Aarhus, 15. maj 2026

Bilagssamling

til åben dagsorden til møde i

Bestyrelsen for Midttrafik

22. maj 2026 kl. 09:00

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

UDKAST

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

CVR-nr. 29 94 31 76

Revisionsberetning nr. 25

af 22. maj 2026
til årsregnskab for 2025

Building a better working world

UDKAST

Indhold

1	**Konklusion på revision af årsregnskabet for 2025**	**355**
1.1	Indledning	355
1.2	Konklusion på den udførte revision	355
1.3	Centrale forhold ved revisionen	355
1.4	Revisionsbemærkninger	355
1.5	Supplerende oplysninger i revisionsberetningen	356
2	**Revision af årsregnskabet for 2025**	**356**
2.1	Risikovurdering	356
2.2	Revisionsstrategi og -plan	356
3	**Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen**	**357**
3.1	Passagerindtægter	357
3.2	Byrdefordeling 2025	358
3.3	Operatørudgifter	358
3.4	Hensatte forpligtelser, pension	359
4	**Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2025**	**359**
4.1	Finansielle anlægsaktiver og tilgodehavende vedrørende Rejsekort & Rejseplan A/S	359
4.2	Likvide aktiver og uanmeldt beholdningseftersyn	359
4.3	Langfristet gæld	360
4.4	Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser	360
4.5	It-anvendelse	360
5	**Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision**	**360**
5.1	Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2025	362
6	**Ledelsesberetningen**	**362**
7	**Revision af internt årsregnskab for AarBus**	**363**
7.1	Konklusion på den udførte revision	363
7.2	Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision	363
8	**Øvrige forhold**	**364**
8.1	Direktionens regnskabserklæring	364
8.2	Ikke-korrigerede forhold	364
8.3	Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser	364
8.4	Overholdelse af lovgivningen	365
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	365
9	**Afsluttende oplysninger m.v.**	**365**
9.1	Andre ydelser end revision	365
9.2	Lovpligtige oplysninger	366
Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet		**367**
Bilag 2 – Møder med bestyrelse eller direktion		**368**

UDKAST

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2025

1.1 Indledning

Vi har revideret det af ledelsen udarbejdede årsregnskab for 2025 for Midttrafik, der udarbejdes efter bestemmelserne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner. Vi har i tilknytning til revisionen afgivet en udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen af årsregnskabet for 2025 har omfattet omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2025 for AarBus.

Årsregnskabet udviser følgende hovedtal:

mio. kr.	2025	2024
Omkostningsbaseret resultat (- er underskud)	28,5	-33,4
Samlede aktiver	495,9	403,9
Egenkapital	1,6	-24,8

Der er ikke ændringer til de i årsrapporten anvendte principper for indregning og måling i forhold til 2024.

Revisionsberetningen er alene udarbejdet til brug for bestyrelsen.

1.2 Konklusion på den udførte revision

Revisionens formål og omfang samt ansvaret for regnskabsaflæggelsen er omtalt i vores revisionsprotokollat af 12. maj 2022, hvortil vi henviser.

Vedtages årsregnskabet i den foreliggende form, og fremkommer der ikke under bestyrelsens behandling og vedtagelse af årsregnskabet yderligere oplysninger, som kan påvirke årsregnskabet, vil vi forsyne årsregnskabet med en revisionspåtegning uden modifikationer, afgive en udtalelse om ledelsesberetningen uden bemærkninger samt afgive en udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision uden væsentlige kritiske bemærkninger.

Vores revisionspåtegning omfatter årsrapporten side 18-40. Vi har ikke foretaget revision af budgettal.

1.3 Centrale forhold ved revisionen

Vi har i overensstemmelse med de internationale standarder om revision identificeret følgende centrale forhold, der efter vores vurdering er mest betydelige ved revision af årsregnskab 2025:

- Indregning af passagerindtægter, jf. afsnit 3.1.1.

I vores revisionspåtegning har vi i afsnittet om centrale forhold ved revisionen beskrevet, hvorfor forholdet anses som et forhold, der var mest betydeligt ved revisionen, og hvordan forholdet blev behandlet ved revisionen.

1.4 Revisionsbemærkninger

I henhold til Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvor vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,

at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,

at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,

UDKAST

at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller

at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Bestyrelsen skal træffe afgørelse vedrørende eventuelle bemærkninger og indsende denne til tilsynsmyndigheden sammen med revisionsberetningen.

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger.

1.5 Supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Revisionen for indeværende regnskabsår har ikke givet anledning til supplerende oplysninger.

I 2024 afgav vi to supplerende oplysninger om henholdsvis IT-styring og Overgangen til nyt regnskabssystem, som er adresseret af ledelsen i løbet af 2025.

2 Revision af årsregnskabet for 2025

2.1 Risikovurdering

Vi har opdateret vores forståelse af og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurderet, i hvilken grad regnskabet er eksponeret over for risici, der kan resultere i væsentlig fejlinformation i regnskabet.

Vi har med den daglige ledelse endvidere drøftet risikoen for væsentlig fejlinformation som følge af besvigelser eller fejl og de af ledelsen iværksatte tiltag til overvågning og styring heraf, herunder udformning og implementering af relevante kontroller til effektivt at forebygge eller opdage og korrigere væsentlig fejlinformation.

Vi har i den forbindelse vurderet Midttrafiks generelle kontrolmiljø, overordnede kontroller og kontroller inden for udvalgte, væsentlige regnskabsområder.

Baseret på vores drøftelser med den daglige ledelse og vores kendskab til Midttrafiks aktiviteter, branchen og forhold i øvrigt har vi identificeret følgende regnskabsposter som de mest væsentlige:

Regnskabspost	Revisionsmål
▶ Passagerindtægter	Forekomst
▶ Operatørudgifter, herunder Flextrafik	Fuldstændighed
▶ Hensættelse til tjenestemandspensioner	Værdiansættelse
▶ Byrdefordeling	Måling

2.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2025 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet. Vi henviser til bilag 1 i nærværende beretning, hvor vores revisionsstrategi- og plan for 2025 er beskrevet.

Ved vores finansielle revision anvendes et væsentlighedsniveau på 25 mio. kr. for årsregnskabet som helhed. Væsentlighedsniveauet fordeles og allokeres til de enkelte regnskabsposter. Væsentlighedsni-

UDKAST

veauet er fastsat på baggrund af 1,2 % af Midttrafiks finansieringsbehov fra bestillerne. Vi har ved fastsættelsen af væsentlighedsniveauet lagt vægt på, at virksomheden er offentlig virksomhed, og at de væsentligste regnskabsbrugere fokuserer på Midttrafiks finansieringsbehov. Væsentlighedsniveauet anvender vi bl.a. ved fastlæggelse af revisionsomfanget, herunder fastlæggelse af stikprøvestørrelse, vurdering af analytiske handlinger og vurdering af betydeligheden af eventuelle fejlinformationer.

3 Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere udgør et overskud på 2,8 mio. kr. Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af indtægter på rejsekort, periodekort m.v. udgør det omkostningsbaserede resultat et overskud på 28,5 mio. kr.

Vi har nedenfor anført vores kommentarer til centrale og øvrige forhold i revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. I afsnit 4 har vi kommenteret på forhold i revisionen af årsregnskabet, som vi har vurderet tillige er af bestyrelsens interesse. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for AarBus henvises til afsnit 7.

3.1 Passagerindtægter

3.1.1 Indregning af passagerindtægter

I 2025 er der indregnet passagerindtægter med 846,9 mio. kr. mod 865,7 mio. kr. i 2024. De indregnede indtægter kan overordnet opdeles i følgende kategorier: Indtægter fra rejsekort (inkl. kontantsalg), Midttrafik App, kompensationer fra Staten samt øvrige indtægter.

Passagerindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter sker fra flere forskellige indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Tillige er det et område af interesse for bestyrelsen. Som følge heraf har vi anset dette område som et centralt forhold ved revisionen, jf. omtalen i afsnit 1.3.

Ved revisionen har vi opnået forståelse for de af ledelsen tilrettelagte forretningsgange og interne kontroller, der sikrer, at der sker korrekt indregning af indtægter, herunder at indtægter afstemmes til underliggende systemer og kilder.

Revisionen har desuden omfattet efterprøvning af de af Midttrafik udarbejdede afstemninger, analyser af udviklingen i de enkelte indtægtsgrupper, dataanalyse af udvalgte omsætningstransaktioner samt gennemgang af it-revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere efterprøvet grundlaget for periodiseringer af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

3.1.2 Restindestående på udstedte rejsekort og App

Den indestående saldo på kunders rejsekort er udtryk for overskudslikviditet (forudbetalt rejserettighed). Overskudslikviditeten fra Rejsekort & Rejseplan A/S er periodiseret i det omkostningsbaserede regnskab, da denne vedrører indtægter fra rejsehjemmel, hvor rejsen først afholdes i efterfølgende regnskabsår.

Overskudslikviditeten fra ovenstående er indregnet med 30,1 mio. kr. i posten passagerindtægter i det udgiftsbaserede resultat.

Rejsekortet udfases pr. maj 2026, hvorefter salget af rejsehjemmel overgår til en samlet app-baseret løsning samt basiskort. I forbindelse med udfasningen skal Midttrafik tilbagebetale kundernes restindeståender på rejsekort. Det samlede tilbagebetalingsbeløb er på nuværende tidspunkt estimeret til 26 mio. kr., og tilbagebetalingen forventes gennemført i løbet af 2026.

Den regnskabsmæssige behandling af overskudslikviditeten er foretaget i overensstemmelse med gældende regler og afspejler, at indtægterne vedrører fremtidige rejser eller forventede udbetalinger.

UDKAST

3.2 Byrdefordeling 2025

Resultat til byrdefordeling sammensætter sig således:

mio. kr.	2025
Resultat af primær drift	1.999,1
Årets forbrug i Trafikselskabet til overførsel	1,9
	2.001,0
Finansiering af rejsekort (netto)	5,4
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter fra rejsekort ansvarligt lån	0,8
Afdrag på langfristede tilgodehavende – tjenestemandspension	4,4
Fordelt til Trafikstyrelsen	-0,4
Resultat til byrdefordeling	2.011,2

Efter acontobetaling vedrørende primære drift fratrukket afdrag på lån til KommuneKredit og ansvarligt lån vedrørende rejsekort med videre er der indregnet 65,3 mio. kr. i efterregulering.

Revision af byrdefordelingen indgår som en del af den finansielle revision. Revisionen har alene omfattet en overordnet gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtallene. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v.

3.3 Operatørudgifter

Operatørudgifter består af kontraktbetaling og driftstilskud til operatører af bus, tog, letbane og flextrafik. De samlede operatørudgifter udgør 2.571,4 mio.kr. mod 2.568,4 mio.kr. i 2024 og fordeler sig på trafikområderne således:

	2025	2024
Bus	1.483,5	1.454,1
Tog	85,2	78,3
Letbane	356,1	332,1
Flextrafik	646,6	703,9
	2.571,4	2.568,4

3.3.1 Operatørudgifter til bus

Midttrafik har i 2025 indregnet operatørudgifter til bus på 1.483,5 mio. kr. mod 1.454,1 mio. kr. sidste år.

Vi har gennemgået processen for indgåelse af nye kontrakter. Vi har herunder påset, at der er etableret kontroller, der sikrer, at der foretages korrekt afregning i henhold til indgåede kontrakter.

Endvidere har vi påset, at der løbende foretages afstemning mellem afregningssystemerne og økonomisystem. Herudover har vi gennemgået de af ledelsen udarbejdede analyser af afregningerne til vognmænd og stikprøvevist efterprøvet den underliggende dokumentation for vognmandsafregningerne.

Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker via en delvist automatiseret dataoverførsel fra afregningssystemet. Dataoverførsel mellem systemerne kræver stadig en manuel involvering, hvorfor Midttrafik har fastholdt de implementerede kompenserende kontroller til sikring af korrekt dataoverførsel mellem systemerne.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

UDKAST

3.3.2 Operatørudgifter til Flextrafik

Flextrafik-området sammensættes af Handicapkørsel, Kommunal Kørsel, Region Midtjyllands patienttransport samt Flextur og Flexbus. Der er i 2025 indregnet operatørudgifter til Flextrafik på 646,6 mio. kr. mod 703,9 mio. kr. sidste år.

Midttrafik administrerer Flextrafik for Sydtrafik- og FynBus-området. Af årets samlede udgifter til Flextrafik udgør andre trafikselskaber 325,5 mio.kr. i 2025 og 360,7 mio. kr. i 2024.

FlexDanmark A/S er en betydelig serviceleverandør, og de leverer datagrundlaget for afregning af flextrafik til vognmænd. Under hensyntagen til, at Midttrafik tillige forestår afregningsprocessen af Flextrafik for Sydtrafik og FynBus, anbefaler vi forsat, at Midttrafik fra FlexDanmark A/S indhenter en revisorerklæring om FlexDanmark A/S' processer og interne kontroller til sikring af, at registreringer af flextrafik er fuldstændige og nøjagtige.

Som led i vores revision har vi foretaget overordnet gennemgang af den daglige ledelses detaljerede analyse af udviklingen i de bestillerfordelte omkostninger samt udviklingen i gennemsnitspris pr. kørte ture. Vi har herudover påset, at der løbende foretages afstemning af de afregnede nettoomkostninger til de enkelte vognmænd og de registrerede omkostninger i FlexDanmark A/S' systemer. Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker manuelt, hvilket principielt indebærer forøget risiko for fejl.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.4 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har en forpligtelse for ikke-forsikringsdækkede tjenestemandspensioner. Midttrafik har i samarbejde med en ekstern aktuar opgjort den aktuarmæssige pensionsforpligtelse pr. 31. december 2025.

Tjenestemandsforpligtelsen er pr. 31. december 2025 opgjort til 78,7 mio. kr., svarende til et fald på 9,3 mio. kr. i forhold til sidste år.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi efterprøvet beregning og forudsætninger for opgørelsen af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenestemænd pr. 31. december 2025.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4 Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2025

4.1 Finansielle anlægsaktiver og tilgodehavende vedrørende Rejsekort & Rejseplan A/S

Det samlede ansvarlige lån til Rejsekort & Rejseplan A/S udgør 23,0 mio. kr. pr. 31. december 2025 og er øget med rentetilskrivning på netto 0,7 mio. kr. og et nyt ydet lån på 7,0 mio. kr.

Aktierne i Rejsekort & Rejseplan A/S er i regnskabet indregnet på basis af det senest foreliggende godkendte regnskab til den regnskabsmæssige indre værdi på 2,0 mio. kr.

Finansieringsmodellen i Rejsekort & Rejseplan A/S medfører, at trafikselskaberne afregner til Rejsekort & Rejseplan A/S på baggrund af en vægtet fordeling af de enkelte trafikselskabers passagerantal og indtægter. Den samlede omkostning inkl. vedligeholdelse og drift udgør 83,4 mio. kr. mod 53,4 mio. kr. sidste år. Stigningen kan især henføres til udgifter forbundet med overgang til "Rejsekort som app" og det nye basiskort.

Vi har pr. 31. december 2025 afstemt værdien af aktier og ansvarligt lån til underliggende dokumentation.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2 Likvide aktiver og uanmeldt beholdningseftersyn

Vi har i henhold til revisionsregulativ for Midttrafik foretaget uanmeldt beholdningseftersyn. Beholdningseftersynet blev foretaget 4. december 2025 hos Midttrafik og omfattede likvide beholdninger.

UDKAST

Gennemgangen gav ikke anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3 Langfristet gæld

Restgælden vedrørende lån hos KommuneKredit udgør 49,2 mio. kr. pr. 31. december 2025 mod 41,9 mio.kr. i 2024.

I tilknytning til det langfristede lån hos KommuneKredit er der indgået renteswap med henblik på at konvertere den variable rente til en fast rente i låneperioden. Markedsværdien af renteswap er positiv med 0,3 mio. kr. pr. 31. december 2025. Beløbet er ikke indregnet i årsregnskabet, men oplyst under eventualforpligtelser, hvilket er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.4 Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Vi har under revisionen modtaget ledelsens liste med igangværende eller potentielle tvister. Der er ingen enkeltstående sager, som efter ledelsens vurdering, har væsentlig indvirkning på årsregnskabet for 2025.

Til at sikre fuldstændigheden af Midttrafiks eventualforpligtelser m.v. har vi indhentet advokatbreve fra Midttrafiks advokatforbindelser.

Vores gennemgang af de igangværende sager og advokatbreve har ikke givet anledning til kommentarer.

4.5 It-anvendelse

I forbindelse med vores revision har vi gennemgået udvalgte områder af Midttrafiks it-anvendelse.

Midttrafik har outsourcet en lang række procedurer og kontroller i forbindelse med vedligeholdelse og drift af selskabets it-systemer til serviceleverandører. Det er Midttrafiks eget ansvar at sikre de nødvendige kontroller i forbindelse med systemudvikling, anskaffelse, ændringshåndtering og brugeradministration samt at føre tilsyn med it-sikkerhed og kontroller, der varetages af eksterne leverandører.

Vi har ikke udført fuldstændig revision af de generelle it-kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet, men testet it-kontroller og udtræk fra it-applikationer i det omfang, de er vurderet væsentlige for revisionen af årsregnskabet.

Der er indhentet revisorerklæring for perioden fra 1. december 2024 – 30. november 2025 fra Rejsekort & Rejseplan A/S. Revisorerklæringen omfatter processer og interne kontroller for salgstransaktioner og registreringer i rejsekortsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger i relation til revisionen af Midttrafiks årsregnskab.

Der er indhentet revisorerklæring for 2025 fra serviceleverandøren vedrørende behandling af løn. Revisorerklæring omfatter generelle it-kontroller for drift af lønsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger eller supplerende oplysninger i relation til Midttrafik.

Der er etableret procedurer for brugeradministration (oprettelse, nedlæggelse) samt for regelmæssig gennemgang og kontrol af tildelte brugerrettigheder i væsentlige it-systemer, herunder at brugerrettigheder tildeles ud fra et arbejdsbetinget behov. Enkelte medarbejdere i økonomifunktionen har administratoradgang til økonomisystemet. Ledelsen har indført periodevis gennemgang af log over udvalgte handlinger foretaget af administratorbrugerne.

5 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Revisionen af Midttrafik er omfattet af standarder for offentlig revision (SOR), der præciserer god offentlig revisionsskik i henhold til rigsrevisorloven og lever op til de internationale accepterede principper for offentlig revision.

UDKAST

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision.

Forvaltningsrevision og juridisk-kritisk revision skal i henhold til gældende standarder for offentlig revision gennemføres for en række obligatoriske plantemaer over en 5-årig turnus.

Vi har med den daglige ledelse drøftet relevansen og den hensigtsmæssige tidsmæssige placering af de obligatoriske områder, hvilket har resulteret i nedenstående plan:

SOR 6 - **Plantemaer (juridisk-kritisk revision)**	**Relevans for revisionen**	**Planlagt udførelsesår**	**Revisionskriterier**
Gennemførelse af indkøb	Relevant	2025	Indkøbsaftaler, interne retningslinjer for indkøb, EU's udbudsdirektiv
Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner	Relevant	2026	Overenskomster, ansættelseskontrakter m.v.
Gennemførelse af salg	Relevant	2027	Takster ved salg af rejser og befordring
Overskudslikviditet	Relevant	2027	Finanspolitik og afkastoversigt
Afgørelse om tildeling af tilskud m.v.	Ikke relevant	Na	Na
Myndigheders gebyropkrævning	Ikke relevant	Na	Na
Rettighedsbestemte overførsler	Ikke relevant	Na	Na

SOR 7 - Plantemaer (forvaltningsrevision)	**Relevans for revisionen**	**Planlagt udførelsesår**	**Revisionskriterier**
Styring af offentlige indkøb	Relevant	2025	Bedste praksis
Aktivitets- og ressourcestyring	Relevant	2026	Bedste praksis
Mål- og resultatstyring	Relevant	2027	Bedste praksis
Budgetstyring af flerårige investeringsprojekter	Ikke relevant	Ikke relevant	Na
Styring af offentlige tilskudsordninger	Ikke relevant	Ikke relevant	Na

I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

I henhold til Standarderne for Offentlig Revision skal vi ligeledes rapportere om de juridisk-kritiske revisioner og forvaltningsrevisioner, som vi har afsluttet de forudgående 4 år.

Regnskabsår	**Plantema**	**Udtalelse i påtegningen**
2024	Gennemførelse af salg & Overskudslikviditet Mål- og resultatstyring	Ingen væsentlige kritiske bemærkninger
2023	Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner Aktivitets- og ressourcestyring	Ingen væsentlige kritiske bemærkninger
2022	Gennemførelse af indkøb Styring af offentlige indkøb	Ingen væsentlige kritiske bemærkninger
2021	Gennemførelse af salg Mål- og resultatstyring	Ingen væsentlige kritiske bemærkninger

UDKAST

5.1 Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2025

I forbindelse med revisionen for 2025 er nedenstående områder udvalgt til særskilt revision:

- Gennemførelse af indkøb
- Styring af offentligt indkøb.

5.1.1 Gennemførelse af indkøb

I forbindelse med vores gennemgang af turnusområdet "Gennemførelse af indkøb" har vi rettet vores revision mod Midttrafiks væsentligste indkøbsområder, herunder særligt udbud og indgåelse af vognmandskontrakter.

Vores gennemgang har omfattet en vurdering af de processer og interne kontroller, der er etableret for at sikre, at indkøb gennemføres i overensstemmelse med gældende indkøbspolitik, relevant lovgivning samt fastlagte godkendelses- og beslutningsprocedurer.

Processer og interne kontroller ved indkøb

Vi har gennemgået Midttrafiks forretningsgange og interne kontroller med henblik på at vurdere, om der er etableret hensigtsmæssige kontroller, der understøtter korrekt og lovmedholdelig gennemførelse af indkøb, herunder udbud af vognmandskontrakter.

Indgåelse af kontrakter med vognmænd

Vi har stikprøvevis efterprøvet grundlaget for indgåelse af kontrakter med vognmænd og vurderet, om kontraktindgåelserne er sket på et dokumenteret og forsvarligt grundlag.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

5.1.2 Styring af offentligt indkøb

I forbindelse med revisionen af "Styring af offentligt indkøb" har vi foretaget en overordnet vurdering af, om ledelsens beslutninger og den løbende forvaltning af Midttrafiks indkøb er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

Rapporteringssystemer og forretningsgange

Vi har overordnet påset, om Midttrafiks rapporteringssystemer, forretningsgange og interne kontroller fungerer forsvarligt med henblik på at sikre, at der ved forvaltningen af indkøb udvises skyldigt økonomisk hensyn i bred forstand.

Bevillinger, indkøbspolitik og godkendelsesprocedurer

Vi har vurderet, om bevillinger, indkøbspolitik, anvendelse af standardkontrakter samt gældende godkendelsesprocedurer understøtter sparsommelighed og økonomisk ansvarlighed.

Vi er ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at Midttrafik ikke har haft en tilfredsstillende styring af offentlige indkøb, der understøtter sparsommelighed.

6 Ledelsesberetningen

I tilknytning til revisionen af årsregnskabet har vi gennemlæst ledelsesberetningen og

- sammenholdt oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- sammenholdt oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision

UDKAST

- ud fra vores viden om regelgrundlaget taget stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi har ikke foretaget nye, særskilte arbejdshandlinger i forbindelse med vores udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

7 Revision af internt årsregnskab for AarBus

Som led i revisionen af Midttrafiks årsregnskab for 2025 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for AarBus.

Det interne regnskab udviser følgende hovedtal:

t.kr	2025	2024
Årets resultat	7,8	6,6
Aktiver	781,9	671,0
Egenkapital	159,9	152,0

7.1 Konklusion på den udførte revision

Vi har ikke identificeret centrale forhold, som har særlig betydning for revisionen, og som skal anføres i vores revisionspåtegning i Midttrafik.

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for AarBus.

7.1.1 Indregning af indtægter og rabatter

Årets indtægter fra busdrift udgør 521,2 mio. kr. og 496,3 mio. kr. sidste år.

Der er i 2025 indregnet 36,0 mio. kr. (35,0 mio. kr. i 2024) som rabat, der er modregnet kontraktbetalinger i løbet af året.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

7.2 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Vores revisionsopgave i AarBus er i lighed med Midttrafik omfattet af juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision.

I forbindelse med revisionen for 2025 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- Gennemførelse af indkøb
- Styring af offentligt indkøb.

UDKAST

7.2.1 Gennemførelse af indkøb

I forbindelse med revisionen har vi gennemgået AarBus' processer for gennemførelse af indkøb. Vores gennemgang har haft fokus på de forretningsgange og procedurer, der er etableret for at sikre, at indkøb gennemføres i overensstemmelse med gældende lovgivning og interne retningslinjer.

Udbudspligt og godkendelse af indkøb

Vi har blandt andet gennemgået AarBus' procedurer for at sikre, at indkøb over gældende tærskelværdier er omfattet af udbud, samt procedurerne for godkendelse af indkøb. Herunder har vi vurderet, om de etablerede kontroller understøtter korrekt og dokumenteret gennemførelse af indkøb.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

7.2.2 Styring af offentligt indkøb

I forbindelse med revisionen af "Styring af offentligt indkøb" har vi gennemgået AarBus' overordnede processer og etablerede procedurer på området.

Sparsommelighed og kontrol

Vores gennemgang har blandt andet omfattet en vurdering af, om de etablerede procedurer understøtter sparsommelighed, samt om procedurerne sikrer korrekt godkendelse og styring af de enkelte indkøb.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

8 Øvrige forhold

8.1 Direktionens regnskabserklæring

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen har vi indhentet en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet og ledelsesberetningen.

Den modtagne regnskabserklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

8.2 Ikke-korrigerede forhold

I henhold til danske revisionsstandarder skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med vores revision har vi ikke konstateret ikke korrigeret fejlinformation.

8.3 Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl.

Direktionen har oplyst, at forretningsgange og interne kontroller inden for de væsentlige områder efter dens opfattelse anses for dækkende og velfungerende til imødegåelse af risikoen for besvigelser, herunder at der eksisterer passende funktionsadskillelse.

Direktionen har over for os bekræftet:

- sit ansvar for udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i Midttrafik.

UDKAST

De internationale standarder om revision kræver, at vi forespørger bestyrelsen, om den har kendskab til konstaterede eller formodede besvigelser. Vi tillader os at betragte bestyrelsens underskrift på dette revisionsprotokollat som en bekræftelse på, at bestyrelsen ikke har kendskab til sådanne forhold.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

8.4 Overholdelse af lovgivningen

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der den bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabssystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for Midttrafiks drift.

8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen.

Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter dens opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder, som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2025, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

9 Afsluttende oplysninger m.v.

9.1 Andre ydelser end revision

Udover den lovpligtige revision har vi efter anmodning udført følgende opgaver siden vores beretning nr. 24 af 16. maj 2025:

- Rådgivning vedrørende regnskabsmæssige forhold
- Afgivelse af erklæringer med og uden sikkerhed.

Sikkerhedsforanstaltninger

Forinden accept af ovennævnte opgaver har vi særskilt vurderet betydningen heraf for vores uafhængighed.

Det er vores opfattelse, at de udførte opgaver enkeltvis og samlet er udført i overensstemmelse med gældende bestemmelser om revisors uafhængighed.

UDKAST

9.2 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven og etiske regler for revisorer skal vi oplyse,

at vi opfylder de i lovgivningen indeholdte uafhængighedsbestemmelser

at vi har modtaget alle de oplysninger, der er anmodet om.

Aarhus, den 22. maj 2026
EY Godkendt Revisionspartnerselskab

Søren Jensen
statsaut. revisor

Simon M. Laursen
statsaut. Revisor

Siderne 354-368 er fremlagt på mødet den 22. maj 2026.

I bestyrelsen:

Claus Leick formand	Steen Vindum 1. næstformand	Jakob Fuglsang Andersen 2. næstformand
Anders Bøge	Klaus Flæng	Torben Hansen
Albert Rosenkrantz	Mikael Würtz	Majbritt Birkholm

UDKAST

Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet

Herunder har vi redegjort for omfanget, metoden og tidsplanen for revisionen af de enkelte poster i årsregnskabet.

Regnskabspost	Væsentlig risiko	Revisionsstrategi	Tidsplan	Ændring i forhold til sidste år
Resultatopgørelse og byrdefordeling				
Passagerindtægter	Ja	Substansrevision kombineret med dataanalyse	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Operatørudgifter	Ja	Substansrevision kombineret med dataanalyse	I årets løb og ved årsafslutningen	Der udføres nu dataanalyse indenfor Flextrafik
Billetkontrol	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Drifts- og billetsystemer	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Renter og øvrige indtægter og udgifter	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Lønomkostninger i trafikselskabet	Nej	Substansrevision	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Øvrige omkostninger i trafikselskabet	Nej	Substansrevision	ved årsafslutningen	Ingen
Byrdefordelingen	Ja	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Balance				
Immaterielle og materielle anlægsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Finansielle anlægsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Langfristede tilgodehavender	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Omsætningsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Likvide aktiver	Nej	Substansrevision	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Egenkapital	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Hensættelse til tjenestemandspensioner	Ja	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Langfristet gæld	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Kortfristet gæld og øvrige hensatte forpligtelser	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen

UDKAST

Bilag 2 – Møder med bestyrelse eller direktion

I henhold til revisorlovgivningen skal vi oplyse, at vi siden afgivelsen af revisionsberetning nr. 24 har haft følgende møder og drøftelser med bestyrelsen og direktionen:

Organ	Kommunikationsform	Dato	Emne
Bestyrelsen	Møde og revisionsberetning	22. maj 2026	Resultat af revisionen
Direktion og økonomichef	Møde og revisionsberetning	20. april 2026	Resultat af revisionen

Årsrapport 2025

Bilag 2 – Byrdefordeling for årsregnskab 2025

Ledelsespåtegning 2
Midttrafiks byrdefordeling 3
Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2025 13

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2025.

Byrdefordelingen er udarbejdet med udgangspunkt i det udgiftsbaserede resultat, og specifikke balanceposter samt afdrag på lån fordeles mellem kommuner og region. Byrdefordelingen er foretaget efter de principper der er ligger til grund for Budget 2025, der er godkendt på bestyrelsesmødet den 13. december 2024. Byrdefordelingen er godkendt af repræsentantskabet den 21. juni 2024.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2025.

Aarhus den 22. maj 2026

Direktion:

Lars Berg
Direktør

Bestyrelsen:

Claus Leick
Formand

Steen Vindum
1. næstformand

Jakob Fuglsang Andersen
2. næstformand

Albert Rosenkrantz

Anders Bøge

Klaus Flæng

Nicolai Estrup

Mikael Würtz

Torben Hansen

Midttrafiks byrdefordeling

Regnskabsnotatet består af en række oversigtstabeller for bestillerne for hvert forretningsområde. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2025, der er godkendt af bestyrelsen på mødet 13. december 2024.

Tabel.1 Midttrafiks samlede drift fordelt på trafikområder (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-718,4	-730,3	-695,2	35,1
- Bus	-718,4	-730,0	-695,0	35,0
- Flexbus	-	-0,3	-0,2	0,1
Operatørudgifter	1.448,9	1.516,0	1.483,1	-32,9
- Bus	*1.443,7*	*1.509,9*	*1.478,8*	-31,1
- Flexbus	*5,2*	*6,2*	*4,3*	-1,8
NT/Sydtrafik-samarbejde	20,2	20,2	18,5	-1,6
Drifts- og Billetsystemer	66,1	105,3	93,6	-11,6
Billetkontrol	0,3	1,9	-4,9	-6,8
Trafikselskab	106,2	112,1	111,3	-0,8
EU projekt MOVE	0,7	1,2	1,2	-
Busdrift i alt	924,0	1.026,2	1.007,6	-18,6
Togdrift				
Passagerindtægter	-21,1	-22,3	-12,4	9,9
Operatørudgifter	78,3	98,7	85,2	-13,5
Drifts- og billetsystemer	1,6	3,2	3,5	0,3
Billetkontrol	-0,8	-0,2	-0,4	-0,1
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariatet	1,1	1,0	1,0	-
Togdrift i alt	59,2	80,3	76,9	-3,4
Letbanedrift				
Passagerindtægter	-93,4	-98,1	-105,2	-7,1
Operatørudgifter	332,1	357,0	356,1	-0,9
Drifts- og billetsystemer	5,8	8,7	7,2	-1,5
Billetkontrol	-0,3	-0,1	-0,6	-0,5
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariatet	6,5	6,9	6,9	-
Letbanedrift i alt	250,6	274,6	264,5	-10,1
Flextrafik				
Passagerindtægter	-32,7	-28,4	-34,1	-5,7
- Åben kørsel	*-15,1*	*-10,2*	*-16,5*	-6,3
- Handicapkørsel	*-15,5*	*-18,1*	*-17,9*	0,3
- Kommunal kørsel og siddende patientbefordring	*-0,0*	*-0,0*	*-0,0*	0,0
- Øvrige trafikselskaber og Midttrafik	*-2,1*	*-0,0*	*-0,0*	-0,0
Operatørudgifter	709,1	688,2	646,6	-41,6
- Åben kørsel	*39,2*	*29,0*	*35,8*	6,8
- Handicapkørsel	*82,9*	*94,8*	*75,1*	-19,7
- Kommunal kørsel og siddende patientbefordring	*226,3*	*224,3*	*213,7*	-10,5
- Øvrige trafikselskaber og Midttrafik	*360,7*	*340,2*	*322,0*	-18,2
Flexadministration	39,8	43,5	42,7	-0,8

- Åben kørsel	*6,2*	*6,8*	*7,7*	0,9
- Handicapkørsel	*17,8*	*19,3*	*18,1*	-1,2
- Kommunal kørsel og siddende patientbefordring	*15,2*	*16,7*	*16,2*	-0,5
- Øvrige trafikselskaber	*0,6*	*0,6*	*0,6*	-0,0
Flextrafik i alt	716,3	703,3	655,2	-48,1
Overført overskud		15,3		
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	2,9	7,6	3,4	-4,2
Finansindtægter og -udgifter	-9,3	-	-6,5	-6,5
Merforbrug på trafikselskabet og Letbanesek.	7,1	-	-2,0	-2,0
Fællesomkostninger i alt	0,7	7,6	-5,1	-12,7
Resultat af primær drift	**1.950,8**	**2.107,3**	**1.999,1**	**-92,9**
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	-0,5	-0,5	-0,5	0,0
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	6,0	6,0	6,0	0,0
Langfristede tilgodehavender - Tjenestemandspensioner	4,3	-	4,4	4,4
Ikke byrdefordelt administration	-7,1	-	2,0	2,0
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,7	-	0,8	0,8
Midttrafik	-0,3	-0,1	-0,1	-0,0
Trafikstyrelsen	-	-1,3	-0,4	0,9
Overført overskud	-	-15,3	-	
Resultat til byrdefordeling	**1.954,0**	**2.096,1**	**2.011,2**	**-84,8**

Den endelige afregning

Ovenstående tabel viser den samlede byrdefordeling og tilhørende finansiering i 2025 fra Midttrafiks ejere og øvrige bestillere. Midttrafik har i 2025 i alt byrdefordelt nettoudgifter for 2.011,2 mio. kr. Ejerne, Samsø Kommune og EU har samlet et underforbrug hos Midttrafik på 84,8 mio. kr., som udestår til afregning maj 2026, jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

Byrdefordeling mellem Ejerkredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2025 for Midttrafiks ejerkreds:

Tabel.2 Byrdefordeling af Midttrafiks samlede udgifter og indtægter (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Favrskov	29,5	30,9	30,4	-0,5
Hedensted	13,5	13,6	13,2	-0,4
Herning	50,3	54,8	56,3	1,6
Holstebro	21,1	17,8	16,5	-1,3
Horsens	57,8	61,7	63,3	1,6
Ikast-Brande	19,5	20,8	19,9	-0,9
Lemvig	9,0	9,7	8,9	-0,8
Norddjurs	37,6	40,4	38,1	-2,3
Odder	11,9	12,7	12,3	-0,5
Randers	96,2	98,3	97,6	-0,7
Ringkøbing-Skjern	30,3	32,3	31,9	-0,5
Silkeborg	50,2	52,3	53,3	1,0
Skanderborg	27,0	31,9	30,8	-1,0
Skive	48,3	43,8	44,5	0,7
Struer	7,9	10,6	9,4	-1,2
Syddjurs	30,6	33,0	31,1	-1,9
Viborg	52,8	55,0	50,8	-4,3
Aarhus	396,1	450,2	428,1	-22,2
Region Midtjylland	604,6	684,4	651,1	-33,3
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	359,9	341,9	324,0	-18,0
Byrdefordeling i alt	**1.954,0**	**2.096,1**	**2.011,2**	**-84,8**
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. rejsekort	0,5	0,5	0,5	-0,0
Ydelser på KK-lån vedr. rejsekort	-6,0	-6,0	-6,0	-0,0
Langfristede tilgodehavender - Tjenestemandspension	-4,3	-	-4,4	-4,4
Ikke byrdefordelt merforbrug på administration	7,1	-	-2,0	-2,0
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	-0,7	-	-0,8	-0,8
Midttrafik	0,3	0,1	0,1	0,0
Trafikstyrelsen	-	1,3	0,4	-0,9
Overført overskud		15,3		-15,3
Regulering til drift	-3,2	11,2	-12,1	-23,4
Primær drift	1.950,9	2.107,3	1.999,1	-108,2

Byrdefordeling af passagerindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter:

Tabel.3 Byrdefordeling af de samlede indtægter (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Favrskov	-5,9	-6,1	-5,3	0,7
Hedensted	-3,9	-4,0	-4,6	-0,6
Herning	-10,1	-10,7	-7,6	3,2
Holstebro	-2,9	-1,2	-1,6	-0,4
Horsens	-19,0	-19,2	-15,0	4,2
Ikast-Brande	-0,6	-0,8	-0,8	-0,0
Lemvig	-0,5	-0,6	-0,5	0,0
Norddjurs	-3,0	-3,0	-3,0	-0,0
Odder	-2,3	-2,7	-2,4	0,3
Randers	-28,0	-29,4	-26,0	3,4
Ringkøbing-Skjern	-5,1	-5,2	-4,3	0,9
Silkeborg	-19,4	-20,8	-16,9	3,9
Skanderborg	-11,4	-9,5	-8,5	1,0
Skive	-6,5	-7,1	-6,2	0,9
Struer	-0,4	-0,5	-0,6	-0,1
Syddjurs	-4,5	-5,2	-4,4	0,8
Viborg	-13,8	-13,9	-11,0	2,9
Aarhus	-358,5	-371,4	-372,3	-0,9
Region Midtjylland	-363,3	-367,9	-352,8	15,1
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	-0,0	-0,0	0,2	0,2
Byrdefordeling i alt	**-859,1**	**-879,1**	**-843,4**	**35,7**
Ikke-støttet Flextur	-4,5	-	-3,5	-3,5
Midttrafik	-2,0	-	-	-
Primær drift	**-865,7**	**-879,1**	**-846,9**	**32,2**

Byrdefordeling af operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter:

Tabel.4 Byrdefordeling af de samlede operatørudgifter (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Favrskov	32,7	33,7	32,6	-1,1
Hedensted	15,2	15,1	15,3	0,2
Herning	54,8	58,4	57,2	-1,3
Holstebro	21,0	16,5	15,3	-1,1
Horsens	68,2	70,6	68,5	-2,1
Ikast-Brande	18,5	19,6	18,8	-0,8
Lemvig	8,9	9,5	8,8	-0,7
Norddjurs	37,7	39,8	37,7	-2,2
Odder	12,5	13,5	12,8	-0,8
Randers	110,3	111,1	107,8	-3,3
Ringkøbing-Skjern	32,1	33,1	31,8	-1,3
Silkeborg	61,9	63,7	61,2	-2,5
Skanderborg	34,7	36,7	35,0	-1,7
Skive	49,8	45,1	45,3	0,2
Struer	7,5	10,0	9,0	-1,0
Syddjurs	31,8	34,1	31,8	-2,4
Viborg	58,1	58,9	52,6	-6,4
Aarhus	680,6	724,4	713,7	-10,6
Region Midtjylland	867,1	925,7	890,2	-35,5
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	358,6	340,5	322,1	-18,4
Byrdefordeling i alt	**2.561,8**	**2.660,0**	**2.567,6**	**-92,4**
Ikke-støttet Flextur	4,5	-	3,5	3,5
Midttrafik	2,2	-	0,0	0,0
Primær drift	**2.568,5**	**2.660,0**	**2.571,1**	**-88,9**

Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik omfatter Midttrafiks kørsel i deres områder og omvendt. I 2025 er det et finansieringsbehov på 18,5 mio. kr. sammenlignet med det budgetterede 20,2 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 1,6 mio. kr. Samarbejdet omfatter alene Region Midtjylland og Viborg Kommune.

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

Tabel.5 Byrdefordeling af udgifter og indtægter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Viborg	0,2	0,2	0,2	-0,0
Region Midtjylland	20,0	19,9	18,3	-1,6
Byrdefordeling i alt	**20,2**	**20,2**	**18,5**	**-1,6**

Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af drifts- og billetsystemer:

Tabel.6 Byrdefordeling af udgifter til drifts- og billetsystemer (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Favrskov	0,3	0,6	0,5	-0,1
Hedensted	0,3	0,5	0,4	-0,1
Herning	1,4	2,2	2,0	-0,2
Holstebro	0,6	0,6	0,6	-0,1
Horsens	2,1	3,3	2,9	-0,4
Ikast-Brande	0,1	0,4	0,3	-0,1
Lemvig	0,0	0,0	0,0	-0,0
Norddjurs	0,3	0,7	0,6	-0,1
Odder	0,2	0,5	0,4	-0,1
Randers	3,8	6,0	5,4	-0,6
Ringkøbing-Skjern	0,7	1,3	1,2	-0,2
Silkeborg	2,4	3,6	3,3	-0,3
Skanderborg	0,7	1,1	1,0	-0,1
Skive	1,0	1,7	1,5	-0,2
Struer	0,0	0,2	0,1	-0,0
Syddjurs	0,6	0,9	0,8	-0,1
Viborg	2,5	3,6	3,2	-0,4
Aarhus	28,5	43,6	39,9	-3,7
Region Midtjylland	27,7	46,6	40,4	-6,2
Byrdefordeling i alt	**73,5**	**117,2**	**104,4**	**-12,8**

Byrdefordeling af afdrag på rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af afdrag på rejsekort:

Tabel.7 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Favrskov	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedensted	0,0	0,0	0,0	-0,0
Herning	0,2	0,2	0,2	-0,0
Holstebro	0,1	0,1	0,1	0,0
Horsens	-0,2	-0,2	-0,2	0,0
Ikast-Brande	0,0	0,0	0,0	-0,0
Lemvig	0,0	0,0	0,0	-0,0
Norddjurs	0,0	0,0	0,0	0,0
Odder	0,0	0,0	0,0	0,0
Randers	0,4	0,4	0,4	0,0
Ringkøbing-Skjern	0,1	0,1	0,1	0,0
Silkeborg	-0,3	-0,3	-0,3	0,0
Skanderborg	0,1	0,1	0,1	0,0
Skive	0,1	0,1	0,1	-0,0
Struer	0,0	0,0	0,0	0,0
Syddjurs	0,0	0,0	0,0	-0,0
Viborg	0,2	0,2	0,2	-0,0
Aarhus	1,8	1,8	1,8	-0,0
Region Midtjylland	2,9	2,9	2,9	0,0
Byrdefordeling i alt	**5,5**	**5,5**	**5,5**	**0,0**
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	0,5	0,5	0,5	-0,0
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	-6,0	-6,0	-6,0	-0,0
Primær drift	**-0,0**	**-**	**-**	**-**

Byrdefordeling af billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af billetkontrollen:

Tabel.8 Byrdefordeling af de samlede udgifter og indtægter vedr. billetkontrol (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Favrskov	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedensted	0,0	0,0	0,0	-0,0
Herning	0,0	0,0	0,0	-0,0
Holstebro	0,0	0,0	-0,0	-0,0
Horsens	0,0	0,0	0,0	0,0
Ikast-Brande				-
Lemvig				-
Norddjurs	0,0	0,0	0,0	-0,0
Odder	0,0	0,0	0,0	-0,0
Randers	0,1	0,1	0,0	-0,1
Ringkøbing-Skjern	0,0	0,0	0,1	0,1
Silkeborg	0,0	0,1	0,0	-0,0
Skanderborg	0,0	0,0	0,0	-0,0
Skive	0,0	0,0	0,0	-0,0
Struer				-
Syddjurs	0,0	0,0	0,0	-0,0
Viborg	0,0	0,1	0,0	-0,0
Aarhus	-0,7	1,0	-5,0	-6,0
Region Midtjylland	-0,5	0,2	-1,2	-1,4
Byrdefordeling i alt	**-0,8**	**1,6**	**-5,9**	**-7,5**

Byrdefordeling af trafikselskabet og flexadministration

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af trafikselskabet og flexadministrationen:

Tabel.9 Byrdefordeling af de samlede udgifter til administration (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Favrskov	2,5	2,6	2,6	-0,0
Hedensted	2,0	2,0	2,1	0,1
Herning	4,1	4,4	4,5	0,1
Holstebro	2,2	1,6	2,0	0,4
Horsens	6,9	6,9	7,0	0,1
Ikast-Brande	1,5	1,5	1,6	0,0
Lemvig	0,5	0,7	0,6	-0,1
Norddjurs	2,7	2,8	2,9	0,0
Odder	1,4	1,4	1,5	0,0
Randers	9,8	9,7	10,0	0,2
Ringkøbing-Skjern	2,6	2,9	2,9	0,0
Silkeborg	5,6	5,8	5,9	0,1
Skanderborg	3,2	3,4	3,3	-0,2
Skive	4,0	3,8	3,8	-0,0
Struer	0,8	0,8	0,8	-0,0
Syddjurs	2,7	3,1	2,9	-0,2
Viborg	5,7	5,6	5,5	-0,1
Aarhus	45,5	48,7	49,8	1,1
Region Midtjylland	53,6	54,0	55,7	1,7
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	1,3	2,8	2,1	-0,7
Byrdefordeling i alt	**158,6**	**164,5**	**167,3**	**2,8**
Langfristede tilgodehavender - Tjenestemandspension	-4,3	-	-4,4	-4,4
Ikke-byrdefordelt merforbrug på administration	7,1	-	-2,0	-2,0
Midttrafik	0,1	0,1	0,1	0,0
Overført overskud		15,3		
Primær drift	**161,5**	**179,9**	**161,1**	**-18,9**

Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af finansindtægter og -udgifter:

Tabel.10 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter (mio. kr.)

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Favrskov	-0,1	-	-0,1	-0,1
Hedensted	-0,1	-	-0,0	-0,0
Herning	-0,2	-	-0,1	-0,1
Holstebro	-0,1	-	-0,0	-0,0
Horsens	-0,3	-	-0,1	-0,1
Ikast-Brande	-0,1	-	-0,0	-0,0
Lemvig	-0,0	-	-0,0	-0,0
Norddjurs	-0,2	-	-0,1	-0,1
Odder	-0,1	-	-0,0	-0,0
Randers	-0,4	-	-0,2	-0,2
Ringkøbing-Skjern	-0,1	-	-0,1	-0,1
Silkeborg	-0,3	-	-0,1	-0,1
Skanderborg	-0,1	-	-0,1	-0,1
Skive	-0,2	-	-0,1	-0,1
Struer	-0,0	-	-0,0	-0,0
Syddjurs	-0,1	-	-0,1	-0,1
Viborg	-0,2	-	-0,1	-0,1
Aarhus	-1,8	-	-0,9	-0,9
Region Midtjylland	-4,0	-	-3,7	-3,7
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	-	-	-	-
Byrdefordeling i alt	**-8,6**	**-**	**-5,7**	**-5,7**
Ikke-byrdefordelte finansielle indtægter	-0,7	-	-0,8	-0,8
Primær drift	**-9,3**	**-**	**-6,5**	**-6,5**

Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2025

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår.

Repræsentantskabet skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 11 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 27:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel Handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering."

Budget 2025 blev godkendt af Bestyrelsen den 13. december 2024. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter.

Byrdefordelingen for 2025 er godkendt af Repræsentantskabet den 21. juni 2024.

Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på fire overordnede driftsbudgetter, Busdrift, Flextrafik samt Tog og Letbane. Resten er budgettet er fordelt under Øvrige fællesudgifter.

Driftsbudgetter

Busdrift

Busdrift (budget 2025: 1.026,2 mio. kr. netto) kan underopdeles i busindtægter, operatørudgifter, drift af billetsystemer, billetkontrol regionalt tilskud og NT/Sydtrafik-samarbejde.

- Busindtægter (budget 2025: 730,3 mio. kr.).
- Operatørudgifter (budget 2025: 1.516,0 mio. kr.), som er inklusive Flexbus, er ruteopdelt og finansieres af en eller flere bestillere (kommune eller regionen); relevante bestillere betaler udgiften til drift af ruten.
- Drift af billetsystemer som er Bus-IT, øvrige busudgifter og rejsekort (budget 2025: 105,3 mio. kr.). Udover almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2025 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne. Kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillernes

andel af udgifterne. Investeringen i basiskortet for bestillerne udskydes til perioden 2027 til 2031.

- Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til flytning af udstyr samt drift og investering i tælleudstyr fordeles ud fra andel af køreplantimetallet fra regnskab 2023.
- Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for regnskab 2023.
- Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter m.v. fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebil-station.
- Særlige eller enkeltstående udgifter fordeles direkte til den aktuelle kommune eller til regionen.
- NT/Sydtrafik-samarbejdet (budget 2025: 20,2 mio. kr.) vedrører Midttrafiks kørsel i Nordjyllands Trafikselskab (NT) samt Sydtrafik og vice versa. Det dækker operatørudgifter, passagerindtægter og byrdefordeling af ungdomskort.
- Midttrafiks kørsel i andre regioner afregnes med det relevante trafikselskab.
- NT's kørsel i Midttrafik finansieres af Viborg Kommune og Region Midtjylland.
- Sydtrafiks kørsel i Midttrafik finansieres af Region Midtjylland.
- Billetkontrol - busdrift (budget 2025: 1,9 mio. kr. netto). Udgifter til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller, mens indtægter fra kontrolafgifter er fordelt på baggrund af faktiske udstedte afgifter. Aarhus Kommune varetager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter. I forbindelse med inddrivelsen pålægges et rykkergebyr, som byrdefordeles til bestillerne. For Letbanen fordeles udgifter og indtægter efter aftale ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland (50 % til hver).
- De administrative udgifter og MOVE (budget 2025: 113,3 mio. kr.) består af administrative udgifter i Trafikselskabet Trafikselskabet kan opdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for Trafikselskabet udgør lønninger ca. 51 % af udgifterne. Af Trafikselskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2025 efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministration eller antal ture for handicapadministration. Aarhus Rutebilstation finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland ud fra en rutenøgle, mens letbaneadministrationen fordeles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Flextrafik

Flextrafik (budget 2025: 703,3 mio. kr. netto) kan underopdeles i Handicap-kørsel, den åbne kørsel (Flextur og Plustur), kommunal kørsel, siddende patientbefordring og øvrige trafikselskaber.

- Handicapkørsel (budget 2025: 76,6 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således at alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune.

- Flextur og Plustur (budget 2024: 18,8 mio. kr. netto) hvor kommunerne betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.

- Kommunal kørsel, samt siddende patientbefordring (budget 2025: 224,3 mio. kr. netto), hvor kommunerne samt Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter, som beror på konkrete aftaler.

- Øvrige trafikselskaber (budget 2025: 340,2 mio. kr. netto), hvor Midttrafik afregner med Sydtrafik og Fynbus.

- Flextrafik administration – budget 2025: 43,5 mio. kr. netto). Består af administrative udgifter i Flextrafik. Udgifterne finansieres via af et fastlagt bestillerbidrag per kørt tur i flextrafikken.

Letbanedrift

Letbanedrift (budget 2025: 274,6 mio. kr. netto):

- Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedrift bidrager Aarhus Kommune og Region Midtjylland med et bestillerbidrag som fastlagt i en politisk aftale fra 2013. I finansieringen af Letbanen til Grenaa indgår et statsligt bidrag, som staten tidligere har anvendt på Grenaabanen.

- Billetkontrol – Letbanedrift (budget 2025: -0,1 mio. kr. netto). Udgifter til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller, mens indtægter fra kontrolafgifter er fordelt på baggrund af faktiske udstedte afgifter. Aarhus Kommune varetager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter. I forbindelse med inddrivelsen pålægges et rykkergebyr, som byrdefordeles til bestillerne. For Letbanen fordeles udgifter og indtægter efter aftale ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland (50 % til hver).

- Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2025 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne.

- Letbanesekretariatet finansieres af tilsluttede kommuner og Region Midtjylland. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere

- De administrative udgifter (budget 2025: 5,7 mio. kr.) består af administrative udgifter i Trafikselskabet Trafikselskabet kan opdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for Trafikselskabet udgør lønninger ca. 51 % af udgifterne.

Togdrift

Togdrift (budget 2025: 80,3 mio. kr. netto)

- Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- Billetkontrol – togdrift (budget 2025: -0,2 mio. kr. netto). Udgifter til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller, mens indtægter fra kontrolafgifter er fordelt på baggrund af faktiske udstedte afgifter. Aarhus Kommune varetager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter. I forbindelse med inddrivelsen pålægges et rykkergebyr, som byrdefordeles til bestillerne. For Letbanen fordeles udgifter og indtægter efter aftale ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland (50 % til hver).
- De administrative udgifter (budget 2025: 1 mio. kr.) består af administrative udgifter i Trafikselskabet Trafikselskabet kan opdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for Trafikselskabet udgør lønninger ca. 51 % af udgifterne.

Øvrige fællesudgifter

Øvrige fællesudgifter (budget 2025: 7,6 mio. kr. netto) kan underopdeles i finansielle poster samt Tjenestemandspension.

- Finansielle poster (budget 2025: 0 mio. kr. netto). Der budgetteres med et nulresultat for finansielle poster men det faktiske resultat byrdefordeles ud fra bestillernes budgetandel korrigeret for eventuelle puljer hos Midttrafik.
- Tjenestemandspension (budget 2025: 7,6 mio. kr. netto). Består af årets udgifter samt den årlige hensættelse på 20,3 %. De årlige udgifter fordeles efter en fastsat nøgle mens de 20,3 % fordeles efter årets køreplantimer.

Grundlag for byrdefordeling

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetsomfang i det pågældende år.

For at præcisere den bevillingsmæssige binding overfor bestillerne, har Midttrafik foretaget en afgrænsning af de enkelte områder udtrykt i bevillingsniveauet. Gældende fra budget 2019 er rejsekortet lagt sammen med bevillingsområdet for busdrift. Bestyrelsen har besluttet, at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling. Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførelsesretten, er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område.

Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikselskabets budget. På budgetlægningstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

Byrdefordeling af resultat der følger af Midttrafiks finanspolitik

Byrdefordelingen af resultat på Midttrafiks likviditetsdepoter blev godkendt af Bestyrelsen 7. februar 2020.

Resultatet af finanspolitikken vil altid blive budgetteret til 0,00 kr. og vil dermed ikke påvirke årets a conto-rater. Ved endelig opgørelse af årets byrdefordeling vil resultatet af likviditetsdepotet blive indregnet og afregnet som en del af første aconto rate i efterfølgende regnskabsår.

Resultatet af depotet fordeles, således de bestillere i ejerkredsen der har placeret midler ved Midttrafik bærer en andel af resultatet svarende til deres puljes andel af det samlede depot. Den resterende andel af depotets resultat fordeles blandt alle bestillerne i ejerkredsen i henhold til den enkeltes nettobudget ved Midttrafik. Dette princip vil gøre sig gældende ved positivt såvel som negativt resultat.

Årsrapport 2025

Bilag 3 - Bestillermateriale

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af årsregnskab 2025 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 14
3.8 Norddjurs Kommune 15
3.9 Odder Kommune 17
3.10 Randers Kommune 19
3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune 21
3.12 Silkeborg Kommune 23
3.13 Skanderborg Kommune 25
3.14 Skive Kommune 27
3.15 Struer Kommune 29
3.16 Syddjurs Kommune 30
3.17 Viborg Kommune 32
3.18 Aarhus Kommune 34
3.19 Region Midtjylland 36

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af årsregnskab 2025

I det følgende materiale gives et kort overblik over de enkelte bestilleres 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.

Generelt for flextrafik har der været et lavere antal kørte ture end budgetteret på handicapområdet, samt et højere antal ture i den åbne kørsel. Markante afvigelser fra dette mønster kommenteres. Derudover har der generelt været lavere operatørudgifter på tværs af områder grundet det nye udbud i marts. 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.

Budgettet til Rejsekortet falder, da indkøbet af validatorer til den 'ikke-digitale løsning' bliver mindre omfattende end først antaget.

Den forskudte finansiering af Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, afdrages i perioden 2027-2031.

Arbejde med nedlukning af midttrafik app og migrering af brugere over på Rejsekort som app betyder øget andel af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data fra den enkelte rejse i indtægtsdelingsmodellen. Denne øgning giver et styrket datagrundlag for beregning af de generelle fordelingsnøgler og ændre sammensætning af rejser - især med korte rejser, som påvirker den gennemsnitlige rejselænge, og dermed det samlede resultat af modellen, hvor tendensen er at Region Midtjylland står til at få en større andel af passagerindtægterne end tidligere på bekostning af bybuskommunerne. Denne migrering er stadig i gang, og der er tale om en varig ændring, som bidrager til en mere retvisende og datadrevet fordeling af passagerindtægterne.

3.1 Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter for 2025 ender på 30,4 mio. Kr.. Sammenlignet med de budgetterede 30,9 mio. kr., medfører dette et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-4.781	-4.852	-4.076	776
- Bus	*-4.781*	*-4.839*	*-4.069*	770
- Flexbus	-	*-13*	-6	7
Operatørudgifter	20.481	20.080	19.126	-954
- Bus	20.426	19.990	19.083	-908
- Flexbus	55	90	43	-47
Drifts- og Billetsystemer	300	581	522	-59
Billetkontrol	8	6	8	2
Trafikselskab	1.232	1.186	1.186	-
Busdrift i alt	17.240	17.001	16.766	-235
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	47	49	49	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.100	-1.217	-1.260	-43
- Åben kørsel	*-632*	*-666*	*-705*	-39
- Handicapkørsel	*-468*	*-551*	*-555*	-4
Operatørudgifter	12.180	13.622	13.501	-121
- Åben kørsel	*1.508*	*1.391*	*1.577*	186
- Handicapkørsel	*2.202*	*2.184*	*2.278*	94
- Kommunal kørsel	*8.469*	*10.047*	*9.646*	-401
Flexadministration	1.207	1.341	1.329	-12
- Åben kørsel	377	418	445	27
- Handicapkørsel	404	408	435	27
- Kommunal kørsel	426	515	449	-66
Flextrafik i alt	12.287	13.746	13.570	-176
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	36	34	38	4
Finansindtægter og -udgifter	-139	-	-59	-59
Fællesomkostninger i alt	-102	34	-22	-56
Drift i alt	**29.472**	**30.830**	**30.363**	**-467**
Afdrag KK-lån Rejsekort	20	20	20	0
Favrskov Kommune i alt	**29.492**	**30.850**	**30.384**	**-467**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-161	-123	38
Overført mindreforbrug fra 2024			37	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**29.492**	**30.689**	**30.298**	**-392**
Bestillerbidrag indbetalt	-28.924	-30.689	-30.712	-23
Resultat til overførsel	**-14**		**27**	
Resultat til efterregulering	**582**	**0**	**-442**	

På ruteøkonomien for busdrift ses et mindre fald på 0,9 mio. kr. Faldet skyldes indekseffekten samt et lavere antal køreplantimer, især på rute 851, der fra K25 er omlagt til skolerute.

Busindtægter er samlet set 0,7 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes nedgang i passagertal i forhold til forventet.

3.2 Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter for 2025 ender på 13,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 13,6 mio. kr. dermed et mindreforbrug på 0,4 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-2.105	-2.262	-2.542	-280
- Bus	*-2.105*	*-2.244*	*-2.532*	-288
- Flexbus	-	*-18*	*-10*	8
Operatørudgifter	8.232	8.853	9.080	227
- Bus	7.708	8.337	8.692	356
- Flexbus	524	516	387	-129
Drifts- og Billetsystemer	318	498	440	-58
Billetkontrol	8	8	2	-6
Trafikselskab	665	687	687	-
Busdrift i alt	7.118	7.784	7.667	-117
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.831	-1.722	-2.068	-346
- Åben kørsel	*-1.242*	*-1.080*	*-1.425*	-345
- Handicapkørsel	*-589*	*-642*	*-643*	-1
Operatørudgifter	6.920	6.233	6.219	-14
- Åben kørsel	*3.702*	*2.787*	*3.420*	633
- Handicapkørsel	*3.166*	*3.446*	*2.758*	-688
- Kommunal kørsel	*52*	-	*41*	41
Flexadministration	1.279	1.290	1.404	114
- Åben kørsel	692	650	809	159
- Handicapkørsel	582	640	589	-51
- Kommunal kørsel	5	-	6	6
Flextrafik i alt	6.368	5.801	5.554	-247
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	26	27	28	1
Finansindtægter og -udgifter	-57	-	-26	-26
Fællesomkostninger i alt	-31	27	2	-25
Drift i alt	**13.455**	**13.612**	**13.223**	**-388**
Afdrag KK-lån Rejsekort	25	26	26	-0
Hedensted Kommune i alt	**13.480**	**13.638**	**13.249**	**-389**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-176	-133	43
Overført mindreforbrug fra 2024			36	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**13.480**	**13.462**	**13.152**	**-310**
Bestillerbidrag indbetalt	-13.145	-13.462	-13.476	-14
Resultat til overførsel	**-22**		**43**	
Resultat til efterregulering	**358**	**-**	**-367**	

På ruteøkonomien for busdrift ses en stigning på 0,4 mio. kr. Stigningen skyldes en mindre stigning i køreplantimer, øget ekstrakørsel samt stigning i busafhængige omkostninger grundet ny kontrakt startende til K25.

