



Forventet regnskab 2 2026

Bilag 1 - Hovednotat

1	Forventet regnskab 2 2026	2
1.1	Midttrafiks samlede driftsbudget	2
1.2	Passagerindtægter	3
1.3	Operatørudgifter	4
1.4	Drifts- og billetsystemer	8
1.5	Billetkontrol	9
1.6	Trafikselskab og Flextrafikadministration	10
1.7	Finansindtægter og -udgifter	11
1.8	Likviditet	11
1.9	Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau	13

1 Forventet regnskab 2 2026

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2 2026 (FR2 fremadrettet) er budget 2026 (B2026 fremadrettet).

1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Passagerindtægter	-846,9	-866,7	-848,7	-859,2	-	7,6
Operatørudgifter	2.589,6	2.657,5	2.672,9	2.667,3	44,8	9,8
- Udgift excl. NT/SYD	2.571,1	2.636,9	2.652,2	2.646,9	44,8	10,0
- NT/SYD	18,5	20,6	20,6	20,4	-	-0,2
Drifts- og billetsystemer	104,4	112,4	128,3	123,9	-	11,5
Billetkontrol	-5,9	4,5	4,2	1,8	-	-2,7
Trafikselskab og Flexadministration	163,0	169,3	171,7	170,1	-	0,8
Fællesomkostninger	-5,1	3,3	1,7	0,7	-	-2,6
Total	1.999,1	2.080,2	2.130,1	2.104,6	44,8	24,4

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2026 er opjusteret med 24,4 mio. kr. til i alt 2.104,6 mio. kr.

Stigningen skyldes en opskrivning af operatørudgifterne på 9,8 mio. kr., hvor der er indregnet en indeksstigning på 44,8 mio. kr. Derudover ser vi ind i en nedgang i indtægterne på 7,6 mio. kr., en opskrivning af drifts- og billetsystemer på 11,5 mio. kr., samt en nedgang på Billetkontrol og Fællesomkostningerne på henholdsvis 2,7 og 2,6 mio. kr.

Af de samlede driftsudgifter står 2.108,4 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks samlede driftsudgifter for året og det beløb, der fordeles mellem bestillerne, skyldes at Midttrafiks eget bidrag til letbanesekretariatet samt ydelser og tilbagebetalinger vedrørende rejsekortlån og passagerindtægter, ikke er en del af driftsudgifterne.

Regeringen besluttede slut juni, at de vil kompensere for den ekstraordinære merudgift, der har været til brændstof i 2026. Der vil blive givet kompensation for ekstraudgifterne i marts til december 2026.

Brændstofkompensationen forventes på nuværende tidspunkt at ende på samlet 18,5 mio. kr. for året, perioden marts til juni er indrapporteret til ministeriet i august 2026. Beløbet er i FR2 2026 kørt ind som en ekstra indbetaling for den enkelte bestiller.

1.2 Passagerindtægter

Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Passagerindtægter i alt	-846,9	-866,7	-848,7	-859,2	7,6
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>					-
<i>Bus</i>	-695,2	-711,6	-702,7	-713,3	-1,7
<i>Tog</i>	-12,4	-20,9	-12,3	-11,2	9,7
<i>Letbane</i>	-105,2	-106,8	-103,3	-104,2	2,6
<i>Flextrafik</i>	-34,1	-27,5	-30,4	-30,5	-3,0

Midttrafiks forventede passagerindtægter i 2026 udgør 859,2 mio. kr., hvilket er en samlet nedjustering på 7,6 mio. kr. i forhold til budgettet, hvoraf der forventes en øgning på 3 mio. kr. vedr. Flextrafik, samt en nedjustering på ca. 10,6 mio. kr. for bus, tog og letbane. For tog forventes passagerindtægter i 2026 at udgøre 11,2 mio. kr., hvilket er en samlet nedjustering på 9,7 mio. kr. Nedjusteringen er primært vedrørende Holstebro-Skjern strækningen, hvor der forventes 9,3 mio. kr. færre passagerindtægter som følge af opdatering af datagrundlaget i indtægtsdelingsmodellen, hvilket medfører en mere retvisende fordeling af passagerindtægterne.

