr. med tog.

I model 2B vil der være 3 megazoner mellem de to byer. Prisen kan altså maksimalt være 3 gange højere end grundtaksten på 1 megazone. Hvis grundtaksten fx fortsat er 30 kr., kan togoperatørerne maksimalt opkræve 90 kr. for rejsen.

Derfor kan togrejsen mellem Aarhus og Viborg ikke fortsat koste 5 gange så meget som en 2-zonersrejse. Implikationen er, at de korteste rejser må gøres dyrere, og turen mellem Aarhus og Viborg må gøres billigere, hvis togoperatørerne skal opnå provenuneutralitet med kun 9 megazoner.

Togoperatørernes konkrete takstrækker behøver, ligesom i dag, ikke at være de samme som Midttrafiks. Men hvis man gerne vil bevare konceptet om, at periodekort skal koste det samme for bus og tog, kan Midttrafik ikke ændre zonesystem og priser på periodekort uden at inddrage togoperatørerne.

Konkret ville de periodekortpriser, der i modellerne giver Midttrafik provenuneutralitet, sandsynligvis føre til et indtægtstab for togoperatørerne, fordi de har flere lange rejser. Så selvom priserne sikrer provenuneutralitet for Midttrafik, gør de det ikke nødvendigvis for alle de kollektive trafikudbydere under ét.

8.3. Bredere perspektiver for togoperatørerne

Hvis togzonerne i Midtjylland ændres, risikerer togoperatørernes prissætning at fremstå inkonsekvent i forhold til deres eksisterende zonekort i Syddjylland, på Fyn og muligvis også på Sjælland. Togoperatørerne håndterer desuden mange takstgrænseoverskridende rejser bl.a. mellem Syddjylland og Midtjylland, hvilket kan gøre det endnu mere udfordrende for dem at opretholde en sammenhængende prisstruktur.

Fra togoperatørernes perspektiv vil det næste logiske skridt derfor være, at alle togzonerne i Danmark ændres ud fra de samme principper som i Midtjylland. Og for at togzonerne kan ændres fra Rejsekortzoner til storzoner i fx Syddjylland, vil togoperatørerne og Sydtrafik skulle indgå dialog, da det vil give mening at fortsætte med samme zonekort uagtet transportmiddel.

9. Bilag

Tabel 21: Nuværende priser i Midttrafik (kr.) før rabatter

Antal Rejsekortzoner	Kontantbillet	Periodekort	Mobilklippekort	Rejsekort
1	26	435	23	23
2	26	435	23	23
3	36	585	34	34
4	46	780	44	44
5	56	960	53	53
6	66	1.140	63	63
7	76	1.320	72	72
8	86	1.470	82	82
9	96	1.650	91	91
10	106	1.800	101	101
11	116	1.950	110	110
12	126	2.100	122	122
13	136	2.280	132	132
14	146	2.460	142	142
15	156	2.640	152	152
16	166	2.820	160	160
17	176	2.970	170	170
18	186	3.090	180	180
19	196	3.240	190	190
20	206	3.330	200	200
21	216	3.450	210	210
22	226	3.510	220	220
23	236	3.660	230	230

Kilde: Midttrafik.

Tabel 22: Priser (kr.) før rabatter, model 1A

Antal storzoner	Kontantbillet	Periodekort	Rejsekort
1	26	435	23
2	26	435	23
3	36	585	34
4	46	780	44
5	56	960	53
6	66	1.140	63
7	76	1.320	72
8	86	1.470	82
9	96	1.650	91

Kilde: Beregningsforudsætning baseret på nuværende priser. Mobilklippekort indregnes til Rejsekortpriser.

Tabel 23: Priser (kr.) før rabatter, model 2A

Antal megazoner	Kontantbillet	Periodekort	Rejsekort
1	26	435	23
2	26	435	23
3	36	585	34
4	46	780	44
5	56	960	53

Kilde: Beregningsforudsætning baseret på nuværende priser fra Midttrafik.

Tabel 24: Priser (kr.) før rabatter, model 3A

Zonestørrelse	Kontantbillet	Periodekort	Rejsekort
Lille zone (op til 10 km)	26	435	23
Mellem zone (op til 25 km)	36	585	34
Stor zone (op til 75 km)	46	780	44
Meget stor zone (op til 150 km)	56	960	53
Hele Vestdanmark	66	1.140	63

Kilde: Beregningsforudsætning baseret på nuværende priser. Mobilklippekort indregnes til Rejsekortpriser.

Tabel 25: Priser (kr.) før rabatter, model 1B

Antal storzoner	Kontantbillet	Periodekort	Rejsekort
1	24	400	21,29
2	45	750	42,58
3	67	1.150	63,87
4	90	1.500	85,16
5	110	1.850	106,45
6	131	2.200	127,74
7	154	2.600	149,03
8	176	2.800	170,32
9	197	3.100	191,61

Kilde: Beregningsforudsætning. Mobilclippekort indregnes til Rejsekortpriser.

Tabel 26: Priser (kr.) før rabatter, model 2B

Antal megazoner	Kontantbillet	Periodekort	Rejsekort
1	31	500	27,36
2	58	1.000	55,23
3	86	1.450	82,84
4	114	1.900	110,45
5	142	2.200	138,06

Kilde: Beregningsforudsætning. Mobilclippekort indregnes til Rejsekortpriser.

Tabel 27: Priser (kr.) før rabatter, model 3B

Zonestørrelse	Kontantbillet	Periodekort	Rejsekort
Lille zone (op til 10 km)	26	435	23,00
Mellem zone (op til 25 km)	42	750	39,85
Stor zone (op til 75 km)	107	1.800	103,24
Meget stor zone (op til 150 km)	238	4.000	230,00
Hele Vestdanmark	238	4.000	230,00

Kilde: Beregningsforudsætning. Mobilclippekort indregnes til Rejsekortpriser.

Tabel 28: Andel af rejser, der får prisændringer i intervallet

Interval	Model 1A: 32 storzoner	Model 2A: 9 megazoner	Model 3A: 5 dynamiske zoner
Prisfald mere end -50%	3%	11%	2%
Prisfald, -50% til -30%	18%	12%	9%
Prisfald, -30% til -15%	9%	8%	7%
Prisfald, -15% til -5%	0%	0%	0%
Uændret pris, -5 til 5%	70%	69%	82%
Prisstigning, 5% til 15%	0%	0%	0%
Prisstigning, 15% til 30%	0%	0%	0%
Prisstigning, 30% til 50%	0%	0%	0%
Prisstigning over 50%	0%	0%	0%

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
 Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

Tabel 29: Andel af rejser, der får prisændringer i intervallet

Interval	Model 1B: 32 storzoner	Model 2B: 9 megazoner	Model 3B: 5 dynamiske zoner
Prisfald mere end -50%	0%	0%	0%
Prisfald, -50% til -30%	2%	9%	2%
Prisfald, -30% til -15%	1%	6%	5%
Prisfald, -15% til -5%	67%	9%	7%
Uændret pris, -5 til 5%	8%	4%	69%
Prisstigning, 5% til 15%	0%	0%	1%
Prisstigning, 15% til 30%	15%	71%	15%
Prisstigning, 30% til 50%	6%	1%	1%
Prisstigning over 50%	0%	0%	0%

Kilde: Beregninger baseret på rejsetal og priser fra Midttrafik og detaljerede Rejsekortdata fra Trafikstyrelsen.
 Note: Beregningerne tager ikke højde for en eventuel forenklingseffekt.

Tabel 30: Fordeling af indtægter for rejser mellem Aarhus og Odder

Fra	Til	Transportmiddel	Ejerfordeling		
			Aarhus	Odder	Region
Aarhus	Aarhus	Bus	100%	0%	0%
Odder	Odder	Bus	0%	100%	0%
Aarhus	Odder	Bus	0%	0%	100%
Aarhus	Aarhus	Letbane	50%	0%	50%
Odder	Odder	Letbane	50%	0%	50%
Aarhus	Odder	Letbane	50%	0%	50%
Aarhus	Aarhus	Bus+letbane	75%	0%	25%
Odder	Odder	Bus+letbane	25%	50%	25%
Aarhus	Odder	Bus+letbane	50%	25%	25%

Kilde: Midttrafik

Tabel 31: Fordeling af indtægter for rejser mellem Holstebro og Skjern

Fra	Til	Transportmiddel	Ejerfordeling		
			Holstebro	Ringkøbing-Skjern	Region
Holstebro	Holstebro	Bus	100%	0%	0%
Skjern	Skjern	Bus	0%	100%	0%
Holstebro	Skjern	Bus	0%	0%	100%
Holstebro	Holstebro	Tog	0%	0%	100%
Skjern	Skjern	Tog	0%	0%	100%
Holstebro	Skjern	Tog	0%	0%	100%
Holstebro	Holstebro	Bus+tog	50%	0%	50%
Skjern	Skjern	Bus+tog	0%	50%	50%
Holstebro	Skjern	Bus+tog	25%	25%	50%

Kilde: Midttrafik

EY | Building a better working world

Med afsæt i vores formål "Building a better working world" hjælper EY med at skabe værdi for kunder, medarbejdere, samfundet og planeten og bidrager til at skabe tillid til kapitalmarkederne.

Ved hjælp af data, AI og avanceret teknologi og med udgangspunkt i ambitionen "Shape the future with confidence" hjælper EY's teams kunder med at finde svar på nutidens og fremtidens mest presserende spørgsmål.

EY's teams arbejder på tværs af en lang række serviceydelser inden for revision, rådgivning, skat, strategi og transaktioner. Med dyb brancheindsigt, et tæt globalt, multidisciplinært netværk og stærke partnerskaber leverer EY ydelser i flere end 150 lande.

Vi kalder det 'All in to shape the future with confidence'.

EY henviser til den globale organisation og kan referere til et eller flere medlemsfirmaer inden for Ernst & Young Global Limited, som hver især udgør en selvstændig juridisk enhed. Ernst & Young Global Limited er et engelsk selskab med begrænset ansvar (company limited by guarantee), som ikke yder kunderådgivning. Oplysninger om, hvordan EY indsamler og anvender personoplysninger samt en beskrivelse af de rettigheder, enkeltpersoner har under databeskyttelseslovgivningen, er tilgængelige via ey.com/privacy. EY-medlemsfirmaer driver ikke advokatvirksomhed, hvor dette ikke er tilladt i henhold til lokal lovgivning.

Flere oplysninger om vores organisation kan findes på ey.com.

Om EY-Parthenon

Vores unikke kombination af transformationsstrategi, transaktioner og corporate finance skaber værdi i virkelighedens verden – løsninger, som fungerer i praksis og ikke blot i teorien.

Ved at drage fordel af EY's brede vifte af serviceydelser har vi nytænkt strategisk rådgivning, så den fungerer i en verden med stigende kompleksitet. Med dybdegående funktionel og sektorspecifik ekspertise, kombineret med innovativ AI-drevet teknologi og investortankegang samarbejder vi med CEO'er, bestyrelser, private equity-fonde og regeringer, så du kan "shape your future with confidence". EY-Parthenon er et brand, hvorunder en række EY-medlemsfirmaer i hele verden leverer strategiske consultingydelser. Se mere på ey.com/parthenon.