Busindtægterne er samlet 0,3 mio. kr. over budget, hvilket skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har øget Hedensteds andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.3 Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter for 2025 ender på 56,3 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 54,8 mio. kr., hvilket medfører et merforbrug på 1,6 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-9.158	-9.781	-6.517	3.264
- Bus	*-9.158*	*-9.765*	*-6.511*	3.254
- Flexbus	-	*-16*	*-6*	10
Operatørudgifter	49.944	53.315	52.916	-398
- Bus	49.842	53.196	52.723	-472
- Flexbus	102	119	193	74
Drifts- og Billetsystemer	1.407	2.199	1.975	-224
Billetkontrol	39	41	33	-8
Trafikselskab	3.156	3.562	3.562	-
Busdrift i alt	45.388	49.336	51.970	2.635
Flextrafik				
Passagerindtægter	-945	-956	-1.035	-79
- Åben kørsel	*-261*	*-197*	*-346*	-149
- Handicapkørsel	*-683*	*-759*	*-689*	70
Operatørudgifter	4.828	5.105	4.252	-853
- Åben kørsel	*860*	*637*	*809*	172
- Handicapkørsel	*3.968*	*4.468*	*3.442*	-1.026
Flexadministration	818	839	805	-34
- Åben kørsel	158	167	198	31
- Handicapkørsel	660	672	607	-65
Flextrafik i alt	4.700	4.988	4.022	-966
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	240	249	255	6
Finansindtægter og -udgifter	-221	-	-104	-104
Fællesomkostninger i alt	19	249	151	-98
Drift i alt	**50.107**	**54.573**	**56.143**	**1.570**
Afdrag KK-lån Rejsekort	188	189	189	-0
Herning Kommune i alt	**50.295**	**54.762**	**56.332**	**1.570**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-776	-590	186
Overført mindreforbrug fra 2024			146	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**50.295**	**53.986**	**55.888**	**1.902**
Bestillerbidrag indbetalt	-49.285	-53.986	-54.052	-67
Resultat til overførsel	**-80**		**157**	
Resultat til efterregulering	**1.090**	**-**	**1.679**	

For busdriftens operatørudgifter er der et mindre fald i omkostningerne til skolekørsel. Derudover har der været uforudsete omkostninger til arrangementskørsel, som ikke var indeholdt i budget 2025. Samlet set ender ruteomkostningerne på 0,5 mio. kr. under budget. Samtidig har der været en merudgift til flexbusser på 0,1 mio. kr.

Busindtægterne er samlet set 3,2 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forlængelse af gratis lokalkørsel og forsøg med HerningUng.

3.4 Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter for 2025 ender på 16,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 17,8 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 1,3 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-1.782	-82	-34	48
- Bus	*-1.782*	*-62*	*-31*	31
- Flexbus	-	*-20*	*-3*	17
Operatørudgifter	13.409	9.187	8.848	-339
- Bus	13.265	9.149	8.812	-337
- Flexbus	144	38	36	-2
Drifts- og Billetsystemer	621	622	572	-50
Billetkontrol	22	19	-10	-29
Trafikselskab	1.028	617	617	-
Busdrift i alt	13.298	10.363	9.992	-370
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.070	-1.068	-1.526	-458
- Åben kørsel	*-479*	*-375*	*-931*	-556
- Handicapkørsel	*-592*	*-693*	*-595*	98
Operatørudgifter	7.608	7.268	6.483	-785
- Åben kørsel	*2.127*	*1.351*	*2.868*	1.517
- Handicapkørsel	*3.812*	*4.498*	*2.685*	-1.813
- Kommunal kørsel	*1.669*	*1.419*	*929*	-490
Flexadministration	1.113	1.010	1.315	305
- Åben kørsel	291	187	630	443
- Handicapkørsel	703	704	580	-124
- Kommunal kørsel	119	119	104	-15
Flextrafik i alt	7.650	7.210	6.272	-938
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	146	155	154	-1
Finansindtægter og -udgifter	-77	-	-34	-34
Fællesomkostninger i alt	69	155	120	-35
Drift i alt	**21.017**	**17.728**	**16.384**	**-1.344**
Afdrag KK-lån Rejsekort	108	108	108	0
Holstebro Kommune i alt	**21.126**	**17.836**	**16.493**	**-1.343**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-163	-124	39
Overført mindreforbrug fra 2024			65	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**21.126**	**17.673**	**16.434**	**-1.239**
Bestillerbidrag indbetalt	-17.982	-17.673	-17.695	-22
Resultat til overførsel	**-44**		**44**	
Resultat til efterregulering	**3.187**	**-**	**-1.304**	

I 2025 har der været et fald i køreplantimer på 195 timer. Dette, kombineret med indekseffekten, medfører et fald i ruteomkostningerne på 0,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2025.

Passagerindtægter for bus relaterer sig til værnepligtige.

Fra 2025 har Holstebro Kommune indført gratis buskørsel. Det betyder, at kommunen ikke har udgifter til billetkontrol. Der er dog et mindre efterslæb i 2025 vedrørende "tab på debitorer", dvs. kunder, der har modtaget kontrolafgift, men ikke har betalt, som kommunen skal dække.

For kommunalkørsel er det realiserede antal ture lavere end budgetteret. Dette medfører en mindreudgift for kommunen på 0,5 mio. kr.

3.5 Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 63,3 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 61,7 mio. kr., hvilket medfører et merforbrug på 1,6 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-17.126	-17.209	-12.688	4.521
- Bus	*-17.126*	*-17.174*	*-12.659*	4.515
- Flexbus	-	*-35*	*-29*	6
Operatørudgifter	57.537	59.681	58.955	-726
- Bus	56.824	58.704	58.395	-310
- Flexbus	713	977	560	-417
Drifts- og Billetsystemer	2.121	3.270	2.914	-356
Billetkontrol	31	36	39	3
Trafikselskab	4.569	4.494	4.494	-
Busdrift i alt	47.132	50.272	53.714	3.441
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.908	-2.010	-2.307	-297
- Åben kørsel	*-908*	*-819*	*-1.227*	-408
- Handicapkørsel	*-1.002*	*-1.191*	*-1.081*	110
Operatørudgifter	10.691	10.935	9.580	-1.355
- Åben kørsel	*3.576*	*2.708*	*3.476*	768
- Handicapkørsel	*4.431*	*5.286*	*3.863*	-1.423
- Kommunal kørsel	*2.683*	*2.941*	*2.240*	-701
Flexadministration	2.144	2.387	2.314	-73
- Åben kørsel	641	737	855	118
- Handicapkørsel	1.108	1.184	1.072	-112
- Kommunal kørsel	394	466	386	-80
Flextrafik i alt	10.927	11.312	9.586	-1.726
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	253	260	270	10
Finansindtægter og -udgifter	-274	-	-117	-117
Fællesomkostninger i alt	-21	260	152	-108
Drift i alt	**58.037**	**61.844**	**63.452**	**1.608**
Afdrag KK-lån Rejsekort	-192	-192	-192	0
Horsens Kommune i alt	**57.845**	**61.652**	**63.261**	**1.608**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-1.065	-809	256
Overført mindreforbrug fra 2024			285	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**57.845**	**60.587**	**62.736**	**2.149**
Bestillerbidrag indbetalt	-63.225	-60.587	-60.682	-95
Resultat til overførsel	**-190**		**335**	
Resultat til efterregulering	**-5.190**	**-**	**1.719**	

Busindtægterne er samlet set 4,5 mio. Kr. Under budget, hvilket skyldes en nedgang i passagerer, og dermed også en reduceret andel af Midttrafik samlede indtægter i indtægtsdelingsmodellen.

Busdriftens operatørudgifter ender 0,3 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes den negative indekseffekt. En stigning i køreplantimer på samlet 2.634 timer, hovedsageligt på rute 110 og 112, medfører dog ekstraomkostninger på 1,8 mio. Kr. Flexbus-området har haft færre ture end budgetteret, resulterende i et mindreforbrug på 0,4 mio. kr.

For kommunalkørsel er antallet af ture lavere end budgetteret hvilket giver et mindreforbrug på 0,7 mio. kr.

3.6 Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 19,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 20,8 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 0,9 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-	-	-0	-0
- Flexbus	-	-	*-0*	-0
Operatørudgifter	16.263	16.898	16.619	-279
- Bus	16.263	16.898	16.592	-307
- Flexbus	-	-	27	27
Drifts- og Billetsystemer	144	380	313	-67
Trafikselskab	974	1.022	1.022	-
Busdrift i alt	17.381	18.300	17.954	-347
Flextrafik				
Passagerindtægter	-639	-775	-817	-42
- Åben kørsel	*-291*	*-322*	*-399*	-77
- Handicapkørsel	*-348*	*-453*	*-418*	35
Operatørudgifter	2.191	2.663	2.170	-493
- Åben kørsel	*537*	*538*	*615*	77
- Handicapkørsel	*1.654*	*2.125*	*1.555*	-570
Flexadministration	525	527	505	-22
- Åben kørsel	153	167	191	24
- Handicapkørsel	373	360	313	-47
Flextrafik i alt	2.077	2.415	1.858	-557
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	62	63	65	2
Finansindtægter og -udgifter	-86	-	-40	-40
Fællesomkostninger i alt	-23	63	25	-38
Drift i alt	**19.435**	**20.778**	**19.836**	**-942**
Afdrag KK-lån Rejsekort	16	16	16	-0
Ikast-Brande Kommune i alt	**19.450**	**20.794**	**19.852**	**-942**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-198	-150	48
Overført mindreforbrug fra 2024			33	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**19.450**	**20.596**	**19.735**	**-861**
Bestillerbidrag indbetalt	-19.822	-20.596	-20.618	-22
Resultat til overførsel	**-11**		**11**	
Resultat til efterregulering	**-361**	**-**	**-895**	

Busdriftens operatørudgifter ender 0,3 mio. kr. under budget. Nedgangen skyldes primært færre køreplantimer på lokalruter samt omlægning af rute 191 til en Flexbus-rute fra K25. Som modsvar er der via den nye kontrakt på udbud 71 en administrationsomkostning, som ikke var en del af den tidligere kontrakt.

På skoleruterne er der indgået en ny kontrakt, som gør ruterne dyrere.

3.7 Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 8,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 9,7 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-	-3	-	3
- Flexbus	-	*-3*	-	3
Operatørudgifter	6.470	6.412	6.529	117
- Bus	6.443	6.333	6.525	192
- Flexbus	27	79	4	-75
Drifts- og Billetsystemer	1	1	1	-0
Trafikselskab	200	190	190	-
Busdrift i alt	6.671	6.600	6.720	120
Flextrafik				
Passagerindtægter	-455	-582	-538	44
- Åben kørsel	*-210*	*-279*	*-257*	22
- Handicapkørsel	*-245*	*-303*	*-282*	21
Operatørudgifter	2.438	3.073	2.277	-796
- Åben kørsel	*865*	*1.181*	*891*	-290
- Handicapkørsel	*1.471*	*1.787*	*1.311*	-476
- Kommunal kørsel	*102*	*105*	*75*	-30
Flexadministration	310	538	393	-145
- Åben kørsel	133	221	164	-57
- Handicapkørsel	172	312	225	-87
- Kommunal kørsel	5	5	4	-1
Flextrafik i alt	2.294	3.029	2.131	-898
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	32	32	33	1
Finansindtægter og -udgifter	-43	-	-19	-19
Fællesomkostninger i alt	-11	32	14	-18
Drift i alt	**8.954**	**9.661**	**8.865**	**-796**
Afdrag KK-lån Rejsekort	8	8	8	-0
Lemvig Kommune i alt	**8.961**	**9.669**	**8.873**	**-796**
Bestillerbidrag indbetalt	-9.935	-9.669	-9.674	-5
Resultat til overførsel	**-0**		0	
Resultat til efterregulering	**-973**	**-**	**-796**	

Busdriftens operatørudgifter ender 0,2 mio. kr. over budget, hvilket skyldes øgede omkostninger til skolekørsel.

I den åbne kørsel har der været færre ture end budgetteret og det medfører en mindreudgift på 0,3 mio. kr.

3.8 Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 38,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 40,4 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 2,3 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-1.846	-1.806	-1.678	128
- Bus	*-1.846*	*-1.775*	*-1.656*	119
- Flexbus	-	*-31*	*-21*	10
Operatørudgifter	29.597	31.575	30.380	-1.195
- Bus	28.949	30.956	30.026	-929
- Flexbus	648	619	353	-266
Drifts- og Billetsystemer	343	653	569	-84
Billetkontrol	9	8	8	-0
Trafikselskab	1.434	1.502	1.502	-
Busdrift i alt	29.536	31.932	30.780	-1.151
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	47	49	49	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.110	-1.173	-1.321	-148
- Åben kørsel	*-741*	*-703*	*-916*	-213
- Handicapkørsel	*-369*	*-470*	*-405*	65
Operatørudgifter	8.078	8.272	7.300	-972
- Åben kørsel	*2.764*	*2.174*	*2.337*	163
- Handicapkørsel	*1.885*	*2.268*	*1.653*	-615
- Kommunal kørsel	*3.428*	*3.830*	*3.309*	-521
Flexadministration	1.141	1.275	1.282	7
- Åben kørsel	462	476	591	115
- Handicapkørsel	310	360	324	-36
- Kommunal kørsel	369	439	368	-71
Flextrafik i alt	8.109	8.374	7.261	-1.113
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	61	58	63	5
Finansindtægter og -udgifter	-167	-	-78	-78
Fællesomkostninger i alt	-106	58	-15	-73
Drift i alt	**37.586**	**40.413**	**38.076**	**-2.336**
Afdrag KK-lån Rejsekort	13	13	13	0
Norddjurs Kommune i alt	**37.600**	**40.426**	**38.089**	**-2.336**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-213	-162	51
Overført mindreforbrug fra 2024			48	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**37.600**	**40.213**	**37.976**	**-2.236**
Bestillerbidrag indbetalt	-38.729	-40.213	-40.242	-30
Resultat til overførsel	**-19**		**31**	
Resultat til efterregulering	**-1.111**	**-**	**-2.297**	

Busindtægterne er samlet set 0,1 mio. kr. lavere end budget, hvilket primært skyldes et fald i antal passagerer, og dermed en lavere andel af Midtrafiks samlede indtægter fra Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,9 mio. kr., hvilket primært skyldes færre køreplantimer samt et fald i brændstofindekset. Derudover betales der i 2025 en kompensation for reduktioner i K25 på 0,2 mio. Kr. På flexbusområdet har der været færre ture end budgetteret. Dette medfører et mindreforbrug på 0,3 mio. kr.

I den kommunale kørsel har der været færre ture end budgetteret. Dette giver et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

3.9 Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 12,3 mio. kr., mod et budgetteret beløb på 12,7 mio. kr. hvilket medfører et mindreforbrug på ca. 0,5 mio kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-1.737	-2.140	-1.678	462
- Bus	*-1.737*	*-2.114*	*-1.664*	450
- Flexbus	-	*-26*	*-15*	11
Operatørudgifter	9.768	10.657	10.236	-421
- Bus	9.479	10.367	10.054	-314
- Flexbus	289	290	183	-107
Drifts- og Billetsystemer	243	457	399	-58
Billetkontrol	8	7	3	-4
Trafikselskab	776	800	800	-
Busdrift i alt	9.058	9.781	9.761	-21
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	47	49	49	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-555	-565	-689	-124
- Åben kørsel	*-248*	*-211*	*-305*	-94
- Handicapkørsel	*-307*	*-354*	*-384*	-30
Operatørudgifter	2.779	2.858	2.523	-335
- Åben kørsel	*1.107*	*753*	*916*	163
- Handicapkørsel	*1.672*	*2.105*	*1.607*	-498
Flexadministration	557	589	618	29
- Åben kørsel	211	221	245	24
- Handicapkørsel	346	368	373	5
Flextrafik i alt	2.781	2.882	2.453	-429
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	27	27	29	2
Finansindtægter og -udgifter	-51	-	-24	-24
Fællesomkostninger i alt	-24	27	5	-22
Drift i alt	**11.862**	**12.739**	**12.267**	**-472**
Afdrag KK-lån Rejsekort	7	7	7	0
Odder Kommune i alt	**11.869**	**12.746**	**12.274**	**-472**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-176	-134	42
Overført mindreforbrug fra 2024			26	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**11.869**	**12.570**	**12.166**	**-404**
Bestillerbidrag indbetalt	-11.623	-12.570	-12.584	-13
Resultat til overførsel	**-13**		**25**	
Resultat til efterregulering	**258**	**-**	**-442**	

Busindtægterne er samlet set 0,4 mio. kr. lavere end budget, hvilket primært skyldes et fald i antal passagerer, og dermed en lavere andel af Midtrafiks samlede indtægter fra Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,3 mio. kr., hvilket primært skyldes fald i brændstofindekset.

3.10 Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 97,6 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 98,3 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,7 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-26.259	-27.589	-23.868	3.721
- Bus	*-26.259*	*-27.582*	*-23.860*	3.722
- Flexbus	-	*-7*	*-8*	-1
Operatørudgifter	98.248	97.817	96.725	-1.092
- Bus	97.861	97.553	96.240	-1.314
- Flexbus	387	264	485	221
Drifts- og Billetsystemer	3.829	5.997	5.368	-629
Billetkontrol	69	78	22	-56
Trafikselskab	7.220	7.052	7.052	-
Busdrift i alt	83.107	83.355	85.299	1.943
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	47	49	49	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.709	-1.851	-2.123	-272
- Åben kørsel	*-439*	*-356*	*-573*	-217
- Handicapkørsel	*-1.271*	*-1.495*	*-1.550*	-55
Operatørudgifter	12.072	13.277	11.109	-2.169
- Åben kørsel	*1.600*	*1.202*	*1.398*	196
- Handicapkørsel	*6.720*	*8.085*	*6.649*	-1.436
- Kommunal kørsel	*3.751*	*3.990*	*3.062*	-929
Flexadministration	2.266	2.621	2.586	-35
- Åben kørsel	267	271	355	84
- Handicapkørsel	1.561	1.856	1.815	-41
- Kommunal kørsel	437	494	416	-77
Flextrafik i alt	12.628	14.047	11.572	-2.475
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	455	469	483	14
Finansindtægter og -udgifter	-433	-	-186	-186
Fællesomkostninger i alt	21	469	297	-172
Drift i alt	**95.804**	**97.920**	**97.216**	**-704**
Afdrag KK-lån Rejsekort	375	375	375	0
Randers Kommune i alt	**96.178**	**98.295**	**97.591**	**-704**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-1.794	-1.364	430
Overført mindreforbrug fra 2024			365	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**96.178**	**96.501**	**96.593**	**92**
Bestillerbidrag indbetalt	-95.180	-96.501	-96.661	-160
Resultat til overførsel	**-205**		**477**	
Resultat til efterregulering	**1.203**	**0**	**-545**	

Busindtægterne er samlet set 3,7 mio. kr. lavere end budgettet. Dette skyldes fald i passagertallet, samt ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 1,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2025. Reduktionen skyldes primært et fald på 913 køreplantimer samt indekseffekten, dette modsvaret af en mindre merudgift som følge af ekstrakørsel. Samtidig har antallet af flexbus ture været højere end budgetteret og der forventes derfor en merudgift på 0,2 mio. Kr.

For kommunalkørsel har der været et lavere antal ture end budgetteret svarende til en mindreudgift for kommunen på 1,1 mio. Kr. Randers kommune fik i forbindelse med FR2 nedskrevet budgettet for brækket ben kørsel.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 31,9 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 32,3 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på ca. 0,5 mio. Kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-3.677	-3.723	-2.659	1.064
- Bus	*-3.677*	*-3.715*	*-2.654*	1.061
- Flexbus	-	*-8*	*-5*	3
Operatørudgifter	26.260	27.298	26.860	-438
- Bus	26.138	27.176	26.742	-434
- Flexbus	122	122	118	-4
Drifts- og Billetsystemer	747	1.349	1.185	-164
Billetkontrol	7	8	145	137
Trafikselskab	1.611	2.012	2.012	-
Busdrift i alt	24.948	26.944	27.542	598
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.401	-1.485	-1.605	-120
- Åben kørsel	*-874*	*-898*	*-1.041*	-143
- Handicapkørsel	*-528*	*-587*	*-564*	23
Operatørudgifter	5.806	5.802	4.965	-837
- Åben kørsel	*2.504*	*2.387*	*2.227*	-160
- Handicapkørsel	*3.301*	*3.415*	*2.738*	-677
Flexadministration	940	883	843	-40
- Åben kørsel	400	435	432	-3
- Handicapkørsel	540	448	411	-37
Flextrafik i alt	5.345	5.200	4.203	-997
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	113	117	120	3
Finansindtægter og -udgifter	-135	-	-61	-61
Fællesomkostninger i alt	-22	117	59	-58
Drift i alt	**30.270**	**32.261**	**31.804**	**-457**
Afdrag KK-lån Rejsekort	74	74	74	0
Ringkøbing-Skjern Kommune i alt	**30.344**	**32.335**	**31.878**	**-456**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-548	-417	131
Overført mindreforbrug fra 2024			77	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**30.344**	**31.787**	**31.539**	**-248**
Bestillerbidrag indbetalt	-31.361	-31.787	-31.822	-35
Resultat til overførsel	**-42**		**64**	
Resultat til efterregulering	**-975**	**-**	**-347**	

Busindtægterne er samlet set 1 mio. Kr. Under budget, hvilket primært skyldes fald i passagerer, og derfor en reduceret andel af Midttrafik samlede indtægter i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

Busdriftens operatørudgifter falder med 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet, primært som følge af en nedskrivning af køreplantimerne med 463 timer samt indekseffekten. Derudover har der været ekstra udgifter til omkørsler.

3.12 Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 53,3 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 52,3 mio. kr., hvilket medfører et merforbrug på 1 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-18.095	-19.448	-15.225	4.223
- Bus	*-18.095*	*-19.440*	*-15.214*	4.226
- Flexbus	-	*-8*	*-11*	-3
Operatørudgifter	53.692	54.813	52.754	-2.059
- Bus	53.521	54.578	52.545	-2.033
- Flexbus	171	235	209	-26
Drifts- og Billetsystemer	2.430	3.612	3.279	-333
Billetkontrol	43	58	14	-44
Trafikselskab	3.879	4.100	4.100	-
Busdrift i alt	41.949	43.135	44.922	1.787
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	47	49	49	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.281	-1.395	-1.704	-309
- Åben kørsel	*-441*	*-347*	*-672*	-325
- Handicapkørsel	*-825*	*-1.029*	*-1.022*	7
- Kommunal kørsel	*-15*	*-19*	*-10*	9
Operatørudgifter	8.213	8.869	8.463	-406
- Åben kørsel	*1.050*	*728*	*1.274*	546
- Handicapkørsel	*4.546*	*5.471*	*4.528*	-943
- Kommunal kørsel	*2.617*	*2.670*	*2.661*	-9
Flexadministration	1.582	1.654	1.677	23
- Åben kørsel	191	187	290	103
- Handicapkørsel	1.040	1.104	1.013	-91
- Kommunal kørsel	351	363	374	11
Flextrafik i alt	8.515	9.129	8.437	-692
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	210	227	233	6
Finansindtægter og -udgifter	-293	-	-99	-99
Fællesomkostninger i alt	-82	227	133	-94
Drift i alt	**50.429**	**52.540**	**53.541**	**1.002**
Afdrag KK-lån Rejsekort	-261	-261	-261	0
Silkeborg Kommune i alt	**50.168**	**52.279**	**53.281**	**1.002**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-1.105	-839	266
Overført mindreforbrug fra 2024			209	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**50.168**	**51.174**	**52.650**	**1.477**
Bestillerbidrag indbetalt	-50.631	-51.174	-51.256	-82
Resultat til overførsel	**-127**		**287**	
Resultat til efterregulering	**-336**	**-**	**1.108**	

Busindtægterne er samlet set 4,2 mio. Kr. Under budget, hvilket skyldes et fald i passagertallet, samt ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

Busdriftens operatørudgifter ender året med et fald 2,0 mio. kr. i forhold til budgettet. Faldet skyldes et mindre antal køreplantimer, indekseffekt, lavere priser samt mindre ekstrakørsel end budgetteret. Til K25 er der startet to nye kontrakter.

3.13 Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 30,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 31,9 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på ca. 1 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-9.690	-7.613	-6.739	874
- Bus	*-9.690*	*-7.558*	*-6.703*	855
- Flexbus	-	*-55*	*-36*	19
Operatørudgifter	28.080	30.547	29.987	-560
- Bus	27.026	29.303	29.115	-188
- Flexbus	1.054	1.244	872	-372
Drifts- og Billetsystemer	668	1.064	965	-99
Billetkontrol	8	12	9	-3
Trafikselskab	1.681	1.776	1.776	-
Busdrift i alt	20.747	25.786	25.998	212
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	47	49	49	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.746	-1.860	-1.747	113
- Åben kørsel	*-1.270*	*-1.270*	*-1.237*	33
- Handicapkørsel	*-481*	*-590*	*-510*	80
Operatørudgifter	6.575	6.155	5.054	-1.101
- Åben kørsel	*4.014*	*3.301*	*2.767*	-534
- Handicapkørsel	*2.529*	*2.834*	*2.252*	-582
- Kommunal kørsel	*32*	*20*	*35*	15
Flexadministration	1.417	1.592	1.403	-189
- Åben kørsel	825	1.005	843	-162
- Handicapkørsel	587	584	553	-31
- Kommunal kørsel	5	3	7	4
Flextrafik i alt	6.247	5.887	4.709	-1.178
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	65	65	69	4
Finansindtægter og -udgifter	-141	-	-61	-61
Fællesomkostninger i alt	-77	65	9	-56
Drift i alt	**26.964**	**31.787**	**30.765**	**-1.022**
Afdrag KK-lån Rejsekort	65	65	65	0
Skanderborg Kommune i alt	**27.030**	**31.852**	**30.830**	**-1.022**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-314	-238	76
Overført mindreforbrug fra 2024			73	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**27.030**	**31.538**	**30.665**	**-873**
Bestillerbidrag indbetalt	-29.236	-31.538	-31.569	-31
Resultat til overførsel	**-42**		**127**	
Resultat til efterregulering	**-2.164**	**-0**	**-1.031**	

Busindtægterne er samlet set 0,9 mio. kr. under budget, hvilket skyldes fald i passagertal samt ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 0,2 mio. kr., primært som følge af et fald i brændstofindekset. Derudover er der en mindre stigning i køreplantimer på 194 timer. Flexbus har oplevet mindre kørsel end budgetteret hvilket medfører en mindreudgift på 0,4 mio. kr.

I den åbne kørsel har der generelt været mindre aktivitet end budgetteret hvilket giver et samlet mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

3.14 Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 44,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 43,8 mio. kr., hvilket medfører et merforbrug på 0,7 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-5.867	-6.391	-5.355	1.036
- Bus	*-5.867*	*-6.384*	*-5.350*	1.034
- Flexbus	-	*-7*	*-5*	2
Operatørudgifter	30.776	27.937	28.485	548
- Bus	30.687	27.860	28.396	536
- Flexbus	89	77	89	12
Drifts- og Billetsystemer	1.032	1.651	1.484	-167
Billetkontrol	30	35	32	-3
Trafikselskab	2.444	2.359	2.359	-
Busdrift i alt	28.415	25.591	27.005	1.414
Flextrafik				
Passagerindtægter	-675	-700	-838	-138
- Åben kørsel	*-200*	*-145*	*-311*	-166
- Handicapkørsel	*-474*	*-555*	*-527*	28
Operatørudgifter	19.055	17.168	16.772	-396
- Åben kørsel	*876*	*486*	*1.078*	592
- Handicapkørsel	*2.683*	*3.038*	*2.332*	-706
- Kommunal kørsel	*15.497*	*13.644*	*13.362*	-282
Flexadministration	1.436	1.397	1.295	-102
- Åben kørsel	123	97	204	107
- Handicapkørsel	603	536	425	-111
- Kommunal kørsel	710	764	667	-97
Flextrafik i alt	19.817	17.865	17.229	-636
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	159	167	170	3
Finansindtægter og -udgifter	-216	-	-83	-83
Fællesomkostninger i alt	-57	167	87	-80
Drift i alt	**48.175**	**43.623**	**44.321**	**698**
Afdrag KK-lån Rejsekort	131	131	131	-0
Skive Kommune i alt	**48.306**	**43.754**	**44.452**	**698**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-620	-471	149
Overført mindreforbrug fra 2024			102	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**48.306**	**43.134**	**44.083**	**949**
Bestillerbidrag indbetalt	-50.069	-43.134	-43.186	-52
Resultat til overførsel	**-50**		**97**	
Resultat til efterregulering	**-1.714**	**-**	**799**	

Busindtægterne er samlet set 1 mio. Kr. Under budget, hvilket skyldes fald i passagertal samt ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

Busdriftens operatørudgifter ender med en stigning på 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes stigning i de busafhængige omkostninger, arrangementskørsel samt højere udbetalt bonus end budgetteret.

I den kommunale kørsel har der været færre ture end budgetteret, hvilket medfører en reduktion i udgifterne på 0,3 mio. Kr.

3.15 Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 9,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 10,6 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 1,2 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	52	-	-49	-49
- Bus	*52*	-	*-49*	-49
- Flexbus	-	-	-	-
Operatørudgifter	5.259	7.524	7.219	-305
Drifts- og Billetsystemer	47	184	144	-40
Trafikselskab	441	466	466	-
Busdrift i alt	5.799	8.174	7.780	-394
Flextrafik				
Passagerindtægter	-434	-488	-543	-55
- Åben kørsel	*-192*	*-216*	*-295*	-79
- Handicapkørsel	*-242*	*-272*	*-248*	24
Operatørudgifter	2.193	2.468	1.801	-667
- Åben kørsel	*690*	*751*	*683*	-68
- Handicapkørsel	*1.503*	*1.717*	*1.118*	-599
Flexadministration	343	354	319	-35
- Åben kørsel	94	114	133	19
- Handicapkørsel	249	240	186	-54
Flextrafik i alt	2.102	2.334	1.577	-757
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	44	46	47	1
Finansindtægter og -udgifter	-42	-	-20	-20
Fællesomkostninger i alt	1	46	27	-19
Drift i alt	**7.902**	**10.554**	**9.383**	**-1.171**
Afdrag KK-lån Rejsekort	24	24	24	0
Struer Kommune i alt	**7.926**	**10.578**	**9.407**	**-1.171**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-129	-98	31
Overført mindreforbrug fra 2024			8	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**7.926**	**10.449**	**9.318**	**-1.131**
Bestillerbidrag indbetalt	-9.794	-10.449	-10.459	-10
Resultat til overførsel	**2**		**-2**	
Resultat til efterregulering	**-1.870**	**-**	**-1.140**	

Busindtægter er rettelse i forhold til regnskab 2024, hvori der ved en fejl blev afregnet et beløb som kompensation til Region Midtjylland.

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 0,3 mio. kr., primært som følge af et fald i brændstofindekset.

3.16 Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 31,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 33,0 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 1,9 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-2.930	-3.379	-2.726	653
- Bus	*-2.930*	*-3.352*	*-2.704*	648
- Flexbus	-	*-27*	*-22*	5
Operatørudgifter	23.906	25.432	24.481	-952
- Bus	23.474	24.938	24.108	-830
- Flexbus	433	494	373	-121
Drifts- og Billetsystemer	573	876	765	-111
Billetkontrol	9	10	1	-9
Trafikselskab	1.448	1.625	1.545	-80
Busdrift i alt	23.007	24.564	24.066	-498
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	47	49	49	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.559	-1.788	-1.632	156
- Åben kørsel	*-1.214*	*-1.341*	*-1.224*	117
- Handicapkørsel	*-347*	*-447*	*-408*	39
Operatørudgifter	7.908	8.702	7.301	-1.401
- Åben kørsel	*4.139*	*3.968*	*3.447*	-521
- Handicapkørsel	*1.996*	*2.721*	*2.055*	-666
- Kommunal kørsel	*1.773*	*2.013*	*1.799*	-214
Flexadministration	1.231	1.399	1.288	-111
- Åben kørsel	670	749	731	-18
- Handicapkørsel	395	448	368	-80
- Kommunal kørsel	166	202	188	-14
Flextrafik i alt	7.579	8.313	6.956	-1.357
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	53	53	57	4
Finansindtægter og -udgifter	-138	-	-63	-63
Fællesomkostninger i alt	-85	53	-6	-59
Drift i alt	**30.548**	**32.979**	**31.066**	**-1.914**
Afdrag KK-lån Rejsekort	35	35	35	-0
Syddjurs Kommune i alt	**30.583**	**33.014**	**31.100**	**-1.914**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-335	-254	81
Overført mindreforbrug fra 2024			65	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**30.583**	**32.679**	**30.910**	**-1.769**
Bestillerbidrag indbetalt	-30.877	-32.679	-32.711	-31
Resultat til overførsel	**-33**		**55**	
Resultat til efterregulering	**-262**	**-**	**-1.856**	

Busindtægterne er samlet set 0,6 mio. Kr. Under budget, hvilket skyldes fald i passagertal samt ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,8 mio. kr., som følge af et fald i brændstofindekset samt en reduktion af køreplantimerne med 733 timer.

Aktivitetsniveauet på den åbne kørsel har været lavere end forventet. Dette medfører et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

Trafikselskabet har i 2025 et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. Mindreforbruget skyldes lavere udgifter på LES-projektet og videreføres til 2026, hvor det indgår i projektets finansiering.

3.17 Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 50,8 mio. kr. mod de budgetterede 55 mio. kr. hvilket medfører et mindreforbrug på ca. 4,3 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-12.152	-11.890	-9.060	2.830
- Bus	*-12.152*	*-11.882*	*-9.056*	2.826
- Flexbus	-	*-8*	*-5*	3
Operatørudgifter	49.965	49.281	45.244	-4.037
- Bus	49.858	48.835	45.167	-3.668
- Flexbus	108	446	77	-369
NT/Sydtrafik-samarbejde	226	225	201	-24
Drifts- og Billetsystemer	2.477	3.589	3.178	-411
Billetkontrol	47	57	37	-20
Trafikselskab	3.991	3.690	3.690	-
Busdrift i alt	44.555	44.952	43.290	-1.662
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.697	-2.010	-1.916	94
- Åben kørsel	*-433*	*-464*	*-516*	-52
- Handicapkørsel	*-1.264*	*-1.546*	*-1.400*	146
Operatørudgifter	8.120	9.653	7.335	-2.318
- Åben kørsel	*1.179*	*1.134*	*1.075*	-59
- Handicapkørsel	*6.923*	*8.487*	*6.225*	-2.262
- Kommunal kørsel	*18*	*32*	*35*	3
Flexadministration	1.562	1.897	1.628	-269
- Åben kørsel	221	318	262	-56
- Handicapkørsel	1.339	1.576	1.362	-214
- Kommunal kørsel	2	3	4	1
Flextrafik i alt	7.984	9.540	7.047	-2.493
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	265	277	283	6
Finansindtægter og -udgifter	-236	-	-104	-104
Fællesomkostninger i alt	29	277	179	-98
Drift i alt	**52.567**	**54.769**	**50.516**	**-4.253**
Afdrag KK-lån Rejsekort	245	246	246	-0
Viborg Kommune i alt	**52.813**	**55.015**	**50.762**	**-4.253**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-979	-744	235
Overført mindreforbrug fra 2024			295	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**52.813**	**54.036**	**50.313**	**-3.723**
Bestillerbidrag indbetalt	-51.685	-54.036	-54.123	-87
Resultat til overførsel	**-207**		**306**	
Resultat til efterregulering	**1.335**	**-**	**-4.116**	

Busindtægterne er samlet set 2,8 mio. Kr. Under budget, hvilket skyldes fald i passagertal samt ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med 3,7 mio. kr., som følge af et fald i brændstofindekset samt et lavere antal køreplantimer på 692 timer, derudover har der været en nedgang i busafhængige omkostninger grundet for høj budgettering. På Flexbus-området er der oprettet nye ruter, som ikke har haft den forventede belægning, hvilket giver et mindreforbrug på 0,4 mio. kr. for kommunen.

3.18 Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter for 2025 udgør 428,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 450,2 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på ca. 22,2 mio. kr.

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

				Afvigl. 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-305.782	-315.621	-312.867	2.754
- Bus	*-305.782*	*-315.610*	*-312.861*	2.749
- Flexbus	-	*-11*	*-6*	5
Operatørudgifter	495.856	524.745	520.612	-4.133
- Bus	495.663	524.562	520.420	-4.142
- Flexbus	193	183	192	9
Drifts- og Billetsystemer	25.586	39.283	36.316	-2.967
Billetkontrol	-540	993	-4.722	-5.715
Trafikselskab	33.347	36.904	36.904	-
Busdrift i alt	248.467	286.304	276.243	-10.061
Letbanedrift				
Passagerindtægter	-46.713	-49.032	-52.593	-3.562
Operatørudgifter	149.215	161.283	160.833	-450
Drifts- og billetsystemer	2.876	4.367	3.592	-775
Billetkontrol	-161	-30	-295	-265
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariatet	2.945	3.133	3.133	-
Letbanedrift i alt	108.162	119.721	114.670	-5.051
Flextrafik				
Passagerindtægter	-5.990	-6.761	-6.838	-77
- Åben kørsel	*-558*	*-549*	*-638*	-89
- Handicapkørsel	*-5.425*	*-6.212*	*-6.200*	12
Operatørudgifter	35.507	38.323	32.304	-6.019
- Åben kørsel	*1.636*	*1.528*	*1.447*	-81
- Handicapkørsel	*28.401*	*30.851*	*26.078*	-4.773
- Kommunal kørsel	*5.470*	*5.944*	*4.779*	-1.165
Flexadministration	7.893	8.652	8.497	-155
- Åben kørsel	293	314	330	16
- Handicapkørsel	6.875	7.520	7.460	-60
- Kommunal kørsel	726	818	707	-111
Flextrafik i alt	37.410	40.214	33.963	-6.251
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	2.126	2.207	2.273	66
Finansindtægter og -udgifter	-1.840	-	-854	-854
Fællesomkostninger i alt	286	2.207	1.419	-788
Drift i alt	**394.325**	**448.446**	**426.295**	**-22.151**
Afdrag KK-lån Rejsekort	1.759	1.761	1.761	-0
Aarhus Kommune i alt	**396.084**	**450.207**	**428.056**	**-22.152**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-11.743	-8.304	3.439
Overført mindreforbrug fra 2024			1.781	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**396.084**	**438.464**	**421.533**	**-16.931**
Bestillerbidrag indbetalt	-396.217	-438.464	-439.238	-774
Resultat til overførsel	**-1.008**		**5.511**	
Resultat til efterregulering	**874**	**-0**	**-23.216**	

Busindtægterne er samlet set 2,8 mio. Kr. Under budget, hvilket skyldes ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

Aarhus Kommunes andel af letbaneindtægter er samlet set 3,5 mio. Kr. Over budget, hvilket primært skyldes ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med samlet 4,1 mio. Kr. Ruteøkonomien nedskrives med 5,2 mio.kr. hvilket primært skyldes fald i brændstofindekset, et lavere antal køreplantimer på 1.699 timer samt reducerede administrationsudgifter. Modsvarende har der dog været mere ekstrakørsel. Derudover er der brugt 1,1 mio. Kr. på særaftaler/arrangementskørsel, som ikke er budgetteret.

Der har været væsentligt flere kontrolafgifter end budgetteret, hvilket ændrer billetkontrollens budgetterede udgift på 1 mio. kr. til en indtægt på 6 mio. Kr.

Regnskabet viser, at udgifterne til drifts- og billetsystemer for busdriften ligger 3,0 mio. kr. under det budgetterede niveau. Mindreforbruget skyldes primært, at der i budgettet var afsat midler til specialkørsel på drifts- og billetsystemer, mens udgiften i regnskabet er konteret under operatørudgifter. Derudover har anskaffelsen af validatorer til det nye basiskort været lavere end forudsat i budgettet.

Udgifterne til drifts- og billetsystemer for Letbanen er faldet med 0,8 mio. kr. For Rejsekortets del er der en nedgang på 0,9 mio. Kr. som skyldes, at indkøbet af validatorer til den "ikke-digitale løsning" på Rejsekortet er blevet billigere end estimeret.

Aktiviteten i kommunal kørsel har været lavere end budgetteret, hvilket giver en mindreudgift på 1,2 mio. kr.

3.19 Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter for 2025 udgør 651,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 684,4 mio. kr., hvilket medfører et mindreforbrug på 33,3 mio. kr.

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

				Afvigelse 2025
	R2024	B2025	**R2025**	**I alt**
Busdrift				
Passagerindtægter	-295.490	-296.515	-287.397	9.118
- Bus	*-295.490*	*-296.513*	*-287.395*	9.118
- Flexbus	-	*-2*	*-2*	-0
Operatørudgifter	425.175	453.636	437.980	-15.656
- Bus	425.175	453.600	437.957	-15.644
- Flexbus	-	36	23	-13
NT/Sydtrafik-samarbejde	20.021	19.936	18.316	-1.620
Drifts- og Billetsystemer	23.202	38.997	33.250	-5.747
Billetkontrol	467	491	-538	-1.029
Trafikselskab	36.081	37.086	37.006	-80
Busdrift i alt	209.456	253.631	238.617	-15.015
Togdrift				
Passagerindtægter	-21.140	-22.338	-12.391	9.947
Operatørudgifter	78.345	98.699	85.177	-13.522
Drifts- og billetsystemer	1.626	3.212	3.544	332
Billetkontrol	-790	-214	-353	-139
Trafikselskab Tog	1.135	969	969	-
Togdrift i alt	59.176	80.328	76.946	-3.382
Letbanedrift				
Passagerindtægter	-46.713	-49.032	-52.593	-3.562
Operatørudgifter	182.869	195.740	195.290	-450
Drifts- og billetsystemer	2.876	4.366	3.592	-774
Billetkontrol	-161	-30	-295	-265
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariatet	3.155	3.351	3.351	-
Letbanedrift i alt	142.025	154.395	149.345	-5.050
Flextrafik				
Passagerindtægter			-390	
- Handicapkørsel			-390	
Operatørudgifter	180.707	177.597	171.746	-5.851
- Åben kørsel	*152*	-	*38*	38
- Siddende patientbefordring	*180.554*	*177.597*	*171.708*	-5.889
Flexadministration	11.471	12.563	12.560	-3
- Siddende patientbefordring	11.471	12.557	12.557	0
Flextrafik i alt	192.178	190.160	183.916	-6.244
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	2.889	3.050	3.092	42
Finansindtægter og -udgifter	-4.015	-	-3.696	-3.696
Fællesomkostninger i alt	-1.127	3.050	-604	-3.654
Drift i alt	**601.709**	**681.564**	**648.220**	**-33.345**
Afdrag KK-lån Rejsekort	2.863	2.865	2.865	0

Region Midtjylland i alt	**604.571**	**684.429**	**651.085**	**-33.344**
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-12.610	-9.752	2.858
Overført mindreforbrug fra 2024			2.789	
I alt inkl. Forskudt finansiering	**604.571**	**671.819**	**644.123**	**-27.697**
Bestillerbidrag indbetalt	-643.228	-671.819	-672.667	-848
Resultat til overførsel	**-1.942**		**3.449**	
Resultat til efterregulering	**-36.716**	**-**	**-31.993**	

Busindtægterne er samlet set 9,1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.

For den almindelige rutekørsel ender året med en mindreudgift på 0,8 mio. kr., primært som følge af indekseffekten. Højere udgifter til ekstrakørsel, stigende timepriser samt manglende budgettering af busafhængige omkostninger modvirker dog en del af besparelsen.

Der har været væsentligt flere kontrolafgifter end budgetteret, hvilket ændrer billetkontrollens budgetterede udgift på 0,2 mio. kr. til en indtægt på 1,2 mio. kr.

Passagerindtægterne for tog er samlet set 9,9 mio. Kr. Under budget. Strækningen Holstebro-Skjern har haft færre indtægter med 9,9 mio. Kr., mens Lemvigbanen er endt på budget.

Årsagen til færre indtægter for Holstebro-Skjern strækningen skal findes i en kombination af:

- Forventning om fremgang ifm. budgetlægning, hvilket ikke er realiseret
- Færre passagerer for året, hvilket har betydet færre indtægter overordnet
- Strukturel effekt i indtægtsdelingsmode, som har betydet ændring i fordelingsnøgle i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data.
- Periode mellem marts og juli med indsættelse af erstatningsbusser

Region Midtjyllands andel af letbaneindtægter er samlet set 3,5 mio. Kr. Over budget, hvilket primært skyldes ændring i fordelingsnøgler i Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på grund af migrering af kunder til produkter med direkte fordelte data, hvilket har betydet en større andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

For NT/Sydtrafik-samarbejdet nedjusteres forventningen til byrdefordelingen med 1,6 mio. kr., primært som følge af en efterregulering vedr. regnskab 2024 på 1,6 mio. Kr.

Regnskabet viser, at udgifterne til drifts- og billetsystemer på busdriften ligger 5,7 mio. kr. under det budgetterede niveau. Mindreforbruget skyldes primært, at 3,0 mio. kr., afsat til infoskærme, ikke er anvendt i indeværende år. Midlerne overføres til 2026, idet udgiften udskydes, og Regionen derfor ikke tilbageføres midlerne. Derudover har anskaffelsen af validatorer til det nye basiskort været lavere end forudsat i budgettet.

Udgifterne til drifts- og billetsystemer for Letbanen er faldet med 0,8 mio. kr. For Rejsekortets del er der en nedgang på 0,9 mio. Kr. som skyldes, at indkøbet af validatorer til den "ikke-digitale løsning" på Rejsekortet er blevet billigere end estimeret.

Trafikselskabet har i 2025 et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. Mindreforbruget skyldes lavere udgifter på LES-projektet og videreføres til 2026, hvor det indgår i projektets finansiering.

midttrafik



Årsrapport

Midttrafik

2025



Indhold

Oplysninger om selskabet 3
Ledelsespåtegning 4
Den uafhængige revisors revisionspåtegning 5
Ledelsesberetning 10
Midttrafiks regnskab 2025 20
Noter til resultat, balance og penge strømsopgørelse 28

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Oplysninger om selskabet

Navn	Midttrafik
Adresse, postnr., by	Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg
CVR-nr.	29943176
Regnskabsår	1. januar – 31. december
Hjemmeside	www.midttrafik.dk
Telefon	87 40 82 00

Bestyrelse

Claus Leick, (F)
Formand, Skanderborg Kommune

Steen Vindum, (V)
1. næstformand, Silkeborg Kommune

Jakob Fuglsang Andersen (F), (V)
2. næstformand, Region Midtjylland

Anders Bøge, (F)
Skive Kommune

Klaus Flæng, (A)
Holstebro Kommune

Torben Hansen, (A)
Skanderborg Kommune

Albert Rosenkrantz (F)
Aarhus Kommune

Mikael Würtz, (O)
Ikast-Brande Kommune

Nicolai Estrup, (O)
Dansk Folkeparti

Direktion	Lars Berg, direktør
Revision	EY Godkendt Revisionspartnerselskab Værkmestergade 25 8000 Aarhus C.



01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2025. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets "Budget og Regnskabssystem for kommuner".

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2025 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for Midttrafiks finansielle stilling.

Aarhus 22. maj 2026

Direktion:

Lars Berg
Direktør

Bestyrelsen:

Claus Leick Formand	Steen Vindum 1. næstformand	Jakob Fuglsang Andersen 2. næstformand
Albert Rosenkrantz	Anders Bøge	Klaus Flæng
Nicolai Estrup	Mikael Würtz	Torben Hansen

01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen for Midttrafik

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2025, jf. siderne 19-43 i årsregnskabet 2025, der omfatter resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis og uddrag af regnskab for AarBus.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse nr. 1051 af 15. oktober 2019 om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v. (i det følgende kaldet "regnskabs- og revisionsbekendtgørelsen").

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med regnskabs- og revisionsbekendtgørelsen.

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsberetning til bestyrelsen.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i regnskabs- og revisionsbekendtgørelsen. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Vi er uafhængige af Midttrafik i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser, som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

Valg af revisor

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Midttrafik ved etableringen 1. januar 2007 og har varetaget revisionen i en sammenhængende periode på 18 år frem til og med regnskabsåret 2025. Vi blev senest valgt efter en udbudsrunde i 2020, hvor revisionsaftalen blev indgået for en 4-årig periode til og med regnskabsåret 2024. Aftalen er efterfølgende forlænget, så den også omfatter revisionen for regnskabsåret 2026.

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2025. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold. For hvert af nedennævnte forhold er beskrivelsen af, hvordan forholdet blev behandlet ved vores revision, givet i denne sammenhæng.

Vi har opfyldt vores ansvar som beskrevet i afsnittet "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet", herunder i relation til nedennævnte centrale forhold ved revisionen. Vores revision har omfattet udformning og udførelse af revisionshandlinger som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandlinger, herunder de revisionshandlinger vi har udført for at behandle nedennævnte forhold, danner grundlag for vores konklusion om årsregnskabet som helhed. →

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Indregning af passagerindtægter

Passagerindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter sker fra flere forskellige indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Som følge heraf anser vi indregning af passagerindtægter som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi opnået forståelse for de af ledelsen tilrettelagte forretningsgange og interne kontroller, der sikrer, at der sker korrekt indregning af indtægter, herunder at indtægter afstemmes til underliggende systemer og kilder.

Revisionen har desuden omfattet efterprøvning af de af Midttrafik udarbejdede afstemninger, analyser af udviklingen i de enkelte indtægtsgrupper, dataanalyse af udvalgte omsætningstransaktioner samt inspektion af it-revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere efterprøvet grundlaget for periodiseringer af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

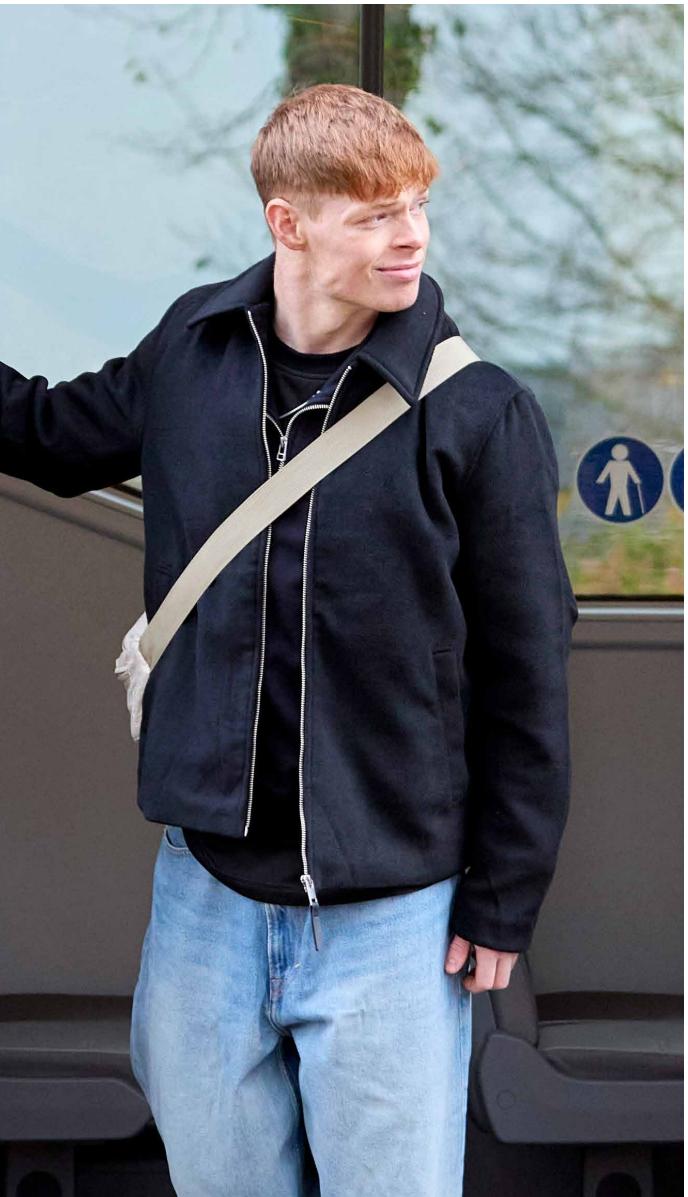
Midttrafik har i overensstemmelse med kravene i regnskabs- og revisionsbekendtgørelsen, som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2025. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i



01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025



overensstemmelse med regnskabs- og revisionsbekendtgørelsen. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Midttrafiks evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Midttrafik, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. regnskabs- og revisionsbekendtgørelsen, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. regnskabs- og revisionsbekendtgørelsen, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen.

Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol. →

- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.

- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Midttrafiks evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Midttrafik ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Med udgangspunkt i de forhold, der er kommunikeret til den øverste ledelse, fastslår vi, hvilke forhold der var mest betydelige ved revisionen af årsregnskabet for den aktuelle periode og dermed er centrale forhold ved revisionen. Vi beskriver disse forhold i vores revisionspåtegning, medmindre lov eller øvrig regulering udelukker, at forholdet offentliggøres.

Udtalelse om ledelsesberetning

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 10-18.

Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved driften af de aktiviteter og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet. →



Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlige regelbrud i de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, eller væsentlige forvaltningsmangler i de systemer og processer, som ledelsen har etableret. På grundlag af risikovurderingen fastlægger vi de afgrænsede emner, som vi skal udføre juridisk-kritisk revision eller forvaltningsrevision af.

Ved en juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, understøtter skyldige økonomiske hensyn ved driften af virksomheden og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet.

Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi alene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aarhus den 22. maj 2026
EY Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Søren Jensen
statsaut. revisor
mne34132

Simon M. Laursen
statsaut. revisor
mne45894

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Ledelsesberetning

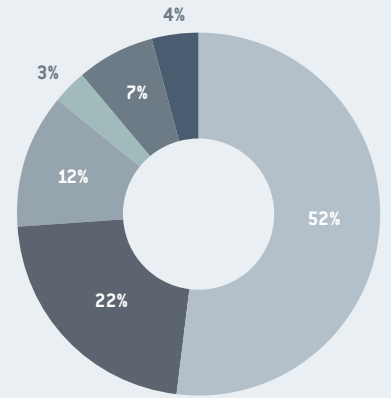
Regnskabsåret 2025 har især været påvirket af det igangværende skifte fra det klassiske rejsekortsystem til den kommende MaaS-løsning samt lukningen af Midttrafik app, da kunderne i høj grad er blevet opfordret til at anvende gamle klippekort og saldi på gamle rejsekort. De kunder, der er flyttet til den nye løsning, opnår andre rabatter end tidligere, og samlet set har årets passagerindtægter været påvirket i nedadgående retning. Resultatet til byrdefordeling 2025 mellem kommunerne Region Midtjylland, FynBus og Sydtrafik blev 84,8 mio. kr. lavere end budgetteret.

Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 2,8 mio.kr i overskud. Alle driftsområder byrdefordeles og finansieres i regnskabsåret, og overskuddet svarer til årets mindreforbrug på administrationen, renteindtægter samt udgifter til udviklingsprojekter, der finansieres af tidligere års mindreforbrug.

Der er af tidligere års disponerede og ikke anvendte midler overført 15,3 mio. kr. til 2025, og heraf er der i året anvendt 9,1 mio. kr. til udviklingsprojekter.

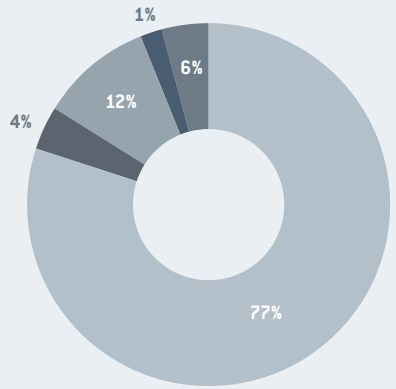
Det omkostningsbaserede resultat er et overskud på 28,5 mio. kr. Reguleringen fra det udgiftsbaserede resultat til det omkostningsbaserede resultat vedrører afskrivninger på indeværende og tidligere års investeringer i rejsekortudstyr og bus-IT, periodisering af forudbetalte billetprodukter samt regulering af hensættelse til tjenestemandspensioner og gæld vedr. lønmodtagernes feriemidler.

Midttrafiks største aktivitetsområde er busdrift, som udgør ca. 52 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdrift er Flextrafik det næststørste område og tegner sig for 22 % af de samlede udgifter. På indtægtssiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne vedrørende busdrift udgør 77 % af de samlede indtægter. Indtægter vedrørende letbane og tog udgør tilsammen 13 % af de samlede indtægter og er det næststørste indtægtsområde i 2025.



Udgifter

Busdrift - 52%	1.502,0
Flextrafik - 22%	646,6
Letbanedrift - 12%	356,1
Togdrift - 3%	85,2
Trafikselskab og Administration - 7%	203,2
Drifts- og billetsystemer - 4%	105,4
I alt	2.898,5



Indtægter

Busdrift - 77%	-695,2
Flextrafik - 4%	-34,1
Letbanedrift - 12%	-105,2
Togdrift - 1%	-12,4
Øvrige - 6%	-52,5
I alt	-899,4

01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Passagerindtægter				
	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Passagerindtægter fra salg af billetprodukter				
Rejsekort	-356,9	-464,3	-486,3	-22,0
Midttrafik app	-340,7	-260,9	-181,4	79,4
Flexbus		-0,3	-0,2	0,1
Flextrafik	-32,7	-28,4	-34,2	-5,8
Øvrige billetprodukter	-5,9	-1,8	-6,1	-4,3
Passagerindtægter fra salg af billetprodukter i alt	**-736,1**	**-755,7**	**-708,3**	**47,4**
Refusioner og indtægter fra styrelser	-121,0	-116,1	-119,5	-3,4
Billetsamarbejder og særaftaler	-9,0	-8,0	-19,8	-11,8
Rejsegaranti	0,5	0,7	0,7	0,0
Passagerindtægter i alt	**-865,7**	**-879,1**	**-846,9**	**32,2**
Fordeling mellem trafikområder				
Bus	*-719,2*	*-730,3*	*-695,2*	*35,1*
Tog	*-21,1*	*-22,3*	*-12,4*	*9,9*
Letbane	*-93,4*	*-98,1*	*-105,2*	*-7,1*
Flextrafik	*-31,9*	*-28,4*	*-34,1*	*-5,7*

(mio. kr.)

Passagerindtægter

Midttrafiks samlede passagerindtægter i 2025 udgør 846,9 mio. kr., hvilket er 32,2 mio. kr. lavere end de budgetterede 879,1 mio. kr.

I 2025 er der implementeret nye salgssystemer, som kunderne i stigende grad har benyttet sig af: Rejsekort som App, Rejsebillet og DSB Check-Ind. Derudover er der gennemført pilottest med det kommende Basiskort. Karakteristisk for de nye løsninger er den direkte information om, hvilket kørselstilbud kunderne har benyttet, og dermed er fordelingen mellem bus, flextrafik, letbane og tog blevet anderledes end forventet i budgettet.

Passagerindtægter for bus, inkl. Flexbus, blev i 2025 på 695,2 mio. kr., hvilket er 35,1 mio. under budget. Dette fald i passagerindtægter kan primært forklares med færre passagerer i 2025 end forventet, kunders brug af gammel rejsekortlikviditet, samt skift til Rejsekort produkter, som giver rabat på billettering.

Passagerindtægter for letbane i 2025 blev 105,2 mio. kr., hvilket er 7,1 mio. kr. mere end budgetteret og skyldes fordelingen af Midttrafiks samlede indtægter mellem de enkelte kørselstilbud.

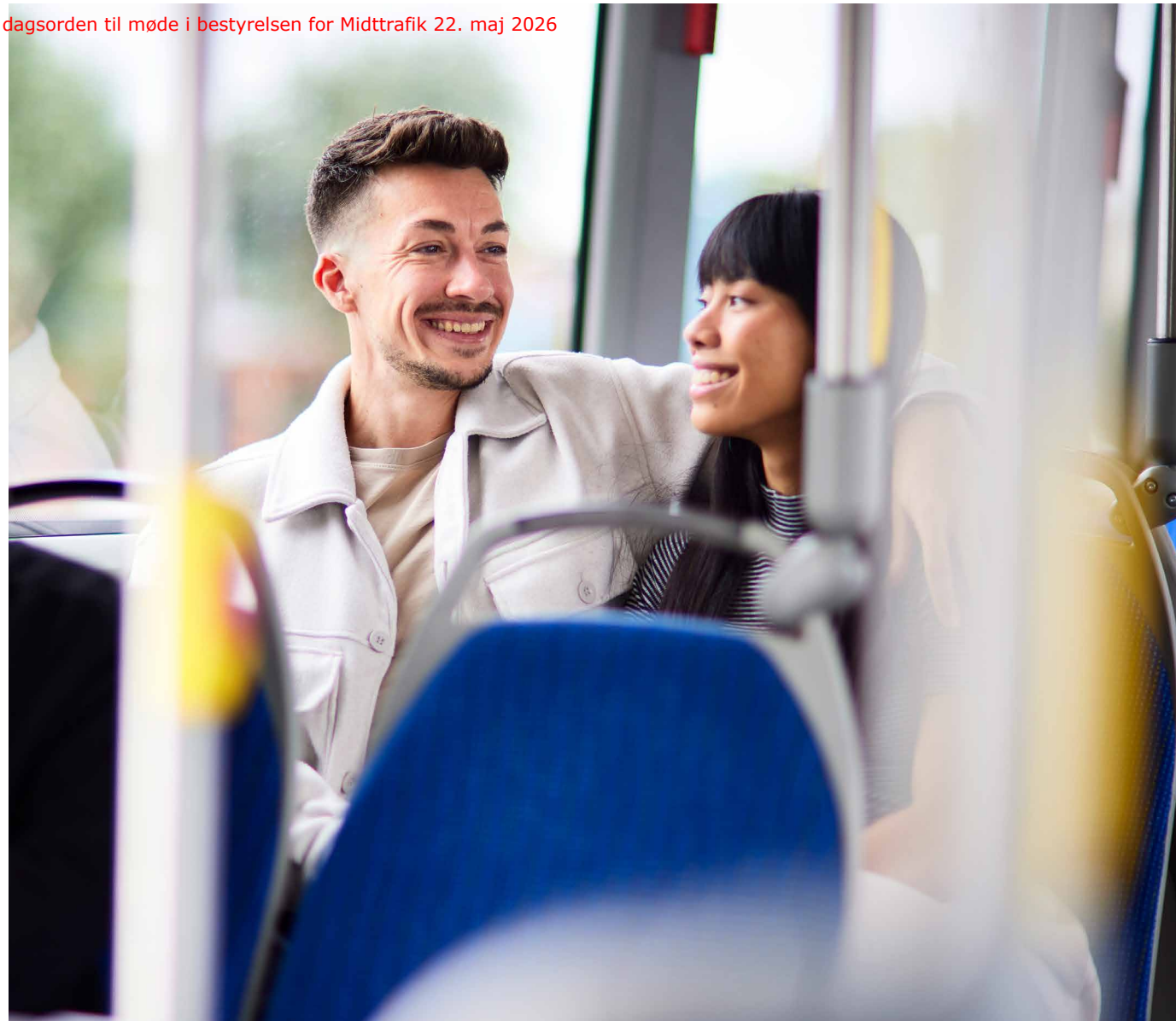
De samlede passagerindtægter for togdrift i 2025 blev 12,4 mio. kr., hvilket er 9,9 mio. kr. under budget. Strækningen Holstebro-Skjern har i perioden fra marts til juli været lukket på grund af sporfornyelser, og de indsatte erstatningsbusser kan have påvirket rejsemønsteret på strækningen. →

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Passagerindtægterne for Flextrafik i 2025 blev 34,1 mio. kr., hvilket er 5,7 mio. kr. over budget. Dette skyldes primært et større antal kørte Flexture og Plusture.