I løbet af august 2026 er tilbagebetaling for indestående rejsekortlikviditet i forbindelse med nedlukningen af Rejsekort som kort begyndt. I forbindelse med regnskab 2025 blev der hensat 10 mio. kr. til dækning af tilbagebetalinger, ud over de 13 mio. kr., som er indregnet i budget 2026.

De hensatte 10 mio. kr., fra regnskab 2025, er inkorporeret i tallene for FR2, hvor de tidligere ikke har været en del af tallene for forventet regnskab 1. Hvis der ses bort fra det hensatte beløb, så forventes der en nedjustering for bus, tog og letbane på 20,6 mio. kr.

Nedjustering for bus-, tog- og letbaneindtægter skyldes en forventning om færre passagerer, en forventning om generelt færre indtægter pga. flytning af kunder til rejsekortprodukter, hvor der gives rabat i priser i forhold til f.eks. kontantbillet/enkeltbillet.

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

Indtægterne i den åbne flextrafik og Handicap forventes at ligge 3 mio. kr. over budget. Dette skyldes en højere realiseret egenbetaling pr. tur i handicapkørslen, samt et højere forventet turantal i den åbne flextrafik, der resulterer i en tilsvarende højere realiseret egenbetaling.

1.3 Operatørudgifter

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Operatørudgifter i alt	2.571,4	2.636,9	2.652,2	2.646,9	44,8	10,0
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>						
<i>Bus</i>	1.483,1	1.470,0	1.495,4	1.487,4	22,1	17,4
<i>Tog</i>	85,2	110,9	111,0	111,3		0,4
<i>Letbane</i>	356,1	384,6	384,6	384,6		-
<i>Flextrafik</i>	647,0	671,5	661,3	663,6	22,7	-7,8

De samlede operatørudgifter uden NT/SYD, udgør i Forventet Regnskab 2.646,9 mio. kr., hvilket medfører et samlet merforbrug på 10 mio. kr. i forhold til B2026. Der er til B2026 lavet tillægsbevillinger på -12 mio. kr. som udelukkende vedrører Aarhus Kommune. Dette opdelt på besparelser på 7 mio. kr. og en ekstra rabat på 5 mio. kr.

1.3.1 Bus

For bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter et finansieringsbehov på 1.487,4 mio. kr. Sammenholdt med det budgetterede beløb for 2026 på 1.470,0 mio. kr. resulterer dette i et merforbrug på 17,4 mio. kr., fordelt på et merforbrug på rutekørslen på 17,7 mio. kr. og et mindreforbrug på flexbussen på 0,3 mio. kr.

For den almindelige rutekørsel er der et samlet merforbrug på 17,7 mio. kr. i forhold til budget 2026.

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en merudgift for Midttrafiks ejere på 21,9 mio. kr.
- Stigningen i kørselsomfanget med 9.678 timer medfører en merudgift på 5,6 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet mindreudgift på 9,8 mio. kr. Se kommentarer i skemaet nedenfor for nærmere detaljer vedrørende de enkelte bestillere.