EY Parthenon P/S er et binavn under EY Godkendt Revisionspartnerselskab.

© 2025 EY Godkendt Revisionspartnerselskab, CVR-nr. 30700228

All Rights Reserved.

ED None

Dette materiale er udarbejdet alene til orientering, og oplysningerne i det tilsigter ikke at være fyldestgørende, og de træder ikke i stedet for udførlige analyser eller udøvelsen af professionelle skøn. I konkrete sager opfordres brugere til at henvende sig til EY's rådgivere.

ey.com/dk

Midttrafiks Bedste Busselskab 2025/2026

Rapport

Wilke, maj 2026



Indhold

- s. 3 Baggrund
- s. 7 Bedste Busselskab 2025/2026
- s. 8 ... Kåring i puljen med små ruter
- s. 15 ... Kåring i puljen med store ruter
- s. 22 Højeste tilfredshed med chaufførerne 2025/2026
- s. 23 ... Kåring i puljen med små ruter
- s. 27 ... Kåring i puljen med store ruter

Baggrund



Midttrafiks Bedste Busselskab er fundet gennem en interviewbaseret kundetilfredsmåling, udvalgte kundeklager og kvalitetskontroller

Baggrund og formål

- Formålet med undersøgelsen er at finde frem til Midttrafiks Bedste Busselskab 2025/2026. Det er Midttrafiks kunder, som er med til at afgøre, hvilke busselskaber, der er de bedste og derved yder den ekstra indsats for at få glade og tilfredse kunder.
- Tilfredshedsundersøgelsen tager derfor udgangspunkt i kundernes oplevelse af deres rejse med busselskabet, og gør dermed kundens oplevelse af rejsen til omdrejningspunktet i undersøgelsen.
- Der er to kåringspuljer: puljen med små ruter og puljen med store ruter. De bedst placerede busselskaber i begge puljer (top 3) modtager en bonus.
- Foruden kåringen af Bedste Busselskab kåres også busselskabet med den højeste tilfredshed med chaufførerne. Også i denne kåring er der to kåringspuljer (hvh. puljen med små og store ruter).

Undersøgelsens design

- Dataindsamlingen er forløbet som personlige interviews i udvalgte busser opereret af busselskaber i Region Midtjylland på A-kontrakter. Indsamlingen af interviews foretages af interviewere, der har erfaring med lignende undersøgelser og sker via tablets. Dataindsamlingen blev gennemført fra d. 1. oktober 2025 til og med d. 30. marts 2026.
- Pr. A-kontrakt efterstræber vi at indsamle 200 interviews pr. selskab i hver kåringspulje; altså 400 interviews iblandt dem, der indgår i både puljen med store og små ruter (udfyldes på næste side). I alt blev 3.258 interviews indsamlet.
- Indsamlet data anvendes efterfølgende til kåringen af Bedste Busselskab ved at tildele en samlet score på tværs af syv spørgsmål (se s. 6).
- Bedste Busselskab 2025/2026 afgøres ikke alene på baggrund af kundernes tilfredshed. Der indgår også følgende parametre:
 - Indberettede kundeklager med årsagerne: Betjening af mobil enhed, chaufførens kørsel, chaufførens adfærd og rygning.
 - Kvalitetskontroller målt på baggrund af et gennemsnitligt antal registrerede kvalitetsbrister pr. gennemført kvalitetskontrol.
- Kvalitetsmodellen er således baseret på udvalgte forhold, som busselskaberne og chaufførerne selv har indflydelse på.
- Der kan forekomme en reduktion på op mod 0,8 point, hvis selskabet klarer sig dårligt på begge parametre (op mod 0,4 reduktion på hver).



I gennemsnit blev 192 interviews gennemført per busselskab per kåringspulje for at sikre en høj statistisk sikkerhed

Statistisk sikkerhed

- Den statistiske sikkerhed afhænger af, hvor mange interviews der indsamles per busselskab. For at sikre en højere statistisk sikkerhed i undersøgelsen efterstræber vi at indsamle 200 interviews pr. busselskab per pulje. For Silkebus og Todbjerg har det dog ikke været muligt at indsamle 200 interviews i perioden, da linjerne har et begrænset kørselsomfang, og passagerernes villighed til at deltage i undersøgelsen samtidig har været lav.
- I gennemsnit blev 192 interviews gennemført per busselskab per kåringspulje, og den statistiske usikkerhed ligger således – overordnet set – på +/- 7,1 procentpoint på et 95% konfidensinterval*.
- Til højre illustreres den statistiske usikkerhed per busselskab per kåringspulje, og hvordan den statistiske sikkerhed ændres i takt med antal indsamlede interviews.
- Forskellen i resultaterne er ikke nødvendigvis statistisk signifikant forskellige fra hinanden. Resultaterne viser således et øjebliksbillede af respondenternes tilfredshed. Rent praktisk betyder det, at to busselskaber med tilfredshedsscorer på eksempelvis:

Busselskab A: 5,45

Busselskab B: 5,28

... ikke er forskellige med en statistisk signifikant sikkerhed. Tallene viser dog, at busselskab A har mere tilfredse rejsende end busselskab B, da undersøgelsen blev gennemført. Det giver altså ikke mulighed for at generalisere resultaterne, men giver et øjebliksbillede af forskellen mellem busselskaberne.

Antal interviews pr. selskab

Busselskab	Små ruter		Store ruter	
	Antal interviews	Statistisk usikkerhed*	Antal interviews	Statistisk usikkerhed*
De Grønne Busser	-	-	200	+/- 6,9%pt
De Gule Busser	200	+/- 6,9%pt	-	-
Fårup Rute- og Turistbusser	200	+/- 6,9%pt	-	-
GoCollective	203	+/- 6,9%pt	197	+/- 7,0%pt
Herning Bilen	195	+/- 7,0%pt	-	-
Herning Turist/Brande Buslinjer	200	+/- 6,9%pt	-	-
Holstebro Turistbusser	195	+/- 7,0%pt	-	-
Keolis	200	+/- 6,9%pt	197	+/- 7,0%pt
Nobina	200	+/- 6,9%pt	-	-
Silkebus	165	+/- 7,6%pt	-	-
Tide Bus	200	+/- 6,9%pt	-	-
Todbjerg	106	+/- 9,5%pt	-	-
Umove	201	+/- 6,9%pt	199	+/- 6,9%pt
AarBus	-	-	200	+/- 6,9%pt
Total	2265		993	

*Den statistiske usikkerhed falder drastisk i starten af dataindsamlingen, når antallet af interviews er lavt, men stabiliserer sig gradvist, efterhånden som flere interviews gennemføres. Det betyder, at den statistiske usikkerhed i starten er høj, da det begrænsede antal interviews muliggør større variation i resultaterne. Som antallet af interviews stiger, begynder den statistiske usikkerhed at falde betydeligt. Dette skyldes, at flere datapunkter giver et mere repræsentativt billede. Når flere respondenter deltager, udjævnes variationen, hvilket resulterer i de pålidelige og troværdige resultater, som undersøgelsen beror på. I undersøgelsen anvendes et 95% konfidensinterval, hvilket betyder, at man med 95% sikkerhed kan sige, at den sande værdi i populationen ligger inden for det angivne spænd omkring det observerede resultat.




Kunderne er i alt stillet 7 spørgsmål

Kåringen "Bedste Busselskab" baseres på følgende nøglespørgsmål

1. **Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?**
Hjælpetekst: Det kan f.eks. være om kørslen er rolig og glidende.
2. **Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?**
Hjælpetekst: Det kan f.eks. være om kørslen er rolig og glidende.
3. **Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?**
Hjælpetekst: Det kan f.eks. være i forhold til, om du føler, du sidder komfortabelt.
4. **Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?**
Hjælpetekst: Det kan f.eks. være rengøringen af gulve, ruder og sæder.
5. **Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?**
Hjælpetekst: Det kan f.eks. være rengøringen af ruder, graffiti eller rust på bussen.
6. **Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?**
Hjælpetekst: Var chaufføren for eksempel høflig, venlig og hilste, da du kom ind i bussen?
7. **Hvor tilfreds er du med støj fra bussen?**
Hjælpetekst: Det kan f.eks. være støj fra motor eller ventilation. Her drejer det sig ikke om medpassagerernes støj.

Alle spørgsmål er på en skala fra 1-7, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".



I kåringen af Bedste Busselskab indgår alle 7 tilfredshedsspørgsmål. Det betyder, at den samlede tilfredshed måles som et simpelt gennemsnit på tværs af de 7 spørgsmål*.

I kåringen af højeste tilfredsheds med chaufførerne indgår spørgsmål 2 og 6. Det betyder, at den samlede tilfredshed måles som et simpelt gennemsnit på tværs af de 2 spørgsmål.

Kåring af Bedste Busselskab

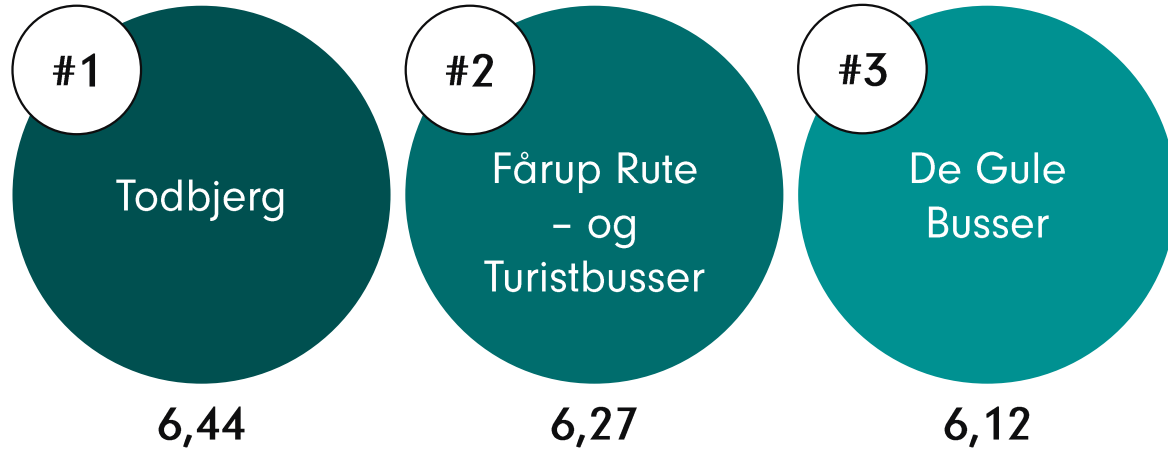


Vinderen af Bedste Busselskab 2025/2026 I puljen med små ruter ...