Passagertal for 2025 ligger 1 % under niveauet i 2024. Herudover har migreringen af kunder fra Rejsekort med tank op-aftaler over til Rejsekort som App medført en effekt i henhold til indbetalt rejsekortlikviditet. Indbetalinger via tank op-aftaler på rejsekort er indtægtsført på tidspunktet for kundens betaling, og i forbindelse med migrering af kunder er en del af den tidligere indtægtsførte rejsekortlikviditet blevet anvendt til rejser i 2025.

Endvidere har nedlukning af Midttrafik App medført en forskydning i kundernes produktvalg, primært mod nye rejsekortprodukter. Rejser foretaget med Rejsekort har generelt en lavere gennemsnitlig indtægt pr. rejse end ordinære billetter som følge af rejsekortets rabatstruktur.



01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Operatørudgifter				
	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Kontraktbetaling og driftstilskud til operatører	2.565,2	2.640,2	2.568,6	-71,6
Samarbejder, særaftaler og enkeltstående udgifter	3,3	19,8	2,8	-17,0
Operatørudgifter i alt	**2.568,5**	**2.660,0**	**2.571,4**	**-88,6**
Fordeling mellem trafikområder				
Bus	*1.454,1*	*1.516,0*	*1.483,1*	*-32,9*
– Heraf Flexbus	*5,2*	*6,2*	*4,3*	*-1,8*
Tog	*78,3*	*98,7*	*85,2*	*-13,5*
Letbane	*332,1*	*357,0*	*356,1*	*-0,9*
Flextrafik	*703,9*	*688,2*	*647,0*	*-41,3*

(mio. kr.)



Operatørudgifter

De samlede operatørudgifter for 2025 udgør 2.571,4 mio. kr., hvilket medfører et samlet mindreforbrug på 88,6 mio. kr. i forhold til de budgetterede udgifter for 2025.

Bus

For bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter et finansieringsbehov på 1.483,1 mio. kr. Sammenholdt med det budgetterede beløb for 2025 på 1.516 mio. kr. resulterer dette i et mindreforbrug på 32,9 mio. kr.

For den almindelige rutekørsel er der et samlet mindreforbrug på 17,3 mio. kr. i forhold til budget 2025, og derudover har det betydning at

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en mindreudgift for Midttrafiks ejere på 26,8 mio. kr.
- Reduktion af kørselsomfanget med ca. 7.400 timer medfører en mindreudgift på 5,4 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet merudgift på 14,9 mio. kr., der primært vedrører Region Midtjylland.

Udover den normale ruteøkonomi er der i 2025 merudgifter på 3,1 mio. kr., som ikke er budgetteret.

Flexbus har haft et mindreforbrug på 1,8 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes, at der er kørt færre ture end budgetteret.

Tog

Operatørudgifterne endte på 85,2 mio. kr. mod et budget på 98,7 mio. kr., hvilket resulterede i et mindreforbrug på 13,5 mio. kr. Dette skyldes primært, at investeringstilskuddet på 12,9 mio. kr. til nye tog samt ladeinfrastruktur ikke blev anvendt i 2025. Derudover førte en nedskrivning i udviklingen af omkostningsindekset til en reduktion på 0,1 mio. kr., hvor der oprindeligt var forventet en merudgift på 0,5 mio. kr.

Letbane

Operatørudgifterne endte på 356,1 mio. kr. mod et budget på 357,0 mio. kr., hvilket resulterede i et mindreforbrug på 0,9 mio. kr. Dette skyldes, at der blev brugt færre midler på erstatningskørsel, samt drift og vedligehold.

01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025

Flextrafik

De samlede operatørudgifter i 2025 er på 647 mio. kr. mod et budget på 688,2 mio. kr., hvoraf øvrige trafikselskaber udgør henholdsvis 322,3 mio. kr. og 340,2 mio. kr. Det samlede mindreforbrug er på 41,3 mio. kr. Heraf udgør øvrige trafikselskaber 17,9 mio. kr., og siddende patientbefordring udgør 5,8 mio. kr.

I flextrafikken har der generelt været en lavere operatørudgift end budgetteret. Dette skyldes en lavere tilbudspris pr. vognmandskontrakt. Denne effekt kan ses på tværs af alle kørselstyperne, hvor der har været en generel besparelse pr. tur. Derudover har der været et lavere antal handicapture end budgetteret, der er modsvaret af et højere antal ture i den åbne kørsel, mest markant på Flextur.

Operatørudgifterne indenfor siddende patientbefordring, handicapkørsel og kommunal kørsel er lavere end budgetteret. Dette skyldes primært et lavere turantal end forventet samt en lavere operatørudgift per tur.

Den åbne kørsel, som består af Flextur og Plustur, har et samlet merforbrug på 6,8 mio. kr. Dette skyldes et markant højere turantal end budgetteret.

Øvrige trafikselskaber består hovedsageligt af Sydtrafik og FynBus. Derudover kører Nordjyllands Trafikselskab og Movia med borgere fra Region Midtjylland, som Midttrafik efterfølgende afregnes for.

Flextrafik operatørudgifter	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Fordeling mellem kørselsområder				
Handicapkørsel	82,9	94,8	75,1	-19,7
Åben kørsel, Flextur og Plustur	34,0	29,0	35,8	6,8
Kommunalkørsel	45,6	46,7	42,0	-4,7
Siddende patientbefordring	180,7	177,6	171,7	-5,8
Øvrige Trafikselskaber	360,7	340,2	322,3	-17,9
Flextrafik total	**703,9**	**688,2**	**647,0**	**-41,3**

(mio. kr.)



Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Drifts- og billetsystemer	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Udgifter til billetsystemer				
Rejsekort	54,2	93,1	84,0	-9,1
Midttrafik app	5,4	4,9	3,4	-1,5
Øvrige billetprodukter	0,3		1,7	1,7
Udgifter til billetsystemer i alt	**59,9**	**98,1**	**89,2**	**-8,9**
Udgifter til driftssystemer og særaftaler				
Bus	10,4	15,5	11,9	-3,7
Tog	0,2	0,2	0,1	-0,1
Letbane				
Udgifter til driftssystemer og særaftaler i alt	**10,6**	**15,7**	**11,9**	**-3,8**
Publikumsfaciliteter	3,0	3,4	3,3	-0,1
Drifts og billetsystemer i alt	**73,5**	**117,2**	**104,4**	**-12,8**
Fordeling mellem trafikområder				
Bus	*66,1*	*105,3*	*93,6*	*-11,6*
Tog	*1,6*	*3,2*	*3,5*	*0,3*
Letbane	*5,8*	*8,7*	*7,2*	*-1,5*

(mio. kr.)

Drifts- og billetsystemer

Udgifterne til drifts- og billetsystemer omfatter bl.a. bus-IT, transaktionsomkostninger ved digitalt billetsalg, vedligeholdelse af billetudstyr samt drift og installation af Rejsekortudstyr.

Drifts- og billetsystemer udgjorde 104,4 mio. kr. i 2025 mod et budget på 117,2 mio. kr. Det svarer til et samlet mindreforbrug på 12,8 mio. kr., der dels består af mindreforbrug på 13,1 mio. kr. vedrørende drifts- og billetsystemer i busser og letbane, dels et merforbrug på 0,3 mio. kr. vedrørende tog.

Mindreforbruget kan primært henføres til lavere udgifter til Rejsekortet på 9,1 mio. kr. som følge af færre omkostninger til validatorer til det nye Basiskort, samt udsættelse af en del af omstillingsbidraget til 2027.



Billetkontrol

Billetkontrollen havde i 2025 et budget på 1,6 mio. kr. inkl. hensættelse til varigt ubetalte kontrolafgifter (tab på debitorer). Det samlede forbrug blev –5,9 mio. kr., hvilket betyder et mindreforbrug på knapt 7,5 mio. kr. Indtægter fra kontrolafgifter og gebyrer er 4,0 mio. kr. højere end budgetteret.

Det samlede tab skønnes ultimo 2025 at være 34,4 mio. kr., hvilket er 0,2 mio. kr. lavere end ved regnskabet for 2024. Tabet er vurderet på baggrund af historisk høj succesrate for inddrivelse. Der er både udskrevet flere kontrolafgifter og inddrevet flere afgifter end budgetteret, hvilket afspejles i beregningen af det estimerede tab, som bliver 3,1 mio. kr. bedre end budgetteret. Ubetalte kontrolafgifter inddrives gennem Gældsstyrelsen.

Billetkontrol	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Udgifter til egen drift og administration	5,6	6,8	6,7	-0,1
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	12,8	13,0	12,8	-0,2
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-25,2	-21,1	-25,1	-4,0
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	5,9	2,9	-0,2	-3,1
Billetkontrol i alt	**-0,8**	**1,6**	**-5,9**	**-7,5**
Fordeling mellem trafikområder				
Bus	*0,3*	*1,9*	*-4,9*	*-6,8*
Tog	*-0,8*	*-0,2*	*-0,4*	*-0,1*
Letbane	*-0,3*	*-0,1*	*-0,6*	*-0,5*

(mio. kr.)

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Trafikselskab og Flextrafikadministration

Trafikselskabet

Det samlede forbrug i 2025 til bus-, letbane- og togkørsel udgjorde 116,8 mio. kr., hvilket svarer til et mindreforbrug på 18,4 mio. kr., og heraf vedrører 6,2 mio. kr. tidligere års overført overskud.

I løbet af regnskabsåret har bestyrelsen godkendt projekter fra administrationsbudgettet for i alt 3,9 mio. kr. Der er primært tale om DART, som omhandler anskaffelse af ny IT-løsning til understøttelse af flextrafikken i Danmark. Herudover MOVE-projektet som er et EU-projekt, der bl.a. har til formål at motivere børn og unge til bæredygtige transportvaner, samt udvikling af knudepunkter for kollektiv trafik. Sidst er der afsat midler til LES-projektet, som vedrører et forsøg med behovsstyret kørsel i Syddjurs Kommune med støtte fra Trafikstyrelsen. MOVE- og LES-projektet indgår ikke i overført mindreforbrug, men finansieres ved fuld byrdefordeling, der afregnes med bestillere og myndigheder ved projekternes afslutning i hhv. 2026 og 2027.

Områdets mindreforbrug, korrigeret for disse disponeringer, er dermed 8,3 mio. kr.

Regnskabet for Letbanesekretariatet viser et merforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet på 1,2 mio. kr. Merforbruget skyldes øget brug af konsulentbistand ifm. Samspil 2040 (sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Østjylland) og dækkes via tidligere års mindreforbrug.

Investeringsbudget i 2025 på 15,3 mio. kr. består af overførte midler fra tidligere år, som i henhold til bestyrelsens beslutning skal anvendes til udviklingsprojekter. I 2025 er der anvendt 9,1 mio. kr., og de resterende 6,2 mio. kr. er disponeret til 2026 og 2027 i henhold til projekternes tidsplaner.

Trafikselskab og Flextrafikadministration	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Trafikselskabet	140,6	138,4	120,2	-18,3
Letbanesekretariatet	1,1	1,2	1,6	0,4
Flextrafikadministration	22,8	43,5	42,7	-0,8
Trafikselskab og Flexadministration i alt	**164,5**	**183,1**	**164,5**	**-18,6**

(mio. kr.)

Investeringsbudget	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Digitalisering af rejsekort og andre IT-projekter	4,7	6,9	3,2	3,7
Køb af udstyr, forbedringer, lokaler og publikumsfaciliteter	4,8	5,8	3,9	1,9
Flextrafik sag , Flexharmonisering, busdatabase, mm.	0,4	0,1	0,1	
Udvikling Midttrafik produkter og interne processer	6,9	1,7	1,1	0,6
Projektudgifter – ekstern medfinansiering (EU-projekt og Trafikstyrelsesprojekt)		0,8	0,8	0,0
Investeringer i alt	**16,8**	**15,3**	**9,1**	**6,2**

(mio. kr.)



Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2025 et samlet budget på 43,5 mio. kr. Flextrafikadministrationen endte med et lille underforbrug.

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

Finansindtægter og -udgifter

For 2025 er der budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. I 2025 blev der registreret et afkast på 3,9 mio. kr. svarende til en afkastprocent på 2,9 %.

Derudover er der øvrige renter og gebyrer på 2,7 mio. kr., hvoraf 0,8 mio. kr. vedrører renter for ansvarligt lån på rejsekortet. Samlet ender finansindtægter på 2025 i 6,6 mio. kr.

Der er 0,1 mio. kr. i finansudgifter, som vedrører gebyrer på kapitalforvaltningen.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Midttrafiks regnskab 2025

Midttrafiks resultat for 2025, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1. januar 2025 - 31. december 2025, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt omregningen til det omkostningsbaserede resultat.

Resultat 2025

Resultatopgørelsen viser indtægter og udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultatet af primær drift udgør nettoudgifter på 1.999,1 mio. kr., hvor det i 2024 var 1.950,9 mio. kr. Årets indtægter udgør 899,4 mio. kr. mod 909,4 mio. kr. i 2024, og de samlede udgifter i 2025 udgør 2.898,5 mio. kr. mod 2.860,2 mio. kr. i 2024.

Bestillerne finansierer den primære drift svarende til årets faktiske nettoudgifter, med undtagelse af tilskrevne renter på ansvarligt lån samt Trafikselskab og Letbanesekretariat, der har en fast finansiering for året.

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere og kompensation fra staten udgør et overskud på 2,8 mio. kr. Baggrunden for resultatet er nettovirkningen af årets mindreforbrug på trafikselskabet og årets udviklingsprojekter, der er finansieret af tidligere års mindreforbrug.

I det omkostningsbaserede resultat overføres årets investeringer til balancen som anlægsaktiver, og resultatet indeholder i stedet afskrivninger beregnet på grundlag af aktivets forventede brugstid. Desuden indregnes årets regulering af fremtidige forpligtelser til tjenestemandspension og lønmodtagernes feriemidler. Indtægter vedrørende salg af pendler-, rejse- og klippekort periodiseres som ubrugt rejsehjemmel mellem regnskabsårene.

Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af forudbetalte billetprodukter udgør det omkostningsbaserede resultat et overskud på 28,5 mio. kr., hvor det i 2024 var et underskud på 33,4 mio. kr. Ændringen i resultatet skyldes reguleringer for materielle anlægsaktiver, en positiv regulering af forpligtelsen til tjenestemandspension samt periodiseringen af forudbetalte billetprodukter, som i 2024 var marginalt positiv, mens det i 2025 er en indtægt på 17,8 mio. kr.

Årets afskrivninger på 24,7 mio. kr. er primært fordelt med 20,1 mio. kr. vedrørende billetudstyr og 4,3 mio. kr. vedrørende immaterielle drifts- og billetsystemer. →





Byrdefordeling 2025

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og regioner på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2025. Resultatet af primær drift korrigeres i byrdefordelingen i forhold til forskudt finansiering af driftsprojekter samt øvrige langfristede tilgodehavender ved ejerkredsen.

Der henvises til tabellen "Byrdefordeling" som viser omregningen fra resultatet af primær drift til grundlaget for årets byrdefordeling, samt fordelingen heraf på den enkelte kommune eller til regionen. Resultat af primær drift øges netto med 11,2 mio. kr. til byrdefordelingen for 2025.

Samlet byrdefordeles i alt 2.011,2 mio. kr. vedrørende 2025. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

Balance pr. 31. december 2025

Midttrafik har pr. 31. december 2025 samlede aktiver på 495,3 mio. kr. mod 403,9 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2024.

Ændringen i balancen skyldes hovedsageligt en øget likvid beholdning, øget egenkapital samt stigning i kortfristet gæld.

Anlægsaktiverne øges samlet med 1,3 mio. kr., der indebærer en reduktion i finansielle og immaterielle anlægsaktiver og en marginal øgning af de materielle anlægsaktiver. Der er i 2025 foretaget yderligere indbetaling af ansvarligt lån til Rejsekort og Rejseplan A/S, og samtidig er værdien af aktiebeholdningen reduceret. Reduktionen i immaterielle anlægsaktiver skyldes flere afskrivninger end nettotilgang, mens det omvendte er tilfældet for materielle aktiver. Der er også i 2025 foretaget ekstraordinære afskrivninger på rejsekortudstyr, da det er besluttet at den nuværende løsning erstattes af rejsekortets nye mobilitetsløsning medio 2026. I alt afskrives der for 24,7 mio. kr. i 2025.

Det langfristede tilgodehavende vedrører pension til tjenestemænd, som afdrages i en periode på 3 år i henhold til tidligere beslutning taget af Midttrafiks bestyrelse. Tilgodehavendet er fuldt indfriet i 2025. Årets lovpligtige 20,3 % hensættelse er udgiftsført til byrdefordeling ved bestillerne i Midttrafiks ejerkreds

75 % af investeringen i det oprindelige rejsekortudstyr fra 2013 og 2014 er lånefinansieret, og i relation til kommunerne og regionen afspejles det i et langfristet tilgodehavende frem til midten af regnskabsår 2028, svarende til lånets løbetid. Investeringen i det nye rejsekortudstyr lånefinansieres med 100 % efter dispensation fra Indenrigsministeriet, og der etableres et nyt langfristet tilgodehavende med Midttrafiks ejerkreds på den baggrund. I 2025 er det langfristede tilgodehavende netto øget med 15 mio. kr.

Omsætningsaktiver er reduceret med 18,3 mio.kr. og udgør på balancedagen 81,3 mio. kr. Tilgodehavender vedr. efterregulering med ejerkredsen er reduceret med 3,2 mio. kr. til 6,5 mio. kr. og afspejler årets byrdefordeling. →

Midttrafiks likvide aktiver, der udgøres af indestående på bankkonti samt obligationer i likviditetsdepot, er øget med 97,7 mio. kr. og udgør på balancedagen 289,7 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er øget med 26,3 mio. kr. og udgør 1,6 mio. kr. ultimo 2025. Dette afspejler årets reguleringer samt årets resultat. Egenkapitalens værdi skal vurderes i relation til Midttrafik som kommunalt ejet interessentskab, hvor ejerkredsen hæfter for summen af aktiver og passiver.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuarmæssig beregning. Årets regulering af hensættelsen beregnes ud fra en forventet pensionsalder på 62 år i henhold til reglerne fra Indenrigsministeriet vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m., og hensættelsen er reduceret med 9,3 mio. kr. til en værdi på 78,7 mio. kr.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort er marginalt øget i forhold til 2024, hvilket skyldes optagelse af yderligere lån ved Kommunekredit i forbindelse med investering i den nye rejsekortløsning. Den langfristede gæld udgør ultimo 49,2 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er øget med 4,4 mio. kr. og afspejler endelig afregning af byrdefordeling for regnskab 2024 samt byrdefordeling vedrørende resultatet af 2025.

Øvrig kortfristet gæld er øget med 66,6 mio. kr. Dette skyldes øget gæld til kreditorer, herunder forudbetalte acontobidrag, stigning af aktivitetspuljer vedrørende ejerkredsen samt reduktion af mellemregning med rejsekort, moms og lønsystem.

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2025

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2025 viser en øgning i den likvide beholdning på 97,7 mio. kr.

Ændringen i driftskapitalen er øget i 2025 sammenlignet med 2024, hvilket kan forklares med øget kortfristet gæld til kreditorer og ejerkreds samt en reduktion af tilgodehavender.

I 2024 reducerede Midttrafik likviditetsdepotet til fordel for kontant indlån, og det har i 2025 ikke været aktuelt at anvende Repo-forretning. Denne vises særskilt, da den ikke har direkte relation til Midttrafiks likviditetsregulering fra driften og har kun betydende likviditetsvirkning primo 2024.

Den anvendte likviditet er fordelt med investering på 29,7 mio. kr. i immaterielle og materielle anlægsaktiver til billetteringsudstyr samt drifts- og billetsystemer. Der er indbetalt yderligere til Rejsekort & Rejseplan A/S vedr. ansvarligt lån til MaaS-projektet.

Afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten fra finansieringsaktivitet med 11,7 mio. kr., mens optagelse af nyt lån ved Kommunekredit tilfører 19 mio. kr. til pengestrømmen. I alt tilfører finansieringsaktiviteten 7,3 mio. kr.

De likvide aktiver er øget med 97,7 mio. kr. og udgør 289,7 mio. kr. ultimo 2025.

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter balancedagen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2025.

Resultatopgørelse 1. januar 2025 - 31. december 2025

	Note	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Indtægter					
Passagerindtægter		-865,7	-879,1	-846,9	32,2
Drifts- og Billetsystemer	2	-1,7	-2,6	-1,0	1,6
Indtægter og modregning vedr. operatørbetaling		0,1		-0,3	-0,3
NT/Sydtrafik-samarbejde					
Billetkontrol		-19,3	-18,2	-25,3	-7,1
Trafikselskab og Flexadministration	3, 4 & 5	-13,4	-14,8	-19,2	-4,3
Finansindtægter	6	-9,4		-6,6	-6,6
Indtægter i alt		-909,4	-914,8	-899,4	15,4
Udgifter					
Drifts- og Billetsystemer	2	75,1	119,8	105,4	-14,4
Operatørudgifter		2.568,4	2.660,0	2.571,4	-88,6
NT/Sydtrafik-samarbejde		20,2	20,2	18,5	-1,6
Billetkontrol		18,4	19,8	19,5	-0,3
Trafikselskab og Flexadministration	3, 4 & 5	177,9	182,6	183,6	1,0
Finansudgifter	6	0,1		0,1	0,1
Udgifter i alt		2.860,2	3.002,4	2.898,5	103,9
Overført overskud			15,3		-15,3
Resultat af primær drift		**1.950,9**	**2.102,9**	**1.999,1**	**103,8**

Resultatopgørelse 1. januar 2025 - 31. december 2025 (fortsat)

	Note	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Finansiering					
Kommuner og region		*-1.584,3*	*1.711,2*	*-1.652,7*	*58,5*
Statsligt bidrag					
Øvrige		*-360,1*	*-376,4*	*-349,2*	*27,2*
Overført overskud			*-15,3*		
Finansiering i alt		-1.944,5	-2.102,9	-2.001,9	101,0
Udgiftsbaseret resultat		**6,4**		**-2,8**	**-2,8**
Øvrige omkostninger					
Anlægsudgifter optaget på balancen		-0,5		-1,2	
Igangværende arbejder		-9,1		-21,6	
Afskrivning på anlægsaktiver		31,0		24,7	
Regulering vedr. pensionsforpligtelse		5,8		-9,9	
Regulering vedr. Lønmodtagernes Feriemidler		0,1		0,0	
Periodisering, rejsekort og pendlerkort		-0,4		-17,8	
Øvrige omkostninger i alt		27,0		-25,7	
Omkostningsbaseret resultat		**33,4**		**-28,5**	

(mio. kr.)

Byrdefordeling af regnskab 2025

	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Resultat af primær drift	1.950,9	2.102,9	1.999,1	-103,8
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	-0,5	-0,5	-0,5	0,0
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	6,0	6,0	6,0	0,0
Langfristede tilgodehavender - Tjenestemandspension	4,3	4,4	4,4	
Ikke byrdefordelt merforbrug på administration	-7,1		2,0	2,0
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,7		0,8	0,8
Midttrafik	-0,3	-0,1	-0,1	-0,0
Trafikstyrelsen		-1,3	-0,4	0,9
Overført overskud		-15,3		15,3
Resultat til byrdefordeling	1.954,0	2.096,1	2.011,2	-84,8

Byrdefordeling af regnskab 2025 (fortsat)

	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Byrdefordeling				
Favrskov	29,5	30,9	30,4	-0,5
Hedensted	13,5	13,6	13,2	-0,4
Herning	50,3	54,8	56,3	1,6
Holstebro	21,1	17,8	16,5	-1,3
Horsens	57,8	61,7	63,3	1,6
Ikast-Brande	19,5	20,8	19,9	-0,9
Lemvig	9,0	9,7	8,9	-0,8
Norddjurs	37,6	40,4	38,1	-2,3
Odder	11,9	12,7	12,3	-0,5
Randers	96,2	98,3	97,6	-0,7
Ringkøbing-Skjern	30,3	32,3	31,9	-0,5
Silkeborg	50,2	52,3	53,3	1,0
Skanderborg	27,0	31,9	30,8	-1,0
Skive	48,3	43,8	44,5	0,7
Struer	7,9	10,6	9,4	-1,2
Syddjurs	30,6	33,0	31,1	-1,9
Viborg	52,8	55,0	50,8	-4,3
Aarhus	396,1	450,2	428,1	-22,2
Region Midtjylland	604,6	684,4	651,1	-33,3
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	359,9	341,9	324,0	-18,0
Byrdefordeling i alt	**1.954,0**	**2.096,1**	**2.011,2**	**-84,8**

(mio. kr.)

Balance pr. 31. december 2025

	Note	2025	2024
Aktiver			
Anlægsaktiver			
Immaterielle anlægsaktiver	7	4,6	8,0
Materielle anlægsaktiver	7	40,1	38,7
Finansielle anlægsaktiver	8	25,0	21,8
Deposita, tilgodehavende		0,1	0,1
Anlægsaktiver i alt		69,8	68,5
Langfristede tilgodehavender			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	9		4,4
Langfristede tilgodehavender - Forskudt finansiering	10	54,5	39,5
Langfristede tilgodehavender i alt		54,5	43,9
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender		75,3	89,9
Tilgodehavende, efterregulering bestillere	13	6,5	9,7
Omsætningsaktiver i alt		81,9	99,6
Likvide aktiver		289,7	192,0
Likvide aktiver i alt		289,7	192,0
Aktiver i alt		**495,9**	**403,9**

Balance pr. 31. december 2025 (fortsat)

	Note	2025	2024
Passiver			
Egenkapital			
Egenkapital		-24,8	19,7
Årets overskud og bevægelser		26,3	-44,4
Egenkapital i alt	11	1,6	-24,8
Hensatte forpligtelser			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		78,7	88,0
Hensat forpligtelse, øvrige		1,6	1,1
Hensættelser i alt		80,3	89,1
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld vedr. Kommunekredit	12	49,2	41,9
Langfristet gæld vedr. Lønmodtagerens feriemidler		6,1	6,1
Langsfristede gældforpligtelser i alt		55,4	48,0
Kortfristede gældsforpligtelser			
Deposita, gæld		0,1	0,1
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere	13	70,8	66,4
Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort		30,1	47,8
Kortfristet gæld i øvrigt	14	257,7	177,2
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		358,7	291,6
Passiver i alt		**495,9**	**403,9**

(mio. kr.)

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Pengestrømsopgørelse 2025

	Note	2025	2024
Pengestrøm fra driftsaktivitet			
Omkostningsbaseret resultat		28,5	-33,4
Reguleringer	15	-0,3	39,4
Ændring i driftskapital	16	92,0	67,3
Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt		120,2	73,3
Pengestrøm fra investeringssaktivitet			
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-0,1	-1,1
Køb af materielle anlægsaktiver		-22,7	-8,5
Køb af finansielle anlægsaktiver		-7,0	-2,3
Pengestrøm fra investeringssaktivitet i alt		-29,7	-11,9
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet			
Afdrag på langfristet gæld		-11,7	-11,7
Afdrag på langfristet gæld		19,0	
Likviditet fremskaffet via repoforretning ultimo			
Afdrag på likviditet via repogæld primo			-95,0
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt		7,3	-106,7
Årets pengestrøm			
Årets pengestrøm		97,7	-45,2
Likvide beholdeninger primo		192,0	237,2
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret		**289,7**	**192,0**

(mio. kr.)



Bevillingsniveau 2025	Oprindeligt budget 2025	Korrigeret budget 2025	Regnskab 2025	Resultat 2025	Overførsel til 2026
Busdrift					
Resultat byrdefordeles	817,0	805,9	806,5	0,6	
Flextrafik					
Resultat byrdefordeles	709,1	703,3	655,2	-48,1	
Letbanedrift					
Resultat byrdefordeles	259,0	259,0	250,9	-8,0	
Letbanesekretariat					
Resultat overføres	1,7	1,7	1,6	-0,2	-0,2
Togdrift					
Resultat byrdefordeles	75,4	76,4	72,8	-3,6	
Billetkontrol					
Resultat byrdefordeles	1,6	1,6	-5,9	-7,5	
Rejsekort					
Resultat overføres	93,1	93,1	84,0	-9,1	
Bus-IT					
Resultat byrdefordeles	20,9	21,1	20,3	-0,8	
Resultat overføres		3,0		-3,0	-3,0
Trafikselskabet					
Resultat overføres	117,6	117,1	106,2	-10,9	-10,9
EU projekt MOVE		1,2	1,2		
LES - Projekt		1,2	0,3	-0,8	
Overført mindreforbrug		15,3	9,1	9,1	

Bevillingsniveau 2025 (fortsat)	Oprindeligt budget 2025	Korrigeret budget 2025	Regnskab 2025	Resultat 2025	Overførsel til 2026
Tjenestemandspension					
Resultat byrdefordeles	3,2	3,2	3,4	0,2	
Finansindtægter og -udgifter					
Renter på ansvarligt lån vedr. Rejsekort, overføres			-0,8	-0,8	-0,8
Resultat byrdefordeles			-5,7	-5,7	
I alt	**2.099,8**	**2.104,1**	**1.999,1**	**-92,7**	**-14,9**

(mio. kr.)

Bevillingsniveau

Midttrafiks bevillingsområder fremgår af nedenstående tabel, som viser vedtaget og korrigeret budget, regnskabet for 2025 samt årets resultat i forhold til den realiserede finansiering.

Midttrafiks bestyrelse har med godkendelsen af regnskabet for 2024 besluttet at overføre det akkumulerede mindreforbrug på 15,3 mio. kr. som er anvendt eller disponeret til nødvendige it-projekter, modernisering af lokaler, forbedring af publikumsfaciliteter samt tilskud til rejsekortinvesteringen. Årets vedtagne budget er som følge af tillægsbevillingerne opjusteret med 4,3 mio. kr. til et korrigeret budget på 2.107,3 mio. kr. Tabellen afspejler ikke årets afregning med bestillerne.



Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

Note 1 Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystem for kommuner, fastsat af Indenrigsministeriet. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til tidligere år.

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

Det udgiftsbaserede resultat omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted, og den primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Årets investeringer afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejderes optjening af ret til pension, er registreret i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Omkostningsbaseret regnskab

Det omkostningsbaserede resultat omfatter årets periodiserede indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris. Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

- Indretning af lejede lokaler 3-10 år
- Software over 100.000 kr. 3-6 år

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under opførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. →

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives flere ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT-udstyr og inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

- Tekniske installationer bygninger 10 år
- Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v. 7-15 år
- Andre anlæg, driftsmateriel og inventar 4-5 år
- Inventar 4-5 år
- It-udstyr 3-5 år

Der er i 2024 truffet beslutning om, at rejsekortudstyret skiftes til den nye MaaS-løsning i 2026, og alle rejsekortaktiver afskrives derfor med restløbetiden på 3 år.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

Leasingkontrakter

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafiks ejerandel ultimo regnskabsåret.

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver. Efterregulering af byrdefordeling indregnes dog som et omsætningsaktiv.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af den lovpligtige regulering i pensionsforpligtelsen. Tilgodehavendet nedbringes over en 3-årig periode fra 2023 og frem.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekort svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekort. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet, og udbetaling af det ansvarlige lån givet til Rejsekort & Rejseplan A/S.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår henholdsvis bagudbetalte vedrørende foregående regnskabsår.

Pensionsforpligtelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenestemandsansatte og medarbejdere på tjenestemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % byrdefordeles fra 2022 ved ejerkredsen. Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår opgjort ved en aktuarberegning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

Indefrosne feriemidler

Som følge af den nye ferielov skal optjente midler i ferieåret fra 1. september 2019 til 31. august 2020 enten indbetales til den fælles feriefond eller optages på balancen som langfristet gæld. Midttrafik har registreret de optjente midler som langfristet gæld og vurderer årligt om denne praksis skal fortsættes eller om mid-

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

lerne skal indbetales. Hensættelsen indekseres årligt i forhold til den udmeldte procentsats. Midttrafik indbetaler årligt indefrosne feriemidler for ansatte der har nået pensionsalderen.

Leasinggæld
Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

Øvrige langfristede gældsforpligtelser
Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealisationsværdien.

Kortfristede gældsforpligtelser
Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder og bestillere m.v. Forudbetalinger for rejser på pendler rejse, og klippekort optages til nominel værdi.

AarBus
Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af Trafikselskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal AarBus udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Selskabet skal således være organisatorisk, budget og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik, hvor direktøren for AarBus dog refererer til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår AarBus principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af selskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af AarBus. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab.

AarBus har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis selskabets resultatområde nedlægges, skal restværdien af selskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er drift og balance for AarBus ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab, men oplyses som en note.



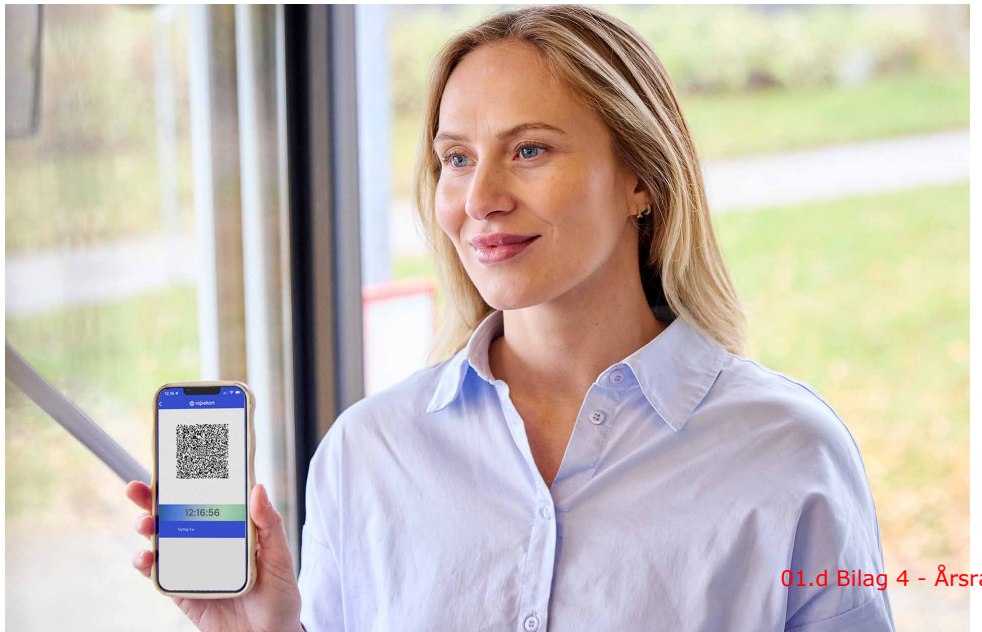
01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Note 2 Rejsekort drift og byrdefordeling

	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Drift og investering				
Finansiering - renter	0,8	0,6	0,6	0,1
Drift	53,4	92,5	83,4	-9,1
Resultat af drift	**54,2**	**93,1**	**84,0**	**-9,1**
Korrektion af resultat til byrdefordeling				
Afdrag på lån	11,7	11,7	11,7	0,0
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-6,2	-6,2	-6,2	
Resultat til byrdefordeling	**59,7**	**98,6**	**89,6**	**-9,1**

(mio. kr.)



Note 3 Trafikselskabet og Flexadministration

	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Indtægter				
Trafikselskabet	-13,4	-14,8	-17,3	-2,5
Flextrafikadministration	-0,0		-1,8	-1,8
Indtægter i alt	**-13,4**	**-14,8**	**-19,2**	**-4,3**
Udgifter				
Trafikselskabet og investeringsbudget	150,3	150,0	134,1	-15,9
EU finansieret MOVE projekt	0,7			
Trafikstyrelsen, Syddjurs og Regions finansieret LES projekt	0,0			
Letbanesekretariatet	1,1	1,2	1,6	0,4
Flextrafikadministration	22,8	43,5	44,5	1,0
Tjenestemandspensioner	2,9	3,2	3,4	0,2
Udgifter i alt	**177,9**	**197,9**	**183,6**	**-14,3**
Trafikselskab og Flexadministration i alt	**164,5**	**183,1**	**164,4**	**-18,7**

(mio. kr.)

01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025

Note 4 Trafikselskabet pr. udgiftsformål

	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Bus- og Letbaneadministration				
Løn- og personaleomkostninger	66,3	71,8	71,9	0,1
Uddannelse og kurser	0,3	0,7	0,6	-0,1
Materiale- og aktivitetsudgifter	22,0	27,7	23,4	-4,3
Anskaffelser	2,0	2,0	1,6	-0,4
Drift og vedligehold	14,5	17,7	17,1	-0,6
Ejendomsudgifter og vedligehold	10,0	10,8	10,4	-0,4
Forsyning	1,2	1,6	1,2	-0,4
Driftsindtægter	-13,1	-14,5	-17,0	-2,5
Nye projekter i året	2,7	5,4	1,9	-3,4
Projekter disponeret fra tidligere overført overskud	16,8	15,3	9,1	-6,2
Bus- og Letbaneadministration i alt	**122,7**	**138,4**	**120,2**	**-18,3**

NOTE: Der er foretaget reklassifikation af sammenligningstal

Note 5 Trafikselskabets resultat til overførsel

	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Akkumuleret overskud			
Trafikselskabet inkl. overførte projekter	120,8	109,6	11,3
Overført overskud	15,3	9,1	6,2
Akkumuleret overskud til overførsel	**136,1**	**118,7**	**17,4**
Projekter delvist finansieret af andre bestillere			
MOVE finansieret af EU	1,2	1,2	
LES finansieret af Trafikstyrelsen	0,9	0,3	0,7
LES finansieret af Syddjurs	0,1	0,0	0,1
LES finansieret af Regionen	0,1	0,0	0,1
Projekter delvist finansieret af andre bestillere	**2,3**	**1,5**	**0,8**
Akkumuleret overskud og eksternt finansieret projekter i alt	**138,4**	**120,1**	**18,3**

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Note 6 Finansindtægter og –udgifter				
	R2024	B2025	R2025	Afvigelse 2025
Indtægter				
Likviditetsdepoter	-8,5		-4,0	-4,0
Øvrige renter og gebyrer	-1,0		-2,7	-2,7
Indtægter i alt	**-9,4**		**-6,6**	**-6,6**
Udgifter				
Likviditetsdepoter	0,1		0,1	0,1
Øvrige renter og gebyrer				
Udgifter i alt	**0,1**		**0,1**	**0,1**
Finansindtægter og -udgifter i alt	**-9,3**		**-6,5**	**-6,5**

(mio. kr.)



01.d Bilag 4 - Årsrapport Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Note 7 Materielle og immaterielle anlægsaktiver	Bygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar og IT	Igangværende arbejde	Immaterielle aktiver	I alt
Kostpris						
Kostpris pr. 1. januar 2025	9,3	183,9	2,3	4,6	41,2	241,3
Tilgang	1,2	0,2	0,2	22,9	1,3	25,8
Afgang	-0,4	-0,1	0,0	-1,3	-1,2	-3,0
Overført vedr. igangværende arbejde	4,7			-4,9	0,2	
Kostpris pr. 31. december 2025	14,9	184,0	2,5	21,3	41,5	264,1
Af- og nedskrivninger						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2025	-5,9	-153,6	-1,8		-33,2	-194,7
Årets tilbageførte afskrivninger	0,4				0,8	1,2
Årets afskrivninger	-1,3	-20,1	-0,2		-4,3	-25,8
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2025	-6,8	-173,7	-2,0		-36,8	-219,3
Bogført værdi pr. 31. december 2025	**8,1**	**10,3**	**0,4**	**21,3**	**4,6**	**44,8**

(mio. kr.)

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Note 8 Finansielle anlægsaktiver	Aktier i Rejeskort & Rejseplan A/S	Ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S	Ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S - vedr. MaaS	I alt
Kostpris				
Kostpris pr. 1. januar 2025	80,5	64,8	15,3	160,6
Årets til- og afgang			7,6	7,6
Kostpris pr. 31. december 2025	80,5	64,8	23,0	168,3
Reguleringer				
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2025	-74,0	-64,8		-138,8
Årets reguleringer og afdrag	-4,4			-4,4
Reguleringer pr. 31. december 2025	-78,5	-64,8		-143,3
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2025	**2,0**	**0,0**	**23,0**	**25,0**

(mio. kr.)

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 25 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S, som udgør 87,66 % af selskabets aktiekapital. Aktieposten er i årsregnskabet 2025 værdiansat under 1.000 kr. da driften af Midtjyske Jernbaner er baseret på tilskud fra Midttrafik.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Note 9 Langfristet tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd

	Ultimo 2025	Ultimo 2024
Favrskov		0,0
Hedensted		0,0
Herning		0,1
Holstebro		0,1
Horsens		0,2
Ikast-Brande		0,0
Lemvig		0,0
Norddjurs		0,0
Odder		0,0
Randers		0,3
Ringkøbing-Skjern		0,1
Silkeborg		0,1
Skanderborg		0,0
Skive		0,1
Struer		0,0
Syddjurs		0,0
Viborg		0,2
Aarhus		1,3
Region Midtjylland		1,8
I alt		**4,4**

(mio. kr.)

Det langfristede tilgodehavende vedrørende tjenestemandspensioner er finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % i henhold til reglerne i Indenrigsministeriets budget og regnskabssystem. I henhold til Bestyrelsens beslutning i november 2021 er den lovpligtige hensættelse udgiftsført siden 2022 og indgår i årets byrdefordeling. Det langfristede tilgodehavende er påbegyndt afvikling fra 2023 og er fuldt afviklet med udgangen af regnskab 2025.

Midttrafik har pr. 31. december 2025 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 78,7 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

Note 10 Tilgodehavender vedr. finansiering af rejsekort

	Ultimo 2025	Ultimo 2024
Favrskov	0,2	0,1
Hedensted	0,3	0,2
Herning	1,6	1,3
Holstebro	0,7	0,7
Horsens	0,6	0,0
Ikast-Brande	0,1	0,0
Lemvig	-0,0	0,0
Norddjurs	0,2	0,1
Odder	0,2	0,1
Randers	3,3	2,5
Ringkøbing-Skjern	0,7	0,4
Silkeborg	0,7	0,1
Skanderborg	0,6	0,5
Skive	1,1	0,8
Struer	0,2	0,1
Syddjurs	0,4	0,2
Viborg	1,6	1,3
Aarhus	16,6	10,9
Region Midtjylland	25,6	20,3
I alt	**54,5**	**39,5**

(mio. kr.)

Note 11 Egenkapital

	2025	2024
Egenkapital		
Egenkapital 1. januar	-24,8	19,7
Omkostningsbaseret resultat	28,5	-33,4
Øvrige egenkapitalreguleringer		
- heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid	2,3	2,3
- heraf værdiregulering af kapitalandele	-4,4	-13,3
I alt	**1,6**	**-24,8**

(mio. kr.)

Egenkapitalens værdi ved udgangen af 2025 skal vurderes i relation til Midttrafik som kommunalt ejet interessentskab, hvor ejerkredsen hæfter for summen af aktiver og passiver.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Note 12 Restgæld vedr. Kommunekredit

	Ultimo 2025	Ultimo 2024
Favrskov	0,2	0,1
Hedensted	0,2	0,2
Herning	1,5	1,3
Holstebro	0,7	0,8
Horsens	0,7	0,0
Ikast-Brande	0,2	0,0
Lemvig	0,0	0,1
Norddjurs	0,2	0,1
Odder	0,2	0,1
Randers	3,1	2,6
Ringkøbing-Skjern	0,7	0,5
Silkeborg	0,8	0,0
Skanderborg	0,5	0,5
Skive	1,1	0,9
Struer	0,3	0,3
Syddjurs	0,4	0,2
Viborg	1,9	1,7
Aarhus	15,5	12,3
Region Midtjylland	21,0	20,1
I alt	**49,2**	**41,9**

(mio. kr.)

Kommunerne og Region Midtjylland som hæfter solidarisk for de lån Midttrafik har optaget ved Kommunekredit må i samråd med egen revisor afgøre, hvordan forpligtelsen til Midttrafiks lån opgøres.

Baseret på de anvendte fordelingsnøgler vedr. investeringen i rejsekortet har Midttrafik beregnet ovenstående fordeling af forpligtelsen vedrørende restgæld til Kommunekredit pr. 31. december 2025.

Region Midtjylland har ultimo 2025 indbetalt 7 mio. kr. til Midttrafik med henblik på indfrielse af restgæld på de oprindelige Rejsekortlån. Dette effektueres i første kvartal 2026.

Note 13 Efterregulering med bestillere i ejerkredsen, Samsø kommune og EU

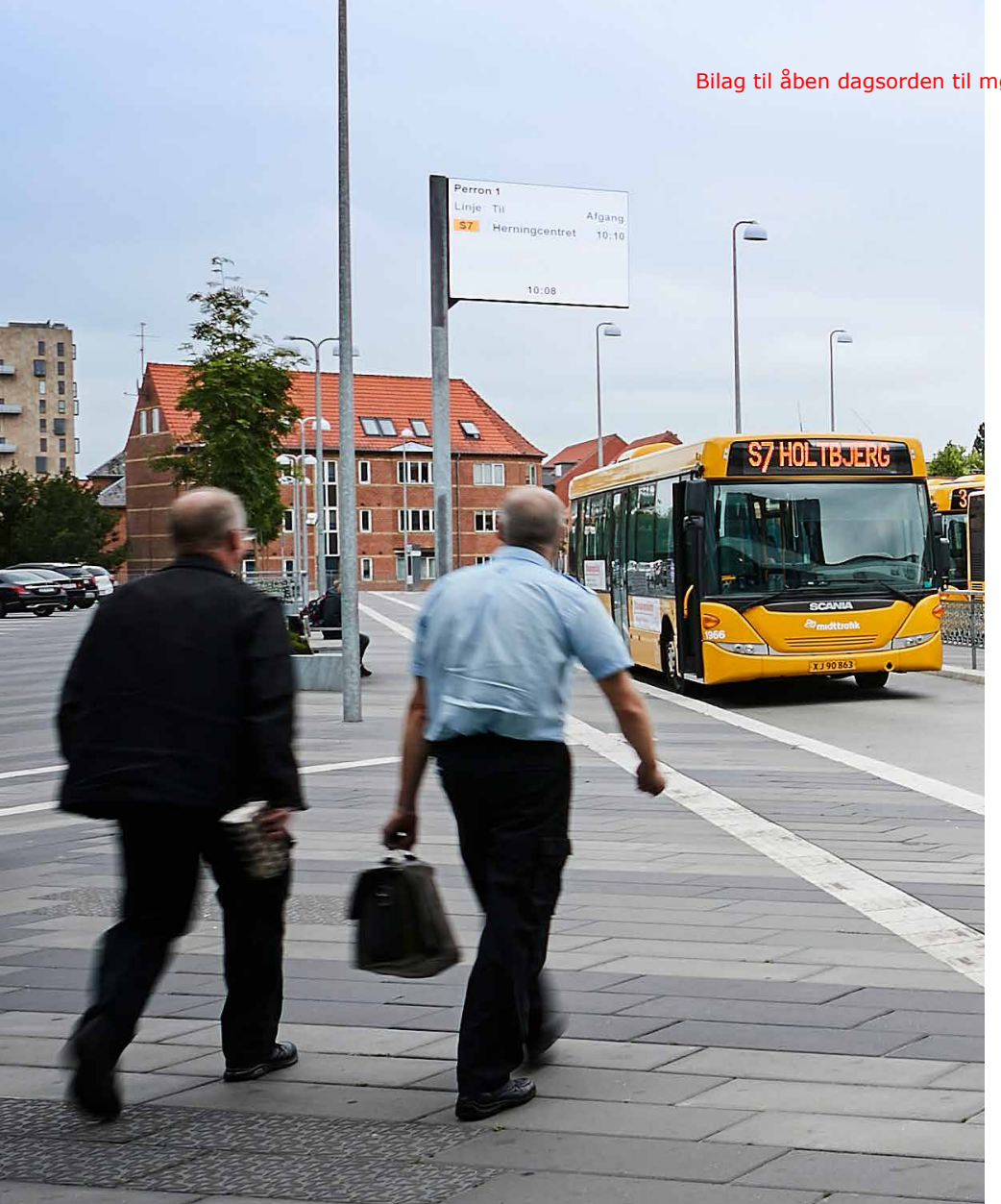
	Primo 2025	Reguleringer i året	Efterregulering regnskab 2025	Ultimo 2025
Favrskov	0,6	-0,6	-0,4	-0,4
Hedensted	0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Herning	1,1	-1,1	1,7	1,7
Holstebro	3,2	-3,2	-1,3	-1,3
Horsens	-5,1	5,1	1,7	1,7
Ikast-Brande	-0,4	0,4	-0,9	-0,9
Lemvig	-1,0	1,0	-0,8	-0,8
Norddjurs	-1,2	1,2	-2,3	-2,3
Odder	0,3	-0,3	-0,4	-0,4
Randers	1,2	-1,2	-0,5	-0,5
Ringkøbing-Skjern	-1,0	1,0	-0,3	-0,3
Samsø	-0,1	0,1	-0,1	-0,1
Silkeborg	-0,3	0,3	1,1	1,1
Skanderborg	-2,2	2,2	-1,0	-1,0
Skive	-1,7	1,7	0,8	0,8
Struer	-1,9	1,9	-1,1	-1,1
Syddjurs	-0,3	0,3	-1,8	-1,8
Viborg	1,3	-1,3	-4,1	-4,1
Aarhus	0,9	-0,9	-23,2	-23,2
Region Midtjylland	-51,2	51,2	-31,9	-31,9
Hensat byrdefordeling vedr. projekter	0,7	0,1	0,2	0,6
Efterregulering i alt	**-56,7**	**57,6**	**-65,1**	**-64,3**

(mio. kr.)

Note 14 Kortfristet gæld i øvrigt

	Ultimo 2025	Ultimo 2024
Kortfristet gæld vedr. kreditorer	81,7	92,6
Aktivitetspuljer, ejerkreds	62,3	19,1
Forudbetalte aconto bidrag	110,9	72,7
Mellemregning vedr. moms, lønsystem, rejsekort m.m.	-0,2	-11,3
Gæld til ejerkreds vedr. Drifts- og Billetsystemer	3,0	4,0
I alt	**257,7**	**177,2**

(mio. kr.)



Note 15 Reguleringer til pengestrøm

	2025	2024
Reguleringer til pengestrøm		
Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland	2,3	2,3
Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter	-17,8	-0,4
Afskrivninger ifølge anlægsnote	24,7	31,0
Regulering af pensionhensættelser samt lønmodtagernes feriemidler	-9,3	6,5
Øvrige reguleringer	-0,2	
Reguleringer i alt	**-0,3**	**39,4**

(mio. kr.)

Note 16 Ændringer i driftskapital

	2025	2024
Ændring i driftskapital		
Ændring i tilgodehavender	7,0	-2,3
Ændring i kortfristet gæld	84,9	69,7
Ændring i driftskapital i alt	**92,0**	**67,3**

(mio. kr.)

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Note 17 Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser		
	2025	**2024**
Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser		
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	0,3	0,2
Operationel leasing, øvrige lejeaftaler og kontraktlige forpligtelser	51,7	89,5
Eventualforpligtelser vedrørende Aarbus	9,5	8,5
Eventualforpligtelser i alt	**61,5**	**98,2**

(mio. kr.)

Udover tabellens viste eventualforpligtelser på 61,5 mio. kr. har Midttrafik en renteswap til fast rente på 1,56 %:

- Modpart på renteswap er Kommunekredit
- Kontrakten er indgået i danske kroner
- Kontraktens hovedstol er på 163,4 mio. kr.
- Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2025 er 28,2 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2025 er 0,3 mio. kr. i Midttrafiks favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028



Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Personaleoversigt

Afdeling	Team	Årsværk 2025	Årsværk 2024
Direktion	Direktion	1,0	1,6
HR- og Ledelsessekretariat	HR- og Ledelsessekretariat	8,1	5,6
Kunder & Marked	Billetkontrol	9,7	6,4
	Kundeservice	17,4	17,4
	Markedsføring	4,4	3,4
	Trafikservice	11,4	11,4
Planlægning, Rådgivning & Flextrafik	Flextrafik, Bestillingsmodtagelse	12,9	14,2
	Flextrafik, Trafikstyring	15,0	14,9
	Køreplanlægning	11,7	10,5
	Rådgivning & Mobilitet	13,0	11,8
Økonomi, IT & Kontrakter	IT & Digitalisering	8,3	6,2
	Kontrakter	8,4	6,9
	Regnskab & Afregning	9,9	8,9
	Økonomi	7,0	7,5
I alt		**138,2**	**126,7**

Personaleoversigt

Udviklingen i antal årsværk fra 2024 til 2025 afspejler primært organisatoriske tilpasninger samt en målrettet styrkelse af udvalgte funktioner som led i implementeringen af Midttrafiks strategiplan og håndteringen af øgede krav til drift, udvikling og understøttelse af kerneopgaver.

Der er blandt andet prioriteret flere ressourcer til Billetkontrol i forbindelse med håndtering af refusion af klippekort i Midttrafik app. HR- og Ledelsessekretariatet er styrket med henblik på opgaveoverdragelse fra eksisterende medarbejdere til nye samt for at sikre kontinuitet i opgaveløsningen og en robust understøttelse af ledelsen og organisationens udviklingsaktiviteter. IT & Digitalisering er tilsvarende styrket som følge af øgede krav til digital udvikling, drift og informationssikkerhed, herunder tiltrædelse af ny ledelse på området.

Derudover er Kontrakter samt Regnskab & Afregning tilført ressourcer for at understøtte en stigende opgavemængde og sikre stabil og rettidig opgaveløsning på centrale administrative områder.

Samlet set afspejler ændringerne en prioritering af kapacitet til implementering af strategiske indsatser, styrket digitalisering og sikkerhed samt sikring af kontinuitet og stabil drift på tværs af organisationen.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

AarBus Resultatopgørelse 1. januar 2025 - 31. december 2025

	2025	2024
Indtægter, busdrift	-557,2	-531,3
Rabat	36,0	35,0
Øvrige indtægter	-12,1	-11,8
Indtægter, ordinær drift	-533,3	-508,2
Chaufføromkostninger i alt	273,8	268,7
Vognomkostninger	68,0	74,4
Produktionsomkostninger	341,8	343,1
Bruttoresultat	**-191,5**	**-165,1**
Øvrige værksteds/trafikomkostninger	8,7	5,9
Lokaleomkostninger	19,9	21,5
Løn total	60,4	55,1
Andre personaleomkostninger i alt	2,6	1,7
Administrationsomkostninger	10,2	14,5
Forsikringer og afgifter	5,3	3,9
Kontante kapacitetsomk.	107,2	102,7
Resultat af ordinær drift	**-84,3**	**-62,4**
Afskrivninger	69,2	53,2
Afkast på investering	-4,3	-7,9
Renter på leasing og øvrige finansielle udgifter	11,3	10,2
Lønsum	0,3	0,3
Periodens resultat	**-7,8**	**-6,6**

(mio. kr.)



Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

AarBus balance pr. 31. december 2025

	2025	2024
Aktiver		
Anlægsaktiver		
Materielle anlægsaktiver	557,0	464,8
Anlægsaktiver i alt	**557,0**	**464,8**
Omsætningsaktiver		
Varelager	12,1	11,1
Varelager i alt	**12,1**	**11,1**
Tilgodehavender debitorer	2,0	7,3
Tilgodehavender, depositum	0,0	0,0
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	6,0	6,9
Tilgodehavender, diverse	4,4	0,1
Tilgodehavender, Midttrafik	1,3	1,3
Tilgodehavender i alt	**13,7**	**15,5**
Formuekonto	155,3	151,2
Likvide beholdning	43,8	28,3
Omsætningsaktiver i alt	224,9	206,1
Aktiver i alt	**781,9**	**671,0**

(mio. kr.)

AarBus balance pr. 31. december 2025 (forsat)

	2025	2024
Passiver		
Egenkapital		
Egenkapital primo	152,0	145,5
Periodens resultat	7,8	6,6
Egenkapital i alt	**159,9**	**152,0**
Langfristede gæld		
Leasing gæld	543,8	441,9
Indefrysning	26,0	26,0
Langsfristede gæld i alt	**569,8**	**467,9**
Kortfristede gæld		
Mellemregning Midttrafik (rest)		
Gæld til kreditorer	21,0	14,9
Anden gæld	0,1	1,2
Hensættelse til personskader	2,1	1,8
Forskud på løn	4,9	4,2
Skyldig løn og feriepenge	24,1	29,0
Kortfristede gæld i alt	**52,2**	**51,0**
Passiver i alt	**781,9**	**671,0**

(mio. kr.)

midttrafik

grobowski.dk


midttrafik
Årsberetning
Midttrafik
2025



Indhold

Forord 3
Midttrafik i tal 5
Miljø (E) 6
Social (S) 13
Ledelse (G) 29
Mobilitetstiltag fra kommuner og region 37
Markedsføring i 2025 42

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Ny strategiplan sætter fælles retning

En ny strategiplan tog form i starten af 2025. Inddragelse af interessenter var et nøgleord og i processen fik kommuner, region, medarbejdere, bestyrelse og repræsentantskab alle mulighed for at give deres indspark. Strategiplan 2025-2028 sætter derfor en fælles retning for arbejdet med kollektiv mobilitet frem til 2028.

Strategien favner med strategiske indsatsområder hele vejen rundt om produkter, drift, kunder, ejere, leverandører og medarbejdere. Den er fremtidssikret i forhold til teknologi, grøn omstilling, nye generationer og ikke mindst den strukturelle og organisatoriske udvikling, som Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark lægger op til i deres rapport. Ekspertudvalgets rapport blev afleveret til Transportministeriet i sommeren 2025, men mangler fortsat politisk behandling.

Vision og udvikling må dog aldrig erstatte stabil drift. Hver eneste dag skal vi arbejde målrettet på at transportere kunderne til deres bestemmelsessted både komfortabelt og til tiden. I 2025 gennemførte vi 99,7 procent af alle planlagte busture. 83,5 procent kørte til tiden og kun 0,4 procent overskred komfortkapaciteten. Det afspejler sig i kundetilfredsheden på busområdet, der ligger på 94 procent.

Vi er en vigtig brik i kundernes hverdag. Når vi enten aflyser eller kommer for sent, kan det have store konsekvenser for kunderne. Derfor har vi som en del af den nye strategiplan iværksat yderligere tiltag, der kan styrke samarbejdet med vores driftsleverandører om stabil drift.

Passagertallet ligger stabilt i forhold til antal køreplantimer i 2025. Men vi skal tiltrække flere kunder til den kollektive mobilitet. I 2025 har vi med MOVE-projektet indledt samarbejde med erhvervsvirksomheder og øget antallet af partnerskaber vedrørende kørsel til arrangementer.

Hos vores ejere er der stor handlekraft i forhold til at afprøve tiltag og forbedre den kollektive mobilitet med det formål, at flere borgere skal vælge bus, tog, letbane og flextrafik til. I flere kommuner bliver der testet om gratis eller billigere kørsel er nøglen til flere kunder. I Aarhus er der sket reelle forbedringer af både bus- og letbanetilbud i form af flere afgange for at styrke dem i konkurrencen med bilen.

Vi skal gøre det let for kunderne at købe en billet til den kollektive mobilitet. I løbet af året har vi sagt farvel til flere billettyper i Midttrafik app og i stedet henvist til Rejsebillet-appen og Rejsekort-appen, som kunderne kan bruge i hele Danmark.

De landsdækkende apps er markedsført med flere kampagner hen over året, som har fået stor opmærksomhed. På unge-siden scorede en kampagne med komikeren Jacob Thrane flotte resultater på TikTok og Instagram.

Vi ser tilbage på et godt år i den grønne omstillings tegn, hvor vi fik flere elbusser, mere flextrafik på el og ikke mindst Danmarks første batteritog på skinnerne.

Med årets udgang udløb den fireårige periode for den bestyrelse, der har siddet i spidsen for Midttrafik siden 2022. Vi siger tak for samarbejdet og det gode arbejde.

God fornøjelse med Midttrafiks årsberetning for 2025.



Steen Vindum
Bestyrelsesformand
2022-2025



Lars Berg
Direktør



E S G

Midttrafik arbejder hver dag med emner, der hører hjemme under et af de tre bogstaver: Environmental, Social og Governance. Emner, som vi gerne vil udvikle og forbedre i forhold til vores ejere, leverandører, medarbejdere, kunder og samfundet generelt. Vi er ikke forpligtiget til at aflægge ESG-rapport, men vil gerne gøre omverdenen opmærksom på vores fokus på området.

Nøgletal og beretning om 2025 er derfor indelt i de tre overskrifter: **Miljø** (E), **Samfund** (S) og **Ledelse** (G).

Midttrafik i tal 2025

153
Medarbejder

47 %
selvfinanseringsgrad

1.483 mio.
busudgifter

695 mio.
busindtægter

27 mio.
passagerer i Aarhus bybusser

455
busruter

110 km
Letbane-kilometer

128 km
lokaltog-kilometer

917
kontrakt- og reservebusser

26
Letbanetog

11
lokaltog

54,8 mio.
passagerer i hele Midttrafik

1,66 mio.
køreplantimer bus

77.582
køreplantimer letbane

12.696
køreplantimer tog

1.100.474
flextrafik ture

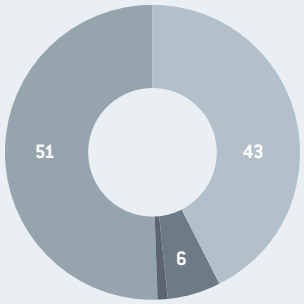
E Miljø



Midttrafik arbejder målrettet for at reducere klimaaftrykket ved at fremme bæredygtige transportløsninger. Det omfatter både den grønne omstilling af vores transportmidler og initiativer, der understøtter en mere miljøvenlig hverdag for både kunder og medarbejdere.

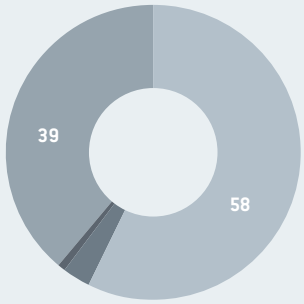
Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

2025



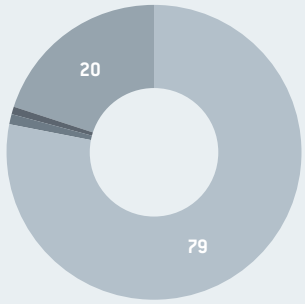
Busser i alt		726
	Antal	Procent
El	308	43
Gas	41	6
HVO	3	0
Diesel	372	51

2026



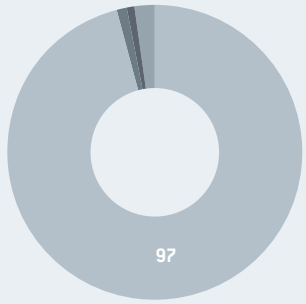
Busser i alt		710
	Antal	Procent
El	409	58
Gas	24	3
HVO	3	0
Diesel	274	39

2028



Busser i alt		694
	Antal	Procent
El	547	79
Gas	6	1
HVO	4	1
Diesel	137	20

2030



Busser i alt		694
	Antal	Procent
El	673	97
Gas	6	1
HVO	4	1
Diesel	11	2

Udviklingen i drivmidler ved Midttrafik fra 2025-2030 ift. antal busser på A-kontrakt med forventede udbud indregnet.