Bestiller	Ændr. i timer	Mio. kr.				Bemærkning
		Effekt af timer	Indeks-effekt	Øvr. Be-vælgelser	I alt	
Favrskov	296	0,2	0,5	0,1	0,8	Stigning i KPT og omkostninger grundet ny rute 200. Samt indekseffekt på skolekørsel.
Hedensted	143	0,1	-0,0	-0,1	0,0	
Herning	668	0,4	0,4	1,3	2,1	Rute 6M HE er ikke budgetteret, stigning i KPT og omkostninger på skolekørsel. For lavt budget på ikke rutefordelte omk. Samt indekseffekt.
Holstebro	-100	-0,1	0,1	0,4	0,4	Indekseffekt, bonus der ikke er budgetteret, lidt højere timepriser.
Horsens	2.986	2,0	0,2	-2,1	0,1	Stigning i KPT og omkostninger. Samt lille stigning i ekstrakørsel. Derudover er et budgetteret beløb på 3,5 mio. kr. ikke taget med videre i FR2.
Ikast-Brande	-606	-0,6	0,4	0,2	0,0	Nedgang i KPT på skolekørsel. Indekseffekt, højere adm. Tillæg.
Lemvig	172	0,2	0,2	-0,1	0,4	Stigning i KPT, indekseffekt.
Norddjurs	-2.048	-1,8	0,6	0,9	-0,3	Nedgang i KPT, indekseffekt
Odder	-49	-0,0	0,0	0,6	0,6	Ekstrakørsel på rute 1006, der ikke er budgetteret.
Randers	1.298	1,0	2,8	0,7	4,6	KPT er underbudgetteret, indekseffekt, højere bonus
Ringkøbing-Skjern	-155	-0,1	0,8	0,3	1,0	Indekseffekt
Silkeborg	1.947	1,1	1,4	-2,1	0,3	Stigning i KPT, indekseffekt. Mindre ekstrakørsel
Skanderborg	-92	-0,1	0,5	-1,5	-1,1	Indekseffekt, mindre dublering og mindre færere busafh. omkostninger
Skive	398	0,2	0,1	0,1	0,4	Stigning i KPT og omkostning.
Struer	-14	-0,0	-0,0	0,1	0,0	
Syddjurs	-70	-0,1	0,5	-0,1	0,4	Indekseffekt
Viborg	344	0,2	-0,1	2,5	2,6	Stigning i KPT. Underbudgetteret på "ikke rutefordelte omk.". Bonus på ny kontrakt og indekskompensation
Aarhus	-56	-0,0	7,3	-4,3	3,0	Indekseffekt, budget til mobilitetsplan på 8 mio. ikke fuldt brugt. Indekskompensation.
Region Midtjylland	4.616	2,9	6,3	-6,7	2,4	Stigning i KPT, indekseffekt. Mindre bonus, mindre ekstrakørsel.
I alt	9.678	5,6	21,9	-9,8	17,7	

Der er i ruteøkonomien indregnet kompensation for skift i lønindeks (ILON12 til SBLON1) til operatørerne på samlet 5,2 mio. kr. for månederne januar til juni 2026.

Kompensation for øgede brændstofudgifter er i FR2 kørt ind som en ekstra indbetaling under den enkelte bestiller. Beløbet kan derfor kun ses under bestillerbidraget for den enkelte bestiller i bilag 3.

For Flexbus er FR2 udarbejdet med afsæt i den faktiske kørsel i perioden januar til august 2026, suppleret med en prognose for resten af året. Der er et fald på 0,3 mio. kr. i FR2 i forhold til B2026, hvilket skyldes lavere turantal end budgetteret.

Rekonstruktion

En af Midttrafiks store leverandører af kørsel med bybusser, lokal- og regionalruter er den 18. september 2026 gået i rekonstruktion.

Det betyder, at der nu er en advokat fra Bech/Bruun, som har overtaget alle økonomiske transaktioner.

De ejere, som har kørsel som udføres af Herning Turist er: Regionen, Ringkøbing-Skjern, Odder, Skanderborg, Silkeborg, Randers, Herning, Horsens, Lemvig og Favrskov.

Rekonstruktionen skal sikre en god ramme omkring driften af særligt Midttrafiks ruter, mens arbejdet med at finde en køber til aktiviteterne foregår.

Midttrafik forventer ikke, at rekonstruktionen vil påvirke bussernes kørsel og dermed kundernes hverdag.

Ekstraomkostninger i forbindelse med rekonstruktionen er ikke indregnet i Forventet Regnskab, men der forventes meromkostninger i september på ca. 10-11 mio. kr. og i oktober 3-4 mio. kr.

Midttrafik har garantier for 12,5 mio. kr. som vil blive modregnet.

Bestiller	September	Oktober	Garanti	Total	*Forventede omk. pr. måned
Favrskov	641.264,47	233.187,08	- 728.709,62	145.741,92	233.187,08
Herning	154.330,97	56.120,35	- 175.376,11	35.075,22	56.120,35
Lemvig	286.364,03	104.132,38	- 325.413,67	65.082,73	104.132,38
Odder	432.035,49	157.103,82	- 490.949,42	98.189,88	157.103,82
Randers	1.045.049,45	380.017,98	- 1.187.556,19	237.511,24	380.017,98
Silkeborg	106.212,08	38.622,57	- 120.695,55	24.139,11	38.622,57
Skanderborg	349.031,77	126.920,64	- 396.627,01	79.325,40	126.920,64
Horsens	480.009,56	174.548,93	- 545.465,41	109.093,08	174.548,93
Ringkøbing-Skjern	674.079,66	245.119,88	- 765.999,62	153.199,92	245.119,88
Region Midtjylland	6.123.163,27	2.226.604,83	- 6.958.140,08	1.391.628,02	2.226.604,83
Region Nordjylland	201.185,57	73.158,39	- 228.619,96	45.723,99	73.158,39
Region Syddanmark	19.929,71	7.247,17	- 22.647,40	4.529,48	7.247,17
Total	11.000.000,00	4.000.000,00	- 12.500.000,00	2.500.000,00	4.000.000,00