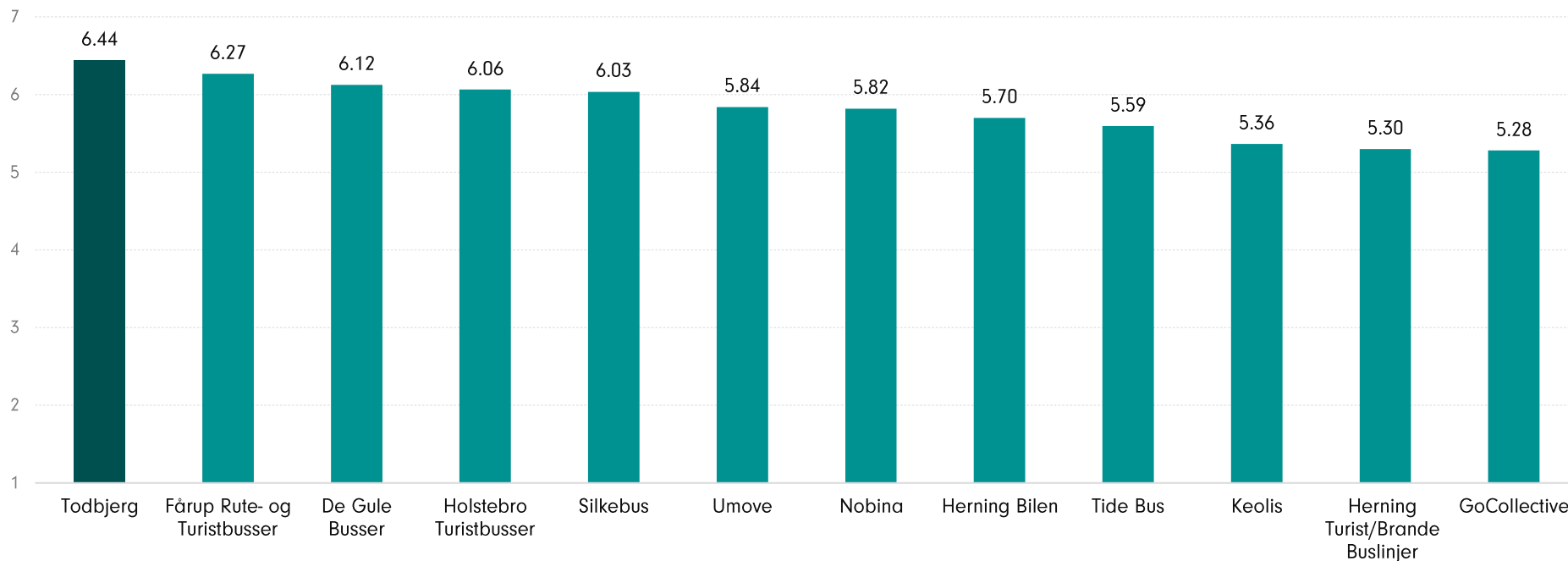
Todbjerg

... er Midttrafiks Bedste Busselskab 2025/2026



Kundernes samlede tilfredshed

Samlet tilfredshed inklusiv reduktion fra kvalitetsmodellen



Kundernes samlede tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelsene på følgende skala:

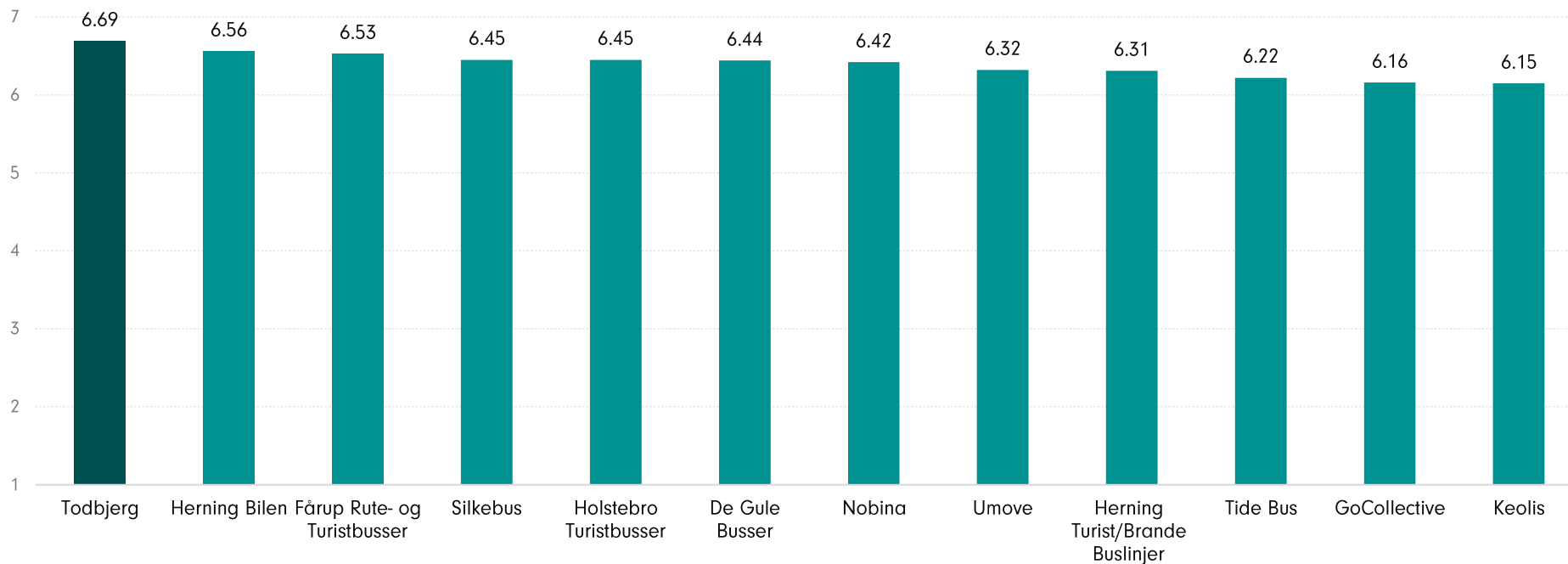
7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Dette gennemsnit er efterfølgende fratrukket (1) indberettede *kundeklager* med årsagerne (herunder betjening af mobil enhed, chaufførens kørsel, chaufførens adfærd og rygning) og (2) *kvalitetskontroller* målt på baggrund af gennemsnitligt antal registrerede kvalitetsbrister.



Kundernes overordnede tilfredshed med busrejsen

Overordnet tilfredshed med busrejsen



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

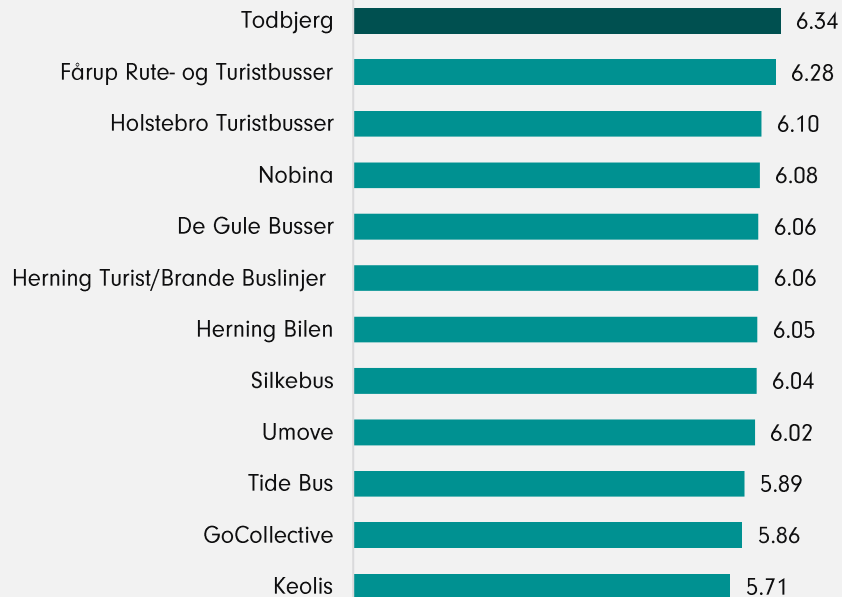
Q1. Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?

06.a Bilag 1 - Midttrafiks Bedste Busselskab 2025-2026, rapport

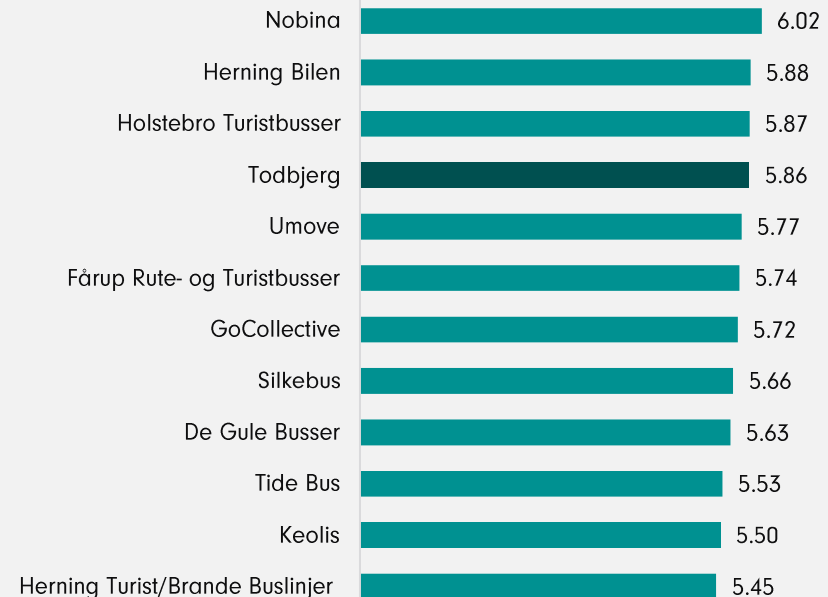


Kundernes tilfredshed med komforten og støj fra bussen

Tilfredshed med komforten i bussen



Tilfredshed med støj fra bussen



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Q3. Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?

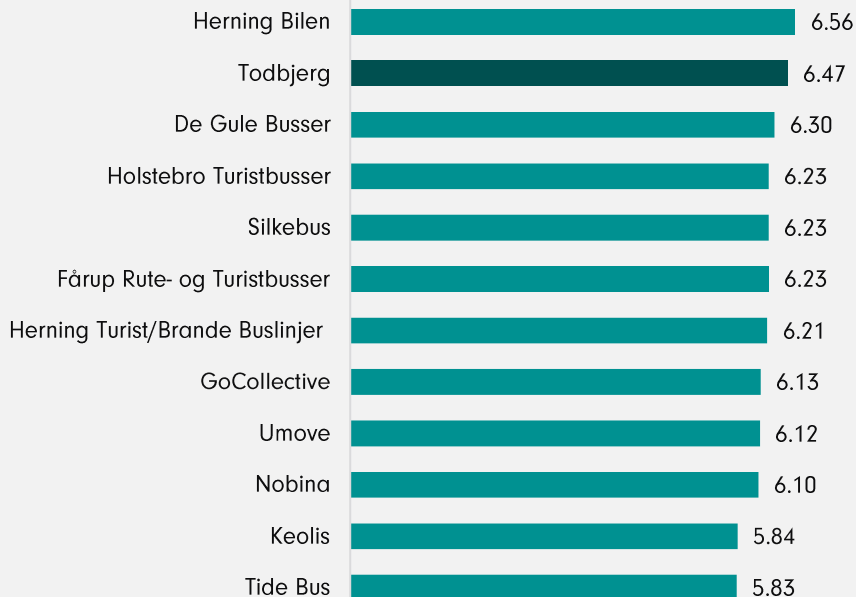
Q7. Hvor tilfreds er du med støj i bussen?