Elbusser dækker 42 procent af busdriften

Midttrafik har i løbet af 2025 udvidet kørslen med elbusser fra 32 procent til 42 procent målt på køreplantimer. Det er et vigtigt skridt mod målsætningen om, at alle A-kontraktbusser i Midttrafiks område kører emissionsfrit i 2030.

Den positive udvikling afspejler Midttrafiks strategiske fokus på at fremme grønne teknologier i busdriften og sikre, at nye kontrakter bidrager til at reducere udledning af både CO_2 og lokal forurening i Midtjylland. Omstillingen sker i et stabilt og planlagt tempo, hvor både driftssikkerhed og økonomisk ansvarlighed er centrale hensyn.

Elbusserne bliver indfaset i takt med nye udbud af busdriften i Midttrafiks område, hvor vi har mulighed for at stille nye og grønnere krav til kontrakterne.

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Elbusser opgjort på baggrund af køreplantimer på A-kontrakter

2025

690.274

Køreplantimer på el

966.224

Køreplantimer på diesel

41.67 %

Procent antal køreplantimer på el

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Markering af elbusser spreder grønt budskab

Nye elbusser i 2025

26 bybusser i Aarhus
55 regionale busser i Horsens/ Hedensted området

Hver gang der bliver indsat elbusser som erstatning for diesel-busser markerer det en grøn milepæl for både Midttrafik og Midttrafiks ejere. I Horsens og Hedensted blev 55 nye elbusser resultatet af et fælles udbud, hvor Region Midtjylland, Horsens Kommune og Hedensted Kommune gik sammen for at gøre det økonomisk muligt at tilbyde kunderne elbusser på både store og mindre ruter.

Det blev fejret med et arrangement på Horsens Station, hvor de fremmødte kunne høre taler, få gratis kaffe med kage og deltage i en guidet rundtur i en af nye busser.

De nye elbusser er både en gevinst for klimaet og kundeoplevelsen. Med lokale fejringer får vi udbredt det vigtige budskab om, at den kollektive trafik er et godt og bæredygtigt alternativ til bilen.



01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025



Danmarks første batteritog kom på skinner

På togsiden blev der også markeret en grøn milepæl hos Midtjyske Jernbaner.

Danmarks første batteritog blev indviet 19. december, da H.M. Kongen førte et af de syv nye batteritog igennem det røde bånd på Lemvig Station. Dagen blev markeret med fest, fællesskab og stor opbakning fra de mange fremmødte.

De nye batteritog er emissionsfrie og skiftet fra de gamle dieseltog sparer klimaet for cirka 1.900 ton CO_2 årligt.

I Holstebro, Lemvig og Skjern lader batteritogene op, mens passagererne stiger af og på togene – det tager kun 4-8 minutter, så kan togene køre videre.

Batteritogene udgør sammen med Letbanen, nul-emissions biler i flextrafik og de mange elbusser et vigtig skridt mod en mere miljøvenlig kollektiv trafik.



Flextrafik bliver også grønnere

58 procent af Midttrafiks bilflåde er nul-emissionsbiler, der kører på el. Det er et markant skridt i en grønnere retning i forhold til 13 procent i 2024. Tempoet afspejler, at markedet er blevet mere modent i forhold til udbuddet af ladeinfrastruktur. Dertil kommer de særlige driftsvilkår inden for flextrafikken, hvor mange kørsler udføres af mindre vognmænd og med stor variation i kørselsbehovet.

Midttrafik har fokus på at fremme en grønnere flextrafik gennem dialog med leverandører og ved løbende at indarbejde miljøhensyn i kontrakter og udbud. Samtidig arbejder vi videre med at skabe rammer, som på sigt kan understøtte en øget anvendelse af mere miljøvenlige køretøjer i flextrafikken. Dermed er grundlaget lagt for, at den grønne omstilling også på dette område kan accelereres i takt med, at teknologiske og markedsmæssige forudsætninger bliver forbedret.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



384

A-kontrakt busser medtager cykler i deres flexareal

Gratis cykelmedtagning bidrager til grønnere vaner

Kombinationen af kollektiv trafik og cykel bidrager til en grønnere mobilitet. Med gratis cykelmedtagning i bus, tog og letbane fra januar 2025 har vi gjort det lettere for kunderne at tage cyklen med i bus, tog og letbane.

Vi udskifter til busser med et større flexareal og mulighed for fastspænding af cykler hver gang, der bliver indgået en ny kontrakt med et busselskab. Siden 2022 har det været et krav i Midttrafiks kontrakter, at der skal være plads til cykler i busserne.

I overgangen hjælper Rejseplanen kunderne med at se, om de kan medtage cykel på deres busafgang.

Det er også muligt at ringe til Midttrafik.

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Medarbejdernes transportvaner

De grønne transportvaner er også i vækst hos Midttrafiks medarbejdere, hvor flere har valgt kollektiv trafik til i forhold til 2024. Midttrafik understøtter medarbejdernes bæredygtige adfærd ved at stille gode cykelfaciliteter og ladepunkter til elbiler til rådighed. Alle medarbejdere har mulighed for et gratis frikort til Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner. Og en ugentlig hjemmearbejdsdag uden transport tæller også godt i det grønne regnskab.

I arbejdssammenhæng kan medarbejderne transportere sig gratis rundt med kollektiv trafik eller bruge Midttrafiks egne biler til enten solo- eller samkørsel. Midttrafiks egen bilpark omfatter en elbil og en hybridbil. I 2025 har vi deltaget i mobilitetskampagnen Vi cykler til arbejde.

49,2 procent af medarbejderne har et ønske om at transportere sig mere bæredygtigt

Primært transportmiddel

Gang
2 %

Cykel/elcykel
13 %

Alene i bil
48 %

Samkørsel
6 %

Kollektiv trafik
17 %

S Social



Midttrafik bidrager aktivt til et velfungerende og sammenhængende samfund ved at sikre stabil drift, høj tilgængelighed og gode oplevelser for vores kunder. Vi udvikler løbende nye løsninger, der gør kollektiv trafik lettere at bruge og styrker mobiliteten for børn, unge og virksomheder på tværs af regionen.

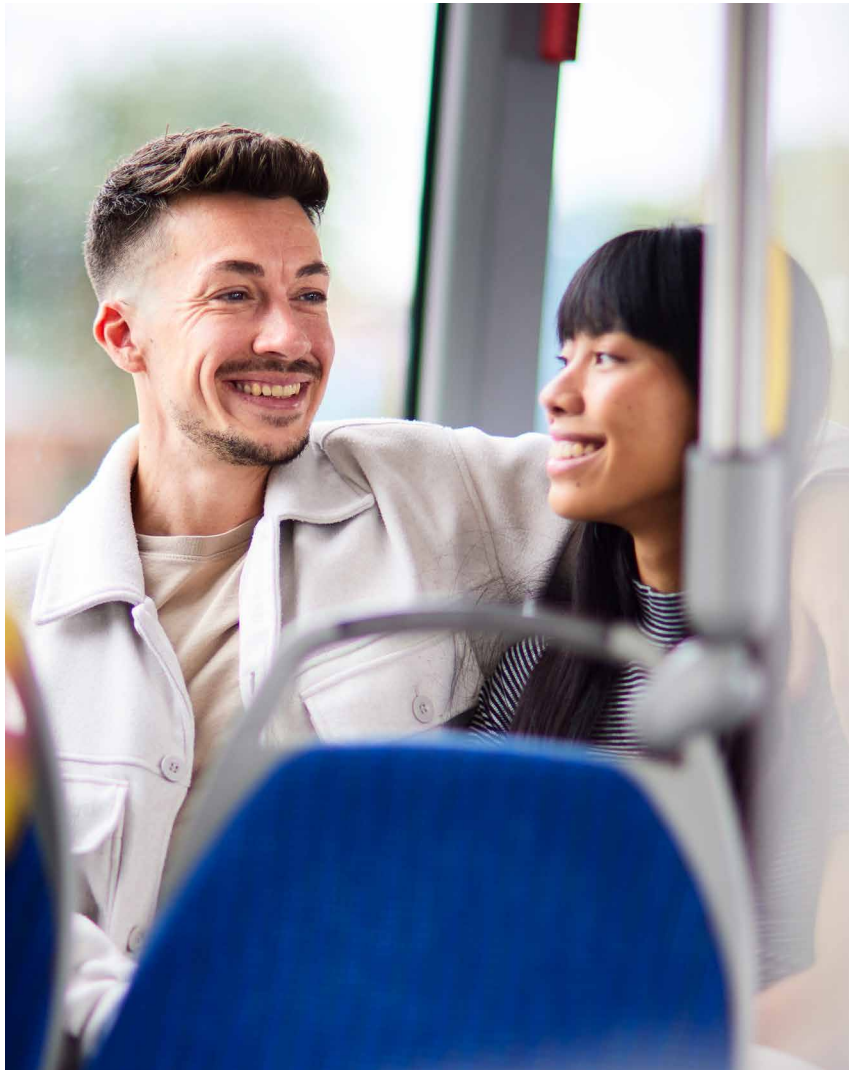
Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

E S G

Stabil busdrift er en kerneopgave

Vores arbejde påvirker tusindvis af kunder hver eneste dag. Derfor laver vi løbende opfølgning på kundehenvendelser, aflyste ture, forsinkelser og kapacitetsudfordringer for at sikre, at kunderne kommer frem til tiden. Vi udarbejder køreplaner i tæt dialog med busselskaber, kommuner og region for at tilpasse bussernes køretider, så de tager højde for trafikale ændringer, skolernes ringetider og andre driftsrelevante forhold.

Midttrafik har tælleudstyr i alle busser, der registrerer kundernes ind- og udstigning.



Gennemførte ture

99,7 %

Busser til tiden

83,5 %

Overfyldte busser*

0,4 %

*Midttrafik arbejder med en komfortkapacitet, der svarer til, at alle siddepladser og 50 procent af de godkendte ståpladser er optaget. Det betyder, at busserne registreres som overfyldte, selvom der reelt er færre passagerer i bussen, end den er godkendt til.

Kvalitetskontrol af busser

7.023 Mål (6.000)

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



54,8 mio.

passagerer i 2025

Lille nedgang i passagertal

Passagertællinger for 2025 viser en tilbagegang på cirka en procent i forhold til 2024. Passagerudviklingen forbliver dog stabil, da der i samme periode har været to procent færre køreplantimer i Midttrafiks område. Det skyldes blandt andet, at flere ejere har sparet på driften eller hjemtaget skolebusser til egen drift. Samtidig har både Letbanen og Midtjyske Jernbaner haft mange planlagte aflysninger på grund af sporarbejder og problemer med et nødbremsesystem.

Midttrafik måler effektiviteten som passagerer per køreplantime. Den er i 2025 steget med en procent til 34 påstigere per køreplantime.

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Kundetilfredsheden 2025

Bus

94 %
Tilfredshed med bus

95 %
Tilfredshed med chaufførens kørsel

Flextrafik

82 %
Tilfredshed med flextrafik

94 %
Tilfredshed med flextrafik-chaufførens kørsel

Letbane

85 %
Tilfredshed med letbane

78 %
Tilfredshed med Midtjyske Jernbaners tog

En længere nedlukning af togstrækningen i forbindelse med overgang til batteritog kan have indflydelse på kundetilfredsheden i 2025.



Kundernes stemme er vores vigtigste pejlemærke

Vi måler løbende på kundernes tilfredshed med bus, letbane og flextrafik gennem kundeinterviews fordelt hen over året. Kundetilfredshed med Midtjyske Jernbaner bliver målt i en online landsdækkende kundeundersøgelse.

I 2025 har vi gennemført 5.467 kundeinterview i busserne omkring parametre, hvor busselskaberne kan gøre en forskel. Det samme gælder for Letbanen, hvor vi har interviewet 836 kunder baseret på relevante spørgsmål for letbaneoperatøren. For både busselskaber og letbaneoperatør er kundeundersøgelsen en incitamentsmodel, hvor de bliver belønnet for at yde en god indsats.

Kundetilfredsheden med flextrafik bliver målt på tværs af de fem kørselsordninger: handicapkørsel, kommunal kørsel, flextur, flexbus og plustur. Her er der især fokus på kundernes oplevelse af bestillingsflow og kørsel. I 2025 er der interviewet 2.000 kunder i forbindelse med, at de har kørt med flextrafik.

Kundernes tilfredshed med Midtjyske Jernbaners tog bliver målt i en landsdækkende onlineundersøgelse på tværs af trafikselskaber og togoperatører. Blandt deltagerne er der en større andel lavfrekvente kunder, hvilket erfaringsmæssigt resulterer i lavere kundetilfredshed end ved højfrekvente. Kundetilfredsheden er derfor ikke sammenlignelig med resultaterne for bus, letbane og flextrafik. I 2025 indeholder undersøgelsen på landsbasis 12.491 interviews, heraf 424 interviews med Midtjyske Jernbane kunder.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Kundetilfredshed med de fem kørselsordninger

	2025	Forskel fra 2024
Kommunal kørsel	82	▼ 1
Handcapkørsel	81	▬ 0
Flextur	83	▬ 0
Flexbus	85	▲ 2
Plustur	85	▬ 0

Tallene er indekstal

Fordeling af ture på de fem kørselsordninger

	2025	Forskel fra 2024
Handicapkørsel	226.449	▼ 51.997
Flextur	194.240	▲ 38.196
Plustur	39.974	▲ 6.751
Flexbus	21.464	▼ 1.968
Kommunal kørsel	104.387	▼ 6.429
Special kørsel	92.935	▼ 1.147
Patientbefordring	421.025	▼ 1.113

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025



Kundehenvendelser fordelt på område

	2025	Forskel fra 2024
Bus, tog og letbane	11.102	▼ 1.598
Flextrafik	1.602	▼ 28
Kontrolafgifter	2.936	▼ 383

Rejsegaranti

Rejsegaranti	2025	Forskel fra 2024
Antal ansøgninger	2.668	▲ 529
Berettiget til refusion	2.007	▲ 436
Udbetalt	702.684	▲ 238.363

Udover bus, tog og letbane indeholder 2025-tallene også flextrafik. Tallene er derfor ikke sammenlignelige.

Servicemål

Opkald besvaret indenfor **120 sek**

88%

Servicemål: Kundeservice

Opkald besvaret indenfor **120 sek**

76%

Servicemål: Flextrafik bestilling

Svartid på skriftlige henvendelser

5,1 dage

Kundeservice gennem hele rejsen

Hos Midttrafik ønsker vi at levere gode kundeoplevelser før, under og efter rejsen. Vores kundeservice spiller en vigtig rolle, når kunderne skal have information om billetter, køreplaner m.m. før rejsen. Og igen efter rejsen, hvor kunderne kan have behov for opklarende spørgsmål om fx rejsegaranti eller udtrykke deres utilfredshed over en dårlig oplevelse.

Midttrafik modtager kundehenvendelser på tre områder:

- Bus, tog og letbane
- Flextrafik
- Kontrolafgifter

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Et stort skridt mod de landsdækkende billetløsninger

Midttrafik app lukker endegyldigt ned 31. marts 2026 med enkeltbilletten som det sidste produkt. I løbet af 2025 har vi udfaset Ungdomskort, pendlerkort, særbilletter og klippekort med et par måneders mellemrum.

Fælles for alle billettyper har vi informeret kunderne i god tid om nedlukning og alternativer på alle relevante medier. Sideløbende har vi kørt markedsføringskampagner for de to landsdækkende apps: Rejsebillet og Rejsekort.

Kunderne har taget godt imod de landsdækkende alternativer, når skiftet har været en-til-en. Mens der har været ærgrelse over, at det almindelige klippekort og Pendlerklip forsvinder fra Midttrafiks produktportefølje.



01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Test af Basiskort i Midttrafiks busser

Aarhus bybusser blev testmiljø, da 300 kunder skulle teste det fysiske alternativ til Rejsekort-appen inden en landsdækkende lancering. Basiskortet kræver hverken smartphone eller app. Det henvender sig til de kunder, der ikke har mulighed for eller ikke ønsker at bruge en app.

Midttrafik sendte derfor invitationer om deltagelse i forsøget ud til organisationer som fx Ældre Sagen, Demenshjørnet og Autismeforeningen. Derudover har vi annonceret på Facebook efter kunder, der ikke har mulighed for eller lyst til at bruge appen. Hermed har det været muligt at rekruttere cirka 300 kunder fra målgruppen.

Tilbagemeldingerne fra pilottesten var positive. Deltagerne fremhævede især, at de oplevede Basiskortet som genkendelig og brugervenligt, fordi det bygger på samme check ind/check ud-vaner som Rejsekort.

Rejsebillet-appen

Kunderne kan købe enkeltbilletter, Ungdomskort, pendlerkort og en række særbilletter i Rejsebillet-appen. App'en er landsdækkende og giver kunderne mulighed for altid at have en billet ved hånden. Her betaler kunderne deres rejse på forhånd.

Rejsekort-appen

Med Rejsekort-appen checker kunderne ind med et swipe på telefonen ved rejsens start og ud igen, når den slutter. App'en regner automatisk prisen ud med kundens rabatter og trækker pengene for kundens rejser en gang i døgnet.

Basiskort

Basiskortet er et alternativ til Rejsekort-appen til de kunder, der ønsker at rejse med et fysisk kort. Kunderne skal checke ind og ud ved et Checkpunkt. Basiskortet regner automatisk prisen ud med kundens rabatter og trækker pengene for kundens rejser en gang i døgnet.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

En del af EU-projektet MOVE

Interreg Co-funded by the European Union

Nudging mod bæredygtig transport

MOVE er et 3-årigt skandinavisk Interreg-projekt, hvor vi skal samarbejde om at fremme bæredygtige transportvaner med partnere fra Danmark, Sverige og Norge.

Partnerskabet består af 2 regioner, 8 kommuner og 2 trafikselskaber. Projektet kører i perioden fra 1. juli 2023 – 30. juni 2026.

Region Midtjylland er leadpartner på projektet. I Midttrafiks område deltager desuden Herning og Viborg Kommune.

Projektet anvender adfærdsteori, nudging og samskabelse som primære arbejdsmetoder til at udvikle tiltag, der skal ændre mobilitetsadfærden i mere bæredygtig retning på udvalgte områder.

I 2025 har vi udviklet, testet og videreført tiltag, der skal fremme bæredygtige transportvaner i alle af MOVE-projektets fire temaer:

- Børns transport,
- Unges transport,
- Pendling og
- Knudepunkter.



Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Hvad er På Egne Ben?

En mobilitetskampagne, hvor eleverne i 4.-6. klasse får point for at komme aktivt i skole ved fx at gå, cykle, stå på rulleskøjter eller tage bussen i skole i stedet for at blive kørt i bil.

Elever, der er nødt til at blive kørt i skole, får point ved at blive sat af minimum 500 meter fra skolen og gå det sidste stykke vej.

Klassen dyster i en pointjagt om at vinde hovedpræmier til klassekassen.

Forældre kan bidrage med bonuspoint, hvis de går, cykler eller tager kollektiv trafik til arbejde.

Eleverne kan også optjene bonuspoint, hvis de transporterer sig bæredygtigt til en fritidsaktivitet.

Hjemmesiden indeholder faktaark og øvelser inden for sundhed, bæredygtighed og transport, som læreren kan bruge i undervisningen og tjene ekstra point til klassen.

9 skoler med 53 klasser og 1.171 elever har deltaget i På Egne Ben i 2025.

En del af EU-projektet MOVE

Interreg Co-funded by the European Union

Børns transport

På Egne Ben kampagnen tager fat i problemstillinger som trængsel ved skoler, stillesiddende børn og usikre skoleveje. I 2025 blev den afviklet for anden gang. Sejren gik igen til Herning, hvor Lundgårdskolen havde optjent flest point ved at gå, cykle eller tage kollektiv trafik i skole.

Som mobilitetsselskab ønsker vi at bidrage til grønne og selvstændige transportvaner hos børn. Den efterfølgende evaluering viser, at vi rammer noget med På Egne Ben. Både forældre, lærere og eleverne selv oplever, at eleverne i mindre grad bliver kørt i bil og i stedet transporterer sig selvstændigt til og fra skole.

Elever og forældre udtrykker generelt høj tilfredshed med kampagnen, idet henholdsvis 68 % og 81 % angiver, at de har været glade for eller tilfredse med kampagnen. Langt størstedelen af både forældre og lærere vurderer, at kampagnens formål er meningsfuldt (92 % af forældrene og 19 ud af 22 lærere). 72 % af forældrene svarer, at kampagnen skaber øget bevidsthed i valg af transportform for deres barn.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

En del af EU-projektet MOVE

Interreg Co-funded by the European Union

Unges transport

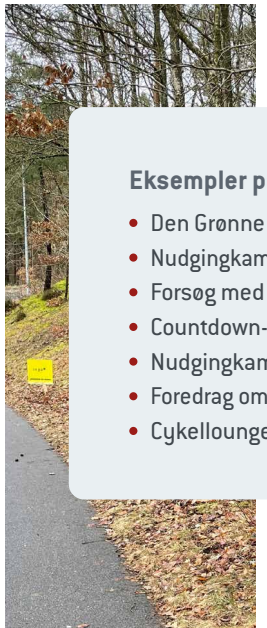
Midttrafiks samarbejde med Region Midtjylland om at fremme gymnasieelevernes brug af cykling, samkørsel og kollektiv trafik på tre gymnasier i Midtjylland (Herning Gymnasium, Viby Gymnasium og Silkeborg Gymnasium) fortsatte i 2025.

Arbejdet var en videreførelse af de tiltag, der blev besluttet på baggrund af en forundersøgelse og i samskabelse med ledelse og elevråd på workshops i 2024. De enkelte tiltag blev skræddersyet og målrettet efter gymnasiets behov alt efter beliggenhed, elevsammensætning og størrelse.

Gymnasie-indsatsen blev afsluttet med en evaluering på hver af de tre gymnasier.







52%

af de adspurgte har fået øget bevidsthed om **bæredygtig transport** som følge af projektets aktiviteter

13%

transporterer sig mere bæredygtigt på grund **MOVE-projektet**.

Eksempler på unge-tiltag

- Den Grønne Gymnasiedyst
- Nudgingkampagne for ro i maven på stoppestedet
- Forsøg med elcykler
- Countdown-standere ved stoppesteder
- Nudgingkampagne for mindre forældrekørsel
- Foredrag om Adfærdsændringer og transportvaner
- Cykellounge

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

En del af EU-projektet MOVE

Pendling

Med MOVE-projektet er vi for alvor trådt ind på B2B-markedet. Vi har indgået samarbejdsaftaler med fire større virksomheder. En transportvaneundersøgelse hos tre af virksomhederne har dannet baggrund for de budskaber og tiltag, der er gennemført på de enkelte virksomheder. Myter for og imod kollektiv trafik er fx et af de tiltag, der er gået igen på alle tre virksomheder. Efterfulgt af et nudgingtiltag med Kobla-appen, der registrerer medarbejdernes transportvaner og belønner for bæredygtig transportadfærd.

Midttrafik har testet bruttolønsordningen Erhvervskortet i projektet. Midttrafiks første Erhvervskort-kunde har som ambassadør været på bustur med Aarhus-borgmester Anders Winnerskjold og gennem Maltes Transportdagbog viderefortalt sine erfaringer med, hvordan man kan tidsoptimere sin hverdag ved at rejse med kollektiv trafik fremfor at køre i bil.

Samarbejdet med endnu en virksomhed starter op i 2026.



Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

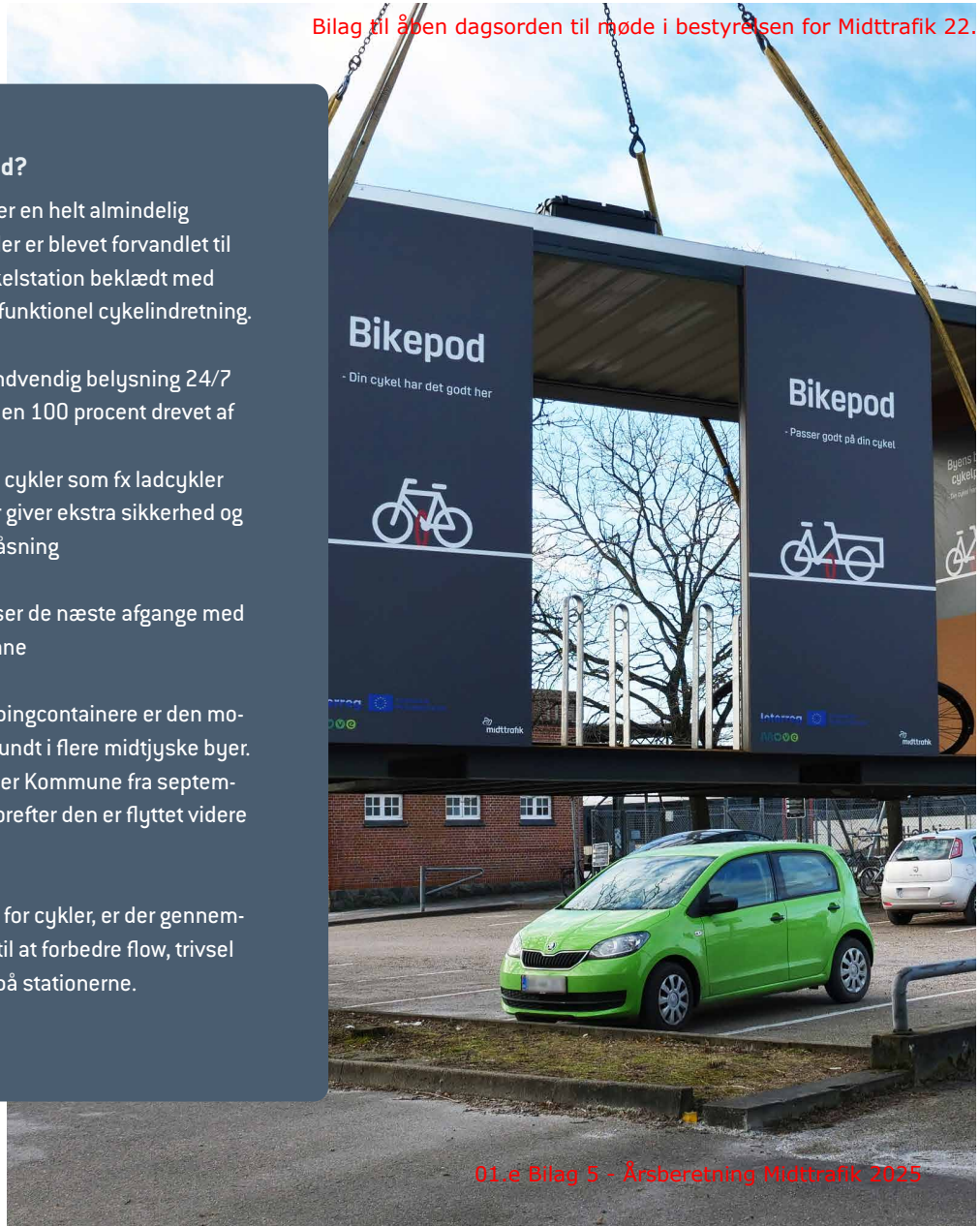
Hvad er en Bikepod?

Midttrafiks BikePod er en helt almindelig shippingcontainer, der er blevet forvandlet til en stilfuld urban cykelstation beklædt med cortenstål og smart funktionel cykelindretning.

- Overdækning og indvendig belysning 24/7
- Solceller, der gør den 100 procent drevet af solenergi
- Plads til nye typer cykler som fx ladcykler
- Nye låsetyper, der giver ekstra sikkerhed og mulighed for fastlåsning
- Videoovervågning
- Realtidsskærm viser de næste afgange med bus, tog eller letbane

Som alle andre shippingcontainere er den mobil og skal på turné rundt i flere midtjyske byer. Første stop var i Odder Kommune fra september til december, hvorefter den er flyttet videre til Holstebro.

Udover gode forhold for cykler, er der gennemført fysiske nudges til at forbedre flow, trivsel og brugeroplevelse på stationerne.



En del af EU-projektet MOVE



Knudepunkter

Flere af Midttrafiks ejere har takket ja til et samarbejde om at skabe bedre og mere trygge rejseoplevelser for kunderne. Det sker i form af fysiske nudges på knudepunkter (stationer), hvor flere transportmidler spiller sammen i en bæredygtig rejse, fx Danmarks første Bikepod.

Vi har med midler fra EU-projektet haft mulighed for at nytænke cykelparkering og ventefaciliteter på stationer, der tager højde for pendlernes behov for tryghed og sikkerhed.

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Kørsel til arrangementer

Musikelskere, fodboldfans, løbere m.m. er igen i år kommet sikkert ud og hjem med en Midttrafik bus. Vi oplever også i 2025 en stigende interesse fra kommuner og organisationer, der vil samarbejde om arrangementskørsel.

Nogle aftaler rummer hele pakken med dubleringskørsel/ekstra busser, billetsamarbejde og markedsføring, det er fx Smukfest, Grøn Koncert, NorthSide og ABC Beach Party.

Andre aftaler rummer alene ekstra busser fx Messecenter Herning, AGF og Tivoli Friheden. Og endelig er nogle aftaler med rene billetsamarbejder fx Lemvigbanens Familiebillet, Djurs Sommerland og U-Days.

Vi har tilpasset hjemmesiden og lavet nye prismodeller, der gør det nemmere for arrangører og kommuner at få information om god kollektiv trafik til arrangementer.



01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Bonusmodel er løftestang for god kundeservice

Siden 2015 har vi kåret Bedste Busselskab blandt de busselskaber, der kører for Midttrafik.

Bonusmodellen skal motivere busselskabernes indsats for at levere på de parametre, der er afgørende for kundernes tilfredshed. Her er bussens komfort og chaufførens service absolutte højdespringere.

Busselskaberne bliver målt på tilfredsheden med bussen, chaufførens kørsel, bussens komfort, rengøring og vedligeholdelse af bussen og chaufførens adfærd. Det er forhold, som både busselskaber og chauffører har en indflydelse på.

Bedste Busselskab for store ruter blev i 2025 Umove, mens Faarup Turistfart blev Bedste Busselskab for små ruter. Begge busselskaber modtager en bonus på 150.000 kr.



Bedste Busselskab for store ruter blev Umove



Bedste Busselskab for små ruter blev Faarup Turistfart



FlyHigh

Midttrafik har en chaufføruddannelse med fem kursusforløb med forskellige temaer. Fly High giver chaufførerne mulighed for både at få genopfrisket deres viden og lære nye emner. Der er lavet særlige kurser til flextrafik-chauffører, hvor undervisningsmaterialet er tilpasset efter deres hverdag.

389
Chauffører gennemførte
Fly High 1-5

82
Chauffører gennemførte
Fly High Flex

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Chaufførnet

Midttrafiks platform til chauffører havde i alt 2.416 registrerede chauffører i 2025 – cirka 139 flere end året før. ChaufførNet er et vigtigt medie til formidling af vigtige nyheder til chaufførerne om tiltag og forandringer i kundernes hverdag, der berører chaufførerne fx nye betalingsmuligheder i form af de nye nationale apps. Udover information kan chaufførerne deltage i quizzer og blive testet i deres viden om relevante emner for deres hverdag.

Forsøg med kropskameraer

Kontrollørernes tryghed og sikkerhed var i fokus, da vi sagde ja til at deltage i et forskningsprojekt fra Aalborg Universitet. Projektet skulle undersøge effekten af kropskameraer i forhold til at reducere risikoen og nedbringe voldelige hændelser ved billetkontrol.

Billetkontrollørerne i Midttrafiks område bar kropskameraer i fra september til december. Vi afventer nu resultaterne fra projektet.



G Ledelse



Midttrafik arbejder systematisk med god ledelse, gennemsigtighed og ansvarlig drift. Vores fokus er at skabe et solidt strategisk fundament, styrke medarbejdernes trivsel og sikre tydelige processer – fra strategiplan og APV til whistleblowerordning og interne fællesskaber. Formålet er en robust organisation, der kan levere værdi for både kunder og samarbejdspartnere

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

VÆRDIER

ANSVARLIG
PASSIONERET
NYSKABENDE

VISION

VORES KUNDEFOKUS SKABER NEM, ATTRAKTIV OG BÆREDYGTIG MOBILITET FOR ALLE

STRATEGISKE INDSATSOMRÅDER

Nemt, tilgængeligt og forståeligt sætter fokus på kunderejsen før, under og efter.

Attraktiv og udviklende arbejdsplads sætter fokus på medarbejderne som fundament for høj kvalitet og værdi for kunden.

Helhedsorienteret mobilitet sætter fokus på kundens muligheder og behov.

Tæt samarbejde med interessenter sætter fokus på attraktiv kollektiv mobilitet som en fælles opgave.

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Arbejdet med ny strategiplan

Strategiplan 2025-2028 afspejler en fælles ambition blandt Midttrafiks ejere og medarbejdere om at udvikle bæredygtige, tilgængelige og sammenhængende mobilitetsløsninger, der imødekommer midtjydernes behov for mobilitet i både land og by.

Vi har indsamlet input fra alle kommuner og Region Midtjylland, som efterfølgende blev kategoriseret i hovedpunkter, som medarbejdere og ledere arbejdede videre med på en heldags-workshop.

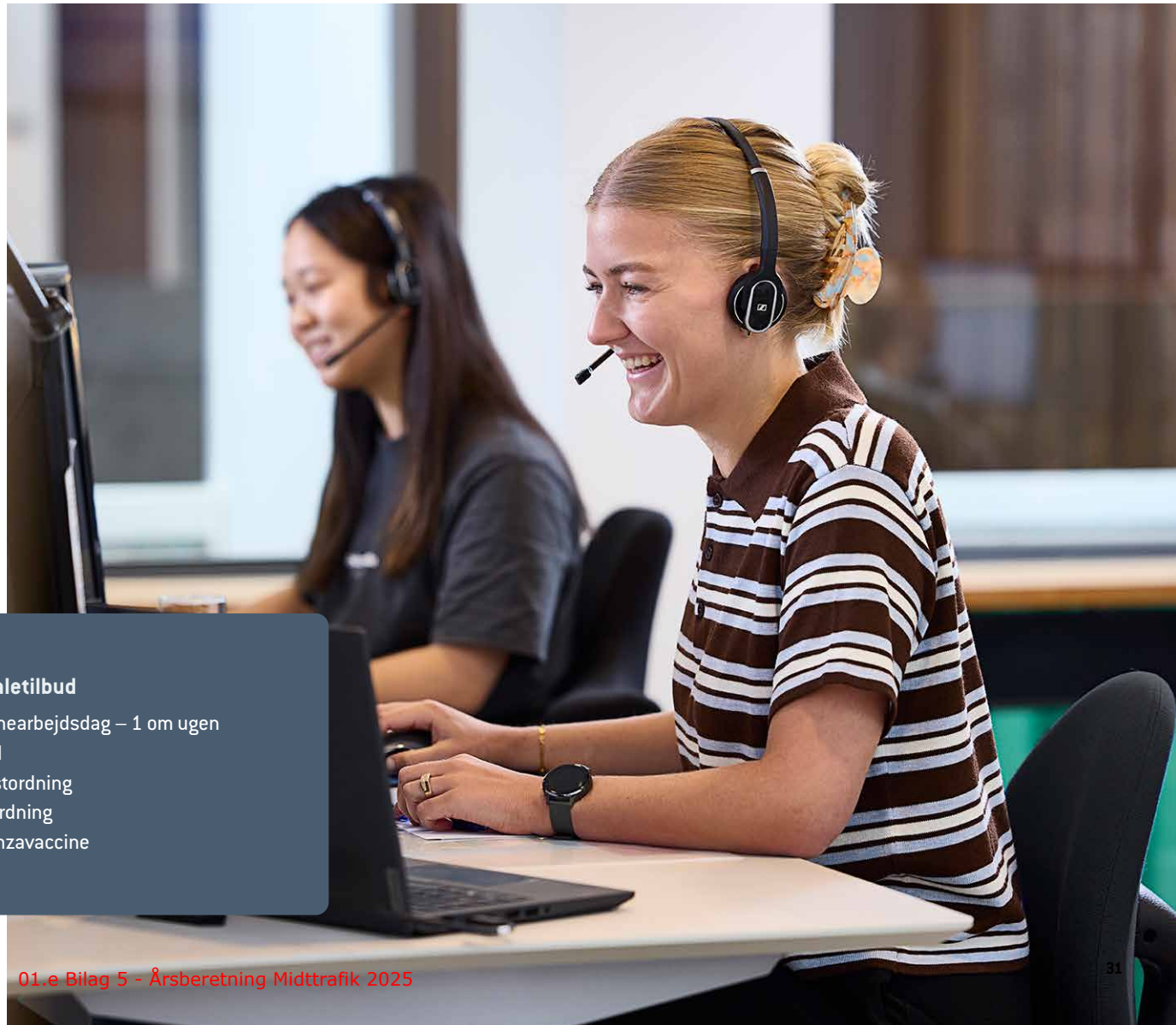
Herefter blev de mange forslag og idéer sorteret og prioriteret. På en strategidag for bestyrelse og repræsentantskab kunne vi derfor præsentere syv konkrete indsatsområder og tre forslag til en vision.

Strategidagen leverede gode bidrag til det endelig valg af både vision og de fire strategiske indsatsområder, som Midttrafik skal arbejde efter frem til 2028. De tre værdier er udvalgt i samarbejde med medarbejderne.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Midttrafik som arbejdsplads

Midttrafik arbejder målrettet på at være en ansvarlig arbejdsplads ved at sikre et godt og sundt arbejdsmiljø, hvor trivsel, arbejdsglæde og sikkerhed bliver prioriteret. Gennem løbende dialog og åbenhed om vores mål og værdier understøtter vi både faglig og personlig udvikling hos medarbejderne. Samfundsmæssigt tager vi ansvar for nye generationer, flere seniormedarbejdere, diversitet og bæredygtighed.



Personaleforening

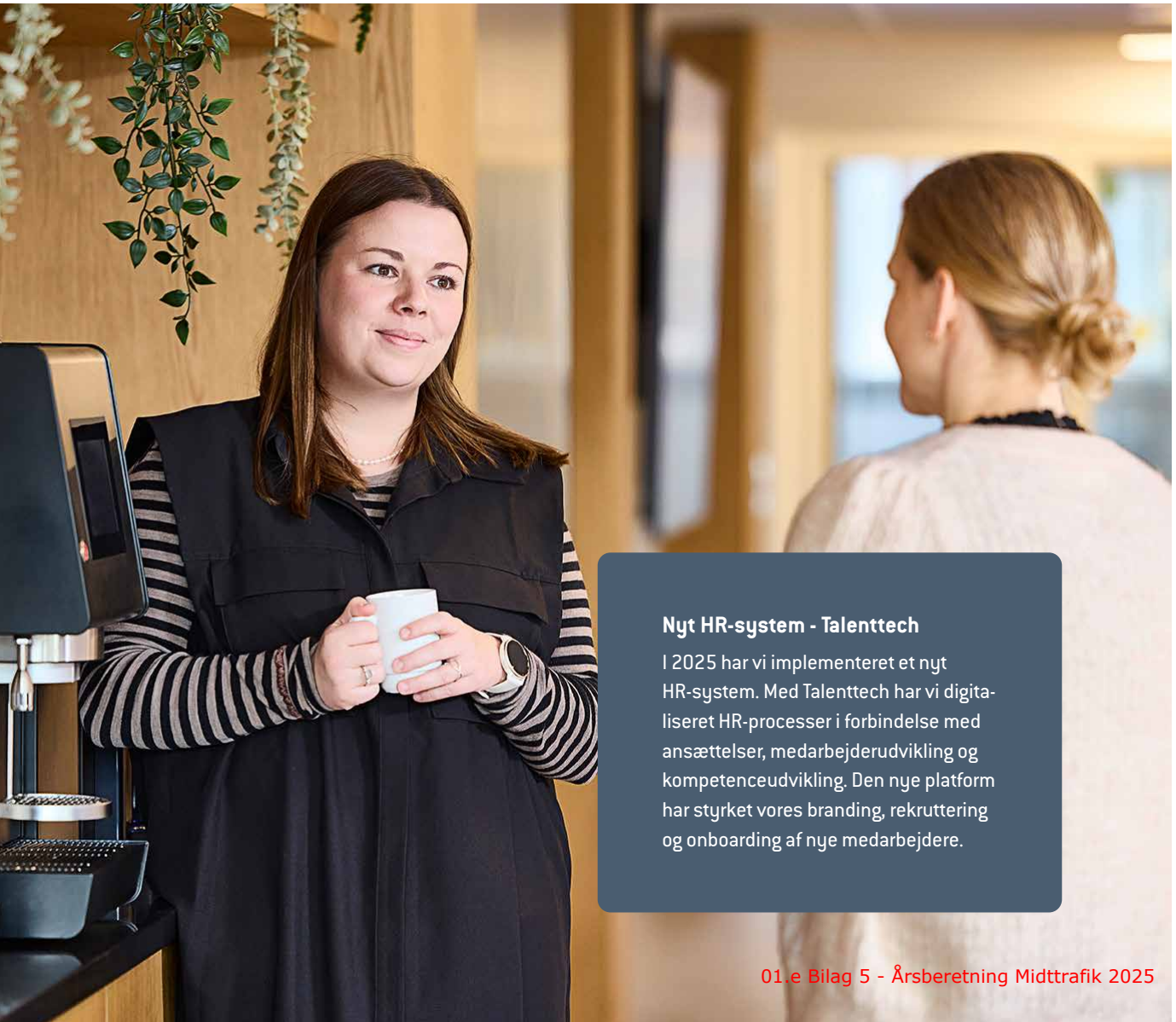
Alle kan være medlem i personaleforeningen og deltage i de mange forskellige aktiviteter, der bliver arrangeret i løbet af året. Vi har også en gavekasse, der fx markerer runde fødselsdage.

Personaletilbud

- Hjemmearbejdsdag – 1 om ugen
- Flextid
- Frokostordning
- Frugtordning
- Influenzavaccine

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Nyt HR-system - Talenttech

I 2025 har vi implementeret et nyt HR-system. Med Talenttech har vi digitaliseret HR-processer i forbindelse med ansættelser, medarbejderudvikling og kompetenceudvikling. Den nye platform har styrket vores branding, rekruttering og onboarding af nye medarbejdere.

Rekruttering og en god start til nye medarbejdere

Vi gør os umage for at finde det rette match, når vi ansætter nye medarbejdere. I 2025 tog vi hul på employer branding for at styrke vores profil som arbejdsplads i et marked, hvor kampen om gode medarbejdere er tiltagende. Vi har i årets løb annonceret både på JobIndex og Linkedin.

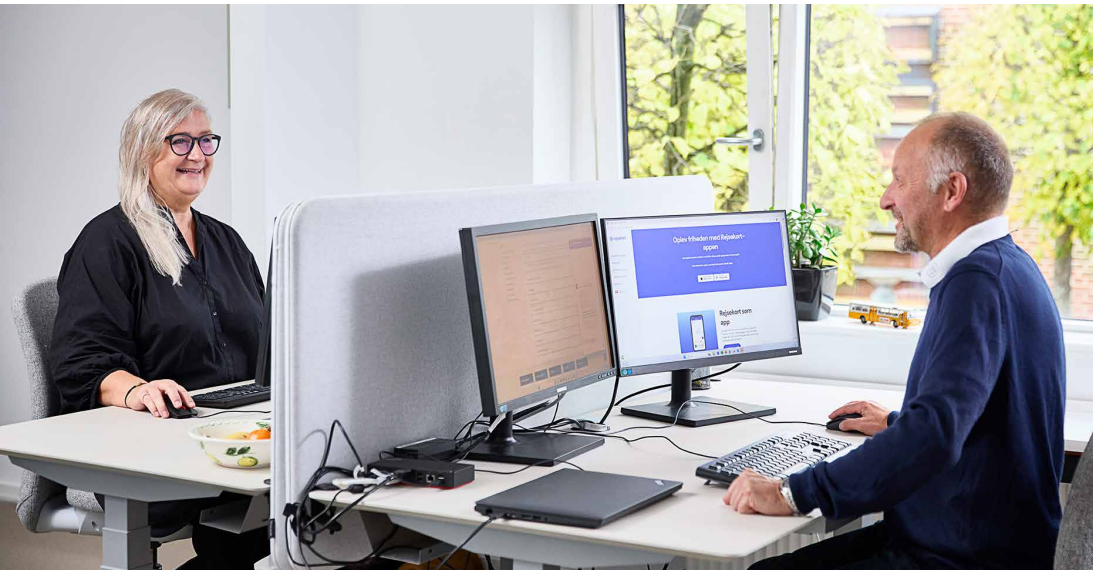
Preboarding
Vi sørger for at klæde nyansatte medarbejdere godt på inden deres første dag med informationer om både ansættelse og Midttrafik. Den ansvarlige leder er i løbende kontakt med den nye medarbejder og der ligger et introduktionsprogram klar fra dag et.

Onboarding
Alle nye medarbejder bliver budt velkommen af deres team med morgenbrød den første dag. Den ansvarlige leder eller en mentor sikrer, at den nyansatte får en grundig introduktion til sit arbejde, Midttrafiks kerneopgaver, strategiske indsatsområder og værdier.

Offboarding
Vi har ligeledes fokus på, at alle ansatte får en god afslutning på ansættelsesforholdet.

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Mulighed for indflydelse

Medsamarbejde
Der bliver afholdt 4 ordinære møder om året i LMU (Lokal MED-Udvalg) med deltagelse af repræsentanter fra chefteamet, teamledere og medarbejdere. Der kan indkaldes til ekstraordinære møder efter behov.

Arbejdsmiljøgruppen
Som forberedelse til LMU-møder bliver der afholdt 4 TRIO-møder (arbejdsmiljøorganisationer og TR) om året. Arbejdsmiljøgruppen afholder 4 møder om året før TRIO- og LMU-møder. Arbejdsmiljøgruppen udarbejder hvert år en miljødrøftelse med status for året og fokusområder for det kommende år. Arbejdsmiljødrøftelsen bliver præsenteret på LMU i løbet af foråret.



Sygefravær

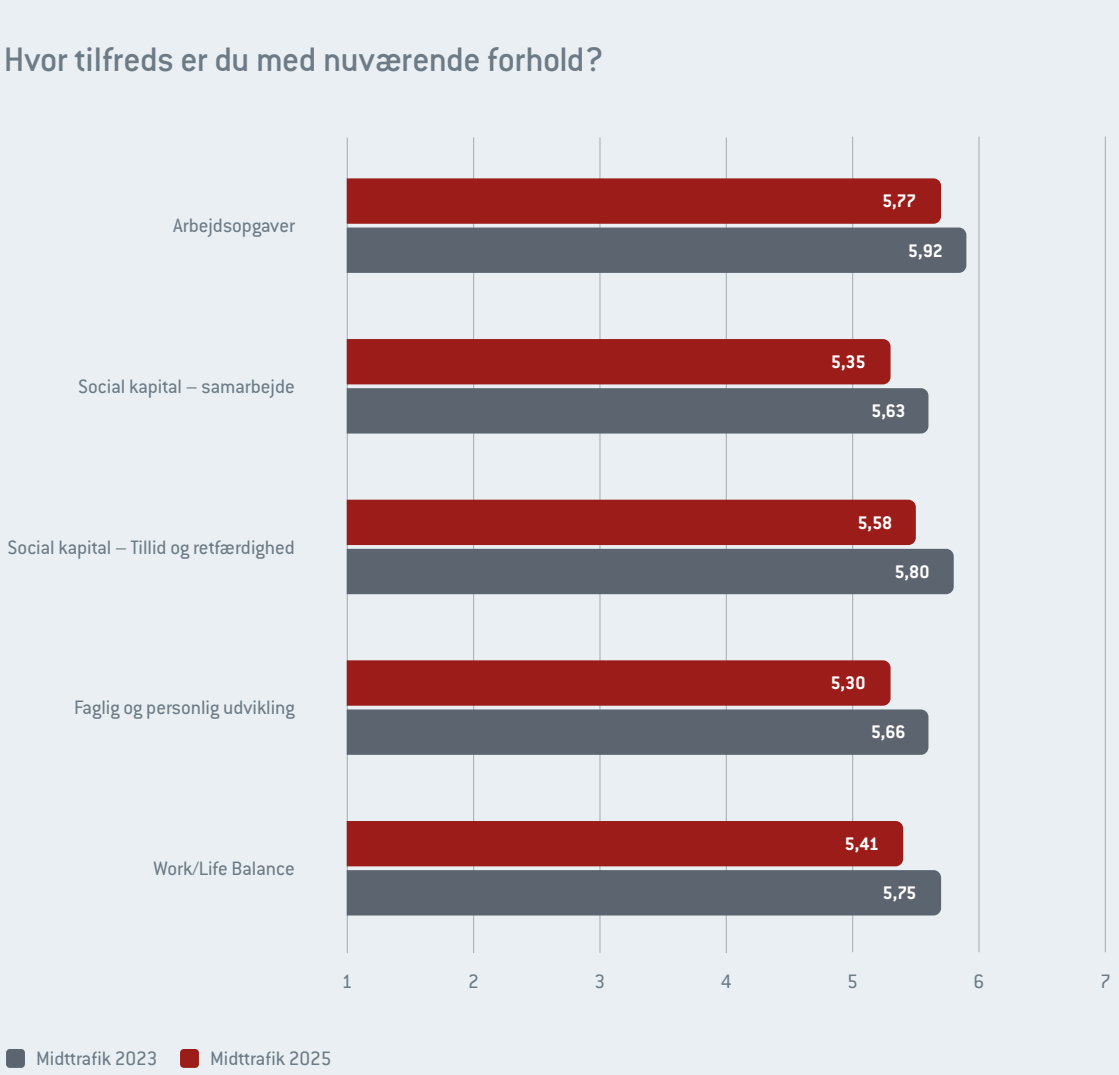
Midttrafik skal være en sund og tryg arbejdsplads med trivsel og arbejdsglæde. Derfor skal vi mindske risikoen for, at medarbejdere og ledere bliver syge. Alle ledere skal hver måned følge op på en fraværsoversigt og igangsætte nødvendige tiltag, der kan begrænse fraværet. Sygefraværet opgøres i arbejdsdage. Vi korrigerer for langtidssygdom over 30 kalenderdages fravær.

I 2025 har vi haft stort fokus på at nedbringe sygdom og fravær. Ved at gennemføre omsorgssamtaler, øge brugen af Falck Healthcare og trivselsopfølgning har vi nedbragt sygefraværet i forhold til 2024.

	2025	Forskel fra 2024
Mål for ukorrigeret fravær 4 %	3,5 %	▲ 4,1 %
Mål for korrigeret fravær 2 %	1,9 %	▲ 2,3 %

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026





Medarbejdertrivsel

Hvert andet år tager vi temperaturen på medarbejdernes trivsel med en medarbejdertrivselsundersøgelse (MTU) og en arbejdspladsvurdering (APV). Resultaterne af de to undersøgelser bliver offentliggjort og gennemgået med medarbejderne i alle teams.

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026

Socialt ansvar

Som en helt naturlig konsekvens af mange langvarige ansættelser har vi en seniorpolitik. Den dækker over alt lige fra øget fleksibilitet i arbejdstiden, justeringer af arbejdsopgaver og seniorstillinger. Vi oplever, at flere medarbejdere ønsker at indgå en senioraftale og fortsætte arbejdslivet ud over pensionsalderen.

Midttrafik blev i 2024 udvalgt som deltager i et forskningsprojekt, hvor forskere på Roskilde Universitet (RUC) undersøgte muligheden for at fastholde seniormedarbejdere på danske arbejdspladser. Forskningsprojektet blev afsluttet i 2025. Midttrafik vil bruge læringen fra forskningsprojektetet til at fremme inklusion og fastholdelse af seniorer i Midttrafik i sammenhæng med øvrige tiltag på området.

Projektet anbefaler øget fokus på nedenstående områder for at styrke en helhedsorienteret livsfase- og seniorstrategi:

- Vidensdeling, dokumentation og opgaveglidning
- Systematisk arbejde med kompetenceudvikling
- Tydelig uddannelsesstrategi
- Mental trivsel, psykologisk tryghed og stressforebyggelse
- Styrket medarbejderkultur

Personaletal 2025

153
Medarbejdere

12,5 %
Personaleomsætning

Kønsfordeling hos Midttrafik målt i procent

Chefteam	Teamledere	Medarbejdere
50/50	50/50	40/60
Mænd (2) / Kvinder (2)	Mænd (5) / Kvinder (5)	Mænd (60) / Kvinder (92)

01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Bilag til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik 22. maj 2026



Whistleblowerordning

Alle medarbejdere har mulighed for at indberette alvorlige forhold som fx lovovertrædelser, seksuelle krænkelser eller andet til en whistleblowerenhed bestående af en ekstern tredjepart og to Midttrafik medarbejdere med tavshedspligt. Whistleblowerordningen skal beskytte medarbejderne og sikre, at Midttrafik overholder loven. På Midttrafiks intranet kan medarbejderne finde relevante informationer om, hvordan ordningen fungerer i praksis. Whistleblowerordningen har fungeret siden december 2021 og der er ikke modtaget indberetninger i perioden til og med 2025.

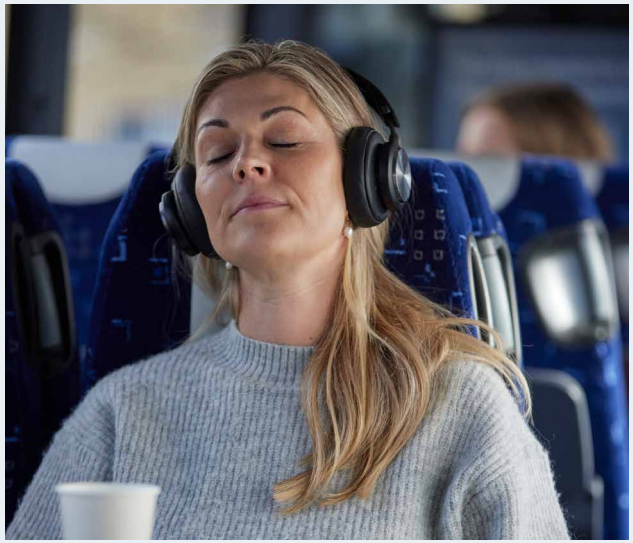
01.e Bilag 5 - Årsberetning Midttrafik 2025

Mobilitetstiltag fra kommuner og region









Ekstra letbaneafgange

Siden 29. juni har Letbanen kørt med to afgange i timen frem til kl. 22.00 på hverdage og i weekenden helt frem til midnat på begge letbanestrækninger. De ekstra afgange er tiltænkt de kunder, der ønsker at bruge Letbanen til og fra kulturelle oplevelser.

Ekstra afgange på Letbanen er populære

Gratis kørsel med lokalruter

Herning Kommune har som et pilotforsøg tilbudt gratis kørsel med fem lokalruter i hele 2025. Målet er at få flere borgere til at få øjnene op for, at der er en lokalrute i nærheden, som de kan bruge som et godt og grønnere alternativ til bilen.

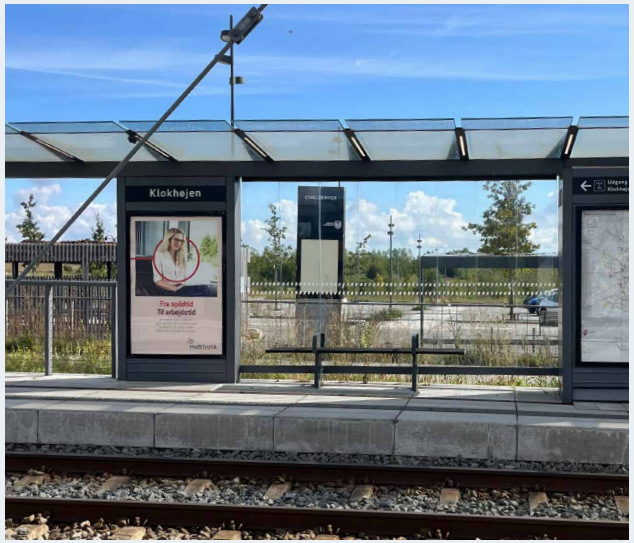
Lokalruter oplever passagerstigning på 46 procent

Gratis lokalruter i Holstebro

Også i Holstebro er der ønsker fra kommunen om at gøre det mere attraktivt at rejse med kollektiv trafik. 1. januar startede et to-årigt forsøg med gratis kørsel på alle lokalruter i kommunen.

Forsøg med gratis lokalbusser i Holstebro







Gratis natbusser i Randers

I Randers kører natbusserne under Randers Ugen og op til jul. I 2025 har natbusserne været gratis for, at borgerne kan komme sikkert hjem.

Kom sikkert hjem med gratis natbusser

Parkér og rejs gratis videre

Siden september har pendlere haft mulighed for at rejse gratis med letbane fra og til Parkér og Rejs anlægget ved Klokhøjen som et pilotforsøg. Formålet er at begrænse trængsel og biltrafik i Aarhus midtby på de tidspunkter, hvor der er allermest trængsel.

Nyt pilotforsøg skal mindske trængsel i Aarhus

Eksamensbusser

Der blev indsat særlige eksamensbusser for at sikre plads og gode kundeoplevelser hos eksamensramte studerende i december. De ekstra busser blev indsat på rute 200 mellem Park Allé og Eksamenshuset i Lisbjerg.

Eksamensbusser skal gøre rejsen lettere for studerende



ViborgUNG

Unge mellem 16 og 26 år har siden 1. december haft mulighed for at købe et pendlerkort til 210 kr. og rejse frit med bybusser, lokalbusser og regionalbusser i Viborg Kommune. Viborg Kommune og Region Midtylland står bag forsøget, der skal gøre det enkelt og billigt at tilvælge den kollektive trafik.

Billige busbilletter til unge mellem 16 og 26 år



Flere afgange på 3A og 4A

A-buslinjerne 3A og 4A har siden august fået flere afgange og kører nu med 6-8 minutters mellemrum i de tidsrum, hvor der er størst efterspørgsel. De ekstra afgange gør det nemt og mere attraktivt for både nye og eksisterende kunder at tilvælge bussen som transportform.

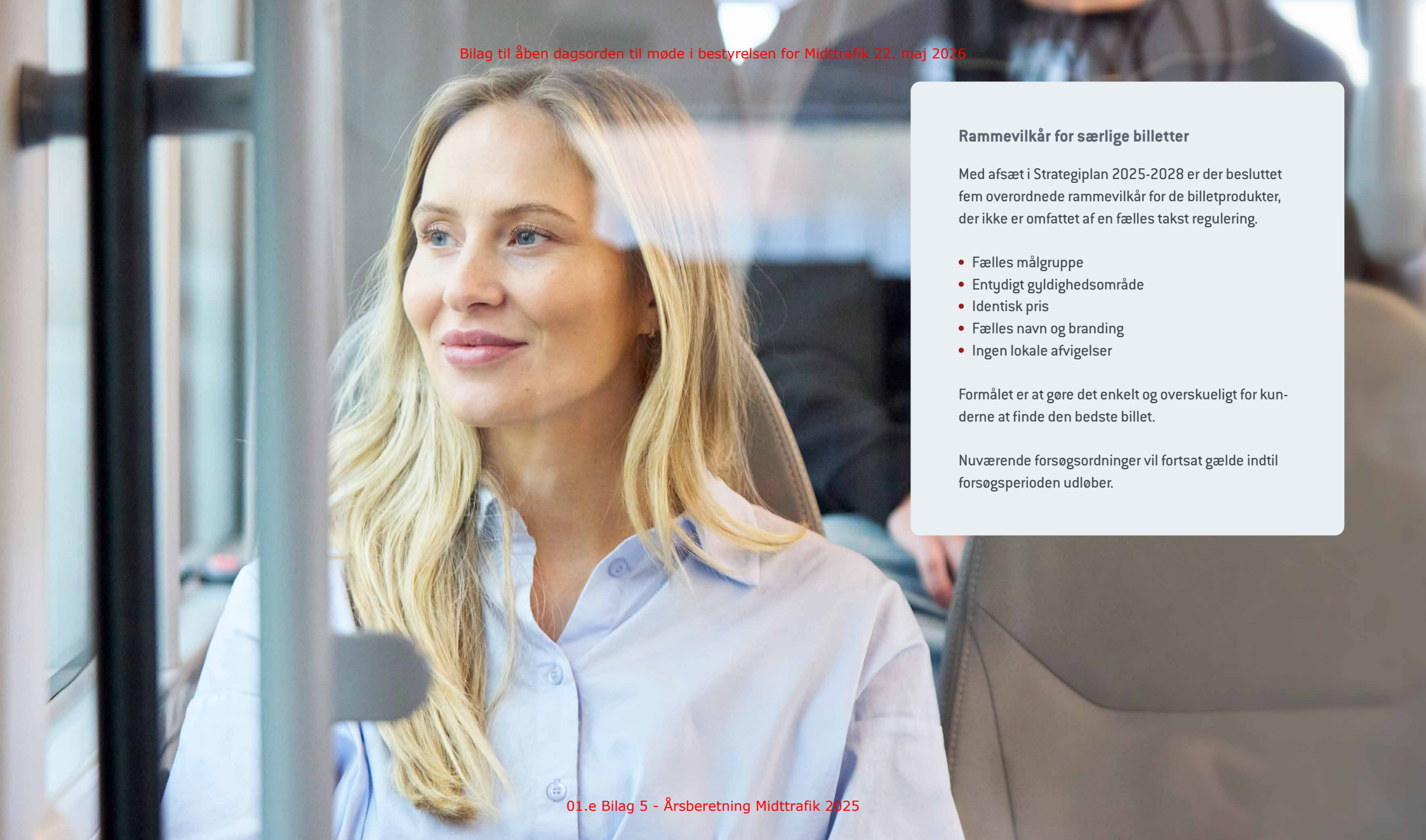
Nu bliver det lettere at hoppe på A-busserne



HerningUNG

Alle unge mellem 16-26 år i Herning Kommune kunne i 2025 købe et billigt pendlerkort og rejse frit inden for kommunen. HerningUNG var i første omgang et forsøg, hvor unge frem til 30. juni kunne køre med både regional- og bybusser. Forsøget blev forlænget med kørsel i bybusser året ud.