* Forventeligt estimat pr. måned resten af året

1.3.2 Tog

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget. Batteritoget hos Midtjyske Jernbaner (Lemvigbanen) er dog reguleret med el-indeks, frem for, som tidligere, diesel-indekset, hvilket øger tilskuddet med 0,4 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner.

1.3.3 Letbane

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget.

1.3.4 Flextrafik

I forhold til B2026 er der i FR2 indarbejdet aktivitetsændringer baseret på den faktiske kørsel i perioden januar til august 2026.

Omkostningsindekset er steget markant siden budgetlægningen, hvilket giver en merudgift på 22,7 mio. kr. Samtidig ligger antallet af kørte ture også højere end budgetteret. Dog bliver dette modbalanceret af lavere priser på flere af de indbudte kontrakter, hvilket reducerer omkostningerne pr. tur sammenlignet med sidste udbudsperiode. Dette har for nogle kommuner medført besparelser, selvom der har

været mere kørsel end budgetteret. Samlet set giver disse forhold en mindreudgift på operatørudgifterne på 7,8 mio. kr.

I den åbne kørsel, og særligt på flextur området forventes et markant højere aktivitetsniveau der betyder at vi forventer en merudgift på 3,3 mio. kr. Dette bliver dog delvist modvirket af en kompensation fra trafikstyrelsen på ca. 0,9 mio. kr. grundet større udgifter til indeks.

I handicapkørslen forventes markant lavere operatørudgifter per tur, hvilket sammen med et lille fald i antal ture ift. budget, betyder en forventet mindreudgift på handicapområdet på 15,7 mio. kr.

Bilag 3 indeholder en detaljeret opdeling på områder og bestillere.

Tabel 1.4 Flextrafik - operatørudgifter (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Fordeling mellem kørselsområder					
Handicapkørsel	75,1	87,4	72,0	71,7	-15,7
Åben kørsel, Flextur og Plustur	35,8	31,4	36,6	35,9	4,6
Kommunalkørsel	42,0	43,3	44,9	42,9	-0,3
Siddende patientbefordring	171,7	177,2	176,3	181,6	4,3
Ej planet	0,3				-
Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	322,0	332,2	331,5	331,5	-0,7
Flextrafik total	647,0	671,5	661,3	663,6	-7,8

Leverandørudfordringer

Flextrafik har i den seneste periode været påvirket af en række leverandørers konkurser og ophør af driften. Det har medført, at en del af den kapacitet, der oprindeligt var til rådighed til varetagelse af kørslen, er bortfaldet.

For at opretholde den nødvendige kørselskapacitet og sikre, at den visiterede og bestilte kørsel fortsat kan gennemføres, har det derfor været nødvendigt at indkøbe ny vognkapacitet og i flere tilfælde indsætte nye vogne og leverandører. Dette vil medføre en øget meromkostning på udgiften til Flextrafik frem til de nye kontrakter starter 1.3.2027

Meromkostningen er ikke udtryk for et øget serviceniveau, men er en konsekvens af forhold på leverandørmarkedet og nødvendigheden af at opretholde den fornødne kapacitet.

Merudgiften vil påvirke de kommuner og regioner, der anvender Flextrafik, idet udgifterne til den gennemførte kørsel afholdes af bestillerne. I den forbindelse bør byrdefordelingen efter det almindelige princip for Flextrafik følge anvendelsen af ordningen, således at den enkelte kommune eller region afholder udgifter svarende til den andel af Flextrafikken, som den pågældende bestiller anvender.

Vi følger løbende udviklingen, og senere på året kommer der en opgørelse over, hvilken betydning det har for den enkelte bestiller.