06.a Bilag 1 - Midttrafik's Bedste Busselskab 2025-2026, rapport

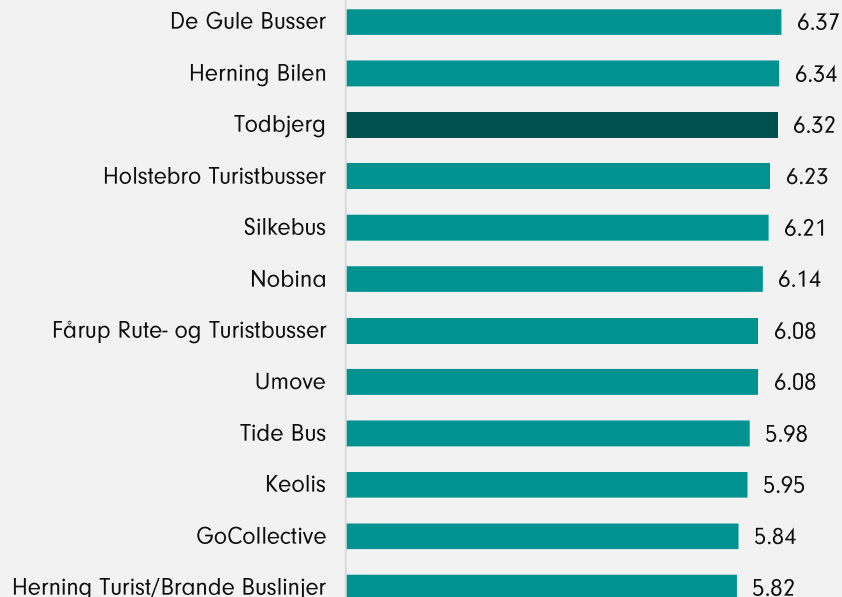


Kundernes tilfredshed med rengøring og vedligehold af bussen

Tilfredshed med den indvendige rengøring og vedligeholdelse af bussen



Tilfredshed med den udvendige rengøring og vedligeholdelse af bussen



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

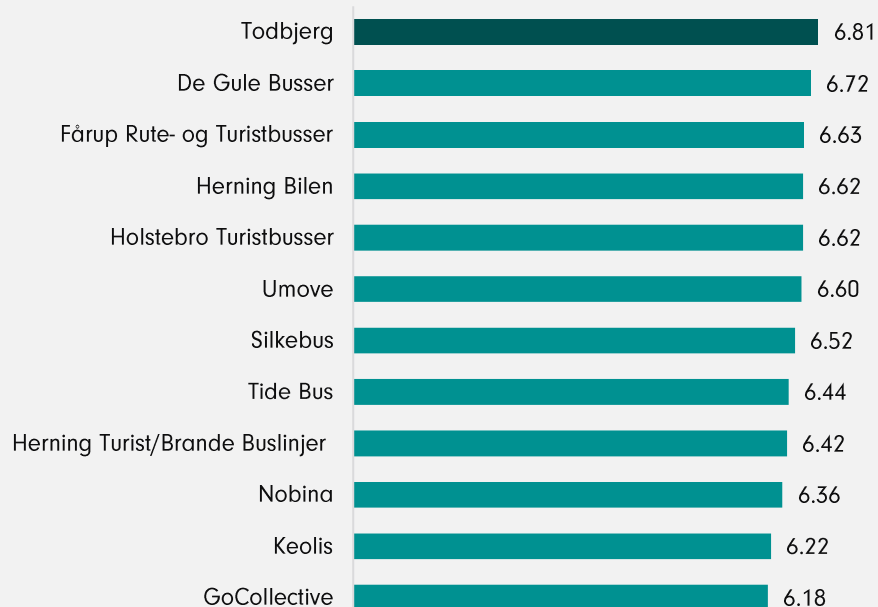
Q4. Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?

Q5. Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?

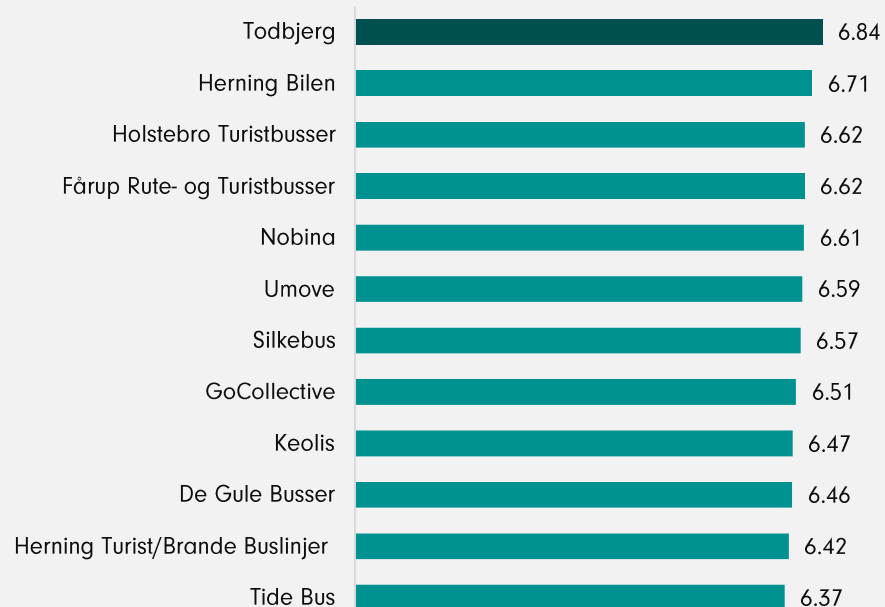


Kundernes tilfredshed med chaufførens fremtræden og kørsel

Tilfredshed med chaufførens fremtræden



Tilfredshed med chaufførens kørsel



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Q6. Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?

Q2. Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?

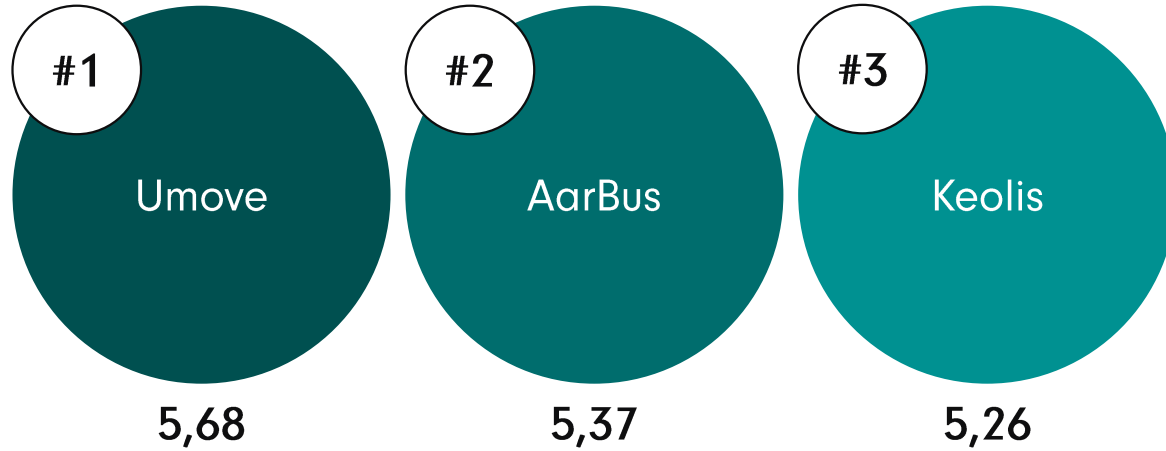


Vinderen af Bedste Busselskab 2025/2026 I puljen med store ruter ...