Forsøg med billige billetter til unge og gratis lokalbusser bliver forlænget



Rammevilkår for særlige billetter

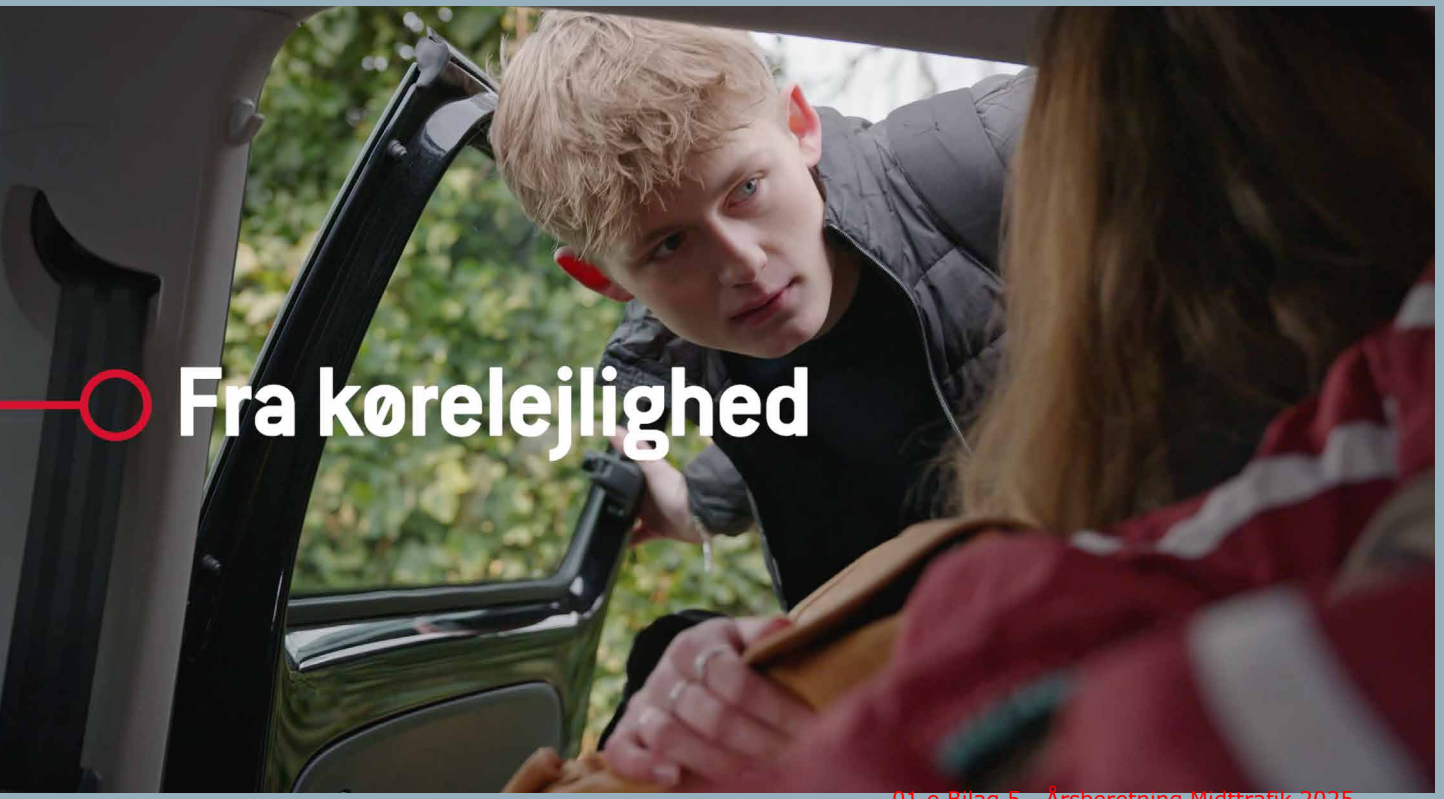
Med afsæt i Strategiplan 2025-2028 er der besluttet fem overordnede rammevilkår for de billetprodukter, der ikke er omfattet af en fælles takst regulering.

- Fælles målgruppe
- Entydigt gyldighedsområde
- Identisk pris
- Fælles navn og branding
- Ingen lokale afvigelser

Formålet er at gøre det enkelt og overskueligt for kunderne at finde den bedste billet.

Nuværende forsøgsordninger vil fortsat gælde indtil forsøgsperioden udløber.

Markedsføring i 2025





Midttrafik app lukker

Ungdomskort: 11.652 kort flyttet til Rejsebillet

Pendlerkort: 13.011 kort flyttet til Rejsebillet

Klippekort og PendlerKlip: Kunderne har forstået budskabet om, at købte klip kan bruges i 6 måneder frem til appen lukker helt ned.

Få mere ud af turen

En always-on brandingkampagne med forskellige temaer.

30.876.209 gange blev vores indhold vist på tværs af alle platforme.

354.075 gange har nogen klikket på annoncerne. Klikraten er steget med **69 %** sammenlignet med 2024.

Der har været særlig stor interesse for flextur: **ca. 39%** af det samlede antal eksponeringer i kampagneperioden.







Ungekampagne

8 ud af 10 har fået en positiv opfattelse af Midttrafik

7 ud af 10 har fået en positiv oplevelse af bussen

6 ud af 10 i målgruppen overvejer nu at køre med Midttrafik, og samme antal overvejer at bruge Ungdomskort eller Rejsekort-appen

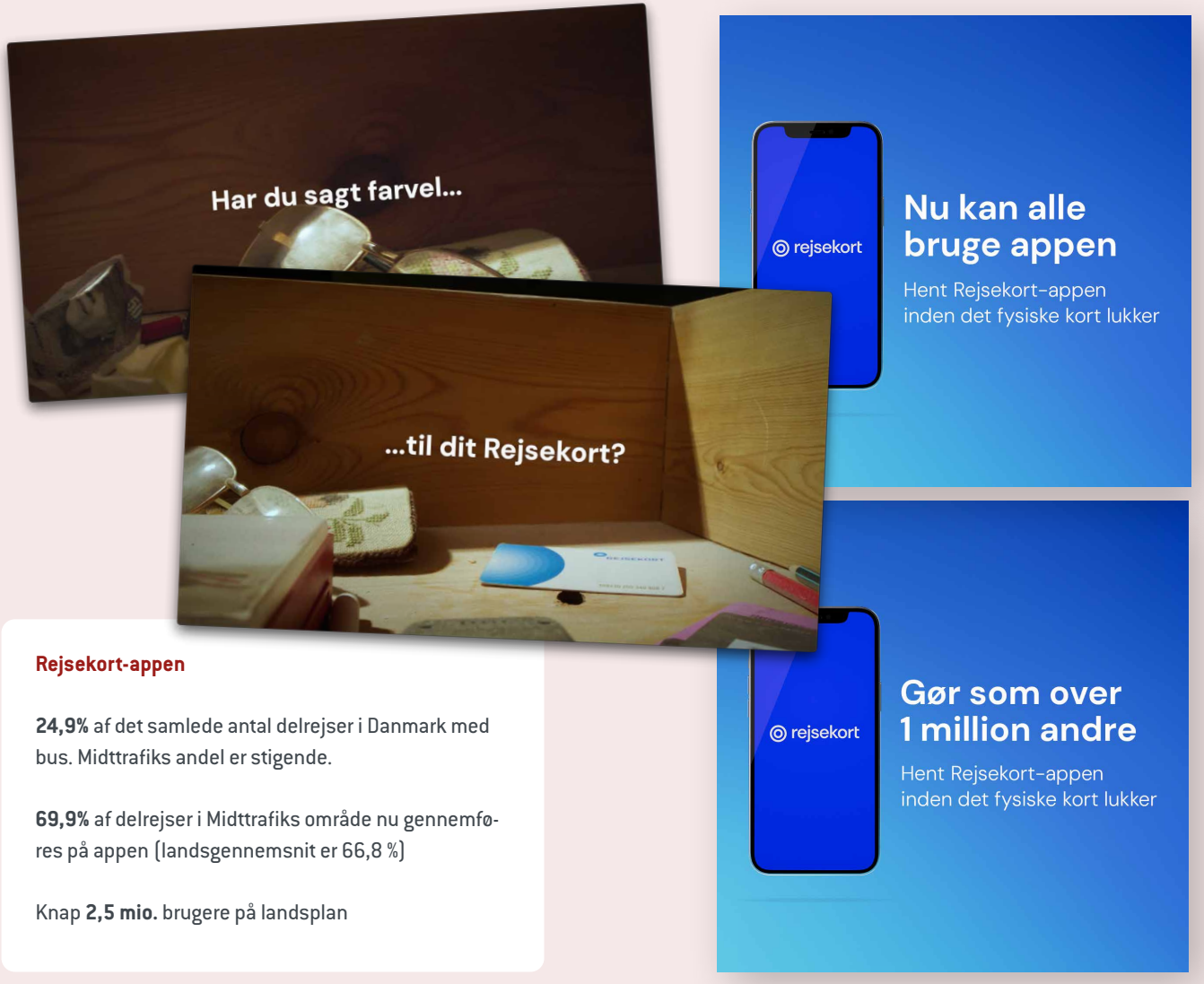
Instagram: 3.353.955 eksponeringer og 530.087 3-sek. videovisninger
TikTok: 8.613.416 eksponeringer og 1.354.957 2-sek. videovisninger
You Tube: 2.826.215 eksponeringer og 2.151.597 100 % visninger

Arrangementskørsel

Kunderne er glade for busser til arrangementer.

Eksempler:
Grøn Koncert: Passagertallet var på ca. 11.500
Smukfest: Passagertallet er steget igen til 81.710





Rejsekort-appen

24,9% af det samlede antal delrejser i Danmark med bus. Midttrafiks andel er stigende.

69,9% af delrejser i Midttrafiks område nu gennemføres på appen (landsgennemsnit er 66,8 %)

Knap **2,5 mio.** brugere på landsplan



Test af Basiskort (MVP)

Den meget målrettet informationsindsats og -materialer til testbrugerne har dannet grundlaget for informationsindsatsen ved den nationale lancering i 2026.



Læs også Midttrafiks Årsrapport her

midttrafik

grobowski.dk

Forventet regnskab 1 2026

Bilag 1 - Hovednotat

1 Forventet regnskab 1 2026 2
1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget 2
1.2 Passagerindtægter 3
1.3 Operatørudgifter 4
1.4 Drifts- og billetsystemer 7
1.5 Billetkontrol 8
1.6 Trafikselskab og Flextrafikadministration 9
1.7 Finansindtægter og -udgifter 9
1.8 Likviditet 10
1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau 12

1 Forventet regnskab 1 2026

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

1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

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

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2026 er opjusteret med 36,9 mio. kr. til i alt 2.130,1 mio. kr., hvilket primært skyldes en samlet indeksstigning på 26,4 mio. kr. samt nedgang i indtægter på 18,1 mio. kr. og en opskrivning af drifts- og billetsystemer på 15,8 mio. kr.

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

1.2 Passagerindtægter

Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

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

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

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

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

Flytning af kunderne til andre rejsekort-produkter betyder færre passagerindtægter, da der ved disse gives rabat i priser i forhold til f.eks. kontantbillet/enkeltbillet. Denne tendens forventes at fortsætte fra 2025 ind i 2026.

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

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

1.3 Operatørudgifter

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

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

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

1.3.1 Bus

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

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

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

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

Udgifter til buskørsel	
Budget 2026, incl. skolekørsel	1.569,6 mio. kr.
Udgifter pga. indeks (maj-indeks)	+10,1 mio. kr.
Forventet merudgift ved juni-indeks (incl. maj), dieselpris steget med 17% fra marts til april	+26,4 mio. kr.
Forventet merudgift hvis diesel stiger med 2% om måneden fra juli-indeks, incl. stigningen i juni-indeks	+36,3 mio. kr.

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

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

Vi følger løbende med i udviklingen af indekset for 2026.

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

1.3.2 Tog

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget. Batteritoget hos Midtjyske Jernbaner (Lemvigbanen) er dog reguleret med el-indeks, fremfor, som tidligere, diesel-indekset, hvilket øger tilskuddet med 0,1 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner.

1.3.3 Letbane

Operatørudgifterne forventes at følge det fastlagte budget.

1.3.4 Flextrafik

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

Omkostningsindekset er steget markant siden budgetlægningen, hvilket giver en merudgift på 16,3 mio. kr. Samtidig ligger antallet af kørte ture også højere end budgetteret. Dog bliver dette modbalanceret af lavere priser på flere af de indbudte kontrakter, hvilket reducerer omkostningerne pr. tur sammenlignet med sidste udbudsperiode. Dette har for nogle kommuner medført besparelser, selvom der har været mere kørsel end budgetteret. Samlet set giver disse forhold en mindreudgift på operatørudgifterne på 11 mio. Kr.

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

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

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

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

Bilag 3 indeholder en detaljeret opdeling på områder og bestillere.

Tabel 1.4 Flextrafik operatørudgifter (mio. kr.)

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

1.4 Drifts- og billetsystemer

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

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

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

Ved Bus IT forventes der et samlet merforbrug på 8,7 mio. kr. i forhold til budget 2026. Merforbruget skyldes primært en stigning på investeringen af det nye realtidssystem som udgør 4,5 mio.kr. Afvigelsen skyldes primært, at udgifter til tablets, som oprindeligt var forventet til afholdelse i 2025, er rykket til 2026.

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

For Rejsekort forventes et forbrug på 85,6 mio. kr., hvilket er 7,1 mio. kr. højere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært øgede omkostninger ifm. nedlukning af det fysiske rejsekort, herunder udvikling af en løsning til tilbagebetaling af restkortsaldi på rejsekort, samt indkøb af ekstra validatorer til Basiskort., hvor driftsomkostningerne forventes reduceret.

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

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

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

1.5 Billetkontrol

Tabel 1.6 Billetkontrol (mio. kr.)

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

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

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

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

1.6 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Tabel 1.7 Trafikselskab og Flexadministration (mio. kr.)

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

1.6.1 Trafikselskabet

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

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

Udgifterne til trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2026.

1.6.2 Flextrafikadministration

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

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

1.7 Finansindtægter og -udgifter

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

1.8 Likviditet

Midttrafiks likviditet i 2026 vurderes fortsat at være robust og stabil. Midttrafik tilstræber samtidig at fastholde en forsigtig og balanceret tilgang til finansiering, hvor restgæld og forskudte betalinger håndteres i tæt samspil med bestillerne. På den måde sikres, at midlertidige likviditetsbehov ikke udvikler sig til varige finansieringsmæssige udfordringer, og at kassekreditten alene anvendes som et udjævningsredskab og ikke som egentlig driftsfinansiering.

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

Midttrafik følger som led i den løbende økonomi- og likviditetsstyring udviklingen i oliepriserne, herunder eventuelle påvirkninger fra den geopolitiske usikkerhed. Et vedvarende højere olieprisniveau kan medføre øgede brændstofrelaterede udgifter og dermed påvirke det samlede likviditetsbehov. Hvis udviklingen nødvendiggør øget likviditet, vil dette blive vurderet og håndteret i dialog med bestillerne.

1.8.1 Rejsekortlån – Midttrafik

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

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

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

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

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

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

Tabel 1.8 Midttrafis lån hos Kommunekredit til finansiering af Rejsekort (mio. kr.)

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

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

1.9 Midttrafiks samlede driftsbudget per bevillingsniveau

Tabel 1.9 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

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

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

Forventet regnskab 1 2026

Bilag 2 - Byrdefordeling

2 Byrdefordeling for forventet regnskab 1 2026 2

2.1 Byrdefordeling mellem Ejerkredsen 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 tjenestemandspensioner 9
2.10 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter 10

2 Byrdefordeling for forventet regnskab 1 2026

2.1 Byrdefordeling mellem Ejerkredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2026 for Midttrafiks ejerkreds:

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	30,4	30,1	32,6	0,5	2,6
Hedensted	13,2	13,9	14,7	0,1	0,8
Herning	56,3	55,8	59,8	0,2	4,0
Holstebro	16,5	16,6	16,8	0,1	0,2
Horsens	63,3	63,7	71,7	0,3	8,0
Ikast-Brande	19,9	21,1	20,8	0,3	-0,2
Lemvig	8,9	10,0	9,4	0,2	-0,6
Norddjurs	38,1	38,6	37,3	0,5	-1,3
Odder	12,3	12,5	12,9	0,0	0,4
Randers	97,6	96,9	100,2	1,8	3,3
Ringkøbing-Skjern	31,9	31,8	32,3	0,5	0,5
Silkeborg	53,3	53,4	56,1	1,3	2,7
Skanderborg	30,8	31,2	33,4	0,4	2,1
Skive	44,5	43,0	41,7	0,3	-1,3
Struer	9,4	9,9	10,0	0,0	0,1
Syddjurs	31,1	30,4	31,2	0,4	0,8
Viborg	50,8	50,1	53,5	0,0	3,3
Aarhus	428,1	449,4	436,1	3,9	-13,4
Region Midtjylland	651,1	713,4	729,6	6,6	16,3
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	324,4	333,2	333,8	9,1	0,7
Byrdefordeling i alt	**2.011,6**	**2.104,7**	**2.133,9**	**26,4**	**29,2**
Regulering til drift	-6,4	-11,6	-3,8		7,8
Primær drift	2.005,3	2.093,1	2.130,1	**26,4**	**36,9**

2.2 Byrdefordeling af passagerindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter:

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	-5.336	-5.922	-5.338	584
Hedensted	-4.611	-3.892	-4.742	-850
Herning	-7.552	-8.523	-7.034	1.489
Holstebro	-1.560	-1.628	-1.602	26
Horsens	-14.995	-18.702	-14.469	4.233
Ikast-Brande	-817	-699	-1.042	-343
Lemvig	-538	-450	-500	-50
Norddjurs	-2.998	-3.420	-3.182	238
Odder	-2.367	-2.252	-2.389	-137
Randers	-25.991	-28.612	-25.948	2.664
Ringkøbing-Skjern	-4.264	-4.622	-4.490	132
Silkeborg	-16.929	-19.369	-16.976	2.393
Skanderborg	-8.486	-11.475	-8.613	2.862
Skive	-6.193	-6.458	-6.045	413
Struer	-592	-482	-534	-52
Syddjurs	-4.359	-4.383	-4.336	47
Viborg	-10.976	-11.196	-10.784	412
Aarhus	-372.299	-362.328	-373.943	-11.616
Region Midtjylland	-352.771	-364.511	-356.688	7.823
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	218	-34	-34	-
Byrdefordeling i alt	**-843.417**	**-858.957**	**-848.689**	**10.268**
Ikke-støttet Flextur	-3.470	-	-	-
Midttrafik	-	-	-	-
Primær drift	**-846.888**	**-858.957**	**-848.689**	**10.268**

2.3 Byrdefordeling af operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter:

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	32.627	32.624	34.663	535	2.039
Hedensted	15.298	15.321	16.451	132	1.130
Herning	57.168	57.379	59.214	194	1.835
Holstebro	15.331	15.564	15.502	118	-62
Horsens	68.535	72.364	74.976	253	2.612
Ikast-Brande	18.789	20.010	19.935	255	-75
Lemvig	8.806	9.785	9.292	159	-493
Norddjurs	37.679	38.477	36.958	492	-1.519
Odder	12.760	12.815	13.280	42	465
Randers	107.833	109.442	109.042	1.758	-400
Ringkøbing-Skjern	31.825	32.504	32.694	528	190
Silkeborg	61.217	63.495	63.202	1.272	-293
Skanderborg	35.041	37.780	36.894	360	-886
Skive	45.257	43.805	42.070	297	-1.735
Struer	9.020	9.305	9.319	14	14
Syddjurs	31.782	31.044	31.626	416	582
Viborg	52.579	52.058	54.347	5	2.289
Aarhus	713.750	711.483	707.780	3.949	-3.703
Region Midtjylland	890.192	952.160	952.747	6.568	587
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	322.113	332.294	332.241	9.084	-53
Byrdefordeling i alt	**2.567.601**	**2.649.708**	**2.652.233**	**26.429**	**2.524**
Ikke-støttet Flextur	3.470	-	-	-	-
Midttrafik	3	-	-	-	-
Primær drift	**2.571.074**	**2.649.708**	**2.652.233**	**26.429**	**2.524**

2.4 Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik omfatter Midttrafiks kørsel i deres områder og omvendt. I 2026 forventes et finansieringbehov på niveau med budget 2026. 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 (t. kr.)

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Afvigelse 2026**
Viborg	201	225	227	2
Region Midtjylland	18.316	20.385	20.412	27
Byrdefordeling i alt	**18.517**	**20.610**	**20.639**	**29**

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 (t. kr.)

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	522	563	610	47
Hedensted	440	430	511	81
Herning	1.975	2.174	2.816	642
Holstebro	572	498	564	66
Horsens	2.914	2.937	3.839	902
Ikast-Brande	313	263	335	72
Lemvig	1	3	3	-
Norddjurs	569	419	496	77
Odder	399	399	484	85
Randers	5.368	5.596	6.382	786
Ringkøbing-Skjern	1.185	1.105	1.303	198
Silkeborg	3.279	3.187	3.730	543
Skanderborg	965	1.191	1.344	153
Skive	1.484	1.455	1.718	263
Struer	144	196	261	65
Syddjurs	765	715	863	148
Viborg	3.178	3.193	3.611	418
Aarhus	39.908	44.412	46.051	1.639
Region Midtjylland	40.385	43.691	52.589	8.898
Andre			746	
Byrdefordeling i alt	**104.367**	**112.427**	**128.256**	**15.829**

2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af afdrag på rejsekort:

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	20	20	20	-
Hedensted	26	26	26	-
Herning	189	189	189	-
Holstebro	108	109	109	-
Horsens	-192	-192	-192	-
Ikast-Brande	16	16	16	-
Lemvig	8	8	8	-
Norddjurs	13	13	13	-
Odder	7	7	7	-
Randers	375	375	375	-
Ringkøbing-Skjern	74	74	74	-
Silkeborg	-261	-261	-261	-
Skanderborg	65	66	66	-
Skive	131	131	131	-
Struer	24	24	24	-
Syddjurs	35	35	35	-
Viborg	246	246	246	-
Aarhus	1.761	1.762	1.762	-
Region Midtjylland	2.865	2.868	2.868	-
Byrdefordeling i alt	**5.510**	**5.516**	**5.516**	**-**
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	460	460	460	-
Ikke-byrdefordelt merforbrug på administration	-5.970	-5.976	-5.976	-
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 (t. kr.)

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	8	8	8	-
Hedensted	2	8	4	-4
Herning	33	43	42	-1
Holstebro	-10	6	6	-
Horsens	39	39	49	10
Ikast-Brande	-	-	-	-
Lemvig	-	1	1	-
Norddjurs	8	9	9	-
Odder	3	8	4	-4
Randers	22	81	49	-32
Ringkøbing-Skjern	145	9	9	-
Silkeborg	14	55	29	-26
Skanderborg	9	10	10	-
Skive	32	35	35	-
Struer	-	-	-	-
Syddjurs	1	10	6	-4
Viborg	37	54	58	4
Aarhus	-5.016	3.194	3.097	-97
Region Midtjylland	-1.185	905	816	-89
Byrdefordeling i alt	**-5.860**	**4.475**	**4.232**	**-243**

2.8 Byrdefordeling af trafikselskabet og flexadministration

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af trafikselskabet og flexadministrationen:

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	2.575	2.734	2.638	-96
Hedensted	2.102	1.990	2.465	475
Herning	4.513	4.463	4.542	79
Holstebro	2.023	1.979	2.138	159
Horsens	6.961	7.095	7.373	278
Ikast-Brande	1.563	1.449	1.559	110
Lemvig	601	637	608	-29
Norddjurs	2.868	3.042	3.003	-39
Odder	1.485	1.505	1.542	37
Randers	9.966	9.844	10.145	301
Ringkøbing-Skjern	2.919	2.645	2.689	44
Silkeborg	5.916	6.164	6.271	107
Skanderborg	3.254	3.628	3.649	21
Skive	3.750	3.942	3.715	-227
Struer	812	789	881	92
Syddjurs	2.904	2.898	2.986	88
Viborg	5.473	5.411	5.655	244
Aarhus	49.829	49.952	50.601	649
Region Midtjylland	55.701	56.624	56.624	-
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	2.057	2.473	2.465	-8
Byrdefordeling i alt	**167.273**	**169.264**	**171.549**	**2.285**
Langfristede tilgodehavender - Tjenestemandspension	-4.387			-
Ikke-byrdefordelt merforbrug på administration	-1.966	-	-	-
Midttrafik	140	126	126	-
Primær drift	**161.060**	**169.390**	**171.675**	**2.285**

2.9 Byrdefordeling af tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af tjenestemandspensionerne:

Tabel 2.9 Byrdefordeling af tjenestemandspensioner (t. kr.)

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	26	25	25	-
Hedensted	17	16	16	-
Herning	109	105	105	-
Holstebro	63	65	65	-
Horsens	117	112	112	-
Ikast-Brande	29	28	28	-
Lemvig	14	14	14	-
Norddjurs	29	26	26	-
Odder	12	11	11	-
Randers	204	197	197	-
Ringkøbing-Skjern	56	54	54	-
Silkeborg	143	139	139	-
Skanderborg	43	40	40	-
Skive	74	73	73	-
Struer	19	19	19	-
Syddjurs	35	33	33	-
Viborg	128	127	127	-
Aarhus	978	936	936	-
Region Midtjylland	1.278	1.260	1.260	-
Byrdefordeling i alt	**3.374**	**3.280**	**3.280**	**-**
Ikke-byrdefordelte finansielle indtægter				
Primær drift	**3.374**	**3.280**	**3.280**	**-**

2.10 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af finansindtægter og -udgifter:

Tabel 2.10 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter (t. kr.)

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Afvigelse 2026**
Favrskov	-59	-	-16	-16
Hedensted	-26	-	-7	-7
Herning	-104	-	-29	-29
Holstebro	-34	-	-8	-8
Horsens	-117	-	-33	-33
Ikast-Brande	-40	-	-11	-11
Lemvig	-19	-	-5	-5
Norddjurs	-78	-	-20	-20
Odder	-24	-	-6	-6
Randers	-186	-	-50	-50
Ringkøbing-Skjern	-61	-	-16	-16
Silkeborg	-99	-	-36	-36
Skanderborg	-61	-	-16	-16
Skive	-83	-	-22	-22
Struer	-20	-	-5	-5
Syddjurs	-63	-	-16	-16
Viborg	-104	-	-26	-26
Aarhus	-854	-	-232	-232
Region Midtjylland	-3.696	-	-981	-981
Byrdefordeling i alt	**-5.728**	**-**	**-1.535**	**-1.535**
Ikke-byrdefordelte finansielle indtægter	-820	-	-	-
Primær drift	**-6.548**	**-**	**-1.535**	**-1.535**

Forventet regnskab 1 2026

Bilag 3 - Bestillermateriale

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af forventet regnskab 1 2026 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 14
3.8 Norddjurs Kommune 15
3.9 Odder Kommune 17
3.10 Randers Kommune 19
3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune 21
3.12 Silkeborg Kommune 23
3.13 Skanderborg Kommune 25
3.14 Skive Kommune 27
3.15 Struer Kommune 29
3.16 Syddjurs Kommune 30
3.17 Viborg Kommune 32
3.18 Aarhus Kommune 34
3.19 Region Midtjylland 36

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af forventet regnskab 1 2026

I det følgende materiale gives et kort overblik over de enkelte bestilleres 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.

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.

På drifts- og billetsystemer er der merforbrug for realtidssystem. Ændringerne skyldes tidspunktet for betaling af tablets som ikke blev realiseret i 2025, og dermed afholdes disse udgifter i 2026. Derudover indgår en ny udgift til etablering af skærme, som ikke var inkluderet i det oprindelige budget.

På Rejsekort er der et merforbrug, som relaterer sig til transitionsperioden fra det fysiske Rejsekort til Rejsekort som app. Det omfatter primært øgede omkostninger til nedlukning af det fysiske rejsekort, som også omfatter udvikling af en løsning til tilbagebetaling af restsaldi på de fysiske kort. Samtidig er der også et øget forbrug på køb af validatorer og indregnet drift af Basiskort, som fremover vil erstatte de udgifter, har været på det fysiske rejsekort. Det højere forbrug på Rejsekort vil ikke få en direkte økonomisk konsekvens for kommunernes 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.

Arbejde med nedlukning af midttrafik app og migrering af brugere over på Rejsekort som app betyder øget andel af rejser, som kan fordeles direkte baseret på data fra den enkelte rejse i indtægtsdelingsmodellen. Denne øgning giver et styrket datagrundlag for beregning af de generelle fordelingsnøgler og ændre sammensætning af rejser - især med korte rejser, som påvirker den gennemsnitlige rejselænge, og dermed det samlede resultat af modellen. Dette giver en ændring af andel af passagerindtægterne kommunerne og Region imellem - især de store bybuskommuner. Der er tale om en varig ændring, som bidrager til en mere retvisende og datadrevet fordeling af passagerindtægterne.

3.1 Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 32,6 mio. kr. sammenlignet med de budgetterede 30,1 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 2,6 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfremskrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-4.076	-4.713	-4.054		659
- Bus	*-4.069*	*-4.700*	*-4.050*		*650*
- Flexbus	*-6*	*-13*	*-4*		*9*
Operatørudgifter	19.126	19.252	19.982	215	730
- Bus	*19.083*	*19.160*	*19.914*	*215*	*754*
- Flexbus	*43*	*92*	*68*		*-24*
Drifts- og Billetsystemer	522	563	610		47
Billetkontrol	8	8	8		-
Trafikselskab	1.186	1.138	1.138		-
Busdrift i alt	16.766	16.248	17.684	215	1.436
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	49	50	50		-
Letbanedrift i alt	49	50	50	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.260	-1.209	-1.284		-75
- Åben kørsel	*-705*	*-659*	*-782*		*-123*
- Handicapkørsel	*-555*	*-550*	*-502*		*48*
Operatørudgifter	13.501	13.372	14.681	320	1.309
- Åben kørsel	*1.577*	*1.430*	*1.711*	*39*	*281*
- Handicapkørsel	*2.278*	*2.669*	*2.085*	*45*	*-584*
- Kommunal kørsel	*9.646*	*9.273*	*10.885*	*236*	*1.612*
Flexadministration	1.329	1.546	1.450		-96
- Åben kørsel	*445*	*462*	*508*		*46*
- Handicapkørsel	*435*	*505*	*411*		*-94*
- Kommunal kørsel	*449*	*579*	*531*		*-48*
Flextrafik i alt	13.570	13.709	14.847	320	1.138
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	38	25	25		-
Finansindtægter og -udgifter	-59	-	-16		-16
Fællesomkostninger i alt	-22	25	9		-16
Drift i alt	**30.363**	**30.032**	**32.590**	**535**	**2.558**
Afdrag KK-lån Rejsekort	20	20	20		-
Favrskov Kommune i alt	**30.384**	**30.052**	**32.610**	**535**	**2.558**
Bestillerbidrag	-30.712	-29.985	-29.985		
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-86	-67	-95		-28
Resultat til overførsel	**27**				
Resultat til efterregulering	**-442**	**-**	**2.530**	**535**	

Busindtægterne forventes at være 0,7 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en mindre andel af Midttrafiks samlede indtægter for Favrskov Kommune.

På ruteøkonomien for busdrift ses en stigning på 0,8 mio. kr. Som skyldes en stigning i køreplantimer på ny rute 200. Dertil kommer også en indekseffekt der forventes at hæve udgifterne med 0,2 mio. kr.

For den åbne kørsel forventes der et højere turantal end budgetteret. Dette medfører en øget udgift på 0,3 mio. kr.

I Handicapkørslen forventes der færre ture end budgetteret. Dette medfører et mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

I den kommunale kørsel forventes en merudgift på 1,6 mio. kr. Dette skyldes Specialkørslen der har oplevet en markant prisstigning i operatørudgifter/tur i de først 3 måneder af 2026.

3.2 Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 14,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 13,9 mio. kr. Dermed forventes et merforbrug på 0,8 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-2.542	-2.219	-2.513		-294
- Bus	*-2.532*	*-2.201*	*-2.499*		-298
- Flexbus	*-10*	*-18*	*-14*		4
Operatørudgifter	9.080	9.768	9.571	-27	-197
- Bus	8.692	9.241	9.109	-27	-132
- Flexbus	387	527	462		-65
Drifts- og Billetsystemer	440	430	511		81
Billetkontrol	2	8	4		-4
Trafikselskab	687	694	694		-
Busdrift i alt	7.667	8.681	8.267	-27	-414
Flextrafik					
Passagerindtægter	-2.068	-1.673	-2.229		-556
- Åben kørsel	-1.425	-1.064	-1.482		-418
- Handicapkørsel	-643	-609	-747		-138
Operatørudgifter	6.219	5.553	6.880	159	1.327
- Åben kørsel	3.420	2.841	3.886	94	1.045
- Handicapkørsel	2.758	2.670	2.749	60	79
- Kommunal kørsel	41	42	245	5	203
Flexadministration	1.404	1.296	1.771		475
- Åben kørsel	809	711	1.082		371
- Handicapkørsel	589	579	647		68
- Kommunal kørsel	6	6	42		36
Flextrafik i alt	5.554	5.176	6.422	159	1.246
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	28	16	16		-
Finansindtægter og -udgifter	-26	-	-7		-7
Fællesomkostninger i alt	2	16	9		-7
Drift i alt	**13.223**	**13.873**	**14.698**	**132**	**825**
Afdrag KK-lån Rejsekort	26	26	26		-
Hedensted Kommune i alt	**13.249**	**13.899**	**14.724**	**132**	**825**
Bestillerbidrag	-13.476	-13.808	-13.808		
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-97	-91	-128		-37
Resultat til overførsel	**43**				
Resultat til efterregulering	**-367**	**-**	**788**	**132**	

Busindtægterne forventes at være 0,3 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en øget andel af Midttrafiks samlede indtægter for Hedensted Kommune.

I den åbne flextrafik har der været flere ture end budgetteret, resulterende i en forventet merudgift på 1 mio. kr.

For kommunalkørsel har der været øget kørsel, svarende til en merudgift for kommunen på 0,2 mio. kr.

3.3 Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 59,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 55,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 4,0 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-6.517	-7.654	-6.128		1.526
- Bus	-6.511	*-7.638*	*-6.119*		1.519
- Flexbus	*-6*	*-16*	-9		7
Operatørudgifter	52.916	53.382	55.456	110	2.074
- Bus	52.723	53.260	55.346	110	2.086
- Flexbus	193	122	110		-12
Drifts- og Billetsystemer	1.975	2.174	2.816		642
Billetkontrol	33	43	42		-1
Trafikselskab	3.562	3.683	3.683		-
Busdrift i alt	51.970	51.628	55.869	110	4.241
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.035	-869	-906		-37
- Åben kørsel	-346	-192	-334		-142
- Handicapkørsel	-689	-677	-572		105
Operatørudgifter	4.252	3.997	3.758	84	-239
- Åben kørsel	809	645	800	20	155
- Handicapkørsel	3.442	3.352	2.958	64	-394
Flexadministration	805	780	859		79
- Åben kørsel	198	184	198		14
- Handicapkørsel	607	596	661		65
Flextrafik i alt	4.022	3.908	3.711	84	-197
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	255	105	105		-
Finansindtægter og -udgifter	-104	-	-29		-29
Fællesomkostninger i alt	151	105	76	-	-29
Drift i alt	**56.143**	**55.641**	**59.656**	**194**	**4.015**
Afdrag KK-lån Rejsekort	189	189	189		-
Herning Kommune i alt	**56.332**	**55.830**	**59.845**	**194**	**4.015**
					-
Bestillerbidrag	-54.052	-55.306	-55.306		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-444	-524	-739		-215
Resultat til overførsel	**157**				
Resultat til efterregulering	**1.679**	**-**	**3.800**	**194**	

Busindtægterne forventes at være 1,5 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter for Herning Kommune.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 2,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes en stigning i køreplantimer og omkostninger til skolekørsel, samt en ikke budgetteret rute til arrangementskørsel, rute 6M HE.

I den åbne flextrafik har der været flere ture end budgetteret, svarende til en merudgift på 0,2 mio. kr.

I handicapkørslen har der været lidt flere ture end budgetteret men grundet lavere operatørudgifter per tur forventes udgifterne at ligge 0,4 mio. kr. under budget.

Der er i forventet regnskab indregnet 0,2 mio. kr. til indkøb af skærme.

3.4 Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 16,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 16,6 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,2 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-34	-143	-128		15
- Bus	-31	*-129*	*-121*		8
- Flexbus	*-3*	*-14*	*-7*		7
Operatørudgifter	8.848	9.304	9.724	-15	420
- Bus	8.812	9.111	9.361	-15	250
- Flexbus	36	193	363		170
Drifts- og Billetsystemer	572	498	564		66
Billetkontrol	-10	6	6		-
Trafikselskab	617	615	615		-
Busdrift i alt	9.992	10.280	10.781	-15	501
					-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.526	-1.485	-1.474		11
- Åben kørsel	-931	-887	-1.021		-134
- Handicapkørsel	-595	-598	-453		145
Operatørudgifter	6.483	6.260	5.778	133	-482
- Åben kørsel	2.868	2.699	3.020	73	321
- Handicapkørsel	2.685	2.704	1.914	41	-790
- Kommunal kørsel	929	857	844	18	-13
Flexadministration	1.315	1.364	1.523		159
- Åben kørsel	630	640	865		225
- Handicapkørsel	580	604	525		-79
- Kommunal kørsel	104	120	133		13
Flextrafik i alt	6.272	6.139	5.827	133	-312
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	154	65	65		-
Finansindtægter og -udgifter	-34	-	-8		-8
Fællesomkostninger i alt	120	65	57	-	-8
Drift i alt	**16.384**	**16.484**	**16.665**	**118**	**181**
Afdrag KK-lån Rejsekort	108	109	109		-
Holstebro Kommune i alt	**16.493**	**16.593**	**16.774**	**118**	**181**
					-
Bestillerbidrag	-17.695	-16.510	-16.510		
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-58	-83	-117		-34
Resultat til overførsel	**44**				
Resultat til efterregulering	**-1.304**	**-**	**147**	**118**	

Passagerindtægter for bus relaterer sig til værnepligtige.

Antallet af ture på flexbusområdet forventes højere end budgetteret hvilket medfører en merudgift på 0,2 mio. kr.

For handicapkørsel er det forventede antal ture lavere end budgetteret, svarende til en mindreudgift på 0,8 mio. kr.

I den åbne kørsel er antallet af ture højere end budgetteret, resulterende i en merudgift på 0,3 mio. kr.

3.5 Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 71,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 63,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 8,0 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-12.688	-16.883	-12.392		4.491
- Bus	-12.659	*-16.848*	*-12.367*		4.481
- Flexbus	*-29*	*-35*	*-25*		10
Operatørudgifter	58.955	62.410	64.898	24	2.488
- Bus	58.395	61.632	64.401	24	2.769
- Flexbus	560	778	497		-281
Drifts- og Billetsystemer	2.914	2.937	3.839		902
Billetkontrol	39	39	49		10
Trafikselskab	4.494	4.714	4.714		-
Busdrift i alt	53.714	53.217	61.108	24	7.891
					-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-2.307	-1.819	-2.077		-258
- Åben kørsel	-1.227	-748	-1.055		-307
- Handicapkørsel	-1.081	-1.071	-1.022		49
Operatørudgifter	9.580	9.954	10.078	229	124
- Åben kørsel	3.476	2.587	3.864	95	1.277
- Handicapkørsel	3.863	4.938	3.823	83	-1.115
- Kommunal kørsel	2.240	2.429	2.391	52	-38
Flexadministration	2.314	2.381	2.659		278
- Åben kørsel	855	729	1.029		300
- Handicapkørsel	1.072	1.199	1.161		-38
- Kommunal kørsel	386	453	469		16
Flextrafik i alt	9.586	10.516	10.660	229	144
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	270	112	112		-
Finansindtægter og -udgifter	-117	-	-33		-33
Fællesomkostninger i alt	152	112	79	-	-33
Drift i alt	**63.452**	**63.845**	**71.847**	**253**	**8.002**
Afdrag KK-lån Rejsekort	-192	-192	-192		-
Horsens Kommune i alt	**63.261**	**63.653**	**71.655**	**253**	**8.002**
					-
Bestillerbidrag	-60.682	-63.085	-63.085		
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-525	-568	-801		-233
Resultat til overførsel	**335**				
Resultat til efterregulering	**1.719**	**-**	**7.769**	**253**	

Busindtægterne forventes at være 4,5 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter.

På busdriftens operatørudgifter forventes der et merforbrug på 2,8 mio. kr. I forhold til budget, hvilket skyldes en stigning i køreplantimer på ca. 2.800 timer, samt en lille stigning i ekstrakørsler.

Der forventes dertil dog også et lavere antal ture på flexbus området, hvilket resulterer i et mindreforbrug på 0,3 mio. kr.

For handicapkørsel forventes antallet af ture at være lavere end budgetteret, hvilket giver et mindreforbrug på 1,1 mio. kr.

På den åbne kørsel forventes der mere kørsel end budgetteret, svarende til en merudgift på 1,3 mio. Kr.

Der er i forventet regnskab indregnet 0,4 mio. kr. til indkøb af skærme.

3.6 Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 20,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 21,1 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-0	-12	-		12
- Bus	-	-	-		-
- Flexbus	*-0*	*-12*	-		12
Operatørudgifter	16.619	17.508	17.156	193	-352
- Bus	16.592	17.340	17.072	193	-268
- Flexbus	27	168	84		-84
Drifts- og Billetsystemer	313	263	335		72
Trafikselskab	1.022	848	848		-
Busdrift i alt	17.954	18.607	18.339	193	-268
Flextrafik					
Passagerindtægter	-817	-687	-1.042		-355
- Åben kørsel	-399	-318	-545		-227
- Handicapkørsel	-418	-369	-497		-128
Operatørudgifter	2.170	2.502	2.779	62	277
- Åben kørsel	615	549	904	21	355
- Handicapkørsel	1.555	1.953	1.875	41	-78
Flexadministration	505	601	711		110
- Åben kørsel	191	212	308		96
- Handicapkørsel	313	389	403		14
Flextrafik i alt	1.858	2.416	2.448	62	32
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	65	28	28		-
Finansindtægter og -udgifter	-40	-	-11		-11
Fællesomkostninger i alt	25	28	17	-	-11
Drift i alt	**19.836**	**21.051**	**20.804**	**255**	**-247**
Afdrag KK-lån Rejsekort	16	16	16		-
Ikast-Brande Kommune i alt	**19.852**	**21.067**	**20.820**	**255**	**-247**
					-
Bestillerbidrag	-20.618	-20.991	-20.991		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-117	-76	-108		-32
Resultat til overførsel	**11**				
Resultat til efterregulering	**-895**	**-**	**-279**	**255**	

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,3 mio. kr. under budget. Nedgangen skyldes primært færre køreplantimer på skoleruter.

På den åbne kørsel har der været mere kørsel end budgetteret, svarende til en merudgift på 0,4 mio. kr.

3.7 Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 9,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 10 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-	-3	-		3
- Bus	-	-	-		-
- Flexbus	-	*-3*	-		3
Operatørudgifter	6.529	7.259	7.133	112	-126
- Bus	6.525	7.178	7.133	112	-45
- Flexbus	4	81	-		-81
Drifts- og Billetsystemer	1	3	3		-
Billetkontrol	-	1	1		-
Trafikselskab	190	200	200		-
Busdrift i alt	6.720	7.460	7.337	112	-123
Flextrafik					
Passagerindtægter	-538	-447	-500		-53
- Åben kørsel	-257	-173	-234		-61
- Handicapkørsel	-282	-274	-266		8
Operatørudgifter	2.277	2.526	2.159	47	-367
- Åben kørsel	891	747	793	17	46
- Handicapkørsel	1.311	1.673	1.189	26	-484
- Kommunal kørsel	75	106	177	4	71
Flexadministration	393	437	408		-29
- Åben kørsel	164	150	166		16
- Handicapkørsel	225	281	233		-48
- Kommunal kørsel	4	6	9		3
Flextrafik i alt	2.131	2.516	2.067	47	-449
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	33	14	14		-
Finansindtægter og -udgifter	-19	-	-5		-5
Fællesomkostninger i alt	14	14	9	-	-5
Drift i alt	**8.865**	**9.990**	**9.413**	**159**	**-577**
Afdrag KK-lån Rejsekort	8	8	8		-
Lemvig Kommune i alt	**8.873**	**9.998**	**9.421**	**159**	**-577**
					-
Bestillerbidrag	-9.674	-9.998	-9.998		-
Overført mindreforbrug 2024	5				
Resultat til overførsel	**0**				
Resultat til efterregulering	**-796**	**-**	**-577**	**159**	

På handicapområdet har der været mindre aktivitet end forventet. Det resulterer i et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

3.8 Norddjurs Kommune

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

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-1.678	-1.794	-1.660		134
- Bus	-1.656	*-1.784*	*-1.653*		131
- Flexbus	*-21*	*-10*	*-7*		3
Operatørudgifter	30.380	28.719	28.895	315	176
- Bus	30.026	28.517	28.810	315	293
- Flexbus	353	202	85		-117
Drifts- og Billetsystemer	569	419	496		77
Billetkontrol	8	9	9		-
Trafikselskab	1.502	1.364	1.364		-
Busdrift i alt	30.780	28.717	29.104	315	387
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	49	50	50		-
Letbanedrift i alt	49	50	50	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.321	-1.626	-1.522		104
- Åben kørsel	-916	-1.245	-1.112		133
- Handicapkørsel	-405	-381	-410		-29
Operatørudgifter	7.300	9.758	8.063	177	-1.695
- Åben kørsel	2.337	3.906	3.156	70	-750
- Handicapkørsel	1.653	2.172	1.562	34	-610
- Kommunal kørsel	3.309	3.680	3.345	73	-335
Flexadministration	1.282	1.628	1.589		-39
- Åben kørsel	591	799	845		46
- Handicapkørsel	324	372	317		-55
- Kommunal kørsel	368	457	427		-30
Flextrafik i alt	7.261	9.760	8.130	177	-1.630
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	63	26	26		-
Finansindtægter og -udgifter	-78	-	-20		-20
Fællesomkostninger i alt	-15	26	6	-	-20
Drift i alt	**38.076**	**38.553**	**37.290**	**492**	**-1.263**
Afdrag KK-lån Rejsekort	13	13	13		-
Norddjurs Kommune i alt	**38.089**	**38.566**	**37.303**	**492**	**-1.263**
					-
Bestillerbidrag	-40.242	-38.481	-38.481		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-113	-85	-120		-35
Resultat til overførsel	**31**				
Resultat til efterregulering	**-2.297**	**-**	**-1.298**	**492**	

Busindtægterne forventes at være 0,1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter.

På Busdriftens operatørudgifter forventes en stigning på 0,3 mio. Kr. Som primært skyldes en stigning i indekseffekten. Samtidig har der været mindre kørsel end forventet på flexbus området hvilket resulterer i et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

På handicapområdet har mængden af kørsel været lavere end budgetteret, resulterende i et mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

I den kommunale kørsel har der været færre ture end budgetteret. Dette giver et mindreforbrug på 0,3 mio. kr.

I den åbne kørsel har der været lidt mere kørsel end budgetteret. Denne tendens bliver ophævet af en lavere udgift/tur, hvilket gør at der forventes en mindreudgift på 0,8 mio. kr.

3.9 Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 12,9 mio. kr., mod et budgetteret beløb på 12,5 mio. kr. hvilket medfører et merforbrug på 0,4 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-1.678	-1.684	-1.758		-74
- Bus	-1.664	*-1.658*	*-1.735*		-77
- Flexbus	*-15*	*-26*	*-23*		3
Operatørudgifter	10.236	10.206	10.720	-19	514
- Bus	10.054	9.909	10.477	-19	568
- Flexbus	183	297	243		-54
Drifts- og Billetsystemer	399	399	484		85
Billetkontrol	3	8	4		-4
Trafikselskab	800	824	824		-
Busdrift i alt	9.761	9.753	10.274	-19	521
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	49	50	50		-
Letbanedrift i alt	49	50	50	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-689	-568	-631		-63
- Åben kørsel	-305	-206	-295		-89
- Handicapkørsel	-384	-362	-336		26
Operatørudgifter	2.523	2.609	2.560	61	-49
- Åben kørsel	916	765	1.073	29	308
- Handicapkørsel	1.607	1.844	1.487	32	-357
Flexadministration	618	631	668		37
- Åben kørsel	245	242	309		67
- Handicapkørsel	373	389	359		-30
Flextrafik i alt	2.453	2.672	2.597	61	-75
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	29	11	11		-
Finansindtægter og -udgifter	-24	-	-6		-6
Fællesomkostninger i alt	5	11	5	-	-6
Drift i alt	**12.267**	**12.486**	**12.926**	**42**	**440**
Afdrag KK-lån Rejsekort	7	7	7		-
Odder Kommune i alt	**12.274**	**12.493**	**12.933**	**42**	**440**
					-
Bestillerbidrag	-12.584	-12.400	-12.400		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-108	-93	-132		-39
Resultat til overførsel	**25**				
Resultat til efterregulering	**-442**	**-**	**401**	**42**	

På handicapområdet har der været lidt mindre aktivitet end budgetteret. Dette medfører et mindreforbrug på 0,3 mio. Kr.

I den åbne flextrafik har aktivitetsniveauet været højere end budgetteret. Dette medfører et forventet merforbrug på 0,3 mio. kr.

3.10 Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 100,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 96,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 3,3 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-23.868	-26.920	-23.890		3.030
- Bus	-23.860	*-26.913*	*-23.882*		3.031
- Flexbus	*-8*	*-7*	*-8*		-1
Operatørudgifter	96.725	96.835	97.221	1.493	386
- Bus	96.240	96.565	96.821	1.493	256
- Flexbus	485	270	400		130
Drifts- og Billetsystemer	5.368	5.596	6.382		786
Billetkontrol	22	81	49		-32
Trafikselskab	7.052	7.150	7.150		-
Busdrift i alt	85.299	82.742	86.912	1.493	4.170
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	49	50	50		-
Letbanedrift i alt	49	50	50	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-2.123	-1.692	-2.058		-366
- Åben kørsel	-573	-349	-551		-202
- Handicapkørsel	-1.550	-1.343	-1.507		-164
Operatørudgifter	11.109	12.607	11.821	265	-786
- Åben kørsel	1.398	1.222	1.605	43	383
- Handicapkørsel	6.649	8.068	6.547	142	-1.521
- Kommunal kørsel	3.062	3.317	3.669	80	352
Flexadministration	2.586	2.644	2.945		301
- Åben kørsel	355	297	450		153
- Handicapkørsel	1.815	1.845	1.947		102
- Kommunal kørsel	416	502	548		46
Flextrafik i alt	11.572	13.559	12.708	265	-851
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	483	197	197		-
Finansindtægter og -udgifter	-186	-	-50		-50
Fællesomkostninger i alt	297	197	147	-	-50
Drift i alt	**97.216**	**96.548**	**99.817**	**1.758**	**3.269**
Afdrag KK-lån Rejsekort	375	375	375		-
Randers Kommune i alt	**97.591**	**96.923**	**100.192**	**1.758**	**3.269**
					-
Bestillerbidrag	-96.661	-95.997	-95.997		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-999	-926	-1.305		-379
Resultat til overførsel	**477**				
Resultat til efterregulering	**-545**	**-**	**2.890**	**1.758**	

Busindtægterne forventes at være 3 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2026. Hvilket er forårsaget af en stigning i køreplantimer på 402 timer. Samtidig har antallet af flexbus ture været højere end budgetteret og der forventes derfor en merudgift på 0,1 mio. Kr.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være højere end først antaget, resulterende i en merudgift for kommunen på 0,4 mio. kr.

For handicapkørsel forventes antallet af ture at være lidt højere end budgetteret. Dog medfører lavere operatørudgifter/tur en mindreudgift på 1,5 mio. kr.

På den åbne flextrafik har der været mere kørsel end budgetteret. Dette medfører en merudgift på 0,4 mio. kr.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 32,3 mod et budgetteret beløb på 31,8 mio. kr., hvilket medfører et merforbrug på 0,5 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-2.659	-3.197	-3.015		182
- Bus	-2.654	*-3.189*	*-2.997*		192
- Flexbus	*-5*	*-8*	*-18*		-10
Operatørudgifter	26.860	27.418	28.128	422	710
- Bus	26.742	27.293	27.798	422	505
- Flexbus	118	125	330		205
Drifts- og Billetsystemer	1.185	1.105	1.303		198
Billetkontrol	145	9	9		-
Trafikselskab	2.012	1.747	1.747		-
Busdrift i alt	27.542	27.082	28.172	422	1.090
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.605	-1.425	-1.475		-50
- Åben kørsel	-1.041	-885	-911		-26
- Handicapkørsel	-564	-540	-564		-24
Operatørudgifter	4.965	5.086	4.566	106	-520
- Åben kørsel	2.227	2.432	2.020	51	-412
- Handicapkørsel	2.738	2.654	2.546	55	-108
Flexadministration	843	898	942		44
- Åben kørsel	432	476	505		29
- Handicapkørsel	411	422	437		15
Flextrafik i alt	4.203	4.559	4.033	106	-526
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	120	54	54		-
Finansindtægter og -udgifter	-61	-	-16		-16
Fællesomkostninger i alt	59	54	38	-	-16
Drift i alt	**31.804**	**31.695**	**32.243**	**528**	**548**
Afdrag KK-lån Rejsekort	74	74	74		-
Ringkøbing-Skjern Kommune i alt	**31.878**	**31.769**	**32.317**	**528**	**548**
					-
Bestillerbidrag	-31.822	-31.548	-31.548		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-339	-221	-311		-90
Resultat til overførsel	**64**				
Resultat til efterregulering	**-347**	**-**	**458**	**528**	

Busindtægterne forventes at være 0,2 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet, dette som følge af indekseffekten.

I den åbne kørsel har der været lidt mindre kørsel end forventet som sammen med lavere operatørudgifter/tur resulterer i et mindre forbrug på 0,4 mio. kr.

3.12 Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 56,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 53,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 2,7 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-15.225	-17.865	-15.227		2.638
- Bus	-15.214	*-17.856*	*-15.213*		2.643
- Flexbus	*-11*	-9	*-14*		-5
Operatørudgifter	52.754	53.492	54.043	1.068	551
- Bus	52.545	53.348	53.802	1.068	454
- Flexbus	209	144	241		97
Drifts- og Billetsystemer	3.279	3.187	3.730		543
Billetkontrol	14	55	29		-26
Trafikselskab	4.100	4.174	4.174		-
Busdrift i alt	44.922	43.043	46.749	1.068	3.706
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	49	50	50		-
Letbanedrift i alt	49	50	50	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.704	-1.504	-1.749		-245
- Åben kørsel	-672	-551	-662		-111
- Handicapkørsel	-1.022	-939	-1.078		-139
- Kommunal kørsel	-10	-14	-9		5
Operatørudgifter	8.463	10.003	9.159	204	-844
- Åben kørsel	1.274	1.149	1.487	37	338
- Handicapkørsel	4.528	5.666	4.841	105	-825
- Kommunal kørsel	2.661	3.188	2.831	61	-357
Flexadministration	1.677	1.940	2.047		107
- Åben kørsel	290	279	359		80
- Handicapkørsel	1.013	1.166	1.216		50
- Kommunal kørsel	374	495	472		-23
Flextrafik i alt	8.437	10.439	9.457	204	-982
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	233	139	139		-
Finansindtægter og -udgifter	-99	-	-36		-36
Fællesomkostninger i alt	133	139	103	-	-36
Drift i alt	**53.541**	**53.671**	**56.359**	**1.272**	**2.688**
Afdrag KK-lån Rejsekort	-261	-261	-261		-
Silkeborg Kommune i alt	**53.281**	**53.410**	**56.098**	**1.272**	**2.688**
Bestillerbidrag	-51.256	-52.837	-52.837		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-630	-573	-807		-234
Resultat til overførsel	**287**				
Resultat til efterregulering	**1.108**	**-**	**2.454**	**1.272**	

Busindtægterne forventes at være 2,6 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Stigningen skyldes et større antal køreplantimer, indekseffekt, samt mindre ekstrakørsel end budgetteret.

For handicapkørsel har en lavere udgift/tur resulteret i et forventet mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

I den åbne flextrafik har der været mere kørsel end budgetteret. Dette medfører en forventet merudgift på 0,3 mio. Kr.

Der er i forventet regnskab indregnet 0,05 mio. kr. til indkøb af skærme.

3.13 Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 33,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 31,2 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på ca. 2,1 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-6.739	-9.854	-6.703		3.151
- Bus	-6.703	*-9.799*	*-6.677*		3.122
- Flexbus	*-36*	*-55*	*-26*		29
Operatørudgifter	29.987	31.856	30.819	212	-1.037
- Bus	29.115	30.583	30.077	212	-506
- Flexbus	872	1.273	742		-531
Drifts- og Billetsystemer	965	1.191	1.344		153
Billetkontrol	9	10	10		-
Trafikselskab	1.776	1.866	1.866		-
Busdrift i alt	25.998	25.069	27.336	212	2.267
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	49	50	50		-
Letbanedrift i alt	49	50	50	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.747	-1.621	-1.910		-289
- Åben kørsel	-1.237	-1.133	-1.389		-256
- Handicapkørsel	-510	-488	-521		-33
Operatørudgifter	5.054	5.924	6.075	148	151
- Åben kørsel	2.767	3.079	3.611	94	532
- Handicapkørsel	2.252	2.808	2.365	51	-443
- Kommunal kørsel	35	37	99	2	62
Flexadministration	1.403	1.712	1.733		21
- Åben kørsel	843	1.025	1.117		92
- Handicapkørsel	553	678	589		-89
- Kommunal kørsel	7	9	27		18
Flextrafik i alt	4.709	6.015	5.898	148	-117
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	69	40	40		-
Finansindtægter og -udgifter	-61	-	-16		-16
Fællesomkostninger i alt	9	40	24	-	-16
Drift i alt	**30.765**	**31.174**	**33.308**	**360**	**2.134**
Afdrag KK-lån Rejsekort	65	66	66		-
Skanderborg Kommune i alt	**30.830**	**31.240**	**33.374**	**360**	**2.134**
					-
Bestillerbidrag	-31.569	-31.069	-31.069		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-165	-171	-242		-71
Resultat til overførsel	**127**				
Resultat til efterregulering	**-1.031**	**-**	**2.063**	**360**	

Busindtægterne forventes at være 3,1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 0,5 mio. kr., primært som følge af et lille fald i ekstrakørsel samt billigere skolekørsel. Flexbus har oplevet mindre kørsel end budgetteret hvilket resulterer i en mindreudgift på 0,5 mio. kr.

For handicapkørsel har det realiserede turantal været lavere end forventet. Dette resulterer i en forventet mindreudgift på 0,4 mio. Kr.

I den åbne flextrafik forventes et højere antal ture end budgetteret hvilket resulterer i et forventet merforbrug på 0,5 mio. Kr.

Der er i forventet regnskab indregnet 0,02 mio. kr. til indkøb af skærme.

3.14 Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 41,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 43 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på ca. 1,3 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-5.355	-5.540	-5.287		253
- Bus	-5.350	*-5.533*	*-5.286*		247
- Flexbus	*-5*	*-7*	*-1*		6
Operatørudgifter	28.485	25.263	25.646	-61	383
- Bus	28.396	25.184	25.571	-61	387
- Flexbus	89	79	75		-4
Drifts- og Billetsystemer	1.484	1.455	1.718		263
Billetkontrol	32	35	35		-
Trafikselskab	2.359	2.260	2.260		-
Busdrift i alt	27.005	23.473	24.372	-61	899
					-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-838	-918	-758		160
- Åben kørsel	-311	-366	-356		10
- Handicapkørsel	-527	-552	-402		150
Operatørudgifter	16.772	18.542	16.424	358	-2.118
- Åben kørsel	1.078	1.183	1.563	36	380
- Handicapkørsel	2.332	3.152	1.848	40	-1.304
- Kommunal kørsel	13.362	14.207	13.013	282	-1.194
Flexadministration	1.295	1.682	1.455		-227
- Åben kørsel	204	242	327		85
- Handicapkørsel	425	529	428		-101
- Kommunal kørsel	667	911	700		-211
Flextrafik i alt	17.229	19.306	17.121	358	-2.185
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	170	73	73		-
Finansindtægter og -udgifter	-83	-	-22		-22
Fællesomkostninger i alt	87	73	51	-	-22
Drift i alt	**44.321**	**42.852**	**41.544**	**297**	**-1.308**
Afdrag KK-lån Rejsekort	131	131	131		-
Skive Kommune i alt	**44.452**	**42.983**	**41.675**	**297**	**-1.308**
Bestillerbidrag	-43.186	-42.681	-42.681		
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-369	-302	-426		-124
Resultat til overførsel	**97**				
Resultat til efterregulering	**799**	**-**	**-1.432**	**297**	

Busindtægterne forventes at være 0,2 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat.

ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at stige med 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes stigning i køreplantimer på 405 timer primært på regional og lokalkørsel.

For handicapkørsel har aktiviteten været lavere end budgetteret, samt udgiften pr. tur er markant lavere end budgetteret. Dette medfører et forventet mindreforbrug på 1,3 mio. kr.

I den åbne kørsel har der været mere aktivitet end budgetteret. Dette giver forventede merudgifter på 0,4 mio. kr.

I den kommunale kørsel forventes et lavere antal ture i institutions kørsel samt den almene kørsel. Dette medfører et forventet mindreforbrug på 1,2 mio. kr.