1.4 Drifts- og billetsystemer

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

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Udgifter til billetsystemer i alt	89,2	79,7	87,3	83,9	4,2
Udgifter til driftssystemer og særaftaler i alt	11,9	29,3	37,6	36,6	7,2
Publikumsfaciliteter	3,3	3,4	3,4	3,4	0,0
Drifts- og billetsystemer i alt	104,4	112,4	128,3	123,9	11,5

Udgifterne til drifts- og billetsystemer omfatter bl.a. bus-IT, transaktionsomkostninger ved digitalt billetsalg, vedligeholdelse af billetudstyr samt drift og installation af Rejsekortudstyr. Det samlede forbrug for drifts- og billetsystemer 123,9 mio. kr., hvilket betyder et merforbrug på 11,5 mio. kr.

På busudgifter til driftssystemer og særaftaler forventes der et samlet merforbrug på 7,2 mio. kr. i forhold til budget 2026. Merforbruget skyldes primært en stigning på investeringen af det nye realtidssystem som udgør 3,5 mio. kr. Afvigelsen skyldes primært, at udgifter til tablets, som oprindeligt var forventet til afholdelse i 2025, er rykket til 2026.

Herudover indgår en ny udgiftspost, som ikke var en del af det oprindelige budget, vedrørende etablering af skærme i busser. Denne udgift udgør 6 mio. kr. Region Midtjylland indbetalte i 2025 3 mio. kr. til indkøbet, og de resterende 3 mio. kr. vedrører NT, Sydtrafik samt Horsens og Skanderborg.

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

For Rejsekort forventes et forbrug på 82,2 mio. kr., hvilket er 3,7 mio. kr. højere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært øgede omkostninger ifm. nedlukning af det fysiske rejsekort, herunder udvikling af en løsning til tilbagebetaling af restkortsaldi på rejsekort, samt indkøb af ekstra validatorer til Basiskort, som har lavere driftsomkostninger end det fysiske rejsekort havde. Derudover er der 1,7 mio. kr. til Midttrafik app, som stadig har salg på især pensionistkort.

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

1.5 Billetkontrol

Tabel 1.6 Biletkontrol (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Udgifter til egen drift og administration	6,7	7,0	7,0	7,0	-
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	12,8	13,5	13,5	13,5	-
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-25,1	-22,5	-22,8	-25,2	-2,7
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	-0,2	6,5	6,5	6,5	-
Biletkontrol i alt	-5,9	4,5	4,2	1,8	-2,7

For 2026 forventes en udgift på 1,8 mio. kr., hvilket er 2,7 mio. kr. lavere end budgetteret. Mindreudgiften skyldes primært, at Midttrafik efter hjemtagelsen af opkrævningen fra Aarhus Kommune pr. 1. februar 2026 modtager væsentligt flere rykkergebyrer, da Midttrafik nu selv varetager hele rykkerprocessen. Tidligere tilfaldt disse gebyrer Aarhus Kommune. Midttrafik har desuden overtaget opgaven med at oversende skyldnere til Gældsstyrelsen. Hertil kommer en forventning om flere udstedte kontrolafgifter end budgetteret.

Det forventede tab på debitorer, vedrørende ubetalte kontrolafgifter, estimeres til 44 mio. kr. ved udgangen af 2026 mod 37,5 mio. kr. i regnskab 2025. Stigningen på 6,5 mio. kr. svarer til det budgetterede niveau for 2026. Udviklingen skyldes en stigende andel af skyldnere, hvoraf et stort antal tilfælde har flere ubetalte kontrolafgifter.

1.6 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Tabel 1.7 Trafikselskab og Flextrafikadministration (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Afvigelse 2026
Trafikselskabet	116,8	140,0	122,4	140,0	-
Letbanesekretariatet	1,6	1,3	1,3	1,3	-
Flextrafikadministration	42,7	45,6	48,0	46,4	0,8
Tjenestemandspensioner	3,4	3,3	3,3	3,3	-
Trafikselskab og Flexadministration i alt	164,4	190,2	175,0	191,0	0,8

1.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabets oprindelige budget for 2026 udgør 120,5 mio. kr., fordelt med 1,1 mio. kr. til togadministration, 5,9 mio. kr. til letbaneadministration og 113,5 mio. kr. til busadministration. Derudover er der indarbejdet et overført overskud fra tidligere år på 17,6 mio. kr. til igangværende og nye projekter, således at det samlede budget udgør 140 mio. kr.