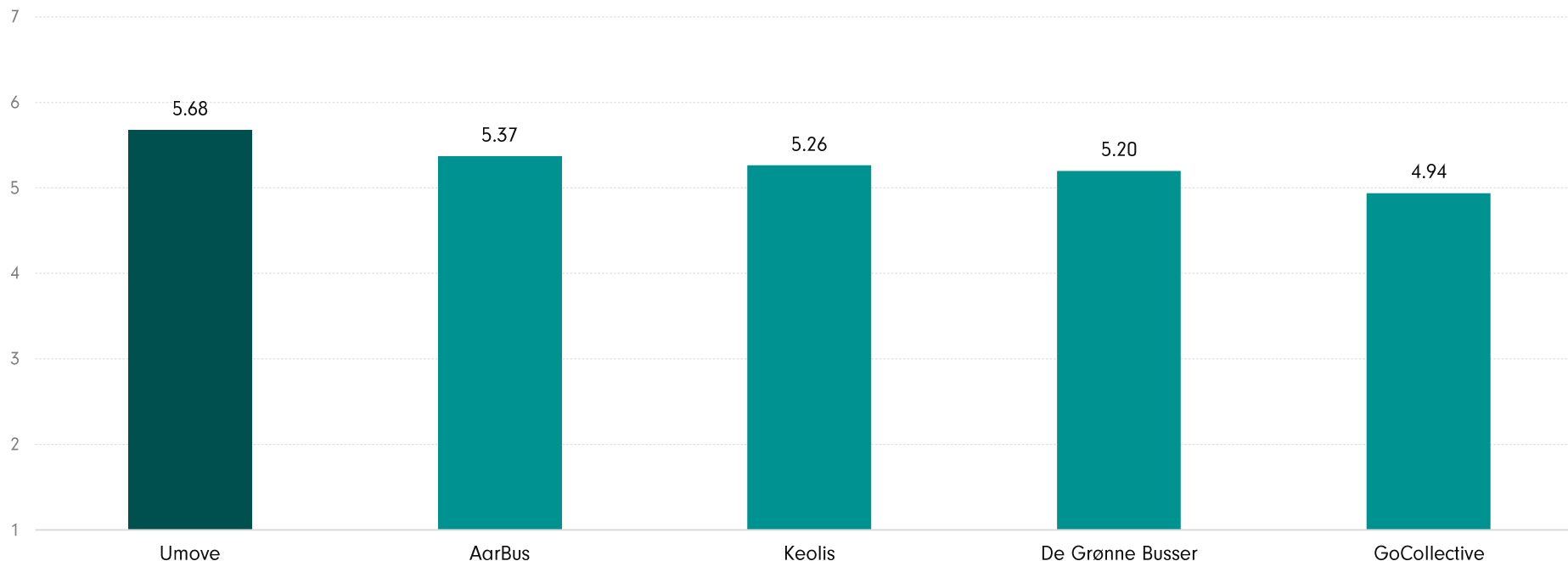
Umove

... er Midttrafiks Bedste Busselskab 2025/2026



Kundernes samlede tilfredshed

Samlet tilfredshed inklusiv reduktion fra kvalitetsmodellen



Kundernes samlede tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

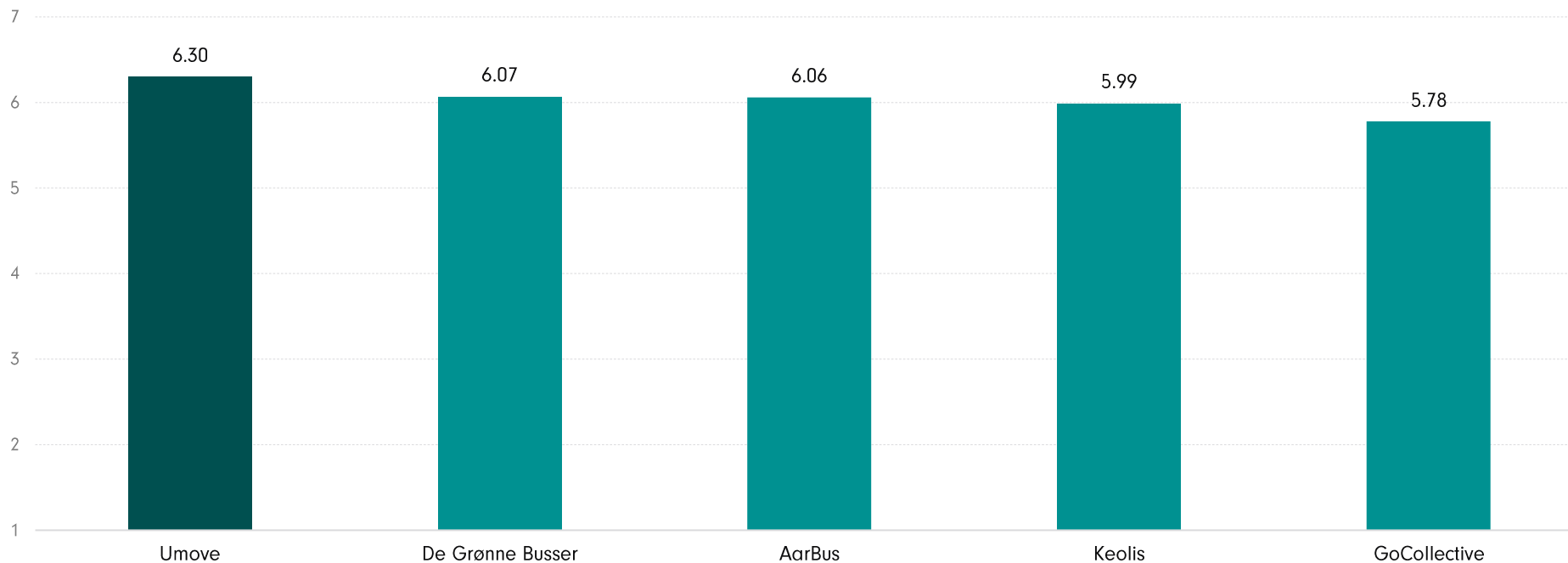
7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Dette gennemsnit er efterfølgende fratrukket (1) indberettede kundeklager med årsagerne (herunder betjening af mobil enhed, chaufførens kørsel, chaufførens adfærd og rygning) og (2) kvalitetskontroller målt på baggrund af gennemsnitligt antal registrerede kvalitetsbrister.



Kundernes overordnede tilfredshed med busrejsen

Overordnet tilfredshed med busrejsen



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

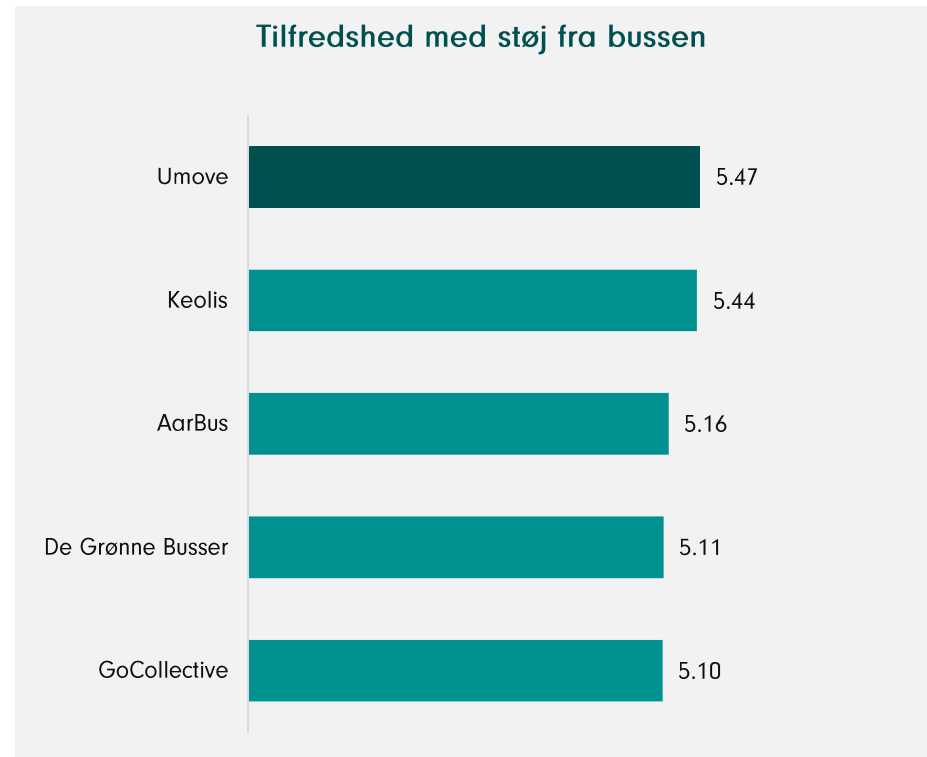
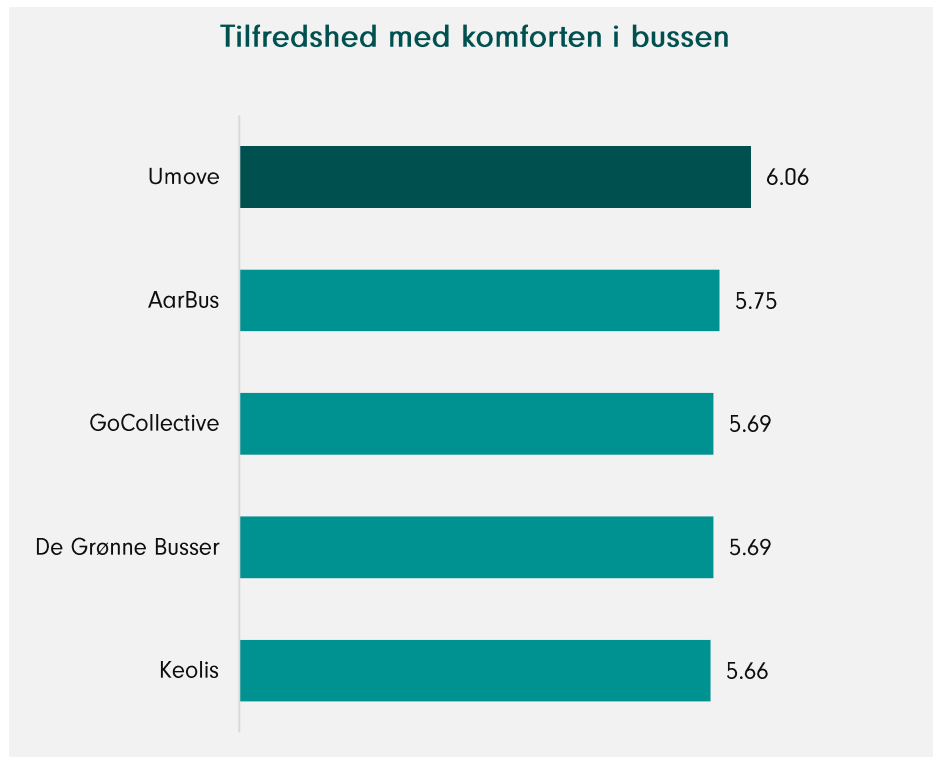
7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Q1. Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?