3.15 Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 10 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 9,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,1 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-49	-	-		-
- Bus	-49	-	-		-
- Flexbus					-
Operatørudgifter	7.219	7.414	7.484	-26	70
- Bus	7.219	7.414	7.484	-26	70
- Flexbus					-
Drifts- og Billetsystemer	144	196	261		65
Trafikselskab	466	482	482		-
Busdrift i alt	7.780	8.092	8.227	-26	135
					-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-543	-482	-534		-52
- Åben kørsel	-295	-212	-305		-93
- Handicapkørsel	-248	-270	-229		41
Operatørudgifter	1.801	1.891	1.835	40	-56
- Åben kørsel	683	768	770	17	2
- Handicapkørsel	1.118	1.123	1.065	23	-58
Flexadministration	319	307	399		92
- Åben kørsel	133	125	185		60
- Handicapkørsel	186	182	214		32
Flextrafik i alt	1.577	1.716	1.700	40	-16
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	47	19	19		-
Finansindtægter og -udgifter	-20	-	-5		-5
Fællesomkostninger i alt	27	19	14	-	-5
Drift i alt	**9.383**	**9.827**	**9.941**	**14**	**114**
Afdrag KK-lån Rejsekort	24	24	24		-
Struer Kommune i alt	**9.407**	**9.851**	**9.965**	**14**	**114**
Bestillerbidrag	-10.459	-9.783	-9.783		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-89	-68	-96		-28
Resultat til overførsel	**-2**				
Resultat til efterregulering	**-1.140**	**-**	**86**	**14**	

3.16 Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 31,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 30,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 0,8 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-2.726	-2.914	-2.851		63
- Bus	-2.704	*-2.886*	*-2.801*		85
- Flexbus	*-22*	*-28*	*-50*		-22
Operatørudgifter	24.481	24.413	24.859	252	446
- Bus	24.108	23.872	23.967	252	95
- Flexbus	373	541	892		351
Drifts- og Billetsystemer	765	715	863		148
Billetkontrol	1	10	6		-4
Trafikselskab	1.545	1.572	1.477		-95
Busdrift i alt	24.066	23.796	24.354	252	558
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	49	50	50		-
Letbanedrift i alt	49	50	50	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.632	-1.469	-1.485		-16
- Åben kørsel	-1.224	-1.183	-1.140		43
- Handicapkørsel	-408	-286	-345		-59
Operatørudgifter	7.301	6.631	6.767	164	136
- Åben kørsel	3.447	3.351	3.314	90	-37
- Handicapkørsel	2.055	1.823	1.665	36	-158
- Kommunal kørsel	1.799	1.457	1.788	39	331
Flexadministration	1.288	1.276	1.459		183
- Åben kørsel	731	789	925		136
- Handicapkørsel	368	314	336		22
- Kommunal kørsel	188	173	198		25
Flextrafik i alt	6.956	6.438	6.741	164	303
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	57	33	33		-
Finansindtægter og -udgifter	-63	-	-16		-16
Fællesomkostninger i alt	-6	33	17	-	-16
Drift i alt	**31.066**	**30.317**	**31.162**	**416**	**845**
Afdrag KK-lån Rejsekort	35	35	35		-
Syddjurs Kommune i alt	**31.100**	**30.352**	**31.197**	**416**	**845**
Bestillerbidrag	-32.711	-30.188	-30.188		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-190	-164	-231		-67
Resultat til overførsel	**55**				
Resultat til efterregulering	**-1.856**	**-**	**778**	**416**	

Derudover bliver operatørudgiften opskrevet med 0,4 mio. kr. grundet LES projektet, se yderligere under Trafikselskabet.

I den kommunale kørsel forventes et højere turantal end budgetteret hvilket resulterer i forventede merudgifter på 0,3 mio. kr.

3.17 Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at være 53,5 mio. kr. mod de budgetterede 50,1 mio. kr. Der forventes således et merforbrug på 3,3 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-9.060	-9.394	-8.861		533
- Bus	-9.056	*-9.387*	*-8.854*		533
- Flexbus	*-5*	*-7*	*-7*		-
Operatørudgifter	45.244	44.633	46.763	-161	2.130
- Bus	45.167	44.573	46.675	-161	2.102
- Flexbus	77	60	88		28
NT/Sydtrafik-samarbejde	201	225	227		2
Drifts- og Billetsystemer	3.178	3.193	3.611		418
Billetkontrol	37	54	58		4
Trafikselskab	3.690	3.743	3.743		-
Busdrift i alt	43.290	42.454	45.541	-161	3.087
					-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.916	-1.802	-1.923		-121
- Åben kørsel	-516	-457	-484		-27
- Handicapkørsel	-1.400	-1.345	-1.439		-94
Operatørudgifter	7.335	7.425	7.584	166	159
- Åben kørsel	1.075	1.154	1.241	29	87
- Handicapkørsel	6.225	6.245	6.301	137	56
- Kommunal kørsel	35	26	42	1	16
Flexadministration	1.628	1.668	1.912		244
- Åben kørsel	262	275	353		78
- Handicapkørsel	1.362	1.390	1.555		165
- Kommunal kørsel	4	3	4		1
Flextrafik i alt	7.047	7.291	7.573	166	282
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	283	127	127		-
Finansindtægter og -udgifter	-104	-	-26		-26
Fællesomkostninger i alt	179	127	101	-	-26
Drift i alt	**50.516**	**49.872**	**53.215**	**5**	**3.343**
Afdrag KK-lån Rejsekort	246	246	246		-
Viborg Kommune i alt	**50.762**	**50.118**	**53.461**	**5**	**3.343**
Bestillerbidrag	-54.123	-49.611	-49.611		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-449	-507	-714		-207
Resultat til overførsel	**306**				
Resultat til efterregulering	**-4.116**	**-**	**3.136**	**5**	

Busindtægterne forventes at være 0,5 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter opskrives med 2,1 mio. kr., som følge af en stigning i køreplantimer, bonus på en ny kontrakt samt underbudgettering på "ikke rutefordelte omkostninger".

3.18 Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre 436,1 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 449,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 13,4 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-312.867	-302.766	-315.426		-12.660
- Bus	-312.861	*-302.755*	*-315.416*		-12.661
- Flexbus	*-6*	*-11*	*-10*		1
Operatørudgifter	520.612	496.648	499.244	3.210	2.596
- Bus	520.420	496.461	499.068	3.210	2.607
- Flexbus	192	187	176		-11
Drifts- og Billetsystemer	36.316	39.646	41.007		1.361
Billetkontrol	-4.722	3.031	3.138		107
Trafikselskab	36.904	37.611	37.611		-
Busdrift i alt	276.243	274.170	265.574	3.210	-8.596
Letbanedrift					
Passagerindtægter	-52.593	-53.394	-51.643		1.751
Operatørudgifter	160.833	176.039	176.039		-
Drifts- og Billetsystemer	3.592	4.766	5.044		278
Billetkontrol	-295	163	-41		-204
Letbanesekretariatet	3.133	3.252	3.252		-
Letbanedrift i alt	114.670	130.827	132.651	-	1.825
Flextrafik					
Passagerindtægter	-6.838	-6.168	-6.874		-706
- Åben kørsel	-638	-542	-740		-198
- Handicapkørsel	-6.200	-5.626	-6.134		-508
Operatørudgifter	32.304	38.796	32.497	739	-6.299
- Åben kørsel	1.447	1.562	1.737	41	175
- Handicapkørsel	26.078	31.849	25.193	546	-6.656
- Kommunal kørsel	4.779	5.385	5.567	151	182
Flexadministration	8.497	9.089	9.738		649
- Åben kørsel	330	345	442		97
- Handicapkørsel	7.460	7.858	8.380		522
- Kommunal kørsel	707	886	916		30
Flextrafik i alt	33.963	41.717	35.361	739	-6.356
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	2.273	936	936		-
Finansindtægter og -udgifter	-854	-	-232		-232
Fællesomkostninger i alt	1.419	936	704	-	-232
Drift i alt	**426.295**	**447.649**	**434.290**	**3.949**	**-13.359**
Afdrag KK-lån Rejsekort	1.761	1.762	1.762		-
Aarhus Kommune i alt	**428.056**	**449.411**	**436.052**	**3.949**	**-13.359**
Bestillerbidrag	-439.238	-442.120	-442.120		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-6.523	-7.291	-9.294		-2.003
Resultat til overførsel	**5.511**				

Resultat til efterregulering	**-23.216**	**-**	**-15.362**	**3.949**

Busindtægterne forventes at være 12,6 mio. kr. over budget, og letbaneindtægterne forventes at være 1,8 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter, samt forventning om færre passagerer ved Letbane.

Busdriftens operatørudgifter opskrives med 2,6 mio. kr., hvilket primært skyldes indekseffekten samt en mindre udgift til ekstrakørsel. Derudover er budgettet blevet opdateret med priser fra ny kontrakt, der blev indgået ved nytåret. Effekten af prisjusteringen er, at rabatten, der gives fra Aarbus, forhøjes med 8 mio. kr., da den nye aftale ikke må koste Aarhus kommune mere end den gamle kontrakt.

I handicapkørslen forventes turantallet at ligge lidt over budget. Dog grundet de lavere omkostninger/tur forventes der et mindreforbrug på handicap kørslen på 6,7 mio. kr.

3.19 Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter for 2026 forventes at udgøre ca. 729,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 713,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 16,3 mio. kr.

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

	R2025	B2026	**FR1 2026**	**Prisfrem-skrivning**	**Afvigelse 2026**
Busdrift					
Passagerindtægter	-287.397	-290.260	-292.766		-2.506
- Bus	-287.395	*-290.242*	*-292.728*		-2.486
- Flexbus	*-2*	*-18*	*-38*		-20
Operatørudgifter	437.980	455.514	456.969	2.741	1.455
- Bus	437.957	455.256	456.522	2.741	1.266
- Flexbus	23	258	447		189
NT/Sydtrafik-samarbejde	18.316	20.385	20.412		27
Drifts- og Billetsystemer	33.250	36.290	44.632		8.342
Billetkontrol	-538	800	-75		-875
Trafikselskab	37.006	38.961	38.866		-95
Busdrift i alt	238.617	261.690	268.038	2.741	6.348
Togdrift					
Passagerindtægter	-12.391	-20.857	-12.279		8.578
Operatørudgifter	85.177	110.869	110.969		100
Drifts- og Billetsystemer	3.544	2.635	2.913		278
Billetkontrol	-353	-58	932		990
Trafikselskab Tog	969	1.081	1.081		-
Togdrift i alt	76.946	93.670	103.616	-	9.946
Letbanedrift					
Passagerindtægter	-52.593	-53.394	-51.643		1.751
Operatørudgifter	195.290	208.537	208.537		-
Drifts- og Billetsystemer	3.592	4.766	5.044		278
Billetkontrol	-295	163	-41		-204
Letbanesekretariatet	3.351	3.478	3.478		-
Letbanedrift i alt	149.345	163.551	165.375		1.825
Flextrafik					
Operatørudgifter	171.746	177.240	176.272	3.827	-968
- Siddende Patientbefordring	171.746	177.240	176.272	3.819	-968
Flexadministration	12.560	13.104	13.199		95
- Siddende Patientbefordring	12.560	13.104	13.199		95
Flextrafik i alt	184.306	190.344	189.471	3.827	-873
					-
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	3.092	1.260	1.260		-
Finansindtægter og -udgifter	-3.696	-	-981		-981
Fællesomkostninger i alt	-604	1.260	279	-	-981
Drift i alt	**648.610**	**710.515**	**726.779**	**6.568**	**16.265**
Afdrag KK-lån Rejsekort	2.865	2.868	2.868		-

Region Midtjylland i alt	**651.476**	**713.383**	**729.647**	**6.568**	**16.265**
Bestillerbidrag	-672.667	-705.844	-705.844		-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-6.962	-7.539	-10.783		-3.244
Resultat til overførsel	**3.449**				
Resultat til efterregulering	**-31.603**	**-**	**13.021**	**6.568**	

Busindtægterne forventes at være 2,5 mio. kr. over budget, og letbaneindtægterne forventes at være 1,8 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter, samt forventning om færre passagerer ved Letbane.

For den almindelige rutekørsel forventes en merudgift på 1,3 mio. kr., dette skyldes, at der er en stigning i køreplantimer og indekseffekt, som dog næsten modsvares i en besparelse på administrationstillægget og ekstrakørsel.

Togindtægter forventes at være 8,6 mio. kr. under budget, hvor forventning til Lemvigbanen er nedjusteret med 0,4 mio. kr. og forventning til Holstebro-Skjern er nedjusteret med 8,2 mio. kr. Forventningen om lavere passagerindtægter skyldes en forventning om færre passagerer samt flytning af kunder til produkter med rabat. ifm. lukning af Midttrafik app, hvilket har betydet en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter. Dette er en fortsættelse af den strukturel effekt i indtægtsdelingsmodel vi har set i forbindelse med regnskab 2025 pga. migrering af kunder

Udgifterne til drifts- og billetsystemer for Letbanen og tog er samlet set øget med ca. 0,6 mio. kr. som svarer til deres andel af de ekstra omkostninger ifm. nedlukning af Rejsekort, samt den ekstra investering i validatorer.

Der er i forventet regnskab indregnet 4,6 mio. kr. til indkøb af skærme, hvoraf 3 mio. kr. allerede er hensat, dermed en merudgift på 1,6 mio. kr.

VEDTÆGTER

for

Midtjyske Jernbaner A/S

Midtjyske Jernbaner A/S ▪ Banegårdsvej 2 ▪ 7620 Lemvig ▪ Tlf. 97 82 32 22 ▪ mjba@mjba.dk ▪ www.mjba.dk

§ 1.

Selskabets navn og formål

Selskabets navn er **Midtjyske Jernbaner A/S** med binavnet Lemvigbanen, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S.

Midtjyske Jernbaner A/S har følgende datterselskaber:

- Midtjyske Jernbaner Drift A/S, cvr. 31485460
- MJ Batteritog A/S, cvr. 41219106

§ 2.

Selskabets formål er regional jernbanedrift i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning.

§ 3.

Aktiekapital

Selskabets aktiekapital udgør kr. 44.934.100,00. Aktiekapitalen er fordelt i aktier á kr. 100,00, kr. 200,00, kr. 1.000,00 og kr. 2.000,00 eller multipla heraf.

Ingen aktier har særlige rettigheder.

§ 4.

Aktierne udstedes til ihændehaver og kan noteres på navn. Påtegning af navn på aktier skal noteres i selskabets ejerbog.

§ 5.

Aktierne, der er frit omsættelige, er ikke omsætningspapirer.

§ 6.

Bortkommer der et aktiebrev, vil der i stedet for dette blive udstedt et nyt, så snart det bortkomne er blevet lovligt mortificeret, og en udskrift af dommen er meddelt bestyrelsen.

Alle udgifter i forbindelse med udstedelse af det nye aktiebrev betales af den, aktiebrevet udstedes til.

§ 7.

Aktionærernes rettigheder og forpligtelser

Enhver aktionær har ret til at møde på generalforsamlingen, få et bestemt emne behandlet på generalforsamlingen samt stemme på generalforsamlingen. Ved fremmøde på generalforsamlingen

Midtjyske Jernbaner A/S ▪ Banegårdsvej 2 ▪ 7620 Lemvig ▪ Tlf. 97 82 32 22 ▪ mjba@mjba.dk ▪ www.mjba.dk

skal aktionærer, der endnu ikke er optaget i selskabets ejerbog, bekræfte deres status som aktionær med det oprindelige aktiebrev samt fotografisk identifikation udstedt af en offentlig myndighed.

Forslag til den ordinære generalforsamling skal være skriftlige og skal være indsendt til bestyrelsen senest 6 uger før generalforsamlingens afholdelse.

Enhver aktionær, der er registreret i selskabets ejerbog, har ret til at modtage eventuel udlodning fra selskabet.

Såfremt en aktionær endnu ikke er registreret i selskabets ejerbog, men ønsker at blive det, kan dette ske enten ved skriftlig henvendelse til bestyrelsen vedlagt det oprindelige aktiebrev, eller ved personligt fremmøde på generalforsamlingen ligeledes med det oprindelige aktiebrev samt fotografisk identifikation udstedt af en offentlig myndighed, og lade sig registrere i ejerbogen dér.

§ 8.

De til enhver tid gældende vedtægter for selskabet er umiddelbart bindende for aktionærerne.

§ 9.

Selskabets ledelse

Selskabet ledes af

1. Generalforsamlingen
2. Bestyrelsen
3. Direktionen

§ 10.

Generalforsamlingen

Indenfor de ved lovgivningen, selskabets vedtægter og de for selskabet gældende koncessioner fastsatte grænser, har generalforsamlingen den højeste myndighed i selskabets anliggender.

§ 11.

Selskabets generalforsamling afholdes i Lemvig Kommune. Den ordinære generalforsamling afholdes hvert år senest i maj måned.

Ekstraordinær generalforsamling afholdes:

A. Når
   a. Bestyrelsen, *eller*
   b. Revisor finder det hensigtsmæssigt.

B. Når en tidligere generalforsamling har truffet beslutning herom.

Midtjyske Jernbaner A/S ▪ Banegårdsvej 2 ▪ 7620 Lemvig ▪ Tlf. 97 82 32 22 ▪ mjba@mjba.dk ▪ www.mjba.dk

C. Når det med henblik på behandling af et bestemt angivet emne skriftligt forlanges af aktionær, der ejer 1/20 af aktiekapitalen. Generalforsamlingen indkaldes i dette tilfælde senest 14 dage efter at begæringen derom er meddelt bestyrelsen.

§ 12.

Generalforsamlingen indkaldes af bestyrelsen ved bekendtgørelse i en lokalavis i Lemvig samt på selskabets hjemmeside med 14 dages varsel.

I indkaldelsen skal dagsordenen angives. Såfremt forslag til vedtægtsændringer skal behandles på generalforsamlingen, skal forslagets væsentligste indhold angives i indkaldelsen. I indkaldelsen skal endvidere anføres om nogen af de sager, der skal behandles, kræver kvalificeret majoritet.

§ 13.

Senest 14 dage før generalforsamlingen skal dagsordenen og de fuldstændige forslag samt for den ordinære generalforsamlings vedkommende tillige årsregnskabet med revisionspåtegning og årsberetning gøres tilgængelig for kapitalejerne til eftersyn.

§ 14.

Såfremt alle foreliggende sager på en generalforsamling ikke behandles, skal et nyt møde afholdes inden 4 uger derefter. Mødet indkaldes med 14 dages varsel i de stedlige blade, som bestyrelsen måtte bestemme.

§ 15.

Enhver aktionær, der er optaget i selskabets ejerbog, jf. § 7, har så mange stemmer, som han har aktiebeløb á kr. 100,00.

§ 16.

På den ordinære generalforsamling behandles mindst følgende punkter:

1. Bestyrelsen aflægger beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år.
2. Forelæggelse af årsregnskab med revisionspåtegning til godkendelse samt årsberetning, herunder beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til det godkendte regnskab.
3. Behandling af indkomne forslag.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Valg af statsautoriseret eller registreret revisor.
6. Eventuelt.

Midtjyske Jernbaner A/S ▪ Banegårdsvej 2 ▪ 7620 Lemvig ▪ Tlf. 97 82 32 22 ▪ mjba@mjba.dk ▪ www.mjba.dk

§ 17.

Til generalforsamlingens afgørelse hører endvidere:

1. Forandring af vedtægterne.
2. Selskabets frivillige opløsning.
3. Ophævelse af tidligere generalforsamlingers beslutninger.
4. Bortforpagtning af banen.
5. Forøgelse af aktiekapitalen.

Dispositioner nævnt i punkterne 1 og 3-4 kræver desuden Midttrafiks samtykke.

§ 18.

På generalforsamlingen afgøres alle anliggender ved simpelt flertal.

Til vedtagelse af beslutninger, som går ud på:

1. ændring af vedtægterne,
2. forhøjelse af aktiekapitalen,
3. selskabets frivillige opløsning

kræves dog, at mindst 2/3 af aktiekapitalen er repræsenteret på generalforsamlingen, og at mindst 2/3 af de afgivne stemmer, som af den på generalforsamlingen repræsenterede stemmeberettigede aktiekapital, tiltræder.

Er der ikke på generalforsamlingen repræsenteret 2/3 af aktiekapitalen, men forslaget er vedtaget med 2/3 af såvel af de afgivne stemmer som af den repræsenterede stemmeberettigede aktiekapital, indkaldes snarest muligt til en ny generalforsamling, hvor forslaget kan vedtages af 2/3 af de afgivne stemmer uden hensyn til den repræsenterede aktiekapitals størrelse.

Eventuelle fuldmagter til den første generalforsamling er gyldige også til den anden, medmindre der foreligger udtrykkelig tilbagekaldelse.

§ 19.

Bestyrelsen

Bestyrelsen består af i alt 10 medlemmer, hvoraf 3 af disse består af medarbejderrepræsentanter, der vælges i henhold til de herfor gældende regler.

Selskabets samarbejdsudvalg, MED-udvalget, har i overensstemmelse med medarbejderbekendtgørelsen[1] etableret en frivillig ordning om medarbejderrepræsentation i selskabets bestyrelse.

[1] Bekendtgørelse nr. 344 af 30. marts 2012 om medarbejderrepræsentation i aktie- og anpartsselskaber. Retsinformation. https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2012/344

De til bestyrelsen værende politisk valgte bestyrelsesmedlemmer træder ind i bestyrelsen ved førstkommende generalforsamling efter tiltrædelse af deres politiske stilling som følge af kommunal- og regionalvalg og træder ud af bestyrelsen ved førstkommende generalforsamling efter det efterfølgende kommunal- og regionalvalg.

Medarbejderrepræsentanter og suppleanter vælges i henhold til den etablerede frivillige ordning om medarbejderrepræsentation og gældende regler og tiltræder på den førstkommende generalforsamling efter valget. Medarbejderrepræsentanter tiltræder bestyrelsen for en periode på fire (4) år.

De øvrige bestyrelsesmedlemmer, der ikke er politisk valgte, vælges af generalforsamlingen på den ordinære generalforsamling. Første gang de øvrige bestyrelsesmedlemmer vælges til bestyrelsen, tiltræder de for en periode på tre (3) år, herefter tiltræder de bestyrelsen for to (2) år ad gangen.

Et af de medlemmer, Midttrafik udpeger, er den til enhver tid ansatte direktør i Midttrafik, og vedkommendes hverv som bestyrelsesmedlem varer, så længe pågældende bestrider stillingen som direktør i Midttrafik. Hvervet ophører automatisk ved fratrædelse fra direktørstillingen, og Midttrafik udpeger da snarest en efterfølger.

De anliggender, der behandles i bestyrelsen, afgøres ved simpelt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed, er formandens stemme afgørende.

§ 20.

Bestyrelsen har under ansvar for generalforsamlingen den overordnede ledelse af selskabet, dog med forbehold af den godkendelsesbeføjelse, som tilkommer Midttrafik.

§ 21.

Selskabet tegnes af et medlem af formandskabet i forening med direktøren.

§ 22.

Midttrafik har ret til blandt de valgte bestyrelsesmedlemmer at udpege formanden og næstformanden for bestyrelsen.

Bestyrelsen konstituerer i øvrigt sig selv og kan vedtage en forretningsorden.

§ 23.

Direktionen

Bestyrelsen udnævner en direktør til at forestå den daglige ledelse af selskabet. I kontrakten, der indgås med den pågældende eller i instrukser, bestyrelsen måtte meddele, fastsættes nærmere om stillingen, rettigheder og pligter.

Valget af direktør skal godkendes af Midttrafik.

Midtjyske Jernbaner A/S ▪ Banegårdsvej 2 ▪ 7620 Lemvig ▪ Tlf. 97 82 32 22 ▪ mjba@mjba.dk ▪ www.mjba.dk

§ 24.

Regnskab og revision

Selskabets regnskabsår løber fra den 01. januar til den 31. december. Regnskabet skal udarbejdes i overensstemmelse med Årsregnskabsloven.

§ 25.

Revision foretages af en statsautoriseret eller registreret revisor, som vælges på den ordinære generalforsamling for en periode af 1 år.

§ 26.

Almindelige bestemmelser

Forandringer i disse vedtægter skal foruden at være vedtaget på generalforsamlingen på den i § 18 nævnte måde godkendes af Midttrafik.

*****

Således vedtaget på selskabets ekstraordinære generalforsamling den 29. april 2026

Arne Lægaard
Bestyrelsesformand

Martha Vrist
Adm. direktør

Midtjyske Jernbaner A/S ▪ Banegårdsvej 2 ▪ 7620 Lemvig ▪ Tlf. 97 82 32 22 ▪ mjba@mjba.dk ▪ www.mjba.dk

AKTIONÆROVERENSKOMST

Mellem

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

og

Lemvig Kommune
Rådhusgade 2
7620 Lemvig

og

Holstebro Kommune
Kirkestræde 11
7500 Holstebro

der alle er aktionær i Midtjyske Jernbaner A/S indgår følgende aktionæroverenskomst.

§ 1.
Aktiekapital

Ved overenskomstens indgåelse har vi følgende andele i selskabets aktiekapital på i alt kr. 44.934.100,00

Midttrafik	87,66%
Lemvig Kommune	11,60%
Holstebro Kommune	0,11%
I alt	**99,37%**

§ 2.
Valg af selskabets bestyrelse

Vi er enige om, at vi ved valg af selskabets bestyrelse vil stemme på de kandidater, der er opstillet af følgende:

- To kandidater udpeget af Midttrafiks bestyrelse, hvoraf den ene kandidat er en politiker fra Midttrafiks bestyrelse og den anden er Midttrafiks direktør
- Én ekstern kandidat udpeget af Midttrafiks bestyrelse
- To kandidater udpeget af Region Midtjylland fra regionsrådet
- Ét medlem fra Lemvig Kommunes kommunalbestyrelse
- Ét medlem fra Holstebro Kommunes kommunalbestyrelse

§ 3.

Datterselskaber

Vi er tillige enige om, at de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer i selskabets datterselskaber, Midtjyske Jernbaners Drift A/S og Batteritog A/S, skal være de samme, som vælges til moderselskabets bestyrelse.

Endelig er vi enige om, at posterne som henholdsvis formand og næstformand for Midtjyske Jernbaners Drift A/S og Batteritog A/S, skal være identisk med formand og næstformand i Midtjyske Jernbaner A/S.

§ 4.

Afhændelse af aktier

Ønsker Lemvig Kommune eller Holstebro Kommune at afhænde deres aktier i selskabet, er de forpligtet til at tilbyde at sælge dem til Midttrafik uden at dette selskab dermed har nogen forpligtelse til at købe aktierne.

Nærværende overenskomst er uopsigelig så længe parterne fortsat bevarer deres nuværende andele at aktiekapitalen i Midtjyske Jernbaner A/S og så længe Lemvig Kommune og Holstebro Kommune yder investeringstilskud til Lemvigbanen i mindst samme omfang som hidtil. Sker der ændringer deri ophører aftalen uden særskilt varsel.

§ 5.

Uoverensstemmelser

Uoverensstemmelser vedrørende forståelsen af overenskomsten afgøres endeligt ved voldgift i henhold til den til enhver tid gældende lov om voldgift.

Parterne udpeger hver et sagkyndigt medlem, og disse udpeger i fællesskab en opmand, som skal være jurist og fungere som formand for voldgiftsretten.

Kan de to voldgiftsmænd ikke blive enige om en formand, udpeges denne af præsidenten for Retten i Aarhus.

Voldgiftsretten fastsætter selv reglerne for dens virke, og dens virke og dens kendelse er endelig og bindende for begge parter, således at den kan danne grundlag for eksekution i henhold til Retsplejelovens § 478.

Voldgiftsretten kan i sin kendelse fastsætte sagsomkostningerne, og hvem der skal afholde disse.

Sagens behandling for voldgiftsretten og dennes kendelse skal ikke være tilgængelig for offentligheden.

§ 6.

Underskrift

Denne aktionæroverenskomst underskrives af selskabets aktionærer og træder i kraft, når samtlige parter har underskrevet den.

Dato: _____

_____ _____

Midttrafik Lemvig Kommune

_____

Holstebro Kommune

Notat

midttrafik

Modtager	Bestyrelsen for Midttrafik
Udarbejdet af	Helle Berg Johansen
Cc	
Emne	Bilag 1 – Emner til temadrøftelse om flextrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

30. april 2026

Journalnr.:
6.6.2-04397-2026

Kontaktperson:
Helle Berg Johansen

E-mail:
hjo@midttrafik.dk

På bestyrelsesmødet 22. maj 2026 afholdes temadrøftelse om flextrafik. Nedenstående materiale anvendes som baggrundsmateriale for en drøftelse om bl.a. myndighedsroller, organisering, udbud, kontraktopfølgning, samarbejde med andre aktører og myndigheder samt udviklingen i kørselsomfang og kundeklager.

Flextrafik

Midttrafik bruger begrebet "flextrafik" om al individuel behovsstyret transport. Det drejer sig om flg. kørselstyper:

1. Individuel handicapkørsel - det skal Midttrafik udføre efter lov om trafikselskaber.
2. Kommunal visiteret kørsel, f.eks. læge- og genoptræningskørsel
3. Specialkørsel, f.eks. specialskoleelever.
4. Siddende patientbefordring bestilt af regionen.
5. Offentlig servicetrafik, f.eks. Flextur, Flexbus og Plustur

Flextrafik omfatter mange rejser. Kørselsomfanget i perioden 1. marts til 1. marts 2026 var:

Rejsetype	Antal rejser	Netto omkostning	Egenbetaling i alt	Brutto omkostning
FLEXTUR	200.000	14,6 mio. kr.	15,7 mio. kr.	30,3 mio. kr.
HANDICAP	226.000	55,8 mio. kr.	17,2 mio. kr.	73,0 mio. kr.
INSTITUTIONS-KØRSEL	97.000	22,9 mio. kr.	0,0 mio. kr.	22,9 mio. kr.
KOMMUNAL	98.000	18,7 mio. kr.	0,0 mio. kr.	18,7 mio. kr.
PATIENTBEFOR-DRING	422.000	169,1 mio. kr.	0,0 mio. kr.	169,1 mio. kr.
PLUSTUR	41.000	4,7 mio. kr.	0,7 mio. kr.	5,3 mio. kr.
FLEXBUS	21.000	4,2 mio. kr.	0,2 mio. kr.	4,5 mio. kr.

Myndighed

Der er flere myndigheder på området

- Midttrafik: udbud og kontraktopfølgning, planlægning og drift af kørslen.
- Regionen og kommunerne: Visiterer til kørslen
- Staten: lovgivning der administreres af Færdselsstyrelsen, Arbejdstilsynet, Politi, Skat, Erhvervsstyrelsen
- Arbejdsmarkedets parter: Løn- og arbejdsvilkår

Kontrakter

Al kørsel i flextrafik udføres af private vognmænd, hvor kontrakter indgås efter udbudsreglerne:

- Udbud gennemføres og driften afvikles i samarbejde med FynBus og Sydtrafik
- Alle kørselstyper i de to regioner indgår.

- Der gennemføres to samtidige udbud hvert andet år:
  - **FlexGaranti** – vognmanden garanteres en betaling
    - FG9 – driftsstart 1/3-25 – 368 vogne på 61 leverandører
  - **FlexVariabel** – rammeaftaler, betaling ved kørsel
    - FV9 – driftsstart 1/3-25 – 392 leverandører med ca. 740 vogne
- Nye udbud er undervejs med driftsstart 1. marts 2027
- Offentligt EU-udbud efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet
- Tildeling skal ske til det økonomisk mest fordelagtige tilbud ved et af følgende kriterier:
  - Pris,
  - Omkostninger eller
  - Bedste forhold mellem pris og kvalitet.
- Tildelingskriteriet er Pris
  … men kvalitet indgår i høj grad med en lang række kvalitetskrav, bl.a. ift. chauffører, køretøjer, sikkerhed og tryghed samt løn- og arbejdsvilkår.

- Krav til egnethed i udbudsprocessen:
  - Serviceattest fra Erhvervsstyrelsen, der bekræfter udelukkelsesgrundene
  - Tro- og loveerklæringer
    - Russisk involvering
    - Børne- og straffeattester
    - Løn- og arbejdsvilkår
  - Anfordringsgaranti på 50.000 kr. pr. garantivogn
  - Tilladelse til erhvervsmæssig persontransport udstedt af Færdselsstyrelsen
    - Økonomi – egenkapital på 40.000 kr. for første tilladelse, dernæst 20.000 kr. pr. tilladelse
    - Ingen gæld til det offentlige over 50.000 kr.
    - Ansvarlig leder, der lever op til vandelskravet, dvs. ingen alvorlig eller gentagen kriminalitet, generel troværdighed og ordentlig drift.
    - Etablering i Danmark – reel adresse og drift i DK.

- Kvalitetskrav i kontrakten/rammeaftalen
  - Chauffører:
    - Chaufførkort/kvalifikationsbevis udstedt af Færdselsstyrelsen – Dansk niveau 2
    - Danskkundskaber tilstrækkelige til at klare opgaven (læse, forstå, samtale)
    - Uddannelse
      - Førstehjælp hvert 2. år
      - BAB – befordring af bevægelseshæmmede (BAB1, 2, 3 og 4) + løbende opfriskning.
      - Midttrafik: Introduktion til kørsel med garantivogn og Flyhigh
      - Krav om kendskab til retningslinjer og serviceniveau
    - ID og uniformskrav
    - Venlig og korrekt opførsel, samt forbud mod rygning, alkohol og rusmidler
  - Køretøjer:
    - Max. 10 år gamle i hele kontraktperioden.
    - Skal være præsentable, rene og røgfrie.
    - Skal have vinter-/helårsdæk 1. nov. – 31. marts.
    - Udstyr: førstehjælpskasse, ildslukker, udstyr mod punktering.
    - Hjælpemidler og løse genstande skal fastgøres forsvarligt.
    - Smartphone/tablet i hver vogn til at modtage køreordrer.
    - Fast telefonnummer til chauffør i vognen.
    - GPS med opdaterede kort.

- Sikkerhed og tryghed:
  - Straffeattest og børneattest kræves indhentet for alle chauffører.
  - Ansvarsforsikring og dækning af materiel, personale og 3. mands ting
  - Reservemateriel skal indsættes inden for 2 timer ved nedbrud.
  - Systematisk opfølgning på uønskede hændelser.
  - Krav om egen indberetning og hurtig redegørelse ved klager
- Løn- og arbejdsvilkår:
  - Samme krav i kontrakten som i taxiloven, dvs. skal følge en af de gældende overenskomster
  - Stikprøvekontrol, kontrol ved mistanke
  - Anmeldelsesformular på hjemmesiden
  - Samarbejdsforum med arbejdsmarkedets parter
  - Løbende drøftelser med Færdselsstyrelsen, der fører kontrol med løn- og arbejdsvilkår i forhold til tilladelse til erhvervsmæssig persontransport
  - Samarbejde på tværs af alle trafikselskaber i Danmark.

Kontrol af kvalitet

- Forud for kontraktindgåelse
  - Serviceattest og garanti
- Forud for idriftsættelse
  - Tro- og loveerklæringer på løn- og arbejdsvilkår, Straffeattest og børneattest
  - Tilladelse og vognoplysninger
  - Underleverandørers forhold
  - Vognkontrol af alle garantibiler, herunder kontrol af chaufførens uddannelsesbeviser
- Løbende kontrol
  - Vognkontroller inkl. chaufførens uddannelsesbeviser
  - Løn- og arbejdsvilkår på mistanke/anmeldelse
- Sanktioner ved manglende kvalitet:
  - Bod – mellem 1.000 kr. og 10.000 kr. pr. forseelse
  - Der er udsendt bod for: Kr. *3.055.700 (1.3.2025 – 1.3.2026)*
  - Lukning af vogn – *annullation 316 (1.3.2025 – 1.3.2026)*
  - Udelukkelse af chauffør – for en periode eller definitivt.
  - Ophævelse af kontrakten –

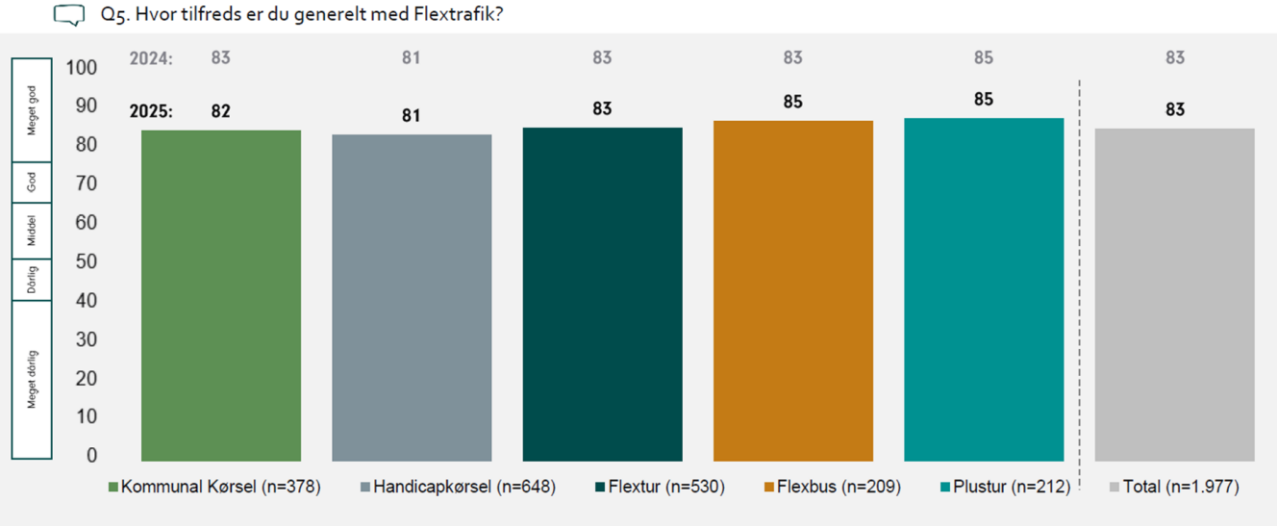
Det er arbejdes løbende med nye tiltag.

Kundetilfredshed

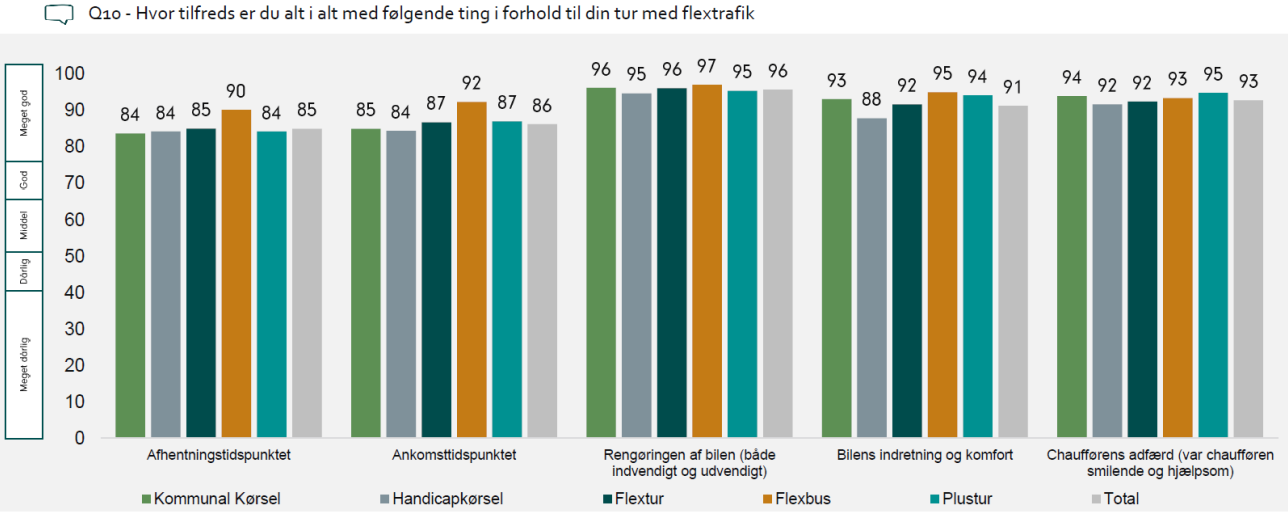
I 2025 blev der løbende gennemført kundetilfredshedsundersøgelse.

- 5 kørselsordninger
- 2.000 telefoninterview

Overordnet tilfredshed



Tilfredshed med udvalgte parametre



Kundeklager - sagsbehandling

Ved enhver kundeklage rettes henvendelse til vognmanden for en redegørelse. Kort svarfrist på 5 hverdage.

Alvorlige klager kan medføre, at vognen lukkes mens sagen undersøges.

Hvis klagen går på chaufførens adfærd, kan denne udelukkes for at køre for Midttrafik.

I FV9 har vi modtaget 66 uheldsrapporter fra driftsstart til og med 1.3.26. Det tilsvarende tal for FG9 er 58. Dette er **ud af 1.103.353 ture**

Udfordringer

- Mange aktører giver kompleksitet
- Lovgivning, der sætter barren lavt for adgang til branchen
- Knappe ressourcer.

Samarbejder

- Midttrafik udbyder og drifter Flextrafik i samarbejde med Sydtrafik og FynBus
- Øvrige Trafikselskaber – formaliseret møde hvert halve år, derudover ad hoc, Roskildegruppen, Dialogfora med arbejdsmarkedets parter og branchen (DPT)
- Færdselsstyrelsen – løbende dialog, videregivelse af oplysninger
- Erhvervsstyrelsen - serviceattester
- Samarbejdsforum med arbejdsmarkedets parter – ad hoc ved konkrete sager
- Branchen:
    - Markedsdialog forud for udbud
    - Anmeldelsesformular på hjemmesiden

Forslag til drøftelse

- **Samspil og organisering**
  Hvordan oplever bestyrelsen samspillet mellem Midttrafik, og de øvrige aktører – er der områder, hvor samarbejdet kan styrkes?
- **Kompleksitet og styring**
  Flextrafik er et komplekst område med mange aktører – hvor ser bestyrelsen de væsentligste udfordringer i styringen fremadrettet?
- **Kvalitet i kundeperspektiv**
  Hvad er vigtigst for bestyrelsen i forhold til kundernes oplevelse af kvalitet i Flextrafik?
- **Fremadrettede fokusområder**
  Hvilke overordnede temaer bør have særlig opmærksomhed i den videre udvikling af Flextrafik?

Analyser af nye zonestrukturer

Rapport
Midttrafik

EY Parthenon
Shape the future with confidence

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: Fastsættelse af priser i de seks modeller
- Afsnit 7: Resultater for de seks modeller
- Afsnit 8: Takstsamarbejder
- Afsnit 9: Bilag

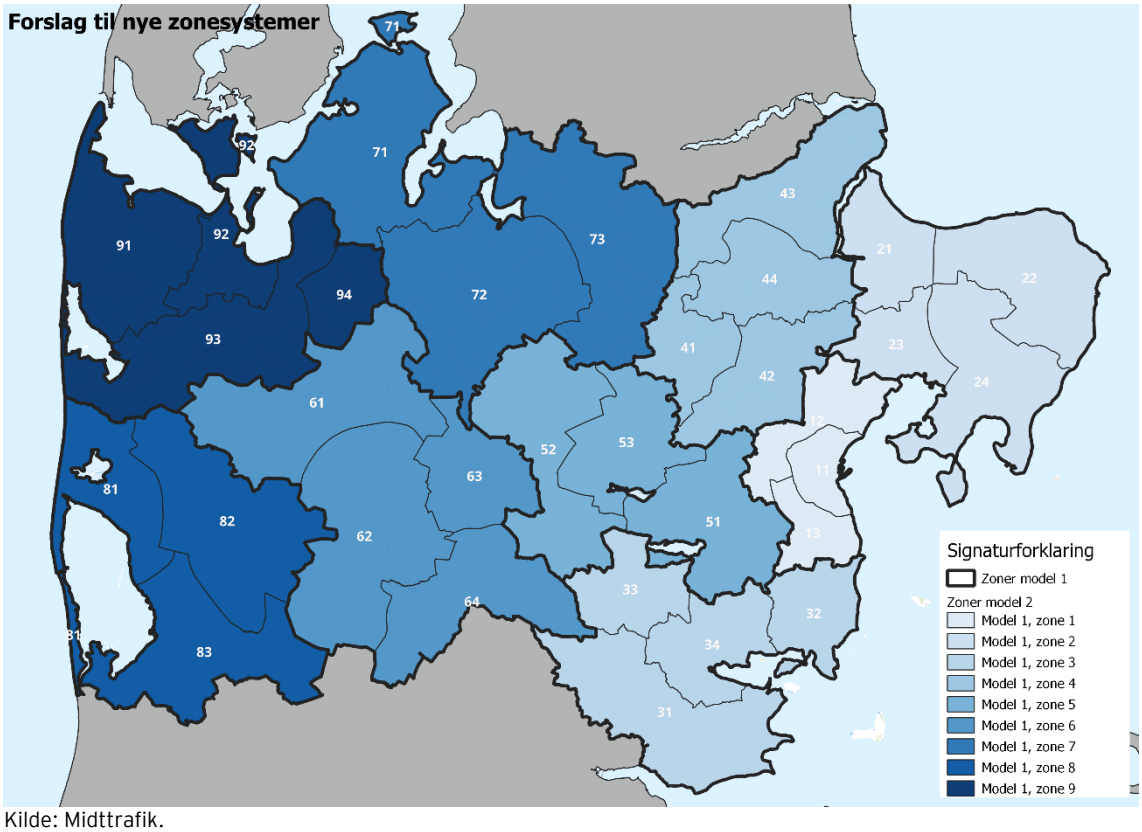
2. Beskrivelse af modellerne

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.

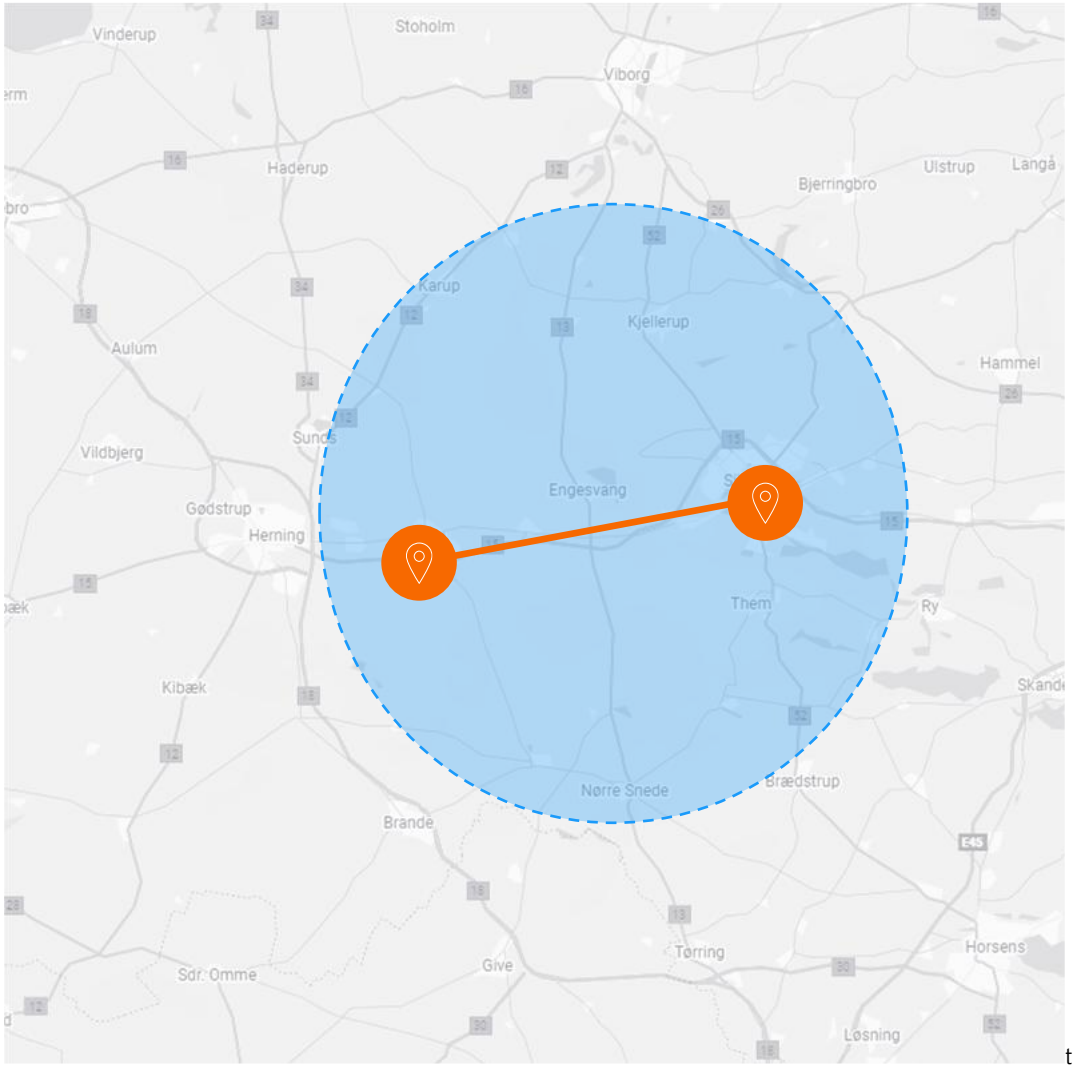
Figur 1: Inddeling af storzoner og megazoner i hhv. model 1 og model 2



Kilde: Midttrafik.

Figur 2 viser et eksempel på den dynamiske zonestruktur (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: ▪ 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: ▪ 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 Sydjylland)
- Rejser gennem Midttrafiks område (fx en rejse fra Sydjylland 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 estimaterne 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 rækker 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 rejsemønster kan være anderledes end almindelige pendlerkortholderes.

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.

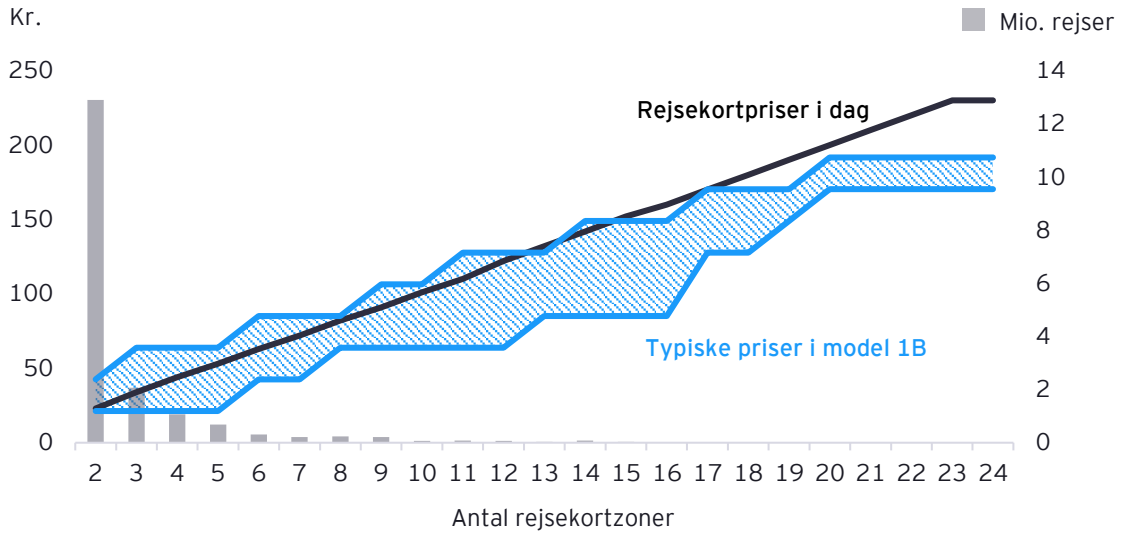
For at opnå provenuneutralitet i model 1B fastsættes prisen for 1 storzone til 21 kr., hvilket er lavere end den nuværende pris for 2 Rejsekortzoner på 23 kr. Det kan blandt andet lade sig gøre, fordi de fleste rejser, der i dag omfatter 3 zoner, fremover vil blive takseret til 2 storzoner (43 kr. på 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 takstrækker i model 1B i tabel 25 i bilaget.

Prisfastsættelse i model 2B

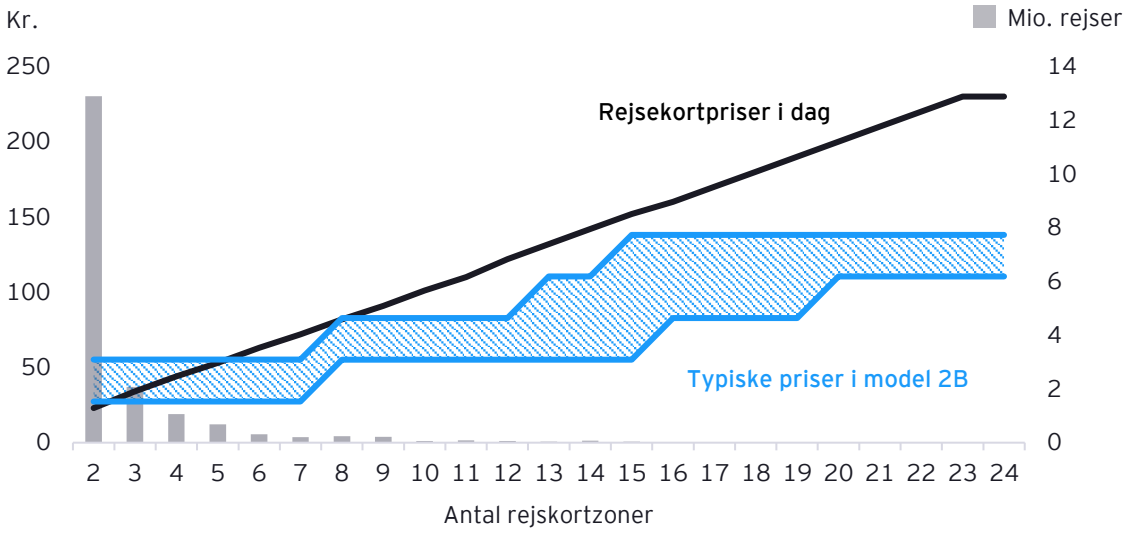
I model 2B er priserne fastsat efter samme princip som i model 1B: Priskurven er gjort så stejl som muligt for at afspejle den nuværende struktur, men samtidig tilstrækkeligt flad til at undgå delt billetkøb.

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 provenuneutrale 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
Norddjurs	-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 indtægtstabet 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 indtægtstabet 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 lejlighedsvise 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 priseffekter.

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 indtjeningstab 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 Passagerpulsen (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
Norddjurs	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 togoperatørerne.
- Takstområdeoverskidende 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 indtægtstabet 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 princippene 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 Sydjylland, på Fyn og muligvis også på Sjælland. Togoperatørerne håndterer desuden mange takstgrænseoverskridende rejser bl.a. mellem Sydjylland 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 Sydjylland, 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. Mobilklippekort 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. Mobilklippekort 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. Mobilklippekort 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

			Ejerfordeling		
Fra	Til	Transportmiddel	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

			Ejerfordeling		
Fra	Til	Transportmiddel	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.

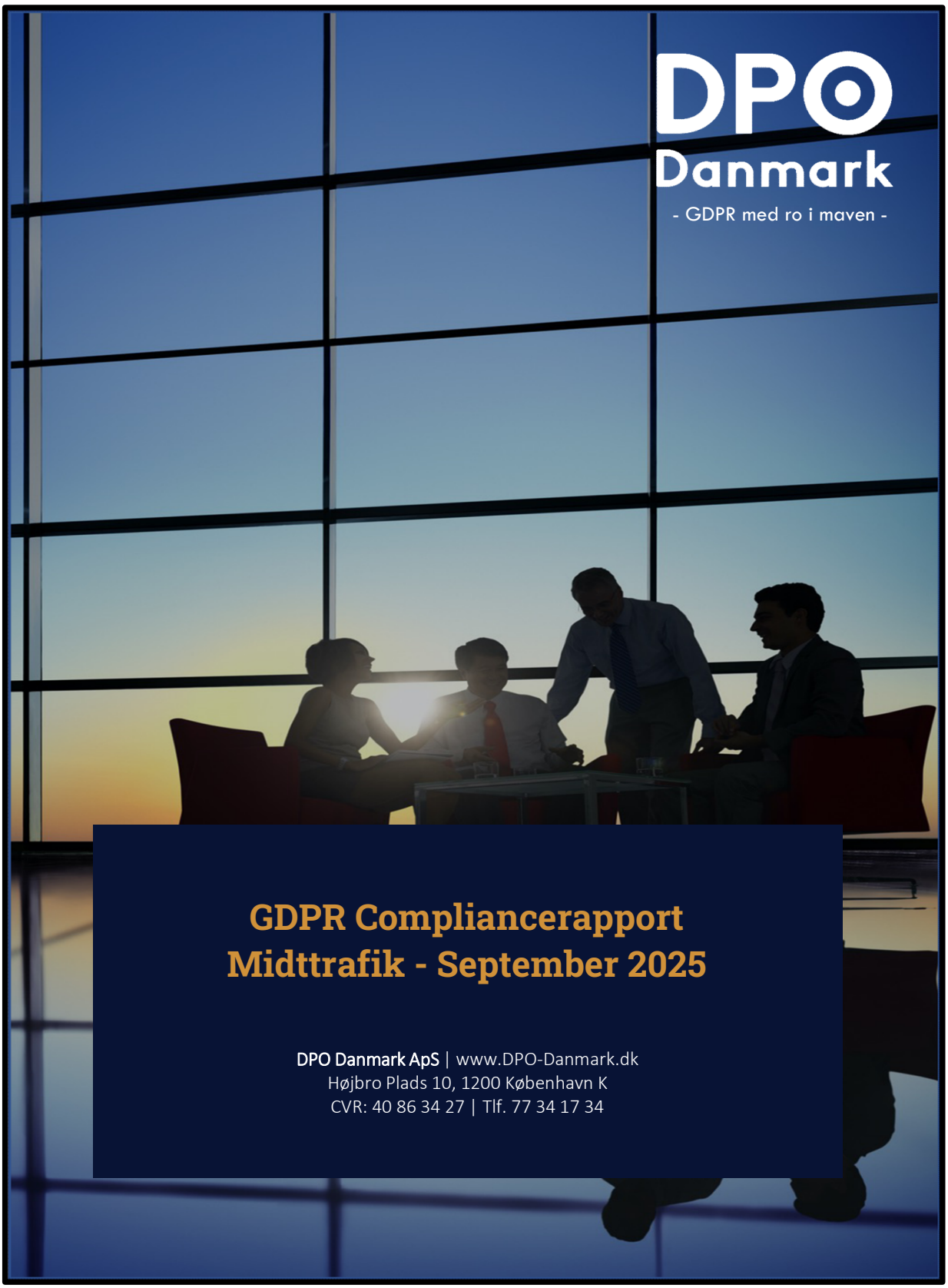
© 2025 EY Godkendt Revisionspartnerselskab, CVR-nr. 30700228

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


DPO
Danmark
- GDPR med ro i maven -
GDPR Compliancerapport
Midttrafik - September 2025
DPO Danmark ApS | www.DPO-Danmark.dk
Højbro Plads 10, 1200 København K
CVR: 40 86 34 27 | Tlf. 77 34 17 34

Indholdsfortegnelse

Introduktion..... 2
Vurderingsskala..... 3
Tilsynstemaer og kontroller..... 4
Ledelsesresume..... 5
Afsluttende bemærkninger og næste tilsyn..... 12
Bilag 1: Læsevejledning..... 13
Bilag 1A-1D: kontroller, vurderinger, anbefalinger og prioriteringsforslag..... 14

Introduktion

DPO Danmark har i 4. kvartal 2025 gennemført et årligt tilsyn vedrørende GDPR-compliance hos Midttrafik.

Resultaterne fra tilsynet afrapporteres i denne rapport til ledelsen. Rapporten giver en status på niveauet for GDPR-compliance hos Midttrafik.

Rapporten kan samtidig bruges af Midttrafik som et benchmarkings-værktøj til over tid at øge niveauet for GDPR-compliance, som et redskab til arbejdet med implementering af GDPR i bund og/eller som et grundlag til at iværksætte prioriteret afhjælpning.

Tilsynet udføres som en del af DPO Danmarks lovpligtige opgave som DPO for Midttrafik med at føre tilsyn med GDPR-compliance hos Midttrafik.

Rapporten indeholder følgende afsnit: Vurderingsskala, tilsynstemaer og kontroller, ledelsesresume og afsluttende bemærkninger. Rapportens bilag 1 indeholder læsevejledning til skema med kontroller, bilag 1A-1D indeholder skema med kontroller og DPO'ens vurderinger, anbefalinger og prioriteringsforslag. Rapportens bilag 2 indeholder et overblik over årets handlinger.

Vurderingsskala

DPO Danmarks tilsyn vedrørende databeskyttelse hos Midttrafik er baseret på en 4-trins skala, hvor 1 er lavest og 4 er højest complianceniveau.

Niveau 1-3 indikerer manglende GDPR-compliance, hvor niveau 1 er kritisk mangel, niveau 2 er væsentlig mangel og niveau 3 er mindre væsentlig mangel. Niveau 4 indikerer GDPR-compliance.

Midttrafik bør stræbe efter at være på niveau 3 eller højere.
På niveau 1-2 er der risiko for alvorlig kritik og bøder fra Datatilsynet i tilfælde af tilsyn. På niveau 3 er der risiko for kritik fra Datatilsynet i tilfælde af tilsyn.

Complianceniveau		Beskrivelse	Prioritet
1		**Kritisk mangel** Anvendes ved forhold eller risici, der anses for kritiske. Et *forhold* anses som kritisk, når der er tale om en alvorlig mangel i strid med databeskyttelsesretlige krav. En *risiko* anses for kritisk, hvis der er en høj grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 1 markeringer (P1) rapporteres til ledelsen med anbefaling om at afhjælpe forholdet straks.	**P1**
2		**Væsentlig mangel** Anvendes ved forhold eller risici, der anses for væsentlige. Et *forhold* anses for væsentligt, når der er tale om en mangel i strid med databeskyttelsesretlige regler. En *risiko* anses for væsentlig, hvis der er middel grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 2 markeringer (P2) rapporteres til ledelsen med anbefaling om, at ledelsen afhjælper forholdet.	**P2**
3		**Mindre væsentlig mangel** Anvendes ved forhold eller risici, der anses for mindre væsentlige. Et forhold anses for mindre væsentligt, når det er tale om en uvæsentlig mangel i strid med databeskyttelsesretlige regler. En risiko anses for mindre væsentlig, hvis der er en lille grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 3 markeringer (P3) rapporteres kun til ledelsen som opmærksomhedspunkter, men med en anbefaling til ledelsen om at tage stilling til, om forholdet giver anledning til yderligere opfølgning.	**P3**
4		**Overholdelse** Databeskyttelsesretlige krav overholdes, med mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.	**N/A**

Tilsynstemaer og kontroller

DPO Danmarks tilsyn dækker fire tilsynstemaer med tilhørende kontroller, som afspejler krav efter GDPR eller på anden måde har betydning for beskyttelse af persondata.