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

Udgifterne til trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2026.

1.6.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2026 et samlet budget på 45,6 mio. kr. De forventede indtægter til at dække administrationens omkostninger ligger på 46,4 mio. kr., primært som følge af højere forventet turantal i flextur. Det forventes at indtægterne vil kunne dække forbruget i flextrafik.

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

1.7 Finansindtægter og -udgifter

For 2026 er der budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. I årets første to måneder er der registreret et afkast på 2,6 mio. kr. (inklusive 0,9 mio. kr. i renteindtægter), svarende til en afkastprocent på 1,2 %. Afkastet fordeles mellem Midttrafiks ejere. Horisontafkastet – det annualiserede afkast for de kommende seks måneder – er oplyst til 2,57 %.

1.8 Likviditet

Midttrafiks likviditet i 2026 vurderes fortsat at være robust og stabil og understøtter både den ordinære drift og igangværende udviklingsprojekter inden for en forudsigelig finansiell ramme. Likviditetsstyringen har i årets løb været baseret på et stabilt og balanceret cash flow, hvor indtægtsstrømme, vognmandsbetalinger og finansiering fra bestillerkredsen samlet set har understøttet en jævn likviditetsprofil over året.

Midttrafik tilstræber samtidig at fastholde en forsigtig og balanceret tilgang til finansiering, hvor restgæld og forskudte betalinger håndteres i tæt samspil med bestillerne. På den måde sikres, at midlertidige likviditetsbehov ikke udvikler sig til varige finansieringsmæssige udfordringer, og at kassekreditte alene anvendes som et udjævningsredskab og ikke som egentlig driftsfinansiering. Eventuelle efterreguleringer med bestillerkredsen indgår i lighed med tidligere år 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 indgår i den samlede likviditetsstyring. Den udvidede lånedispensation for perioden 2023-2028 fungerer som finansiell buffer i projektets implementeringsfase og sikrer den nødvendige fleksibilitet i tilfælde af forskydninger i udgiftsprofilen. Udvidelsen er uden deponeringsforpligtelse hos de deltagende kommunale og regionale ejere, og projektet forventes dermed at kunne gennemføres uden ekstraordinære likviditetsmæssige krav til bestillerne.

Midttrafik følger som led i den løbende økonomi- og likviditetsstyring udviklingen i oliepriserne, herunder påvirkningerne fra den geopolitiske usikkerhed. Det høje olieprisniveau i 2026 har medført øgede brændstofrelaterede udgifter. Staten har ydet kompensation på 7,5 mio. kr. for merudgifter til brændstof i perioden marts-juni 2026, hvilket bidrager til at afbøde likviditetspåvirkningen. Et vedvarende højt olieprisniveau kan fortsat påvirke det samlede likviditetsbehov, og en eventuel yderligere påvirkning vil blive vurderet og håndteret i dialog med bestillerne.

Samlet set vurderes Midttrafiks likviditet at være tilstrækkelig til at understøtte aktiviteterne i resten af 2026, med en fortsat balanceret anvendelse af finansielle styringsredskaber og en stabil tilgang til likviditetsstyring. Likviditeten giver dermed et solidt udgangspunkt for 2027.

1.8.1 Rejsekortlån – Midttrafik

Midttrafiks Rejsekortlån består af den oprindelige finansiering af Rejsekortprojektet og et nyere lån til den fortsatte udvikling og digitalisering af Rejsekortsystemet.

Den oprindelige finansiering består af tre lån hos KommuneKredit, optaget i perioden 2013-2016 til udstyrsplanen og efterfølgende tilkøb af ekstraudstyr. Restgælden udgjorde 30,3 mio. kr. ved indgangen til 2026.

De to mindre lån fra 2015/16 med en samlet restgæld på 2,1 mio. kr. er førtidsindfriet i henholdsvis februar og maj 2026 for at forenkle lånestrukturen. Indfrielsen har ingen væsentlig resultatmæssig betydning.