06.a Bilag 1 - Midttrafiks Bedste Busselskab 2025-2026, rapport



Kundernes tilfredshed med komforten og støj fra bussen



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

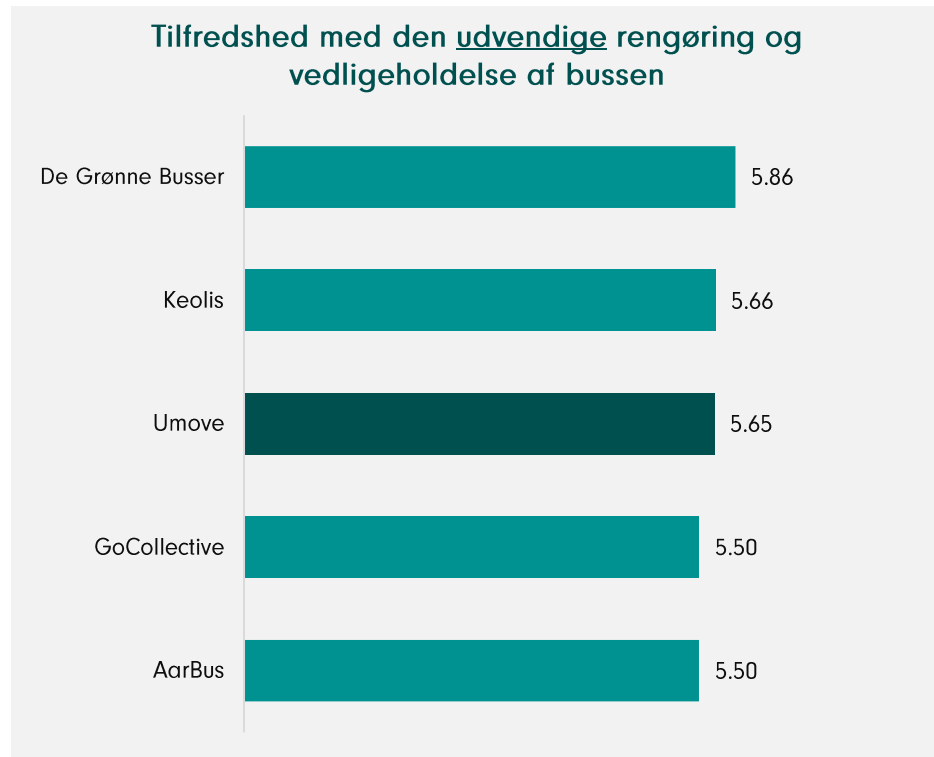
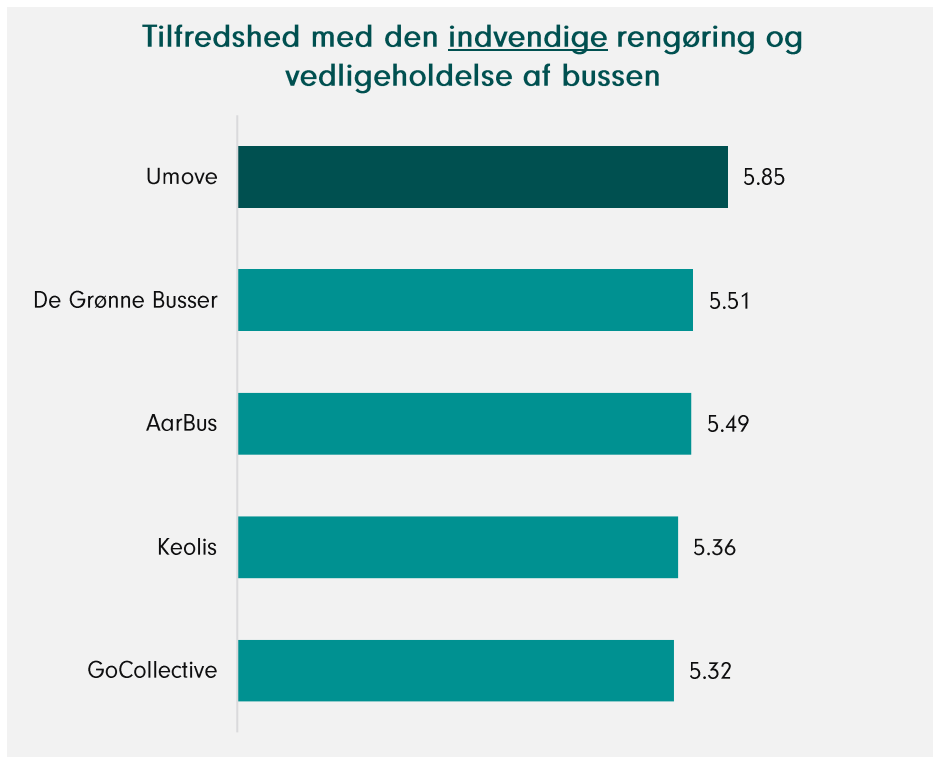
Q3. Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?

Q7. Hvor tilfreds er du med støj i bussen?

06.a Bilag 1 - Midttrafiks Bedste Busselskab 2025-2026, rapport



Kundernes tilfredshed med rengøring og vedligehold af bussen



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

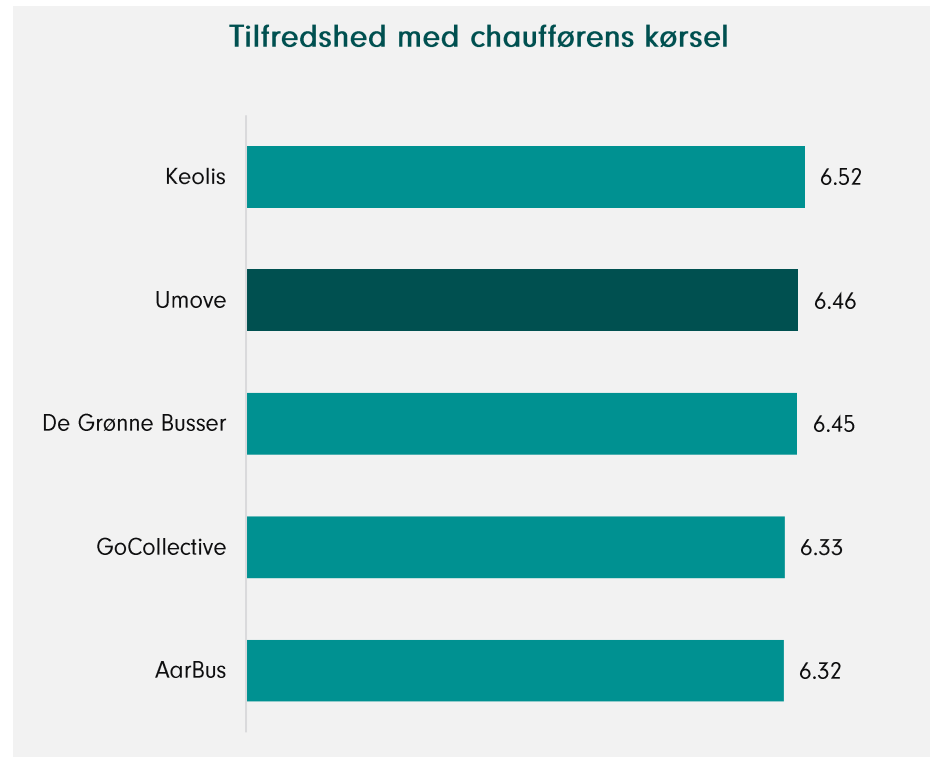
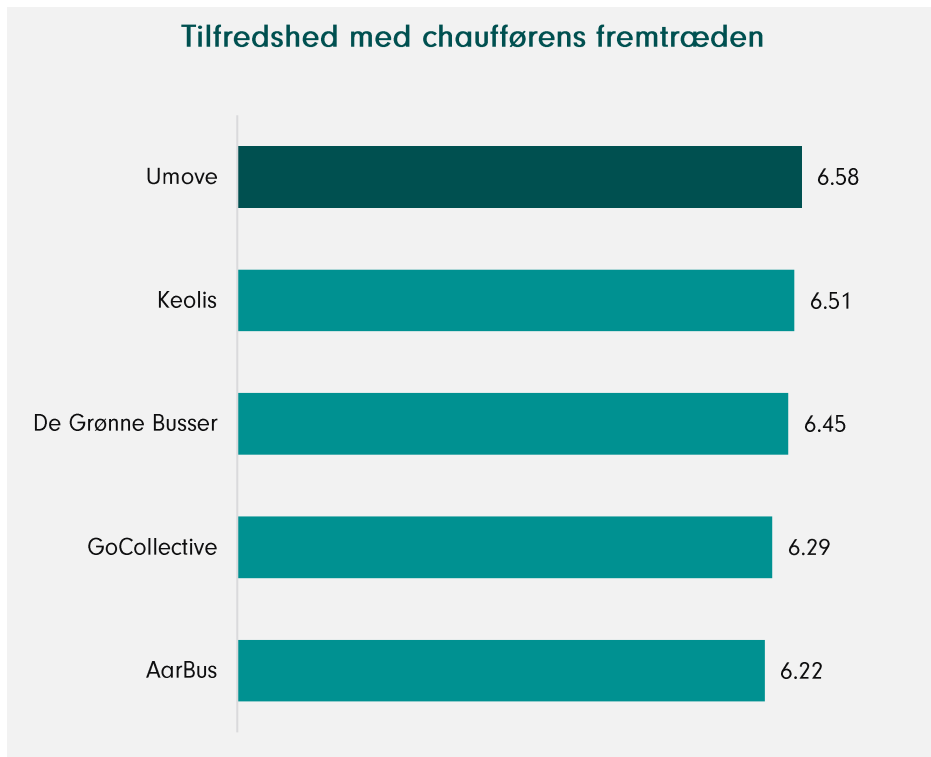
Q4. Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?

Q5. Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?

06.a Bilag 1 - Midttrafiks Bedste Busselskab 2025-2026, rapport



Kundernes tilfredshed med chaufførens fremtræden og kørsel



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Q6. Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?

Q2. Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?



Kåring af busselskab med højeste tilfredshed med chaufførerne

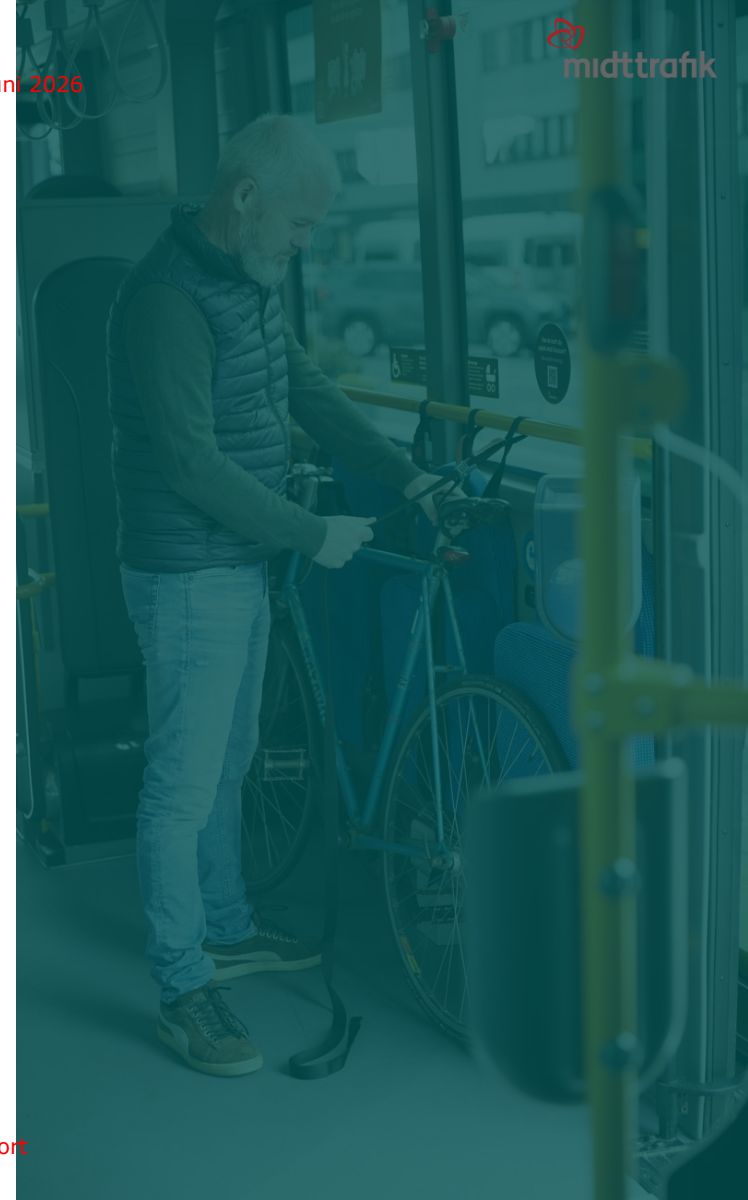
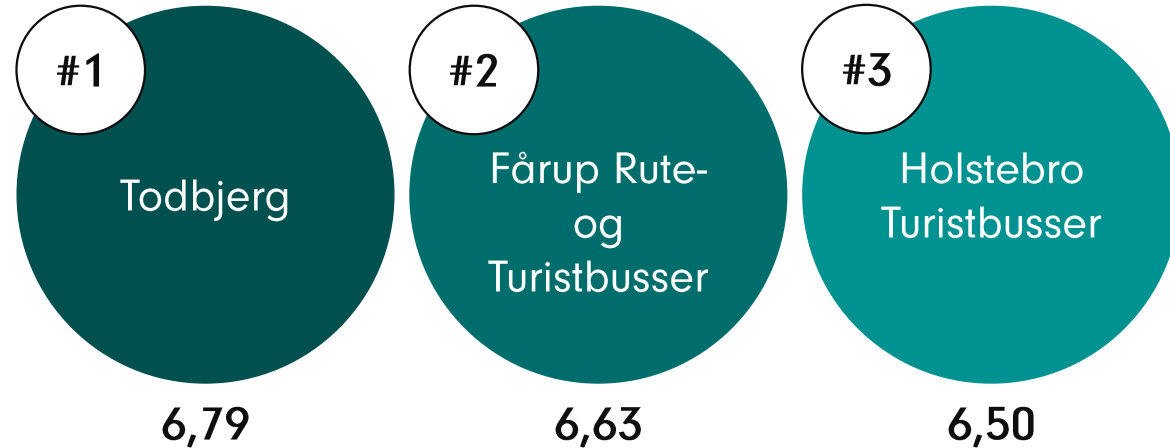


Vinderen af busselskab med den højeste
tilfredshed med chaufførerne
I puljen med små ruter ...