A. Gennemsigtighed og kontrol med personoplysninger

- A1. Hjemmel til behandling af persondata
- A2. Samtykke
- A3. Sletning af persondata
- A4. Oplysningspligt
- A5. Registreredes rettigheder
- A6. Fortegnelse
- A7. Overførsel til usikre tredjelande

B. Sikring af databeskyttelse

- B1. Privacy by design og default
- B2. Databehandleraftaler
- B3. Tilsyn af databehandlere
- B4. Risikovurderinger
- B5. Håndtering af brud på persondatasikkerhed
- B6. Konsekvensanalyse (DPIA)

C. Tekniske foranstaltninger

- C1. Antivirus
- C2. Firewall
- C3. Segmentering af netværk
- C4. Adgangsstyring
- C5. Logning
- C6. Systemovervåning
- C7. Kryptering af harddisk og filsystem
- C8. Kryptering via internettet
- C9. Sårbarheder og penetrationstests
- C10. Opdateringer og patches
- C11. Multi faktor autentifikation (MFA)
- C12. Backup

D. Organisatoriske foranstaltninger (governance)

- D1. Informationssikkerhedspolitik
- D2. Roller og ansvar
- D3. Ledelsesforankring
- D4. Årshjul
- D5. Uddannelse og awareness
- D6. Business Recovery Plan
- D7. Disaster Recovery Plan
- D8. Fysisk sikkerhed

Ledelsesresumé

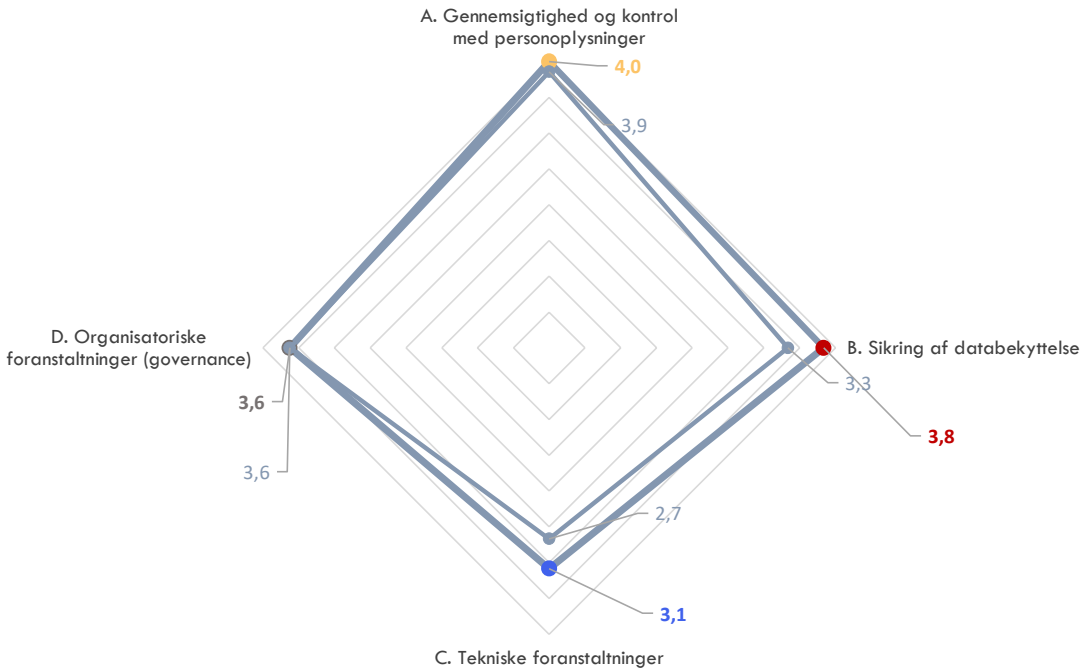
Organisationens gennemsnitlige GPDR-complianceniveau var på tidspunktet for tilsynet i 2025 på 3,6. Dette viser en positiv udvikling sammenlignet med tilsynet i 2024 som lå på 3,4.

Samlet set viser resultaterne fra tilsynet, at organisationen har et højt GDPR-complianceniveau på 4 for så vidt angår 52% af kontrollerne og 3 for så vidt angår 45% af kontrollerne. Det betyder, at organisationen i det væsentlige overholder alle GDPR-krav på tidspunktet for tilsynet, og at organisationen har et højt complianceniveau.

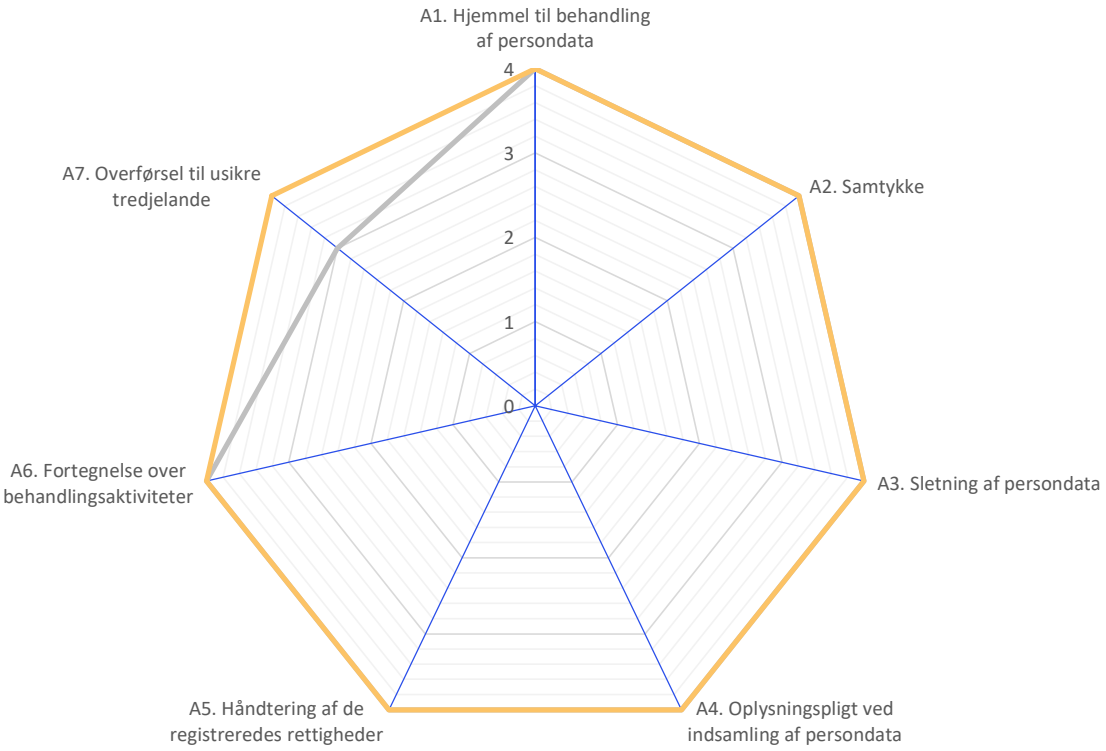
Det er positivt, at organisationens fortsat arbejder med GDPR og informationssikkerhed, og at den har formået at løfte sit complianceniveau op på niveau 3 og 4 for alle kontroller pånær C.12 om backup som vurderes til niveau 2 (udgør 3%). For denne ene kontrol er der en risiko for manglende beskyttelse af de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder, herunder risiko for kritik eller bøder fra Datatilsynet, hvis tilsynet skulle undersøge organisationens overholdelse af det pågældende GDPR-krav.

Gennemsnit på baggrund af kontroltemaer

I den følgende model præsenteres gennemsnitsresultaterne for tilsynet, fordelt på kontroltemaerne. De fire scorer udgør gennemsnittet af organisationens samlede score indenfor det pågældende kontroltema.



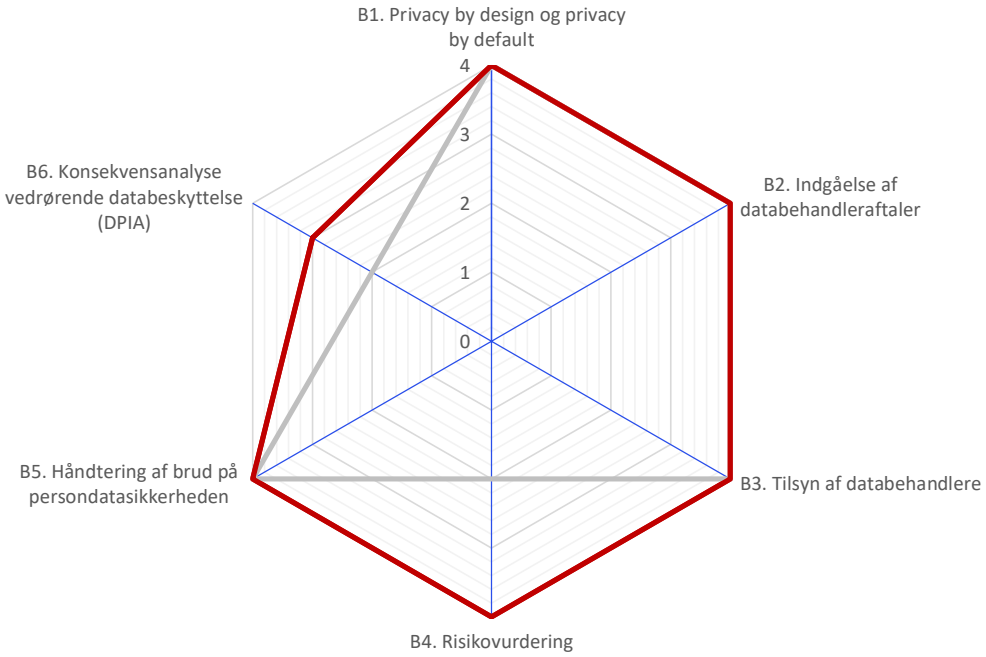
Tilsynstema A - Gennemsigtighed og kontrol med personoplysninger



På dette område udgør gennemsnitsniveauet for compliance 4,0, sammenlignet med sidste års niveau som også var på 3,9.

Organisationen ligger på niveau 4 i forhold til alle kontroller, og efterlever således i det væsentlige alle GDPR-krav på dette område, hvilket viser en rigtig flot indsats fra organisationens side.

Tilsynstema B - Sikring af databeskyttelse

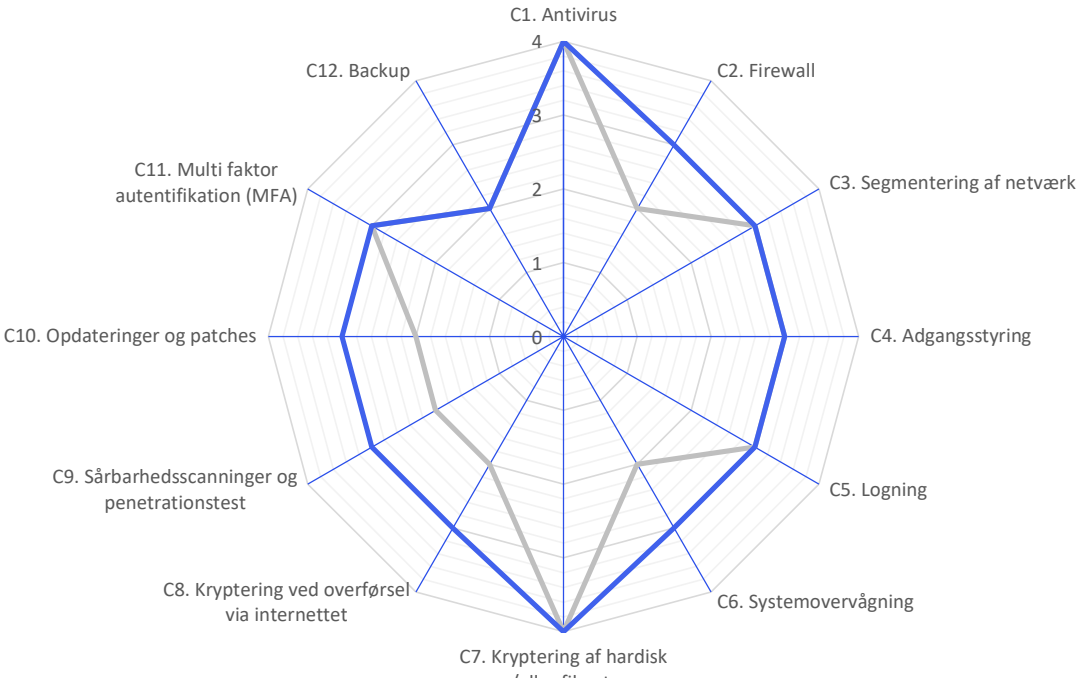


Gennemsnitsniveauet for dette område udgør 3,8, sammenlignet med sidste års niveau, som var på 3,3.

Organisationen viser at have arbejdet målrettet med GDPR og har på dette område gjort et godt stykke arbejde. På tidspunktet for tilsynet, viser niveuaet at været steget siden sidste tilsyn, hvilket er positivt at se. Samtlige kontroller er fortsat på højeste complianceniveau og flere kontroller er løftet fra 2 til 3 eller 4.

På dette område overholder organisationen i det væsentlige GDPR, eftersom kontrollen omhandlende DPIA kun udgør mindre væsentlige mangler.

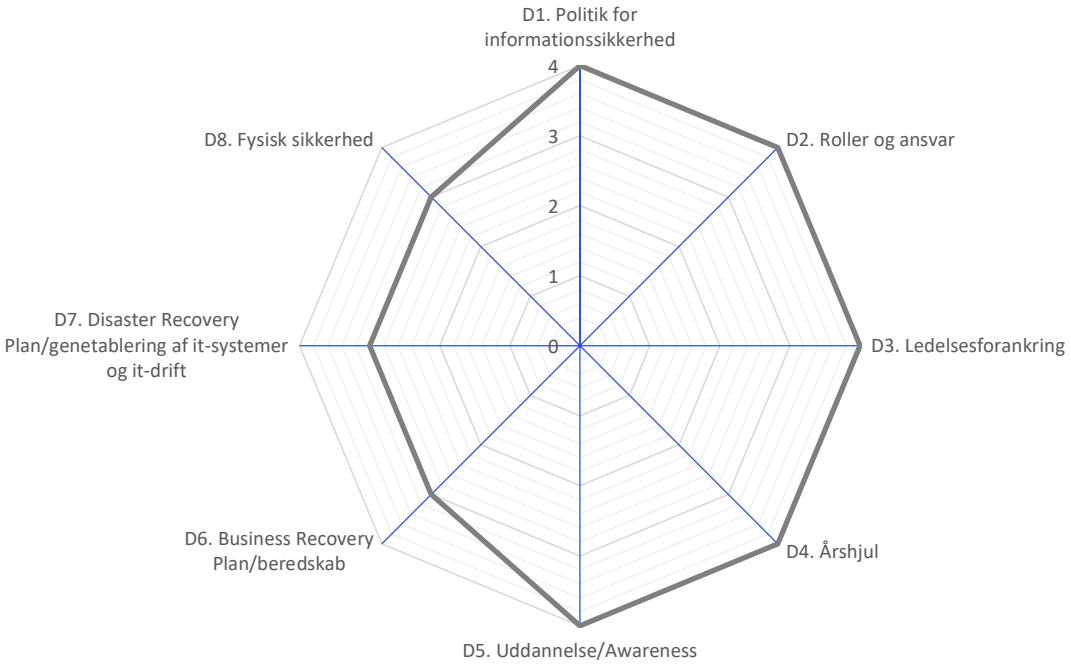
Tilsynstema C - Tekniske foranstaltninger



På dette område er gennemsnitsniveauet for compliance 3,1, sammenlignet med sidste års niveau som også var på 2,7

Sammenlignet med sidste års tilsyn har organisationen formået at løfte næsten alle kontroller til mindst complianceniveau 3, hvilket viser at organisationen har gjort et godt stykke arbejde på dette område. På tidspunktet for tilsynet fandtes kun kontrollen vedrørende backup på dette område at være udforandret, eftersom den fortsat vurderes til at ligge på niveau 2. Se anbefaling i bilag 1C.

Tilsynstema D - Organisatoriske foranstaltninger/governance



På området her udgør gennemsnitsniveauet for compliance 3,6, sammenlignet med sidste års niveau som også var på 3,6.

Det er positivt, at organisationen fortsat arbejder med at opretholde et højt complianceniveau. Organisationen har implementeret mange relevante organisatoriske foranstaltninger, som beskytter informationssikkerhed og persondata. Organisationen befinder sig dog fortsat på niveau 3 på kontrollerne D.6, D.7 og D.8, da der mangler regelmæssige tests og opdateringer af beredskabs- og genetableringsplanerne samt en færdiggørelse af risikovurderingen for fysisk sikkerhed.

Anbefalinger

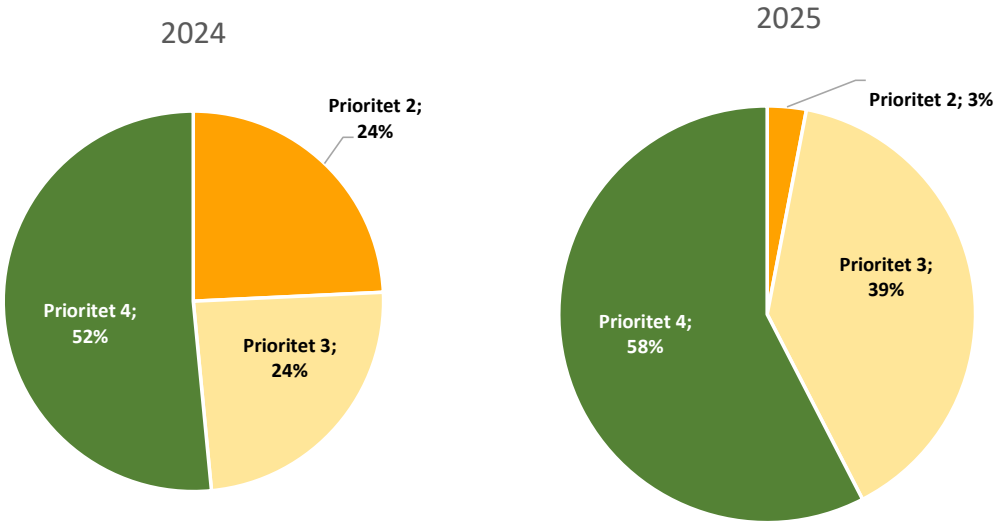
DPO-Danmark anbefaler organisationen som første prioritet at øge complianceniveauet i forhold til følgende kontroller:

Prioritet	P2
P2	C12. Backup

Der henvises i øvrigt til DPO-Danmarks konkrete vurderinger og anbefalinger i forhold til de enkelte kontroller i bilag 1A-1D.

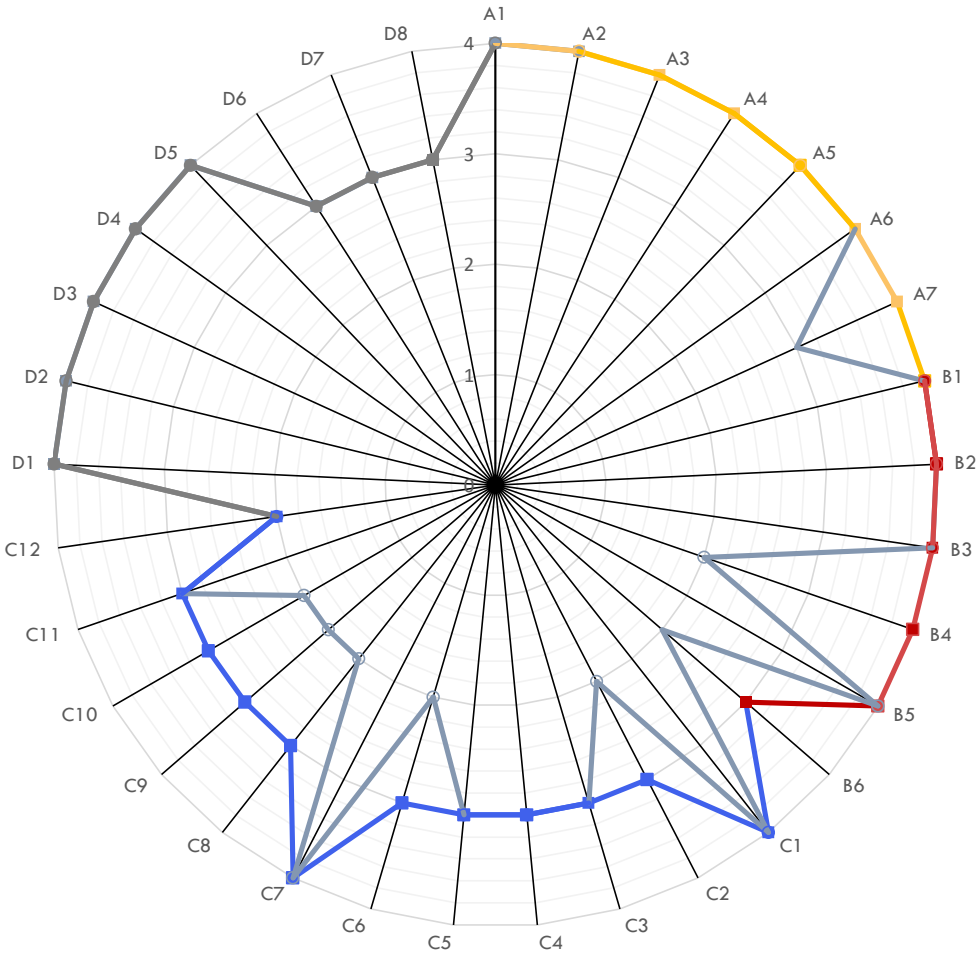
Oversigt over fordeling af prioriteter

Nedenstående model repræsenterer fordelingen af de forskellige prioriteter på tværs af kontrollerne.



Oversigt over alle kontroller

I nedenstående model præsenteres de samlede resultater fra tilsynet med kontrollerne. Samtlige af organisationens scorer for de udvalgte kontroller uddybes i vurderingsskalaen på side 3. Den lysere blågrå linje er organisationens scorer fra sidste år. En uddybning af kontrollernes scorer findes i bilag 1A-1D.



Afsluttende bemærkninger og næste tilsyn

Indeværende rapport er d. 20. november 2024 udarbejdet af

Michael Nielsen
Partner, Direktør
DPO Danmark ApS

og

Isabella Westh
Compliancekonsulent, cand.jur.
DPO Danmark ApS

Det næste DPO tilsyn bliver udført i 4. kvartal 2025.

Bilag 1: Kontroller og læsevejledning til disse

Felt	Beskrivelse
Compliancemål	Kontrollens mål. Det, som organisationen skal opfylde for at efterleve kontrollen.
Complianceniveau	Markering af organisationens aktuelle complianceniveau (score) baseret på en konkret vurdering af niveauet for efterlevelse af kontrollen.
Prioritet	Markering af prioritet for afhjælpning afhængig af organisationens aktuelle complianceniveau.
Undersøgelse	Handlinger, som DPO'en har foretaget for at undersøge complianceniveauet for kontrollen. "Undersøgelse" betyder, at DPO'en har stillet spørgsmål til relevant personale i organisationen om, hvordan kontrollen efterleves. "Observation" betyder, at DPO'en har observeret, hvordan kontrollen efterleves hos organisationen.
Vurdering	DPO'ens konkrete vurdering af niveauet for efterlevelse af kontrollen hos organisationen.
Anbefaling	DPO'ens konkrete anbefaling til organisationen.

Bilag 1A: Vurderingsgrundlag og anbefalinger for gennemsigtighed og kontrol med personoplysninger

A. Gennemsigtighed og kontrol med persondata

A1. Hjemmel til behandling af persondata

Der må kun behandles persondata, hvis der er hjemmel til behandling af persondata (GDPR artikel 6 og 9)

Compliancemål	Compliancenivau	Prioritet
Der er identificeret hjemmel til behandling af persondata.	4 	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er en opdateret oversigt over behandlingshjemmel for enhver behandling af persondata.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

A2. Samtykke

Behandling af persondata på grundlag af samtykke skal altid være baseret på gyldigt samtykke fra de personer, som er genstand for behandlingen (de registrerede) (GDPR artikel 4, nr. 11 og artikel 7).

Compliancemål	Compliancenіveau	Prioritet
Der behandles kun persondata på baggrund af gyldigt samtykke fra de registrerede.	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der foreligger skriftlig procedure, som sikrer, at der indhentes gyldigt samtykke fra de registrerede forinden behandling af persondata på grundlag af samtykke.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

A3. Sletning af persondata

Persondata må ikke opbevares i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt til de formål, hvortil de pågældende persondata behandles. Det vil med andre ord sige, at man ikke må behandle persondata længere end nødvendigt. Herefter skal oplysninger slettes eller anonymiseres (GDPR artikel 5)

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Persondata opbevares ikke længere end nødvendigt.	4	✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der foreligger opdateret skriftlig procedure, som sikrer, at persondata slettes.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

A4. Oplysningspligt ved indsamling af persondata

Når der indsamles persondata om personer, som er genstand for behandling (de registrerede), skal der udleveres skriftlig information om behandlingen til de registrerede. Der skal udleveres information om: Navn på og kontaktoplysninger for den dataansvarlige og databeskyttelsesrådgiveren, formål og retsgrundlag for behandling, typer af persondata (kun artikel 14), kilder hvorfra persondata hidrører (kun artikel 14), kategorier af modtagere som oplysningerne videregives til, herunder GDPR-rettighederne for de registrerede. (GDPR artikel 13-14)

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der udleveres tilstrækkelig skriftlig information om behandlingen til de registrerede ved indsamling af persondata.	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der foreligger opdateret skriftlig procedure, som sikrer, at der udleveres information om behandlingen til de registrerede ved indsamling af persondata.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

A5. Håndtering af de registreredes rettigheder

De personer, som er genstand for behandling af persondata (de registrerede), har en række rettigheder efter GDPR fx ret til indsigt i persondata, ret til berigtigelse af forkert persondata, ret til at anmode om sletning af persondata, og ret til at gøre indsigelse mod behandling af persondata. Henvendelser fra de registrerede, som gør brug af deres GDPR-rettigheder, skal håndteres hurtigst muligt og senest inden for en 30-dages frist. (GDPR artikel 12 og artikel 15-22).

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
De registreredes rettigheder kan håndteres	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der foreligger skriftlig procedure, som sikrer, at henvendelser fra de registrerede kan håndteres.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

A6. Fortegnelse over behandlingsaktiviteter

Der skal føres en skriftlig og elektronisk fortegnelse (oversigt) over alle behandlinger af persondata (behandlingsaktiviteter). Fortegnelsen skal bl.a. indeholde følgende oplysninger: Navn på og kontaktoplysninger for den dataansvarlige og databeskyttelsesrådgiveren, formålene med behandlingerne af persondata, beskrivelse af kategorierne af registrerede og typer af persondata, herunder kategorier af modtagere, som persondata videregives til. (GDPR artikel 30).

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der føres en fortegnelse over alle behandlingsaktiviteter	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der føres en opdateret fortegnelse over alle behandlingsaktiviteter.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

A7. Overførsel til usikre tredjelande

Der må kun må overføres persondata til usikre tredjelande, hvis der der foreligger et gyldigt overførselsgrundlag efter GDPR artikel 46-49. Overførsel til usikre tredjelande ved brug af standard contractual clauses (SCCs) kræver herudover, at der forinden overførsel er foretaget en undersøgelse af, om det pågældende modtagerlands beskyttelsesniveau i det væsentligste svarer til niveauet i henhold til EU-retten. Hvis beskyttelsesniveauet i modtagerlandet er utilstrækkeligt, skal der forinden overførsel implementeres effektive supplerende foranstaltninger, som garanterer et tilstrækkeligt niveau svarende til i henhold til EU-retten (transfer impact assessement). (GDPR artikel 45-49)

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der sker alene overførsel af persondata til usikre tredjelande på baggrund af gyldigt overførselsgrundlag.	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er identificeret overførsel af persondata til usikre tredjelande, og om der foreligger skriftlig procedure, som sikrer, at der alene overføres persondata på baggrund af gyldigt overførselsgrundlag.

Vurdering

Det vurderes, at organisationen har en procedure for anvendelse af databehandlere i tredjelande, samt en oversigt over leverandører. Det vurderes desuden, at organisationen siden sidste år har kædet oversigten sammen med organisationens fortegnelse, således at det er muligt at arbejde med en risikobaseret tilgang igennem organisationens behandlingsaktiviteter for at sikre et passende beskyttelsesniveau for persondata.

Anbefaling

Ingen.

Bilag 1B: Vurderingsgrundlag og anbefalinger for sikring af databeskyttelse

B. Sikring af databeskyttelse

B1. Privacy by design og privacy by default

Privacy by design og privacy by default skal indgå i overvejelserne i forbindelse med design og implementering af nye systemer, herunder ved ændringer i eksisterende systemer. Privacy by design betyder, at alle systemer til persondatabehandling skal designes, så de tager højde for beskyttelse af persondata. Privacy by default betyder, at konfigurerbare muligheder i systemer og alle standardindstillinger skal indstilles til det minimalt nødvendige for persondatabehandlingen. (GDPR artikel 25)

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Kravene om privacy by design i nye systemer og privacy by default (standardindstillinger) efterleves	4 	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er etableret skriftlige procedurer eller anden dokumentation, hvori sikring af databeskyttelse gennem design og standardindstillinger er beskrevet.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde med udarbejdelse af politik for privacy by design og default. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

B2. Indgåelse af databehandleraftaler

Den dataansvarlige skal indgå databehandleraftaler med leverandører (databehandlere), som den dataansvarlige har valgt til at behandle persondata på sine vegne. (GDPR artikel 4, litra 7, og artikel 28).

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der er indgået databehandleraftaler med alle databehandlere	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er etableret en formaliseret proces, som sikrer, at der indgås databehandleraftaler med alle databehandlere.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

B3. Tilsyn af databehandlere

Den dataansvarlige skal føre kontrol med, at databehandleren overholder sine forpligtigelser som beskrevet i databehandleraftalen. Der skal føres kontrol med, at databehandleren opretholder et passende beskyttelsesniveau for de personer, som er genstand for behandling (de registrerede). Kontrol kan gennemføres ved at stille spørgsmål til databehandleren eller ved at ved at gennemgå revisorerklæringer (fx ISAE 3000 GDPR erklæring) for databehandleren. (GDPR artikel 28).

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der føres regelmæssigt tilsyn med databehandleres opfyldelse af betingelserne i databehandleraftalen.	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er etableret en formaliseret proces, som sikrer, at der føres tilsyn af databehandlere.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde med at etablere en plan for tilsyn med samtlige databehandlere, som er udarbejdet ud fra Datatilsynets vejledning om tilsyn med databehandlere. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

B4. Risikovurdering

Risici for de personer, som er genstand for behandling (de registrerede) skal evalueres på baggrund af en metode, som sikrer identificering af sandsynlighed for, at en eller flere trusler indtræder, samt identificering af konsekvenser for registrerede, hvis der sker tab af fortrolighed, integritet og tilgængelighed for persondata (risici for de registrede). På baggrund af evaluering af risici skal det vurderes, om der skal implementeres sikkerhedsforanstaltninger for at sikre et passende beskyttelsesniveau for de registrerede (GDPR artikel 32).

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der gennemføres risikovurdering, som identificerer risici for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder forbundet med behandling med henblik på at sikre et passende sikkerhedsniveau.	4	✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er etableret en formaliseret proces for risikovurdering, som sikrer identificering af risici for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder forbundet med behandling.

Vurdering

Det vurderes, at organisationen gennemfører risikovurderinger, som tilstrækkeligt identificerer risici for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Risikovurderingerne forekommer opdaterede og egnede til at sikre passende sikkerhedsniveau for data.

Anbefaling

Ingen.

B5. Håndtering af brud på persondatasikkerheden

Et "brud på persondatasikkerheden" er typisk en hændelse (et uheld eller ved en bevidst handling), hvor persondata kommer til uvedkommendes kendskab, hvor persondata ikke er tilgængelige eller hvor personoplysninger ikke længere er retvisende. Et sådant brud vil efter omstændighederne kunne medføre en risiko for de personer, som oplysningerne vedrører (de registrerede), og i visse tilfælde skal brud anmeldelses til Datatilsynet samt meddeles til de registrerede. (GDPR art. 33 og 34).

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Brud på persondatasikkerheden håndteres	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der foreligger en skriftlig procedure, som sikrer, at brud på persondatasikkerheden kan håndteres.

Undersøgt, om der er etableret en proces, som sikrer, at der foretages regelmæssig gennemgang af tidligere brud for at vurdere, om særlige typer af brud kan undgås i fremtiden.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Det anbefales, at organisationen udfører tærskelvurderinger og eventuelt DPIA på væsentlige højrisikobehandlinger.

B6. Konsekvensanalyse vedrørende databeskyttelse (DPIA)

Der skal gennemføres konsekvensanalyse vedrørende databeskyttelse (DPIA) forud for behandlinger, som sandsynligvis vil indebære en høj risiko for rettigheder og frihedsrettigheder for de personer, som der skal behandles persondata om (de registrerede). Med "høj risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder" menes de registreredes GDPR-rettigheder, herunder retten til databeskyttelse samt retten til privatliv for de registrerede i henhold til EU's charter om grundlæggende rettigheder (GDPR artikel 35).

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der foretages ikke højrisiko behandlinger uden, at der forinden er gennemført konsekvensanalyse vedrørende databeskyttelse.	3	P3

Undersøgelse

Undersøgt, om der foreligger en formaliseret proces, som sikrer identificering af højrisiko behandlinger og gennemførelse af en DPIA forud for udførelse af højrisiko behandlinger.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde med deres procedurer for konsekvensanalyse og skabelon til udarbejdelse af DPIA. Det vurderes dog, at der på nuværende tidspunkt mangler en kobling mellem organisationens risikovurderinger og identifikation af, hvornår der skal udarbejdes en tærskelvurdering til DPIA samt gennemførelse af DPIA.

Anbefaling

Det anbefales, at organisationen udfører tærskelvurderinger og eventuelt DPIA på væsentlige højrisikobehandlinger.

Bilag 1C: Vurderingsgrundlag og anbefalinger for tekniske foranstaltninger

Generelt om tekniske foranstaltninger

Tekniske foranstaltninger er tiltag, der primært er implementeret via tekniske mekanismer fx hardware, software og firmware i informationssystemer, og som bidrager til at beskytte fortrolighed, integritet og tilgængelighed af organisationens informationer, herunder persondata. Der skal implementeres passende tekniske foranstaltninger, som sikrer et passende sikkerhedsniveau for de personer, som er genstand for behandling (de registrerede). Kontrollerne, som hører under temaet tekniske foranstaltninger, er inspireret af sikkerhedsstandarden ISO27001 og ISO27002.

C1. Antivirus

I et højt digitaliseret samfund, hvor truslen fra fx cyberkriminelle er meget høj, er det vigtigt, at organisationen har forholdt sig til risikoen for cyberangreb som fx ransomware. Dette vil ofte betyde, at der skal installeres antivirus på servere, databaser og medarbejdernes computere og servere. Alt efter organisationens aktiviteter kan det være nødvendigt at overveje, om andre enheder skal beskyttes mod cybertrusler. Det kan være fx være computere, som er delt mellem flere medarbejdere. Hertil kommer, at smartphones og tablets i stadig højere grad anvendes af organisationer til kommunikation og udveksling af oplysninger på lige fod med computere, og derfor kan behovet for beskyttelse med antivirus også være relevant i denne sammenhæng.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der er for systemer og databaser, der anvendes til behandling af persondata, installeret antivirus, som opdateres løbende	4	✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der for systemer og databaser, der anvendes til behandling af persondata, er installeret antivirus, som løbende opdateres.

Vurdering

Det vurderes at organisationens IT-afdeling på nuværende tidspunkt har overblik over incidents og opdateringscyklus, eftersom de har fået adgang til dashboardet via unitIT.
Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

C2. Firewall

En firewall er en digital barriere mellem organisationens eget netværk og andre netværk. En sådan firewall overvåger indgående og udgående netværkstrafik og blokerer for uønsket data baseret på allerede opsatte sikkerhedsregler. En firewall kan både være software- og hardwarebaseret.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der er etableret firewalls for at beskytte it-udstyr, systemer og databaser, der anvendes til behandling af persondata.	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt om der er etableret firewalls for at beskytte it-udstyr, systemer og databaser, der anvendes til behandling af persondata.

Vurdering

Det vurderes, at organisationen siden sidste tilsyn har fået bedre overblik og haft eksterne konsulenter til at gennemgå porte og regler. Disse anbefalinger er ved at blive implementeret med projekt slut oktober 2025.

Anbefaling

Vi anbefaler at få komme helt i hus med projektet og få lukket de sidste huller, dette sker indenfor 2025

C3. Segmentering af netværk

Ved at segmentere/adskille netværk kan organisationen begrænse skaden ved f.eks. hackerangreb eller malware. Alt efter organisationens størrelse, kompleksitet og typer af behandlingsaktiviteter kan det være nødvendigt at overveje om opdeling af netværk skal ske på baggrund af tillidsniveauer (f.eks. offentligt domæne, pc-domæne, serverdomæne), på baggrund af organisatoriske enheder (f.eks. HR, økonomi, marketing) eller en kombination af begge (f.eks. serverdomæne koblet til flere organisatoriske enheder). Med "segmentering (adskillelse) af egne netværk" menes, at organisationen har opdelt sin netværksinfrastruktur i to eller flere separate netværk typisk adskilt af en firewall.

Compliancemål	Compliancenіveau		Prioritet
Egne netværk er segmenteret for at begrænse adgang til systemer og databaser, der anvendes til behandling af persondata.	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt, om interne netværk er segmenteret for at sikre begrænset adgang til systemer og databaser, der anvendes til behandling af persondata.

Vurdering

Det vurderes, at segmentering af netværk er udliciteret til Atea. Organisationens IT har selv adgang til Cisco ISE dashboard, og der følges op på, om netværk er segmenteret.

Anbefaling

Det anbefales, at organisationen får de sidste systemer klassificeret.

C4. Adgangsstyring

Alt efter organisationens størrelse og kompleksitet kan det være nødvendigt at udarbejde en procedure for at administrere brugeres (fx ansattes) systemadgange – fx deres adgang til persondata En sådan administration af brugeradgange til persondata skal være begrundet i brugernes arbejdsbetingede behov og skal forebygge, at brugerne ikke kan tilgå oplysninger, som de ikke har behov for at anvende.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Adgang til persondata er isoleret til brugere med arbejdsbetinget behov herfor.	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt, om der er udarbejdet en skriftlig procedure for tildeling og nedlæggelse af brugeradgange og rettigheder til it-systemer, som afspejler need-to-know princippet, når nye medarbejdere ansættes eller eksisterende medarbejdere fratræder. Undersøgt, om der regelmæssigt foretages dokumenteret kontrol af medarbejdernes adgangsrettigheder for at sikre, at tildelte brugeradgang og rettigheder fortsat er korrekte (i overensstemmelse med need-to-know princippet).

Vurdering

Det vurderes, at organisationen har etableret en procedure for tildeling og nedlæggelse af brugeradgange og rettigheder til it-systemer. Der er løbende kontroller på brugerstyring, hvor systemejere skal kontrollere, at adgange alene tildeles til personer med et arbejdsbetinget behov. Awareness omkring dette emne er høj både hos IT og HR. Organisationens HR-afdeling udsender månedligt en liste over medarbejdere, som er fratrådt til de respektive systemejere. Efter implementering af nyt system er der dog fundet mangler som skal rettes op på.

Anbefaling

Det anbefales at få rettet de sidste adgangsrettigheder og procedurer til efter der er kommet overblik over alle systemer.

C5. Logning

Logning er et vigtigt redskab til at kortlægge, f.eks. hvordan brugere af et it-system har ageret. Logningen/registreringerne af brugernes adfærd gengives i en såkaldt logoversigt eller logfil, som efterfølgende kan anvendes til bl.a. at analysere og dokumentere eventuelt misbrug af oplysninger. Logning kan i øvrigt også være et vigtigt værktøj til at opdage eventuelle hackere eller andre uvedkommendes adgang til organisationens systemer.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der er etableret logning og denne er beskyttet mod manipulation og uautoriseret adgang.	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt om der automatisk sker logning af bruger aktiviteter i it-systemer, som anvendes til behandling af personoplysninger (logoversigt). Undersøgt, om opsamlede oplysninger om brugeraktivitet i logs er beskyttet mod manipulation og sletning.

Vurdering

Det vurderes, at der findes logs på en flertal af forskellige systemer hos organisationen. Det vurderes også, at der mangler et fuldstændigt overblik over samtlige systemer og logning af persondata heri. Dog er der overblik over top 5 systemer, og der kommer flere og flere på. Oversigten er også blevet udbygget og samles nu i LogAnalytics, hvor der også er overblik over følsomme personoplysninger.

Anbefaling

Det anbefales fortsat at sikre beskyttelse af logning af brugeraktiviteter i it-systemer mod manipulation og sletning samt at sikre opsætning af logfiler på en måde, som giver et systematiseret overblik og sikrer opfølgning og håndtering af sikkerhedshændelser.
Se anbefalinger fra CFSS: https://www.cfcs.dk/da/forebyggelse/vejledninger/logning/

C6. Systemovervågning

Systemovervågning (monitorering) hjælper med at forebygge, opdage og korrigere potentielle sikkerhedshændelser i systemer og databaser.

Compliancemål	Compliancenіveau		Prioritet
Der er for de systemer og databaser, der anvendes til behandling af persondata, etableret systemovervågning med alarmering	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt, om der for de systemer og databaser, der anvendes til behandling af persondata, er etableret systemovervågning med alarmering (monitorering).

Vurdering

Det er oplyst, at Enable Monitoring bruges til driftovervågning og systemovervågning På eksterne systemer ligger opgaven hos produktejerne. Der har været overvågning både på sikkerhed og drift.

Anbefaling

Det anbefales at få overblik over hvad der skal logges og sætte alarmering som kan bruges ved sikkerhedsbrud. Det vil være en fordel at kigge på Center for Cybersikkerheds anbefalinger.

C7. Kryptering af hardisk og/eller filsystem

Kryptering er en sikkerhedsforanstaltning, som bl.a. beskytter oplysninger mod uvedkommende adgang. Med "kryptering af harddisk og/eller filsystem" menes en software- eller hardwarebaseret krypteringsløsning, der sikrer, at indholdet er krypteret før indtastning af brugerens password. Ved harddisk kryptering (full disk encryption) er harddiskens indhold altid krypteret, og kun dele dekrypteres og placeres i hukommelsen (RAM) ved brug. Ved kryptering af filsystemet sikres indholdet af hele/dele af filsystemet, men ikke selve operativsystemet/systemfiler, mv. Eksempler på kendte software løsninger er BitLocker(Microsoft), FileVault (Apple), LUKS (Linux) eller VeraCrypt (IDRIX).

Compliancemål	Compliancenіveau		Prioritet
Der er implementeret kryptering af harddisk og/eller filsystemer på medarbejdernes computere for at beskytte persondata.	4		n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er implementeret kryptering af hardisk og/eller filsystemer på medarbejdernes computere.

Vurdering

Det vurderes, at alle enheder bliver krypteret med Bitlocker og at enhederne er låst på BIOS. Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

C8. Kryptering ved overførsel via internettet

Når oplysninger sendes over åbne netværk som f.eks. internettet, har man som afsender eller modtager som udgangspunkt ingen kontrol over, hvilke maskiner (servere m.v.) de konkrete oplysninger passerer igennem undervejs, herunder hvor i verden disse maskiner er lokaliseret. For at sikre sig mod, at de overførte oplysninger tilgås af uvedkommende, kan man anvende kryptering. Med "overførsel" menes ikke kun transmission af oplysninger med e-mails, men også anden form for transmission af personoplysninger over netværk, som organisationen ikke har fuld kontrol over.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der anvendes effektiv kryptering ved overførsel af fortrolige og følsomme personoplysninger via internettet og med e-mail	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt om fortrolige og følsomme personoplysninger krypteres ved overførsel via internettet fx via HTTPS eller FTPS, og/eller med e-mail.

Vurdering

Det vurderes, at persondata krypteres ved overførsel via mail gennem Timengo og LaserNet. Derudover anvender virksomheden Office365, som tilbyder kryptering per default. Organisationen krypterer persondata via internettet gennem HTTPS. Det vurderes, at organisationen ikke på nuværende tidspunkt har en politik for kryptering. Der er gjort et stort stykke arbejde med at få opdateret TLS og DNSSEC på hjemmeside

Anbefaling

Det anbefales fortsat, at organisationen først udarbejder en politik for kryptering af transmission over netværk. Der ligger et lille afsnit i informationssikkerhedspolitikken, som gerne må beskrives bedre.

C9. Sårbarhedsscanninger og penetrationstest

Sårbarhedsscannere kan tjekke systemer for at verificere, at operativsystemet er opdateret, har opdateret antivirussoftware og har en aktiveret firewall, herunder verifiere at systemer ikke kører visse tjenester og protokoller, som kan blive udnyttet af trusler. Penetrationstest går videre end sårbarhedsscanninger og forsøger at udnytte de opdagde sårbarheder for at vise, i hvilket omfang det er muligt at opnå uatoriseret adgang til netværk, systemer, databaser, servere og persondata.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
De etablerede tekniske foranstaltninger testes løbende ved sårbarhedsscanninger og/eller penetrationstests.	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt, om de etablerede tekniske foranstaltninger testes løbende ved sårbarhedsscanninger og/eller penetrationstests.
Undersøgt, om eventuelle afvigelser og svagheder i de tekniske foranstaltninger er rettidigt og betryggende håndteret

Vurdering

Det vurderes, at der er udført scanninger hver 3. måned med anbefalinger, Simulate via ekstern konsulent. Udover det så laver Dubex sårbarhedsscanning. Disse rapporter udgør grundlaget for løbende handlingsplan og udbedring af sårbarheder.

Anbefaling

Det anbefales at komme helt i bund med kritiske sårbarheder. Det er oplyst at arbejdet snart er færdigt.

C10. Opdateringer og patches

Leverandører udgiver regelmæssigt patches, rettelser og opdateringer. Grundlæggende hærdningspraksis sikrer, at systemerne har alle relevante patches installeret, inklusive patches til operativsystemer og applikationer, herunder sikkerhedspatches, som har til formål at lukke sikkerhedshuller i programmer.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der er etableret en proces for regelmæssigt at opdatere og patche i programmer, styresystemer og andre softwareløsninger.	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt om der er etableret en proces for regelmæssigt at opdatere og patche i programmer, styresystemer og andre softwareløsninger.

Vurdering

Det vurderes, at der er proces for opdatering og patching på OS niveau på klienter. Det vurderes dog ikke, at organisationen har det fulde overblik over andre software programmer på klienterne. Der er regelmæssig procedure for at opdatere iOS på mobile enheder mv. IOT-devices i billetautomater og hardware-enheder med OS på er ukendt. MDM er implementeret.

Anbefaling

Det anbefales, at der laves en procedure og årlige stikprøvekontroller for patching og opdatering af:

-IOT devices
-Software på klienter

Det anbefales at der følges op med databehandlere, som har instruks om at opdaterere fagsystemer.

C11. Multi faktor autentifikation (MFA)

Med "to-faktor-autentifikation" menes en login-proces, som indebærer to godkendelseselementer. Man taler typisk om, at et sådant godkendelseselement er: "Noget man ved" (brugernavn i kombination en adgangskode), "Noget man har" (et nøglekort eller en pc, som – via et på forhånd installeret certifikat – kan genkendes af den it-løsning, som forsøges tilgået) og "Noget man er" (et fingeraftryk eller en iris-skanning). Det er kombinationen af to af disse elementer, der udgør de to faktorer.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der implementeret multi-faktor-autentifikation (MFA) ved adgang til systemer og databaser, hvori der sker behandling af persondata, der medfører høj risiko for de registrerede.	3		P3

Undersøgelse

Vi har undersøgt, om adgang til systemer og databaser, hvori der sker behandling af persondata, der medfører høj risiko for de registrerede, som minimum sker ved anvendelse af to eller flere faktorer som autentifikation.

Vurdering

Det vurderes, at der foreligger multi faktor autentifikation på alle vigtige systemer. Der er etableret MFA på VPN. MFA er aktiveret på Office365 (MS Premium-licenser som bl.a. tilbyder conditional access) og på Azure. Dette gøres lige nu pr. bruger i Office365.
Det vurderes dog, at det ikke kan påvises, at der er udarbejdet en skriftlige procedure for, hvilke systemer der på baggrund af risikovurdering, bør foreligge multifaktor autentifikation på.

Anbefaling

Det anbefales, at organisationen udarbejder en procedure med kriterier for, hvilke systemer det er relevant at etablere MFA. Det anbefales også at denne proces automatiseres og kontrolleres.

C12. Backup

Backup er en kopi af organisationens data således, at organisationen til enhver tid har en (forholdsvis opdateret) kopi af sine data til rådighed – de aktuelt anvendte data, der opdateres løbende, samt backup-kopien, der er et historisk øjebliksbillede. Jo længere tid, der går mellem, at organisationen opretter og gemmer en backup-kopi af sine data, desto større forskel vil der normalt være mellem de aktuelt anvendte data og den seneste backup-kopi. Backup-kopien bør opbevares adskilt fra de aktuelt anvendte data og skal sikre, at organisationen kan genetablere it-driften, hvis de aktuelt anvendte data går tabt eller bliver beskadiget. Dette kunne f.eks. være relevant, hvis hackere har udnyttet en sårbarhed hos organisationen og krypteret oplysninger.

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der foretages backup af data og persondata med regelmæssige mellemrum.	2	P2

Undersøgelse

Vi har undersøgt om der foretages backup af data og persondata med regelmæssige mellemrum.
Vi har undersøgt, om det inden for det seneste år er testet, hvorvidt backup data kan genindlæses (reetableres) for at forebygge datatab fx i tilfælde af ransomware angreb eller nedbrud i it-systemerne.

Vurdering

Det vurderes, at organisationen foretager backup. På fagsystemerne har systemejerne ansvaret, og der ligger krav om, at der skal tages backup.

Det vurderes, at organisationen har overblik over backup via leverandører, herunde frekvens, retention men mangler dokumentation på om der bliver lavet restoretests. Der findes ikke en nedskrevet procedure eller politik på området.

Anbefaling

Organisationen anbefales at etablere en politik for backup med henvisning til et overblik over alle systemer, hvilken retention og restoretest der påtænkes gennemført og hvornår. Dette gælder særligt, hvor der er systemejere udenfor IT afdelingen. Alternativt kan der tages ejerskab over alle systemer. Desuden skal det dokumenteres fra leverandøre hvornår der bliver lavet restoretest.

Bilag 1D: Vurderingsgrundlag og anbefalinger for organisatoriske foranstaltninger (governance)

Generelt om organisatoriske foranstaltninger (governance)

Organisatoriske foranstaltninger fokuserer på styringen af beskyttelse af organisationens informationer, herunder persondata. Organisatoriske foranstaltninger kan fx omfatte administrative handlinger, politikker, procedurer, retningslinjer mv. til at styre, implementere, vedligeholde og forankre håndering og beskyttelse af organisationens informationer, herunder persondata. Kontrollerne under temaet "organisatoriske foranstaltninger" er inspireret af kontroller fra sikkerhedsstandarden ISO27001 og ISO27002.

D1. Politik for informationssikkerhed

En politik for informationssikkerhed fastsætter, på et overordnet niveau, principper for hvad organisationen, herunder medarbejderne, skal gøre i forhold til beskyttelsen af bl.a. it-systemer, computere, mobile enheder og informationer, herunder persondata. En politik for informationssikkerhed ved behandling af persondata bør afspejle, hvordan persondata skal håndteres og beskyttes i organisationen under hensyntagen til risici for de persons, som der behandles persondata om (de registrerede).

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der er en opdateret politik for informationssikkerhed ved behandling af persondata, som er godkendt på ledelsesniveau.	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er en opdateret politik for informationssikkerhed ved behandling af persondata, som godkendt på ledelsesniveau.
Undersøgt, om politikken kommunikeres til medarbejderne i organisationen.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

D2. Roller og ansvar

Der skal være en fordeling af ansvar med hensyn til, hvem der skal varetage de enkelte GDPR-opgaver for sikring af databeskyttelse (fx risikovurderinger, tilsyn af databehandlere og håndtering af brud på persondatasikkerheden). På området for informationssikkerhed vil der normalt være udpeget en person, som er ansvarlig for informationssikkerhed (læs: beskyttelse af organisationens informationer) i organisationen fx it-chef, digitaliseringschef, CISO eller CTO. Alt efter organisationens størrelse og kompleksitet vil det styrke arbejdet med informationssikkerheden, hvis der er en klar ansvarsfordeling i forhold til, hvem der skal varetage de enkelte sikkerhedsopgaver.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der foreligger beskrevet rolle og ansvarsfordeling med hensyn til varetagelse af GDPR- og informationssikkerhedsopgaver i organisationen	4	✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er foreligger en beskrevet rolle- og ansvarsfordeling med hensyn til varetagelse af GDPR- og informationssikkerhedsopgaver i organisationen.

Vurdering

For så vidt angår rolle og ansvarsfordeling med hensyn til varetagelse af GDPR opgaver har organisationen gjort et godt stykke arbejde. Det vurderes, at organisationen har oprettet "Retningslinjer for informationssikkerhed", hvori roller og ansvarsfordeling er beskevet. Sammen med deres etablerede oversigt over systemer er der derfor skabt overblik og ejerskab over systemerne. Det vurderes desuden, at medarbejderne er gjort bekendt med disse retningslinjer og at medarbejderne har været involveret i at skabe oversigten over systemer. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

D3. Ledelsesforankring

Ledelsen sætter retningen for arbejdet med informationssikkerhed og databeskyttelse i organisationen. Implementering, vedligeholdelse og forankring af informationssikkerhed, herunder databeskyttelse, afhænger af ledelsens og topledelsens involvering og engagement.

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Arbejdet med informationssikkerhed og databeskyttelse efter GDPR er forankret på ledelsesniveau.	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er etableret et sikkerhedsudvalg eller anden "styregruppe" med deltagelse på ledelsesniveau, som regelmæssigt håndterer spørgsmål om informationssikkerhed og databeskyttelse.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

D4. Årshjul

Alt efter organisationens størrelse og kompleksitet kan det være nødvendigt systematisk at kontrollere, at væsentlige politikker og retningslinjer vedrørende informationssikkerhed og databeskyttelse er ajourførte og opdaterede med faste intervaller. I et årshjul kan organisationen på overskuelig vis samle information om de aktiviteter, der skal gennemføres og fastlægge datoer og ansvar for, at aktiviteterne bliver gennemført.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der er etableret et årshjul, som understøtter, at alle væsentlige politikker, retningslinjer mv. vedrørende informationsikkerhed og databeskyttelse følges.	4	✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om der er etableret et årshjul, som understøtter at alle væsentlige politikker, retningslinjer mv. vedrørende informationssikkerhed og databeskyttelse følges.

Vurdering

Organisationen har gjort et godt stykke arbejde. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

D5. Uddannelse/Awareness

Der skal gennemføres uddannelse af medarbejdere med henblik på at sikre ønsket adfærd og opmærksomhed omkring beskyttelse af organisationens infomationer, herunder håndtering og beskyttelse af persondata. Udddannelse kan være interne eller eksterne kurser om sikkerhed på arbejdspladsen og om behandling af persondata, som er relevante for medarbejdernes løsning af arbejdsopgaver og deres generelle adfærd. Sådan en uddannelse, ofte kaldt awareness-træning, kan også bestå af interne oplæg, møder og workshops, hvor forsvarlig adfærd og relevante scenarier drøftes. Det kan typisk være relevant at gennemføre awareness-træning for nye medarbejdere som en del af deres introduktion (onboarding). Alt efter organisationens størrelse og kompleksitet - og ved større organisatoriske ændringer - kan det være nødvendigt at gennemføre regelmæssig awareness-træning, så medarbejderne kan holde sig ajour med organisationens politikker og retningslinjer i det omfang, det er relevant for deres jobfunktion.

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Medarbejderne uddannes løbende i it-sikkerhed og databeskyttelse.	4 ✓	n/a

Undersøgelse

Undersøgt, om medarbejdere løbende uddannes i it-sikkerhed og databeskyttelse. Undersøgt, om der følges op på, om medarbejderne gennemfører uddannelse. Undersøgt, om eventuel politik for informationsikkerhed indgår i uddannelsen af medarbejderne.

Vurdering

Det vurderes, at medarbejderne løbende uddannes i it-sikkerhed og databeskyttelse dels med onboardning introduktion for nye medarbejdere og dels med awareness kurser for alle medarbejdere via e-learning. Organisationen oplyser, at der nu sker halvårlig opfølgning på, om medarbejdere har gennemført de påkrævede kurser. Organisationen har desuden indgået samarbejde med en ny leverandør af software til awareness. Compliancemålet vurderes på det foreliggende grundlag at være opfyldt, men der kan være mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.

Anbefaling

Ingen.

D6. Business Recovery Plan/beredskab

Det er relevant at stilling til i en beredsskabslan, hvordan driften af kritiske forretningsopgaver opretholdes, hvis organisationen ikke længere har adgang til vigtige it-systemer. Kritiske forretningsopgaver er typisk arbejdsrelaterede opgaver, der er vigtige at udføre for at undgå eller begrænse (større) negative konsekvenser for organisationen og de registrerede.

Compliancemål	Complianceniveau	Prioritet
Der er etableret en beredskabsplan for opretholdelse af kritiske forretningsopgaver.	3	P3

Undersøgelse

Undersøgt om der er etableret beredskabsplan.

Undersøgt om der foretages regelmæssige test af beredskabsplan.

Vurdering

Det vurderes, at organisationens beredskabsplan nu er opdateret til at omfatte alle systemer med kritisk status. Beredskabsplanens oversigt indeholder links til beredskab, aftalte SLA-klasser, actioncards på de enkelte systemer og handlingsplaner, som løbende revideres.
Det vurderes dog, at organisationen har dog ikke udført regelmæssige tests af beredskabsplanerne.

Anbefaling

Det anbefales, at organisationen igangsætter regelmæssige tests af beredskabsplanen og fastsætter en frekvens for opdatering af denne med en hyppighed, som passer med organisationens struktur, herunder fx hvor ofte der sker udskiftning i ansvarsområder.

D7. Disaster Recovery Plan/genetablering af it-systemer og it-drift

Det er også relevant at tage stilling til, hvordan organisationen får genetableret it-systemer og den normale it-drift i tilfælde af nedbrud fx i tilfælde af hackerangreb, brand, oversvømmelser, tyveri og strømsvigt. Dette indebærer først og fremmest en stillingtagen til ansvars- og rollefordelingen i organisationen, hvis uheldet er ude. Alt efter organisationens karakter kan det også indebære en forudgående kortlægning af bl.a. centrale opgaver og processer, prioritering af ressourcer og systemer samt fastlæggelse af kommunikationskanaler.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der er etableret en plan for genetablering af it-systemer og it-drift.	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt, om der er etableret plan for genetablering af it-systemer og it-drift i tilfælde af nedbrud.

Vurdering

Det vurderes, at organisationens plan for genopretttelse af it-systemer og it-drift er opdateret til at omfatte alle kritiske systemer. Organisatonen oplyser, at vedligeholdelse og kontrol af planerne er sat i årshjulet. Det er af organisationen oplyst at test af genetableringsplanerne følger den overordnede plan for test af genetableringsplaner. På baggrund af det af organisationen oplyste, vurderes det at genetableringsplanerne på nuværende ikke er blevet testet endnu.

Anbefaling

Det anbefales, at organisationen får testet genetableringsplanerne for at kunne vurdere med frekvensen for hvorledes planer henholdsvis skal testes og opdateres for at sikre bedst mulig genetablering.

D8. Fysisk sikkerhed

Det er relevant at sikre, at der ikke kan opnås adgang for uautoriserede personer til lokaliterer, hvori der opbevares og behandles persondata (fx arkiver, serverrum og kontorer). Fysisk adgangssikkerhed kan bl.a. opnås ved at aflåse lokaler, herunder at afskærme vinduer, hvis sådanne kan udnyttes af uatoriserede personer til at få kiggeadgang til persondata.

Compliancemål	Complianceniveau		Prioritet
Der er etableret fysisk adgangssikkerhed for lokaliteter, hvori der opbevares og behandles persondata.	3		P3

Undersøgelse

Undersøgt, om der er etableret fysisk adgangssikkerhed, således at kun autoriserede personer kan opnå fysisk adgang til lokaliteter, hvori der opbevares og behandles persondata.

Vurdering

Det vurderes, at organisationen har en politik for fysisk sikkerhed. Der mangler dog en beskrivelse af, hvilke vurderinger, der ligger bag de valgte fysiske sikkerheds beslutninger. Det vurderes, at organisationen er igang med en udførlig risikovurdering på området for fysisk sikkerhed, hvilket er positivt. Disse vurderinger bør færdiggøres og tilknyttes med organisationens sikkerhedsopsætning med fokus på hvilken grad af fysisk sikkerhed, der er tilstrækkelig.

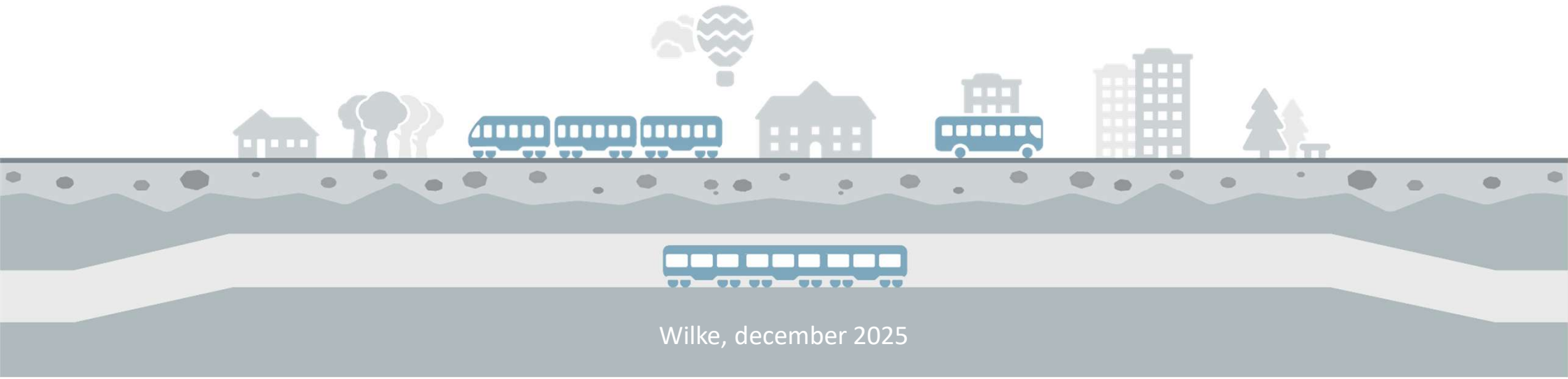
Anbefaling

Det anbefales, at organisationen færdiggøre den påbegyndte risikovurdering af området for fysisk sikkerhed med fokus på, hvilken grad af fysisk sikkerhed, der er tilstrækkelig.

Kundetilfredshed i den kollektive trafik

Afrapportering af resultater for 2025

Indsamlingsperiode fra d. 6. oktober til d. 14. november



Wilke, december 2025

Indhold

Forord	s. 3
Hovedkonklusioner og anbefalinger	s. 6
Tilfredshed	s. 8
Anbefalingsvillighed	s. 16
Selskabsspecifikke spørgsmål	s. 23
Kollektiv trafik på tværs af regionerne	s. 33
Skift på rejsen	s. 37
Metode	s. 41



FORORD

FORORD

En repræsentativ befolkningsundersøgelse blandt alle, som rejser mindst én gang årligt

For ottende år i træk gennemfører Rejsekort & Rejseplan A/S, på vegne af de kollektive trafikvirksomheder, en undersøgelse af passagerernes tilfredshed med den kollektive trafik. Undersøgelsen gennemføres i samarbejde med Wilke og er en onlineanalyse blandt den del af befolkningen, der som minimum har brugt kollektiv trafik én gang inden for det seneste år.