Hovedlånet fra 2013 er herefter det eneste tilbageværende lån fra den oprindelige finansiering. Restgælden nedbringes efter amortiseringsplanen til 16,9 mio. kr. ultimo 2026, og lånet forventes endeligt indfriet i juni 2028.

Til det nye Rejsekortlån er der en samlet låneramme på 45,0 mio. kr., hvoraf der i august 2025 er udbetalt 19,0 mio. kr. som byggekredit. Der betales endnu ikke afdrag, og renterne tilskrives løbende byggekreditten, som forventes at udgøre ca. 19,5 mio. kr. ultimo 2026.

Samlet udgør restgælden på Midttrafiks Rejsekortlån ca. 36,4 mio. kr. ultimo 2026.

Tabel 1.8 Midttrafiks lån hos KommuneKredit til finansiering af Rejsekort

Finansielle poster, mio. kr		
<u>Midttrafiks lån hos KommuneKredit</u>	2025	2026
Rejsekort lån-1 (oprindeligt optaget i 2013, udløber 2028) på 163,4 mio. kr.		
Startgæld	39,5	28,2
Afdrag	11,3	11,3
Ydelse (Afdrag + renter)	11,8	11,3
Slutgæld	28,2	<u>17,0</u>
Det nye rejsekort lån (2025)		
Startgæld	19,0	19,1
Udbetaling (byggekredit)	19,0	0,0
Tilskrevne renter	0,1	0,4
Slutgæld	19,1	<u>19,5</u>

1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Tabel 1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau (mio. kr.)

	R2025	B2026	FR1 2026	FR2 2026	Prisfrem- skrivning	Afvigelse 2026
Busdrift						
Passagerindtægter	-695,2	-711,6	-702,7	-713,3		-1,7
Operatørudgifter	1.483,1	1.470,0	1.495,4	1.487,4	22,1	17,4
NT/Sydtrafik-samarbejde	18,5	20,6	20,6	20,4		-0,2
Drifts- og Billetsystemer	93,6	100,3	115,3	112,4		12,2
Billetkontrol	-4,9	4,2	3,4	1,2		-3,0
Trafikselskab	111,3	114,4	113,5	114,4		-
EU projekt MOVE	1,2	0,9	0,9	0,9		-
Busdrift i alt	1.007,6	998,8	1.046,4	1.023,6	22,1	24,8
Togdrift						
Passagerindtægter	-12,4	-20,9	-12,3	-11,2		9,7
Operatørudgifter	85,2	110,9	111,0	111,3		0,4
Drifts- og Billetsystemer	3,5	2,6	2,9	2,3		-0,3
Billetkontrol	-0,4	-0,1	0,9	0,5		0,6
Trafikselskab Tog	1,0	1,1	1,1	1,1		-
Togdrift i alt	76,9	93,7	103,6	104,0	-	10,3
Letbanedrift						
Passagerindtægter	-105,2	-106,8	-103,3	-104,2		2,6
Operatørudgifter	356,1	384,6	384,6	384,6		-
Drifts- og Billetsystemer	7,2	9,5	10,1	9,1		-0,4
Billetkontrol	-0,6	0,3	-0,1	0,0		-0,3
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariat	6,9	7,2	7,2	7,2		-
Letbanedrift i alt	264,5	294,9	298,5	296,7	-	1,9
Flextrafik						
Passagerindtægter	-34,1	-27,5	-30,4	-30,5		-3,0
Operatørudgifter	646,6	671,5	661,3	663,6	22,7	-7,8
Flexadministration	42,7	45,6	49,0	46,4		0,8
Flextrafik i alt	655,2	689,6	679,8	679,6	22,7	-10,1
Fællesomkostninger						
Tjenestemandspension	3,4	3,3	3,3	3,3		-
Finansindtægter og -udgifter	-6,5	-	-1,5	-2,6		-2,6
Merforbrug på trafikselskabet og Letbanesek.	-2,0					-
Fællesomkostninger i alt	-5,1	3,3	1,7	0,7	-	-2,6
Resultat af primær drift	1.999,1	2.080,2	2.130,1	2.104,6	44,8	24,4
Øvrige reguleringer og rejsekort (summen af alle nedenstående poster)	12,1	11,6	3,8	3,8		-7,8
Resultat til byrdefordeling	2.011,2	2.091,8	2.133,9	2.108,4	44,8	16,6