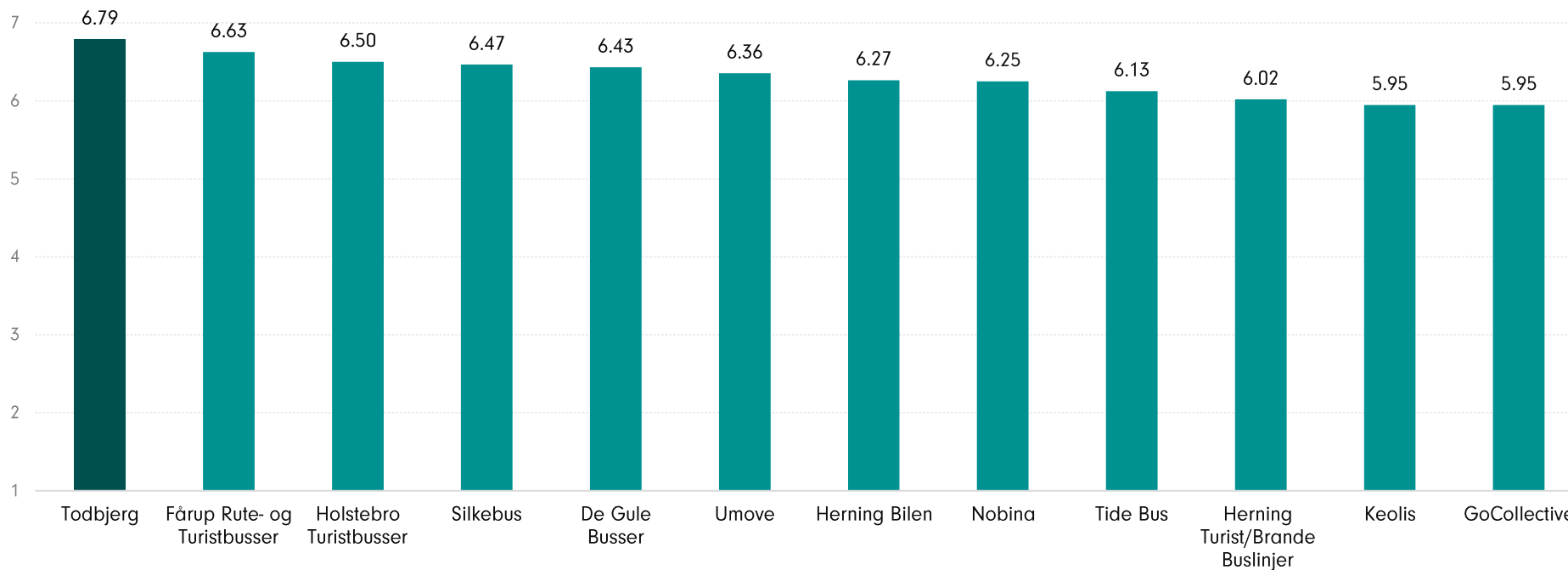
Todbjerg

... har den højeste tilfredshed med chaufførerne 2025/2026



Kundernes samlede tilfredshed

Samlet tilfredshed med chaufføren inklusiv reduktion fra udvalgte kundeklager



Kundernes samlede tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

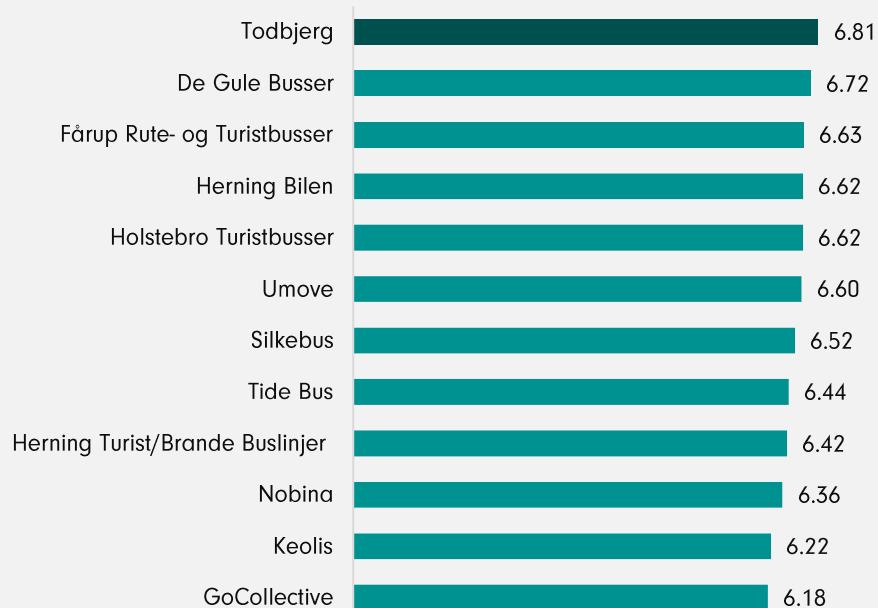
Dette gennemsnit er efterfølgende fratrukket udvalgte kundeklager.

06.a Bilag 1 - Midttrafiks Bedste Busselskab 2025-2026, rapport

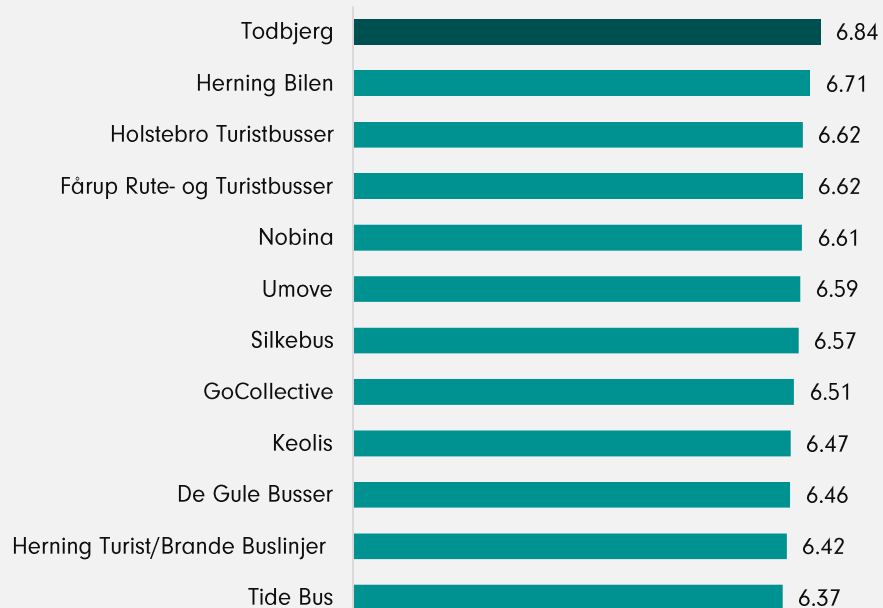


Kundernes tilfredshed med chaufførens fremtræden og kørsel

Tilfredshed med chaufførens fremtræden



Tilfredshed med chaufførens kørsel



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Q6. Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?

Q2. Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?

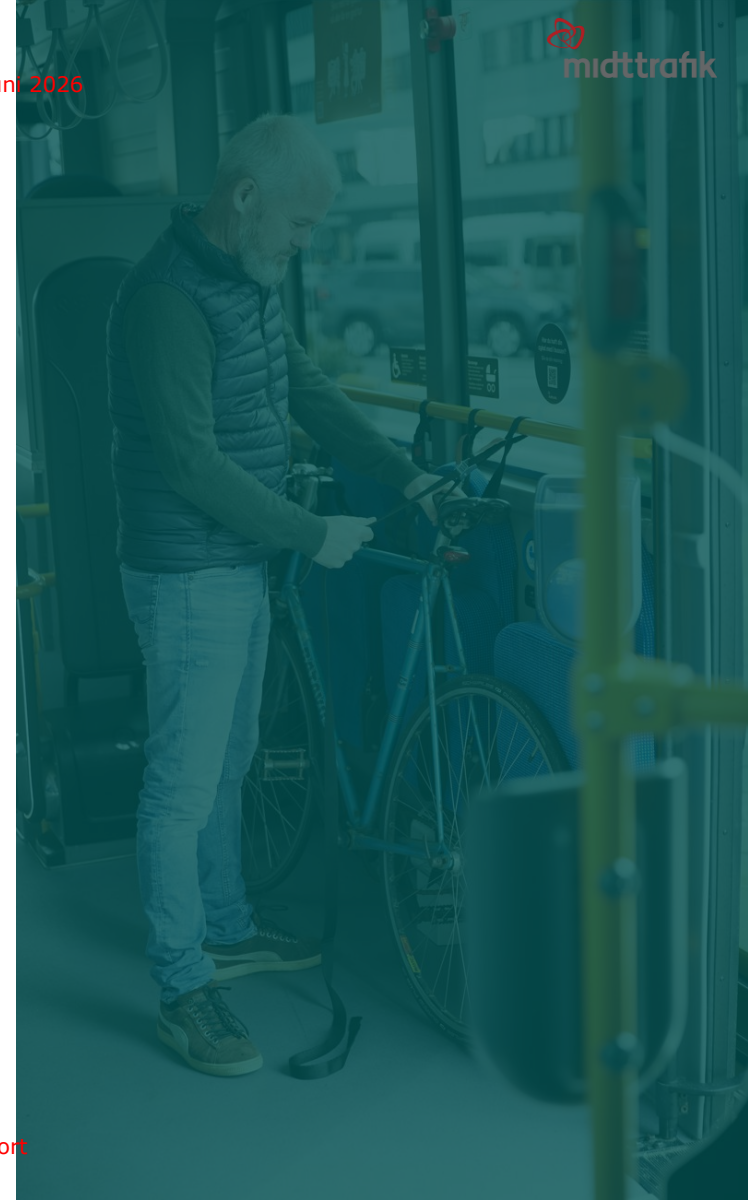
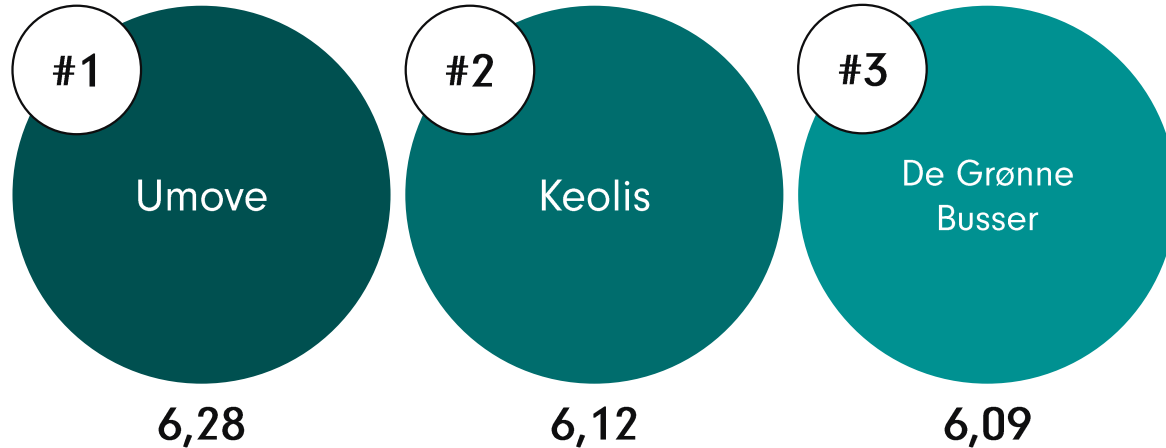


Vinderen af busselskab med den højeste
tilfredshed med chaufførerne
I puljen med store ruter ...



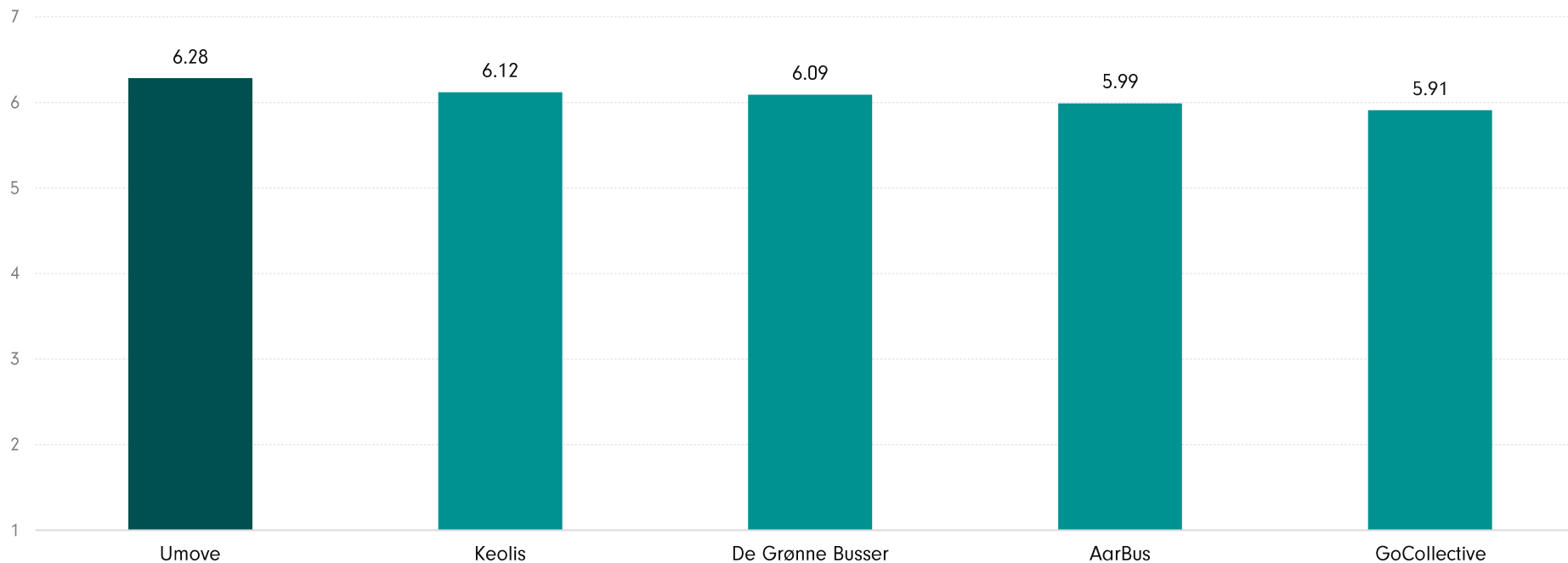
Umove

... har den højeste tilfredshed med chaufførerne 2025/2026



Kundernes samlede tilfredshed

Samlet tilfredshed med chaufføren inklusiv reduktion fra udvalgte kundeklager



Kundernes samlede tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

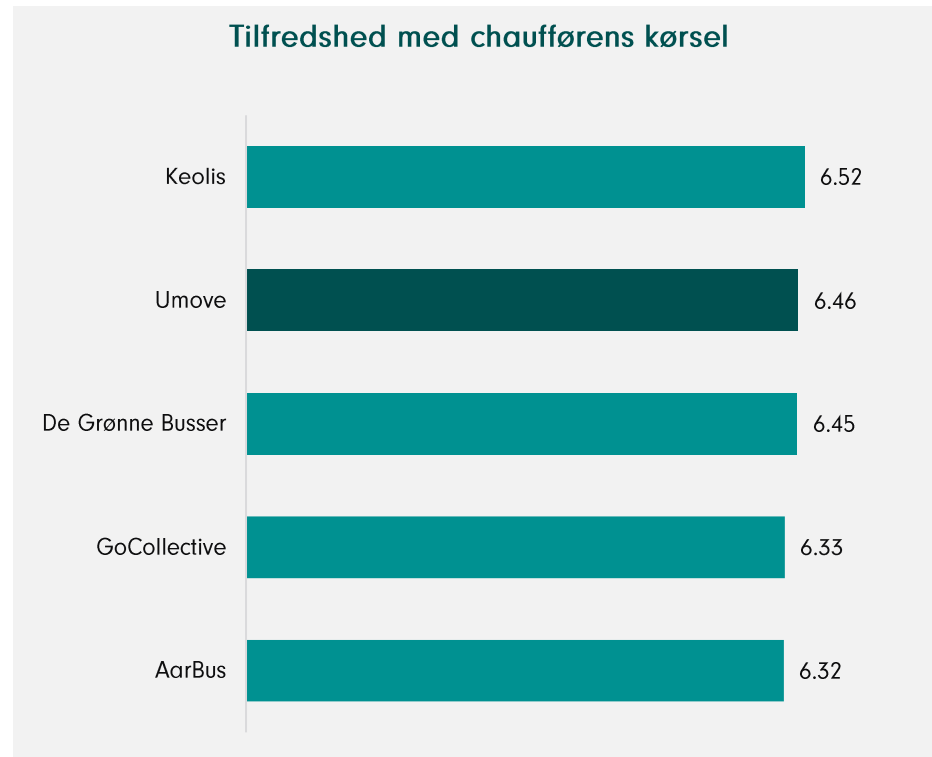
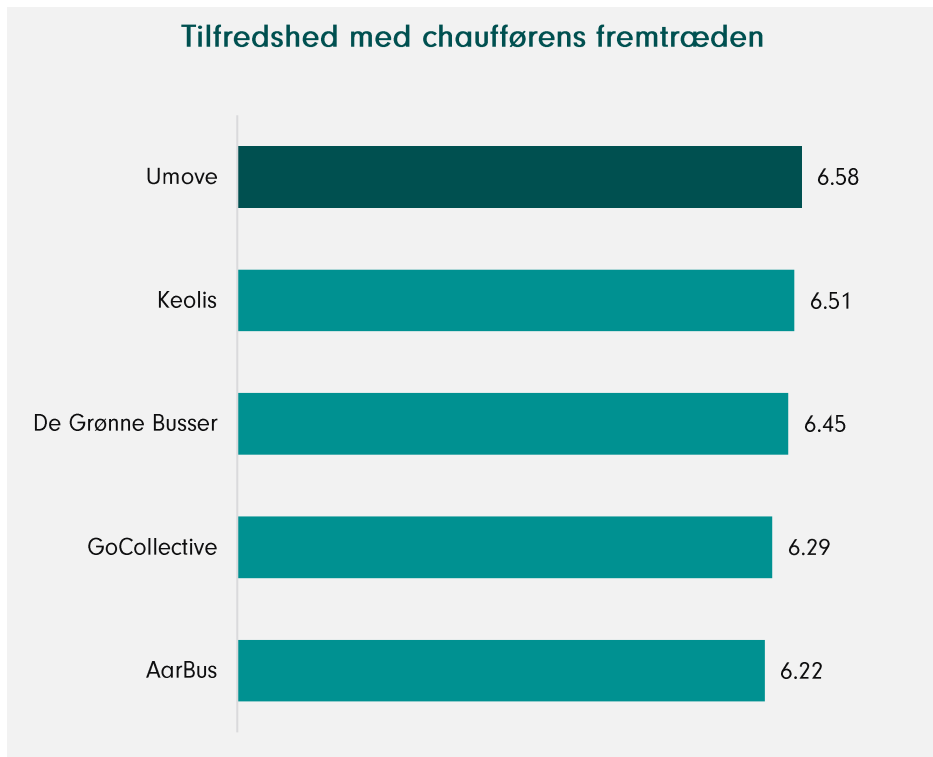
7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Dette gennemsnit er efterfølgende fratrukket udvalgte kundeklager.

06.a Bilag 1 - Midttrafiks Bedste Busselskab 2025-2026, rapport



Kundernes tilfredshed med chaufførens fremtræden og kørsel



Kundernes tilfredshed er udregnet ved at tage gennemsnittet af besvarelserne på følgende skala:

7-punkt-skala, hvor 1 er "Meget utilfreds", 4 er "Både og" og 7 er "Meget tilfreds".

Q6. Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?

Q2. Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?



Kontakt





Jakob Fiellau

COO

jfn@wilke.dk

+45 40 97 10 55

Audrey Dupire

Senior Data Insights Consultant

aud@wilke.dk

+45 28 29 71 42

København

Overgaden Neden Vandet 9C
1414 København K

Odense

Gråbrødrepassagen 9, 2.sal
5000 Odense C

Aarhus

Vestergade 24, baghuset
8000 Aarhus C