På denne måde adskiller undersøgelsen sig fra en række andre passagertilfredshedsundersøgelser, der baserer sig på svar indhentet ved uddeling af spørgeskemaer el.lign. undervejs i transportmidlet (bus, tog, letbane eller metro). Af denne grund er der også en højere andel af besvarelser fra lavfrekvente rejsende, som benytter kollektiv trafik i mindre omfang, end det er tilfældet i andre undersøgelser.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at metodeændringen betyder, at man ikke kan sammenligne resultaterne i denne undersøgelse direkte med resultaterne i de nationale passagertilfredshedsanalyser o.lign., hvor interviewene er foretaget i transportmidlet undervejs på rejsen.

Igennem rapporten er statistisk signifikante ændringer afrapporteret ved brug af signifikanspile, der viser statistiske ændringer i hhv. positiv og negativ retning. Disse pile afspejler ændringer, der inden for et konfidensinterval på (mindst) 95% er signifikant forskellige givet svarfordelingen.

For nærmere teknisk beskrivelse se side 43 i denne rapport.

Rejsefrekvens



Heavy users: Rejser med (udvalgt) selskab mindst 3-4 dage om ugen eller oftere
Medium users: Rejser med (udvalgt) selskab 1-2 dage om ugen eller 1-3 dage om måneden
Light users: Rejser med (udvalgt) selskab 1-5 dage hvert halve år eller ca. en dag om året

FORORD

Beskrivelse af rejsefrekvensgrupperne

Light users	Medium users	Heavy users
Rejser med offentlig transport generelt 1-5 dage hvert halve år eller ca. en dag om året	Rejser med offentlig transport generelt 1-2 dage om ugen eller 1-3 dage om måneden	Rejser med offentlig transport generelt mindst 3-4 dage om ugen eller oftere
• **8%** er under 30 år • **28%** bor i Region Hovedstaden	• **16%** er under 30 år • **55%** bor i Region Hovedstaden	• **33%** er under 30 år • **58%** bor i Region Hovedstaden
• **69%** oplever, at offentlig transport er et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer	• **82%** oplever, at offentlig transport er et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer	• **85%** oplever, at offentlig transport er et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer
• **42%** er tilfredse med mængden af offentlig transport	• **65%** er tilfredse med mængden af offentlig transport	• **66%** er tilfredse med mængden af offentlig transport
• **38%** oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport	• **58%** oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport	• **60%** oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport
• Anbefalingsvillighed i forhold til offentlig transport: **-22**	• Anbefalingsvillighed i forhold til offentlig transport: **6**	• Anbefalingsvillighed i forhold til offentlig transport: **14**

HOVEDKONKLUSIONER

HOVEDKONKLUSIONER

NPS er steget til det højeste niveau i måleperioden, primært fordi passagererne har fået større tillid til, at de kommer frem til tiden

- **NPS på højeste niveau siden målingens start**
  NPS for offentlig transport er steget signifikant fra -9 til -5 og ligger nu på det højeste niveau i hele måleperioden. Stigningen skyldes primært de lavfrekvente rejsende, mens de højfrekvente ligger stabilt, hvilket peger på, at en del af fremgangen kan være imagebåret. NPS er fortsat højest i Region Hovedstaden og blandt de ældre passagerer, og stigningen ses både for tog og bus.

- **Indtil nu bedste kundebehandling, sammenhæng og rejsekomfort**
  Passagererne vurderer i år behandlingen som kunde, sammenhængen i den offentlige transport og rejsetiden som mere behagelig end tidligere i måleperioden. På disse områder har det altså ikke set bedre ud i den kollektive transport siden undersøgelsens start i 2018.

- **Tillid til rettidighed er årets stærkeste driver**
  NPS drives især af fire forhold: (1) om rejsetiden opleves som behagelig, (2) om sammenhængen i den offentlige transport fungerer, (3) hvordan planlægningsforløbet opleves og (4) om man har tillid til at komme frem til tiden. Alle drivere bidrager til årets stigning – særligt den øgede tillid til rettidighed. Tilliden er steget signifikant i alle regioner siden sidste år, hvorfor det er en landsdækkende forbedring.

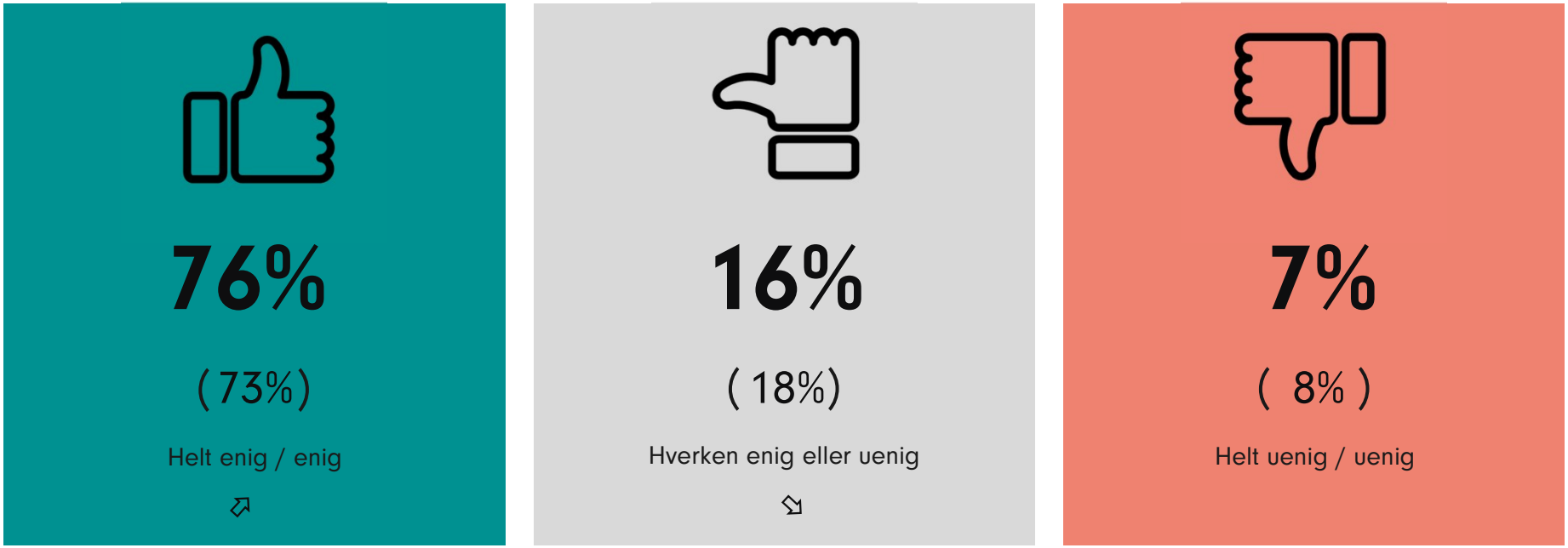
- **Størst potentiale i bedre sammenhæng og rettidighed**
  Fremadrettet bør fokus alt andet lige være på at styrke sammenhængen i den kollektive transport og øge tilliden til rettidighed. Begge områder har stor effekt på NPS og rummer et tydeligt forbedringspotentiale.

TILFREDSHED

TILFREDSHED

Hele 3 ud af 4 passagerer ser offentlig transport som et vigtigt alternativ til andre transportformer – og andelen er steget signifikant siden sidste år

"Jeg ser offentlig transport som et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer"



1% ved ikke, om de ser offentlig transport som et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2024

Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q4 "Jeg ser offentlig transport som et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer"

TILFREDSHED

De fleste passagerer er fortsat tilfredse med udbuddet af offentlig transport i deres område – og niveauet ligger stabilt, uden signifikante ændringer, siden sidste år

"Jeg er meget tilfreds med mængden af offentlige transportmuligheder i mit område"



1% ved ikke, om de er tilfredse med mængden af offentlige transportmuligheder i området

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2024

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q5 "Jeg er meget tilfreds med mængden af offentlige transportmuligheder i mit område"

TILFREDSHED

Halvdelen af passagererne har tillid til at komme frem til tiden – en signifikant fremgang siden sidste år. Samtidig er det nu kun hver fjerde, der udtrykker lav tillid

"Når jeg kører med offentlig transport, har jeg tillid til, at jeg kommer frem til tiden"



1% ved ikke, om de har tillid til, at de kommer frem til tiden, når de kører med offentlig transport

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2024

Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q6. "Når jeg kører med offentlig transport, har jeg tillid til, at jeg kommer frem til tiden"

TILFREDSHED

Passagererne oplever generelt en god behandling i den offentlige transport – og andelen, der deler denne oplevelse, er vokset signifikant siden sidste år

"Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport"



1% ved ikke, om de føler sig godt behandlet, når de er kunder i den offentlige transport

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2024

Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q7. "Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport"

TILFREDSHED

Halvdelen af passagererne oplever en god sammenhæng i den offentlige transport. Niveauet ligger nogenlunde på linje med sidste år

"Jeg oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport"



3% ved ikke, om de oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2024

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q8. "Jeg oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport"

TILFREDSHED

Signifikant flere passagerer oplever rejsetiden som behagelig sammenlignet med sidste år. Tilmed er under hver syvende uenig i udsagnet

"Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"



1% ved ikke, om de oplever rejsetiden som behagelig, når de rejser med offentlig transport

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2024

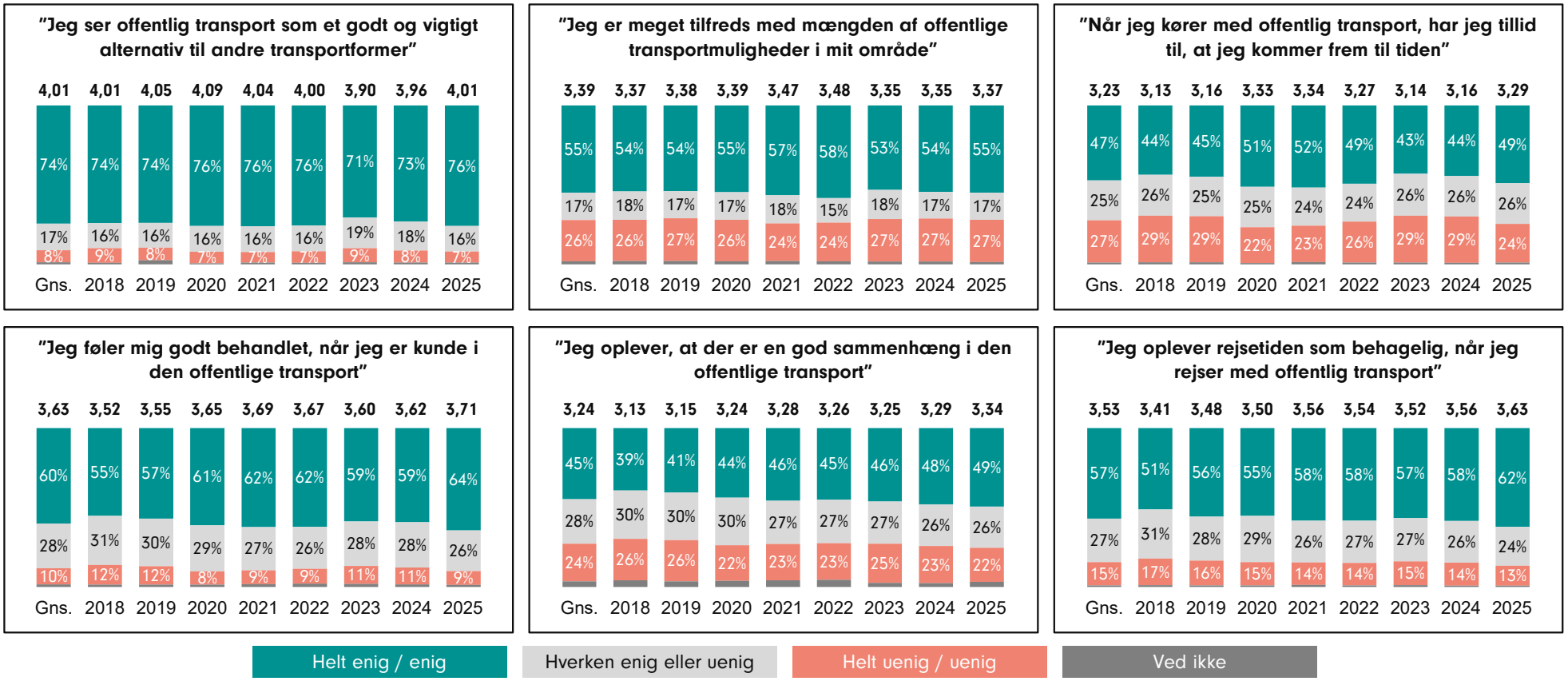
Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q9. "Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"

TILFREDSHED

Passagererne har aldrig vurderet kundebehandling, sammenhæng og rejsetid så positivt som i år – alle tre parametre ligger på deres højeste niveau i målingens historie

Udviklingen i den offentlige transport fra 2018 til 2025



Base: Alle passagerer n = 12277

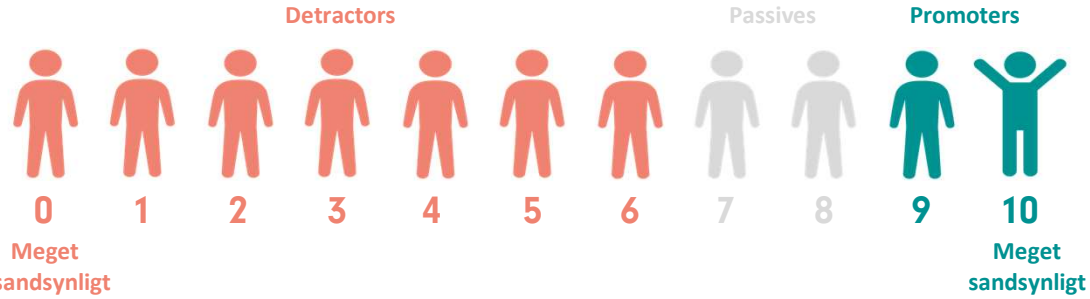
Gns. er gennemsnittet af svarene på 5-punkts-skalaen (1-5). "Helt uenig" er oversat til 1, "Uenig" til 2 (...) "Helt enig" til 5.

ANBEFALINGSVILLIGHED

ANBEFALINGSVILLIGHED

Vi kortlægger passagerernes loyalitet og anbefalingsvillighed via Net Promotor Score

Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale dine venner og bekendte at køre med offentlig transport?



Promoters (9-10)
Personer, der har meget positive oplevelser med den kollektive transport. De anbefaler det aktivt til andre og kan være med til at styrke tilliden og omdømmet til den offentlige transport.

Passives (7-8)
Personer, der er tilfredse, men ikke stærkt engagerede. De anbefaler typisk ikke aktivt og har en mere neutral holdning til den kollektive transport.

Detractors (0-6)
Personer, der er ikke er tilfredse. De deler sjældent positive erfaringer og kan påvirke andres opfattelse negativt, hvis de fortæller om deres udfordringer med den offentlige transport.

Net Promoter Score (NPS)
Vi udregner altid en score baseret på svarene, kaldet Net Promoter Score – eller NPS

Scoren kan variere fra -100 til +100

Hvis scoren er positiv, er der flere Promoters end Detractors, og vice versa.

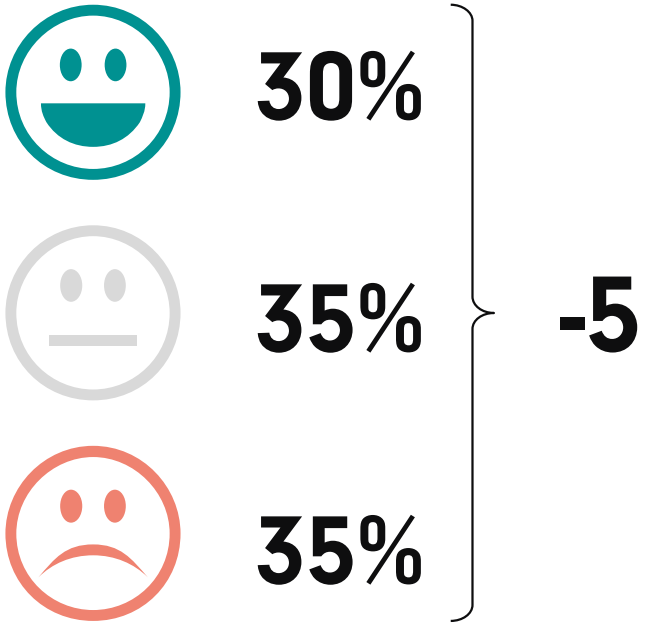
Jo højere NPS → Jo bedre

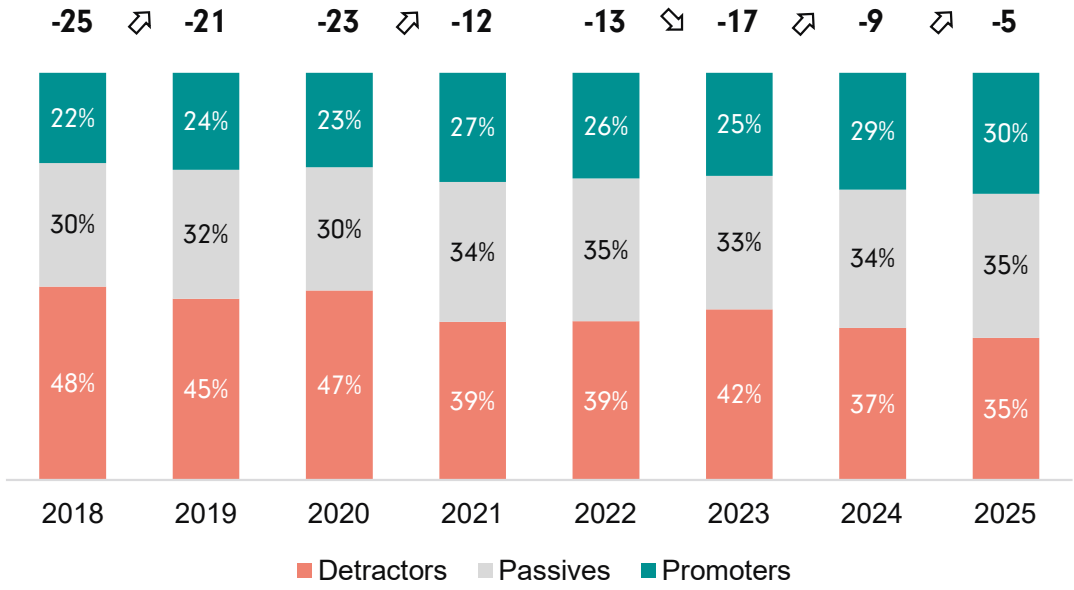


ANBEFALINGSVILLIGHED

NPS for offentlig transport er steget signifikant fra -9 til -5 og ligger nu på det højeste niveau i hele måleperioden. Fremgangen drives af både flere Promoters og færre Detractors

Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale dine venner og bekendte at køre med offentlig transport?





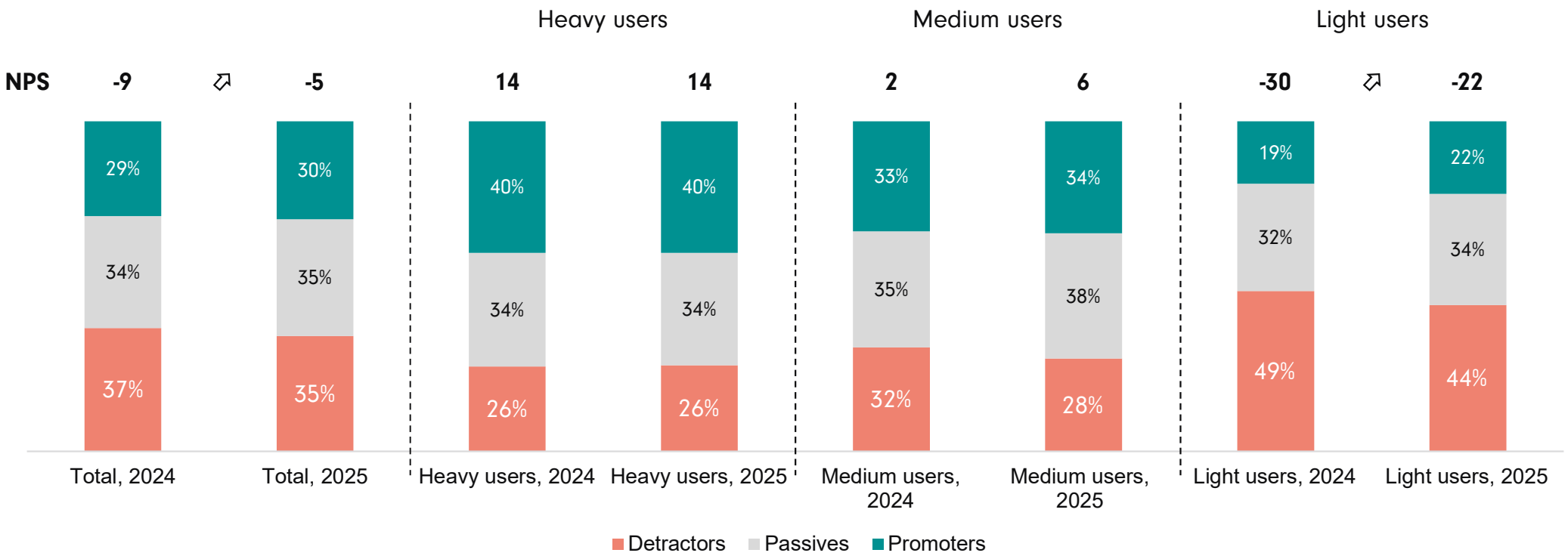
Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau
NPS er opgjort for offentlig transport generelt

I 2023 blev en markant takststigning meldt ud lige før undersøgelsen blev gennemført, hvilket formentlig påvirkede resultaterne det år. Det samme har nemlig ikke været tilfældet andre år.

Base: Alle passagerer n = 12077
Spørgsmål: Q3. "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale dine venner og bekendte at køre med offentlig transport?"

ANBEFALINGSVILLIGHED

Stigningen i NPS kommer primært fra de lavfrekvente rejsende, mens de højfrekvente ligger stabilt, hvilket peger på, at en del af fremgangen kan være imagebåret

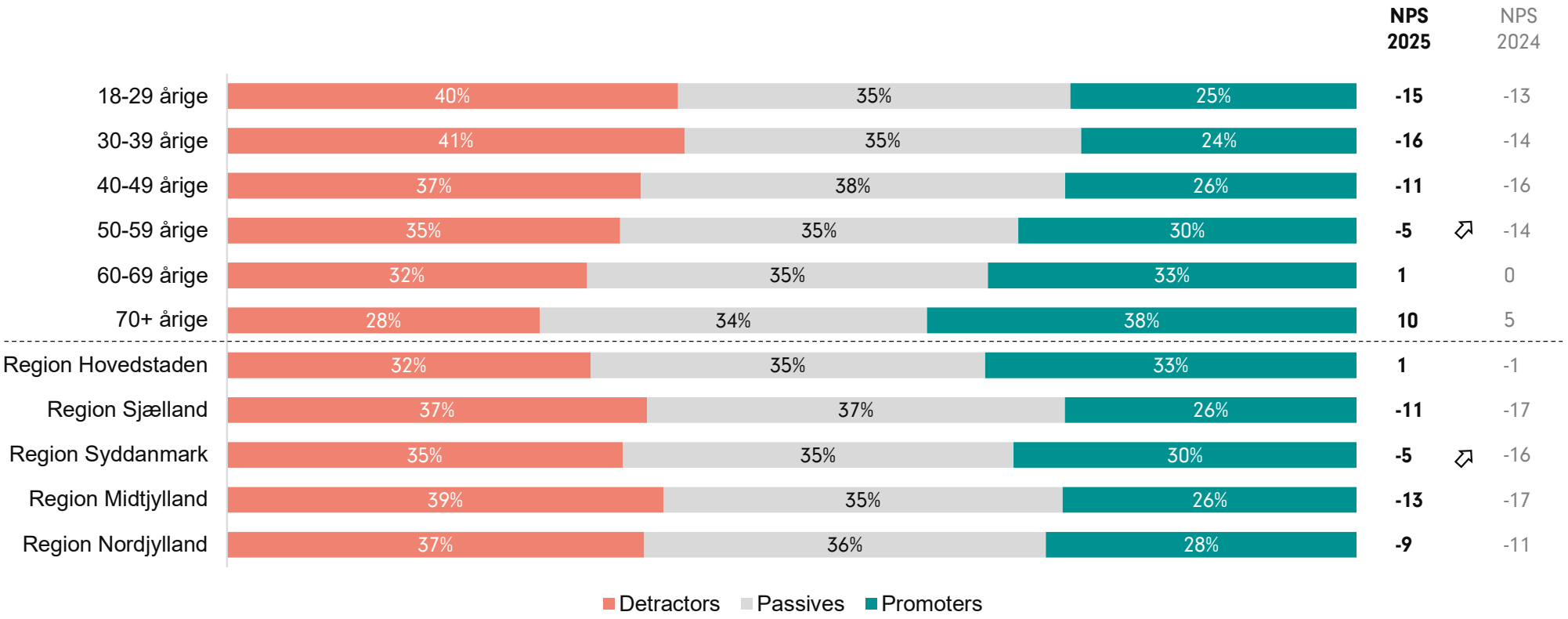


Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau
NPS er opgjort for offentlig transport generelt
Heavy users: dagligt/næsten dagligt og 3-4 dage om ugen; *Medium users*: 1-2 dage om ugen og 1-3 dage om måneden; *Light users*: 1-5 dage hvert halve år og ca. én dag om året (med selskab)

Base: Alle passagerer n = 12077; Heavy users n = 1529/ Medium users n = 4154/ Light users n = 6394
Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale dine venner og bekendte at køre med offentlig transport?"

ANBEFALINGSVILLIGHED

NPS er højest blandt 70+ årige og passagerer i Region Hovedstaden, mens de største stigninger ses blandt 50-59 årige og i Region Syddanmark. Sidstnævnte steg også signifikant sidste år

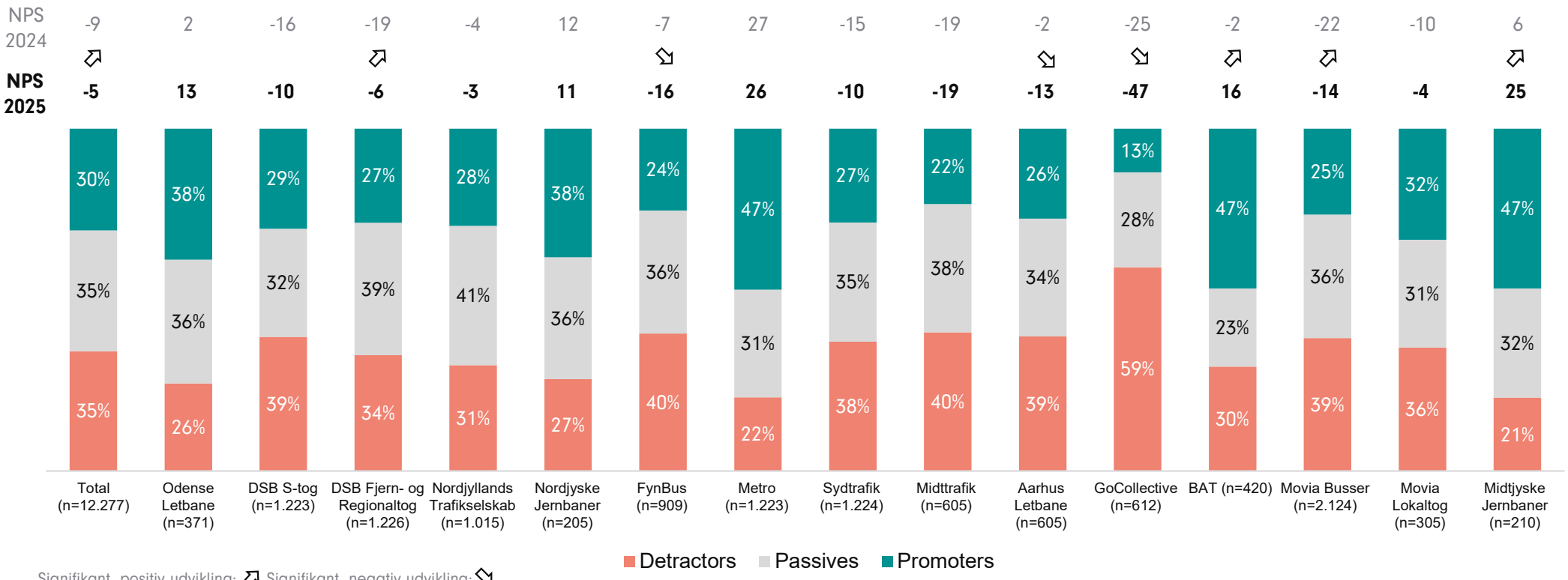


Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau
NPS er opgjort for offentlig transport generelt

Base: Alle passagerer n = 12277; 18-29 årige n = 2226/ 30-39 årige n = 1926/ 40-49 årige n = 1757/ 50-59 årige n = 2189/ 60-69 årige n = 2293/ 70 + årige n = 1886
Region Hovedstaden n = 3925/ Region Sjælland = 1542/ Region Syddanmark = 3154/ Region Midtjylland = 2591/ Region Nordjylland = 1065
Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale dine venner og bekendte at køre med offentlig transport?"

ANBEFALINGSVILLIGHED

NPS er også steget på selskabsniveau. Metro ligger fortsat højest, mens CoGollective har den laveste NPS og samtidig et markant fald siden sidste år

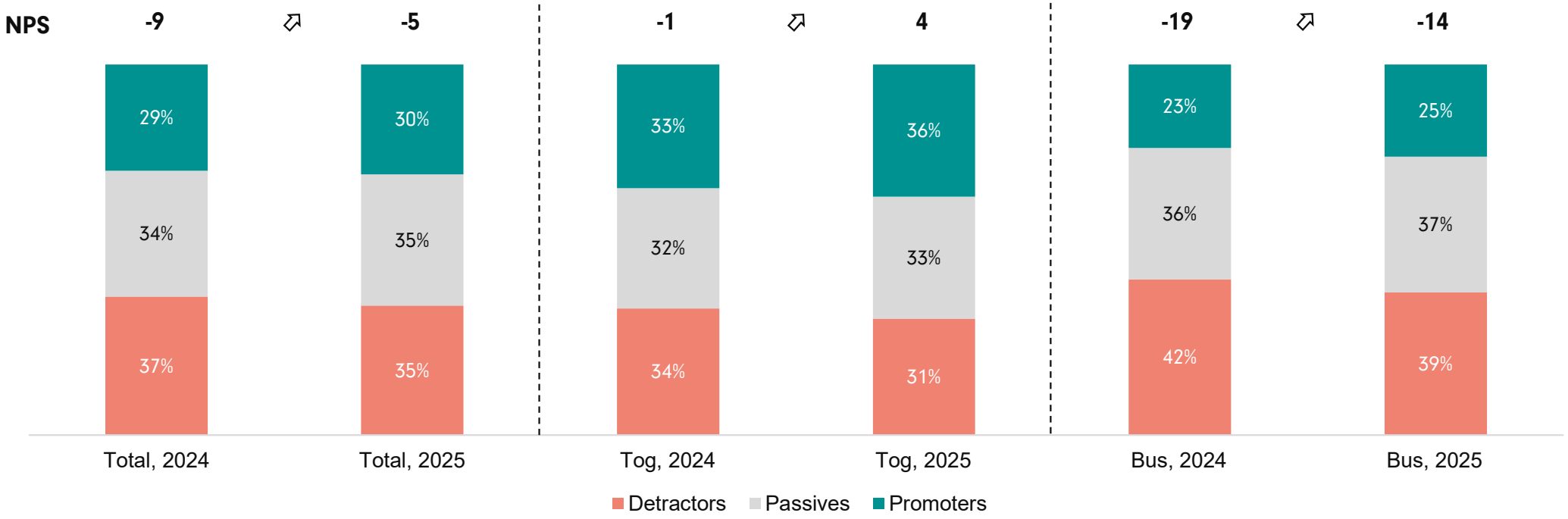


Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau
NPS er opgjort for offentlig transport generelt

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale [SELSKAB] til venner og bekendte?"

ANBEFALINGSVILLIGHED

NPS stiger signifikant for både tog- og buspassagerer. Togpassagererne er fortsat den mest loyale og anbefalingsvillige gruppe



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau
NPS er opgjort for offentlig transport generelt

Note: Bus udgøres af Nordjyllands Trafikselskab, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, BAT og Movia Busser.
Tog udgøres af Odense Letbane (2022), DSB S-tog, DSB Fjern og Regional, Nordjyske Jernbaner, Metro, Letbane (Aarhus), Arriva Tog, Movia Lokaltog og Midtjyske Jernbaner (2021)

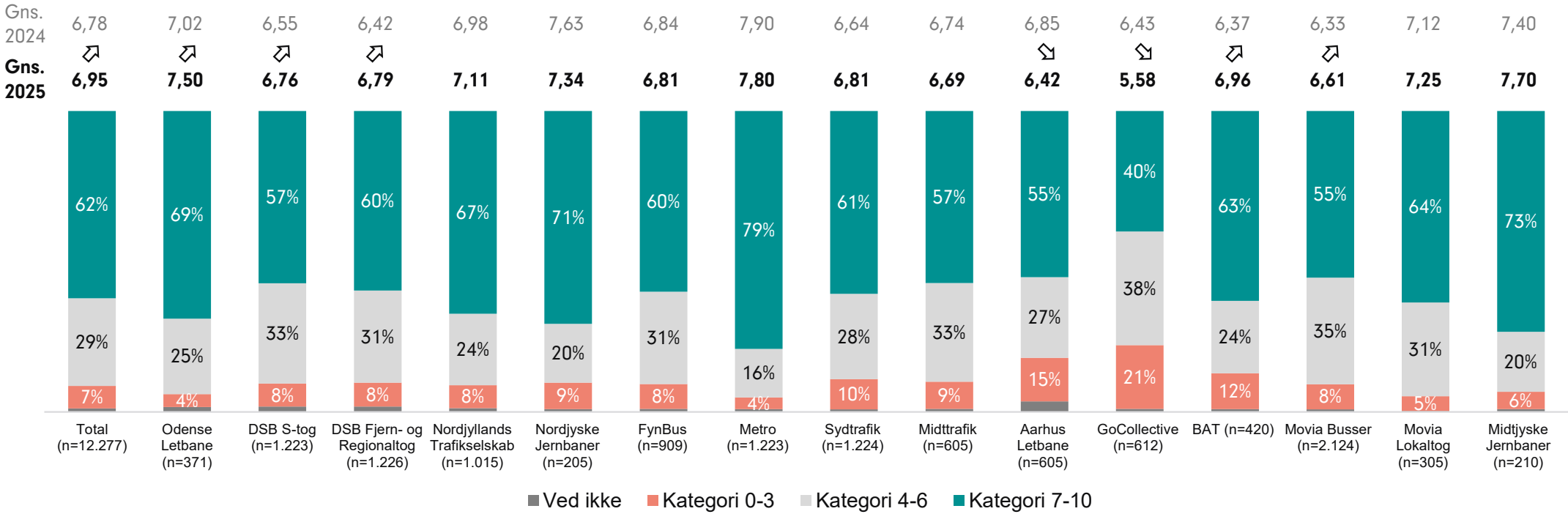
Base: Alle passagerer n = 12277; Togpassagerer n = 5980/ Buspassagerer n = 6297
Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale [SELSKAB] til venner og bekendte?"

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

Den samlede tilfredshed på tværs af trafikvirksomhederne er steget signifikant siden sidste år. Særligt Odense Letbane og BAT løfter niveauet, mens GoCollective går væsentligt tilbage

Hvor tilfreds er du alt i alt med [SELSKAB]?
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

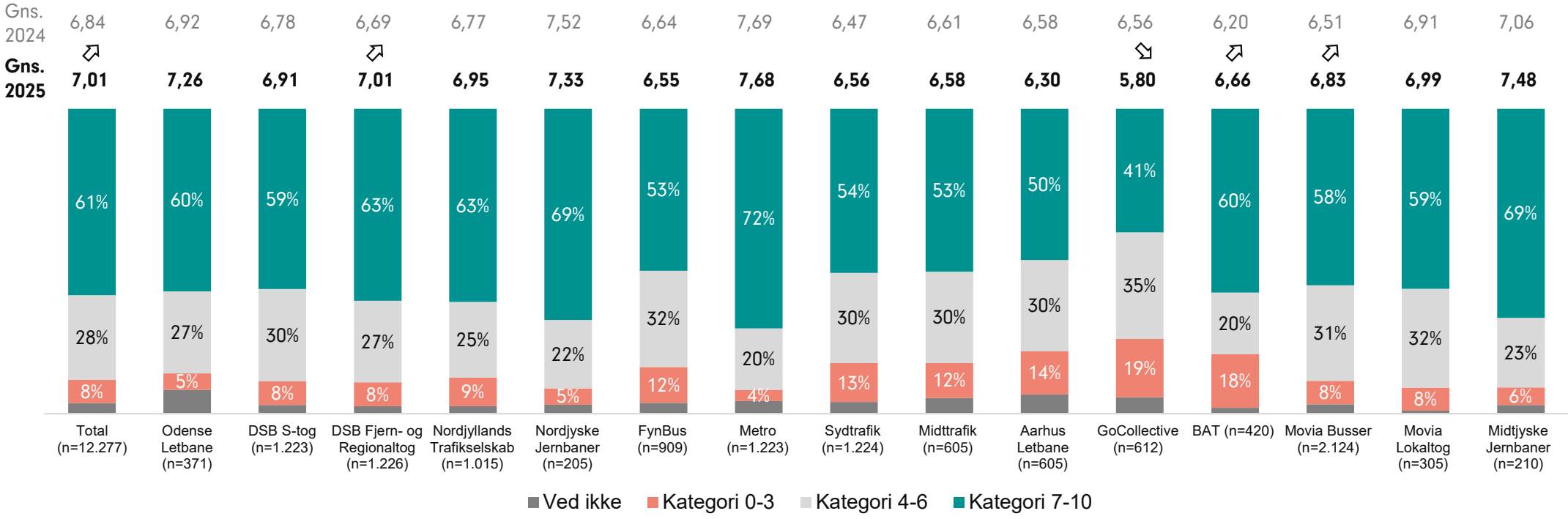
Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q11 "Hvor tilfreds er du alt i alt med [SELSKAB]?"

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

Tilfredsheden med muligheden for at planlægge rejsen er også steget signifikant. Fremgangen drives især af DSB Fjern- og Regionaltog, som nu ligger næsthøjest

Hvor tilfreds er du med mulighederne for at planlægge din rejse med [SELSKAB]?
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

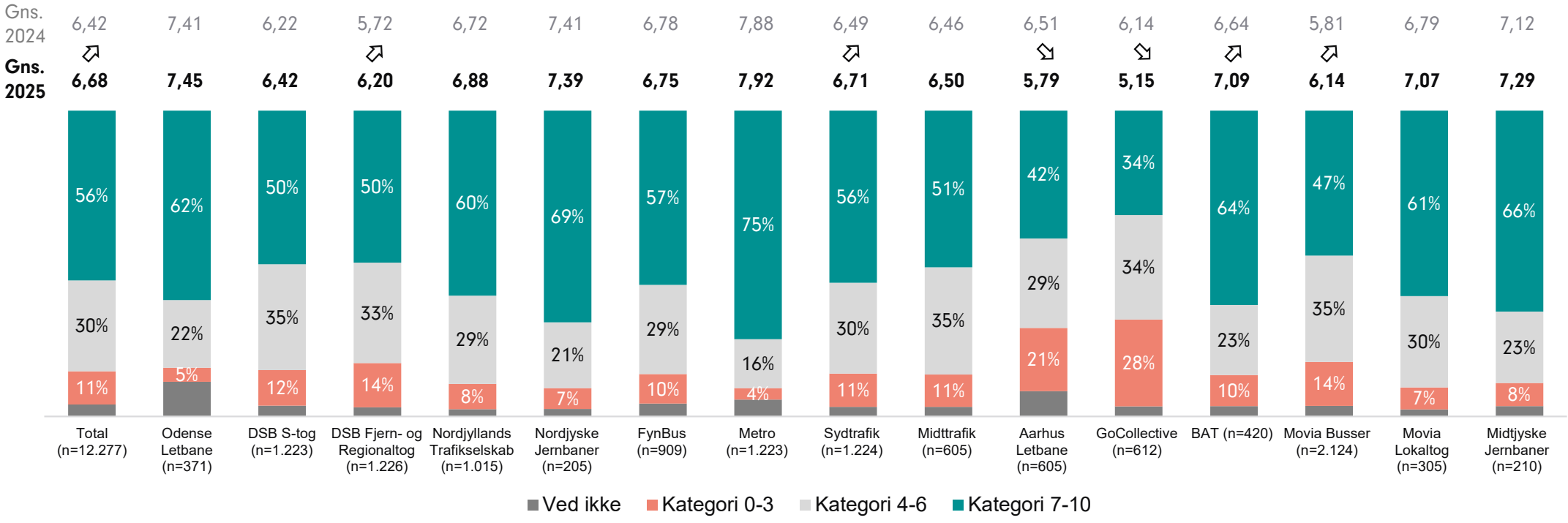
Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q12 "Hvor tilfreds er du med mulighederne for at planlægge din rejse med [SELSKAB]?"

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

De fleste passagerer er tilfredse med, hvor godt trafikvirksomhederne overholder køreplanen. Metro ligger klart bedst, mens GoCollective skiller sig ud med flest utilfredse passagerer

Hvor tilfreds er du med [SELSKAB]s overholdelse af køreplanen?
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

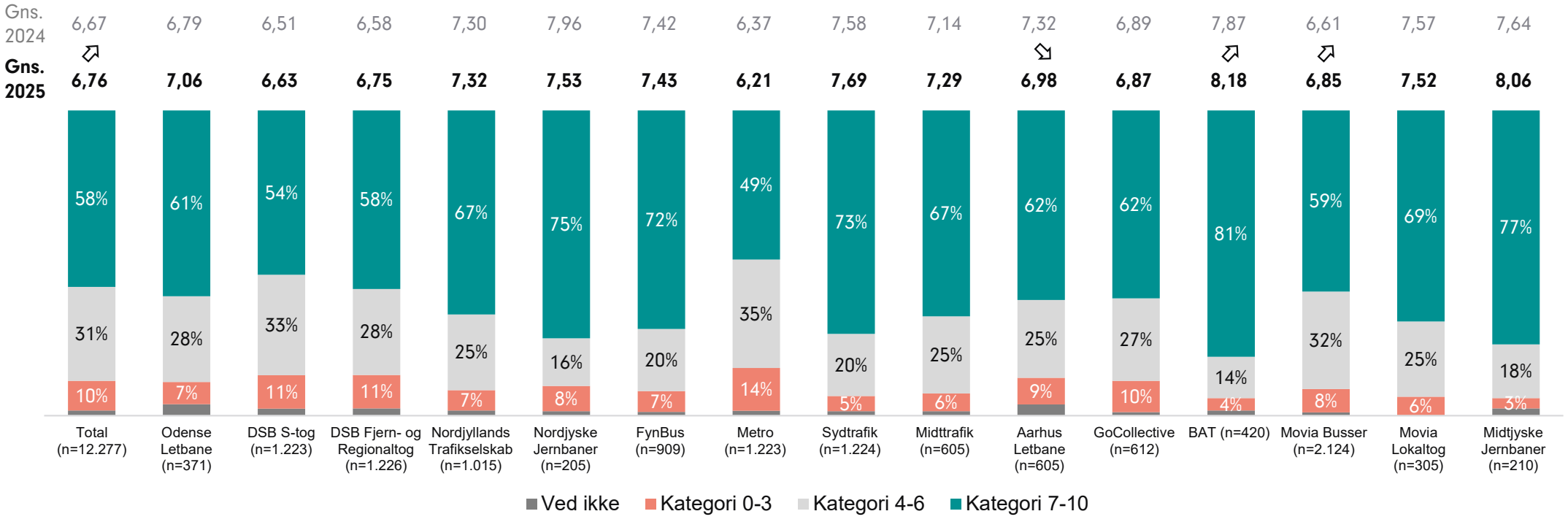
Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q13 "Hvor tilfreds er du med [SELSKAB]s overholdelse af køreplanen?"

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

De fleste passagerer er fortsat tilfredse med muligheden for at få en siddeplads. Forskellene mellem selskaberne er dog store, hvor Metro skiller sig negativt ud, mens BAT skiller sig positivt ud

Hvor tilfreds er du med muligheden for at få en siddeplads, når du kører med [SELSKAB]?
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

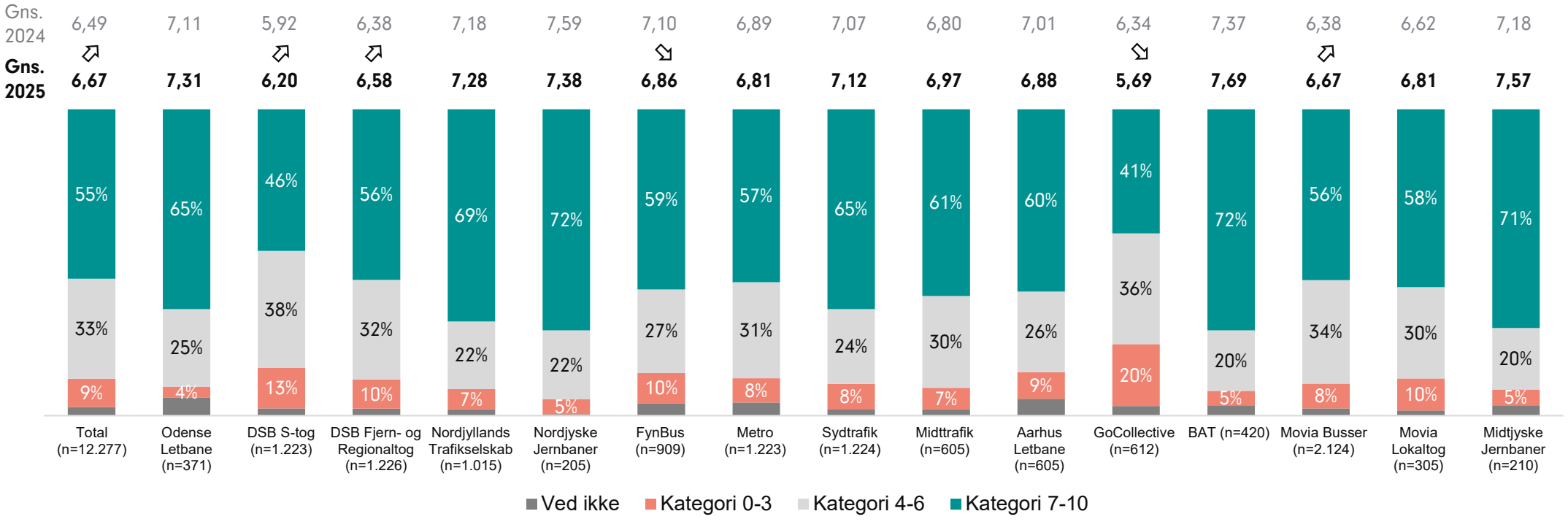
Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q14 "Hvor tilfreds er du med muligheden for at få en siddeplads, når du kører med [SELSKAB]?"

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

De fleste passagerer er tilfredse med rengøringen af bus og tog. BAT og Midtjyske Jernbaner skiller sig positivt ud, mens GoCollective skiller sig negativt ud

Hvor tilfreds er du med rengøringen af bussen eller toget, når du kører med [SELSKAB]?
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

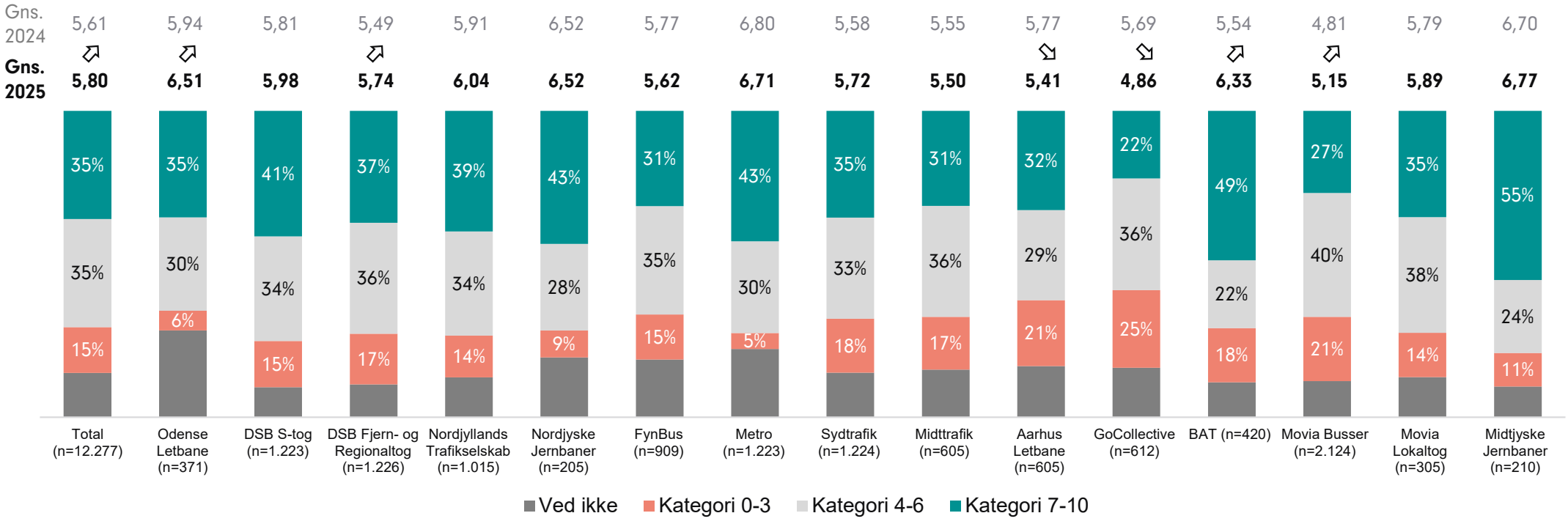
Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q15 "Hvor tilfreds er du med rengøringen af bussen eller toget, når du kører med [SELSKAB]?"

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

Kun en tredjedel af passagererne er tilfredse med informationen ved forsinkelser, men der er en signifikant fremgang siden sidste år. Fremgangen er drevet af flere trafikvirksomheder

Hvor tilfreds er du med informationen fra [SELSKAB], når der er forsinkelser?
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

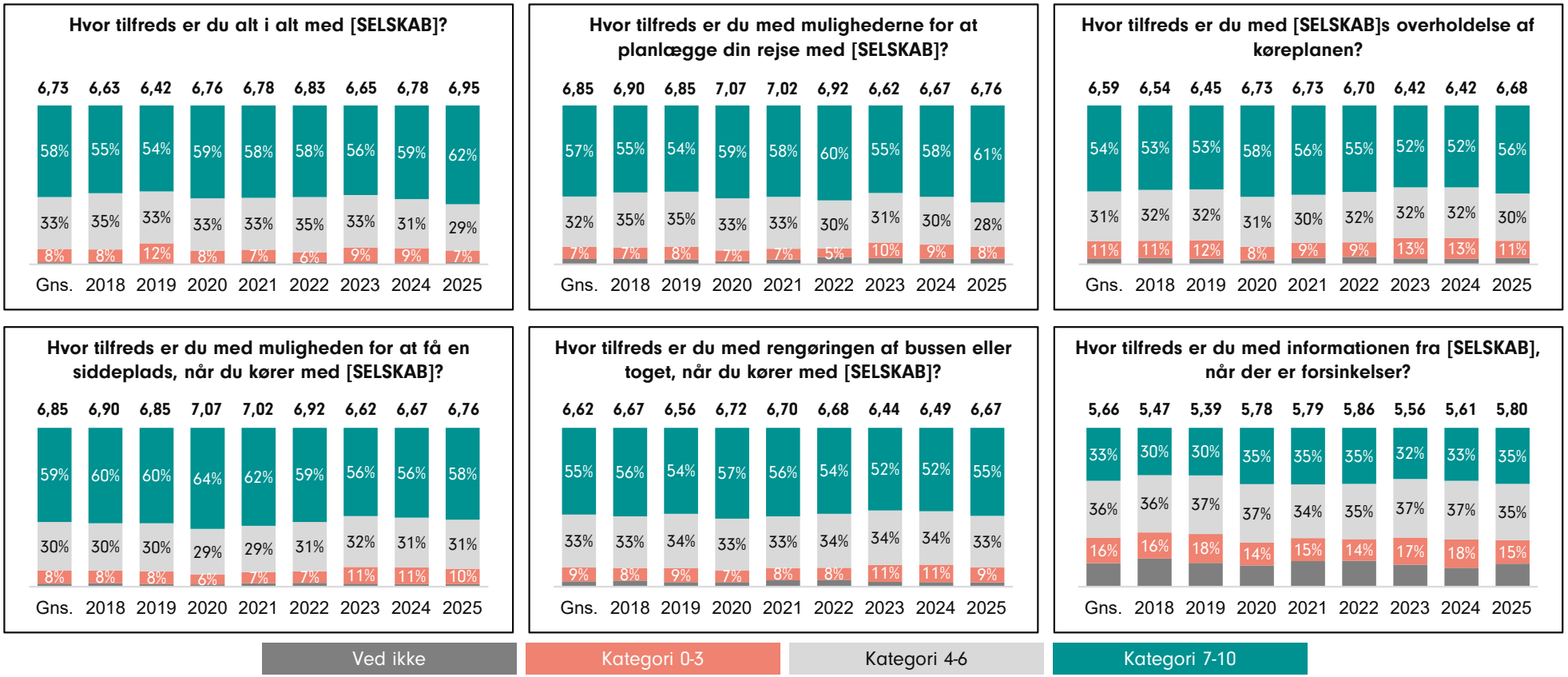
Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q16 "Hvor tilfreds er du med informationen fra [SELSKAB], når der er forsinkelser?"

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

Passagererne har aldrig været mere tilfredse med trafikvirksomhederne samlet set – men information ved forsinkelser er fortsat den parameter med størst forbedringspotentiale

Udviklingen i tilfredsheden på tværs af trafikvirksomhederne fra 2018 til 2025



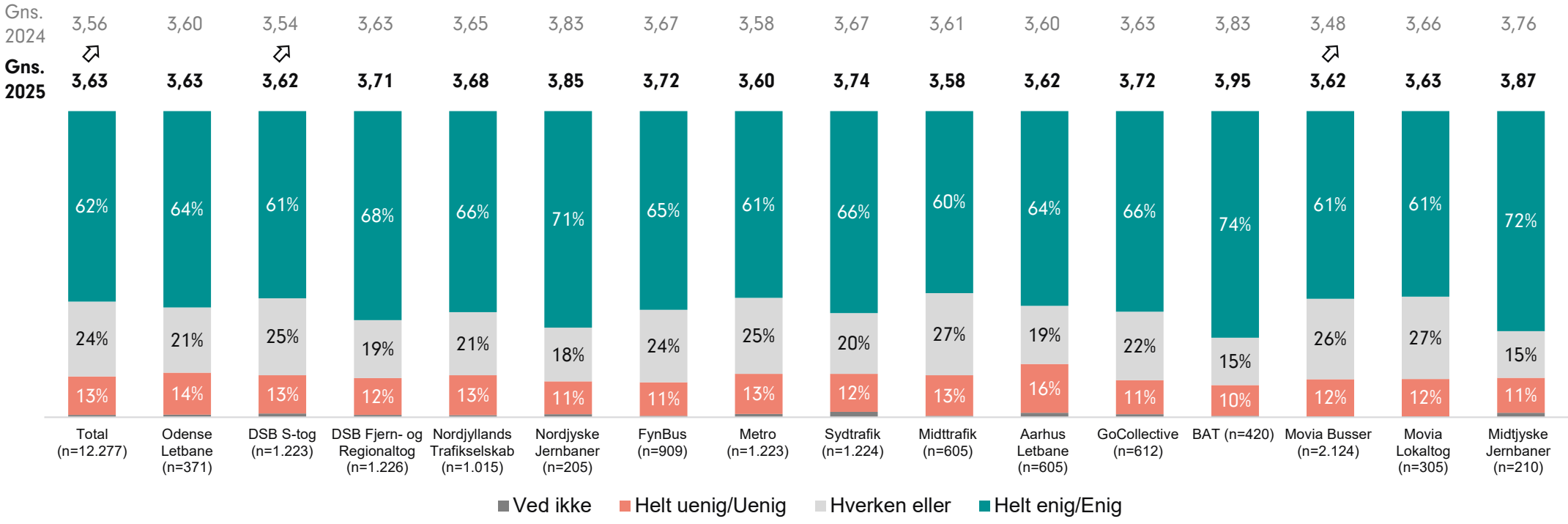
Base: Alle passagerer n = 12277

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

Rejsetiden opleves som mest behagelig blandt BAT's passagerer – men alle trafikvirksomheder leverer en rejsetid, som de fleste passagerer finder behagelig

"Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

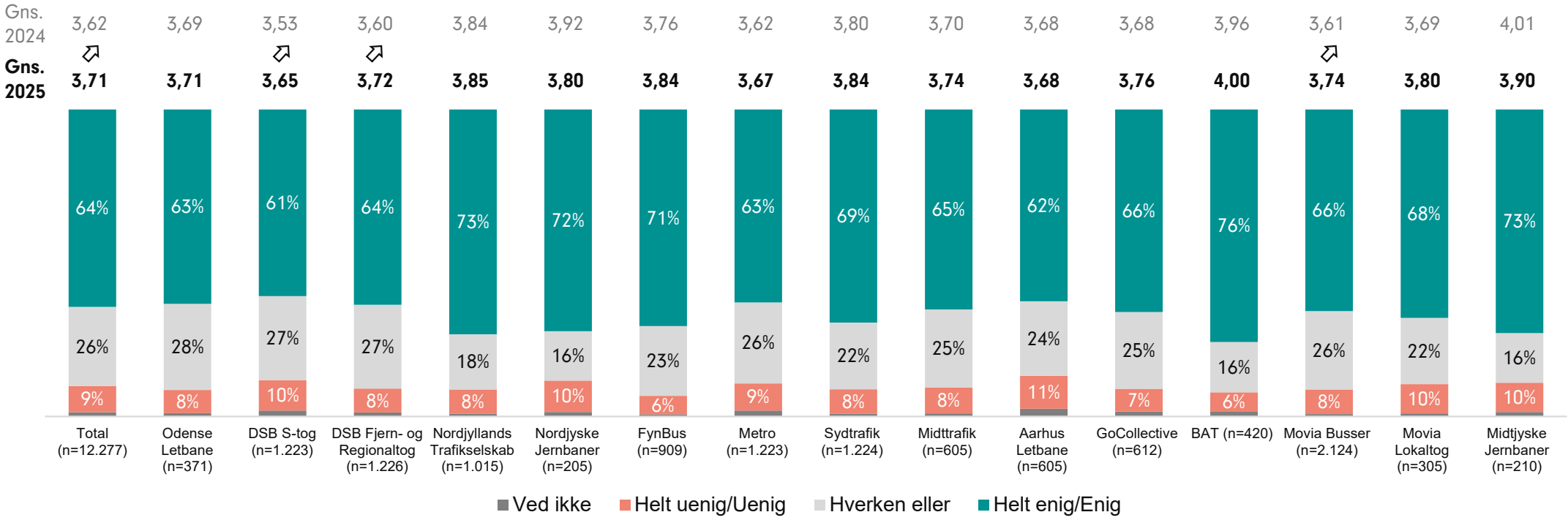
Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q9 "Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"

Gns. er gennemsnittet af svarene på 5-punkts-skalaen (1-5).
"Helt uenig" er oversat til 1, "Uenig" til 2 (...) "Helt enig" til 5.

SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

Alle trafikvirksomheder formår at give deres passagerer en god kundeoplevelse – og BAT ligger igen i toppen

"Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport"
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q7 "Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport"

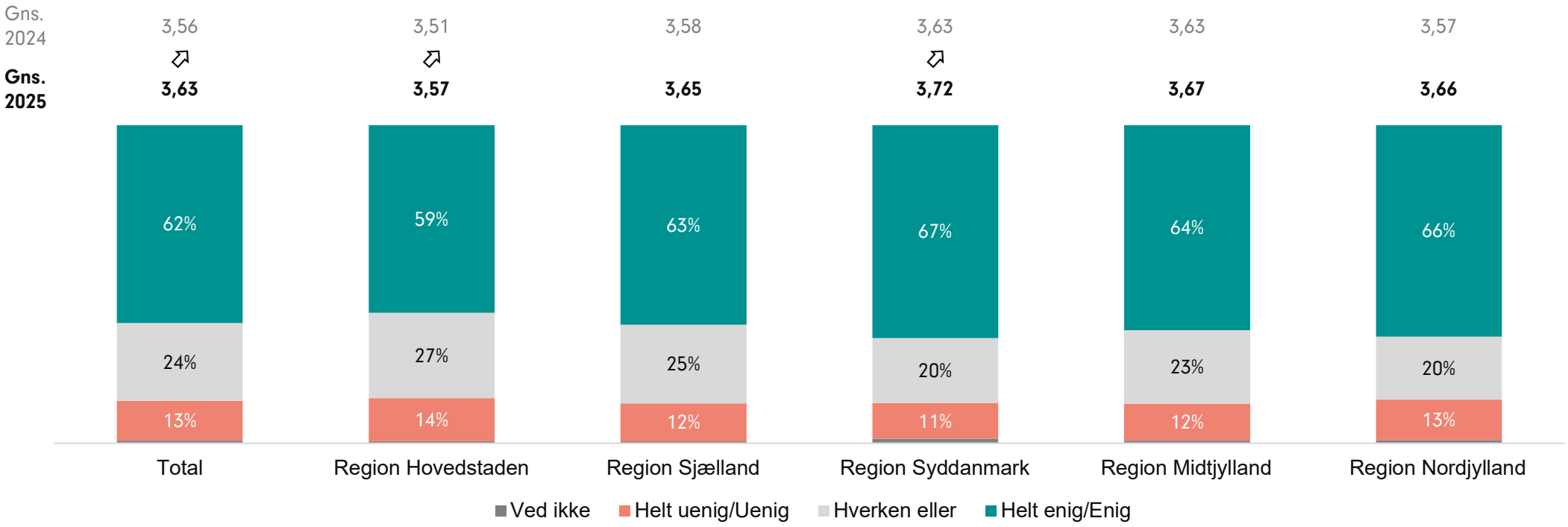
Gns. er gennemsnittet af svarene på 5-punkts-skalaen (1-5).
"Helt uenig" er oversat til 1, "Uenig" til 2 (...) "Helt enig" til 5.

KOLLEKTIV TRAFIK PÅ TVÆRS AF REGIONERNE

KOLLEKTIV TRAFIK PÅ TVÆRS AF REGIONERNE

Passagererne i Region Syddanmark vurderer rejsetiden som særlig behagelig – og regionen har samtidig en signifikant fremgang siden sidste år

"Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



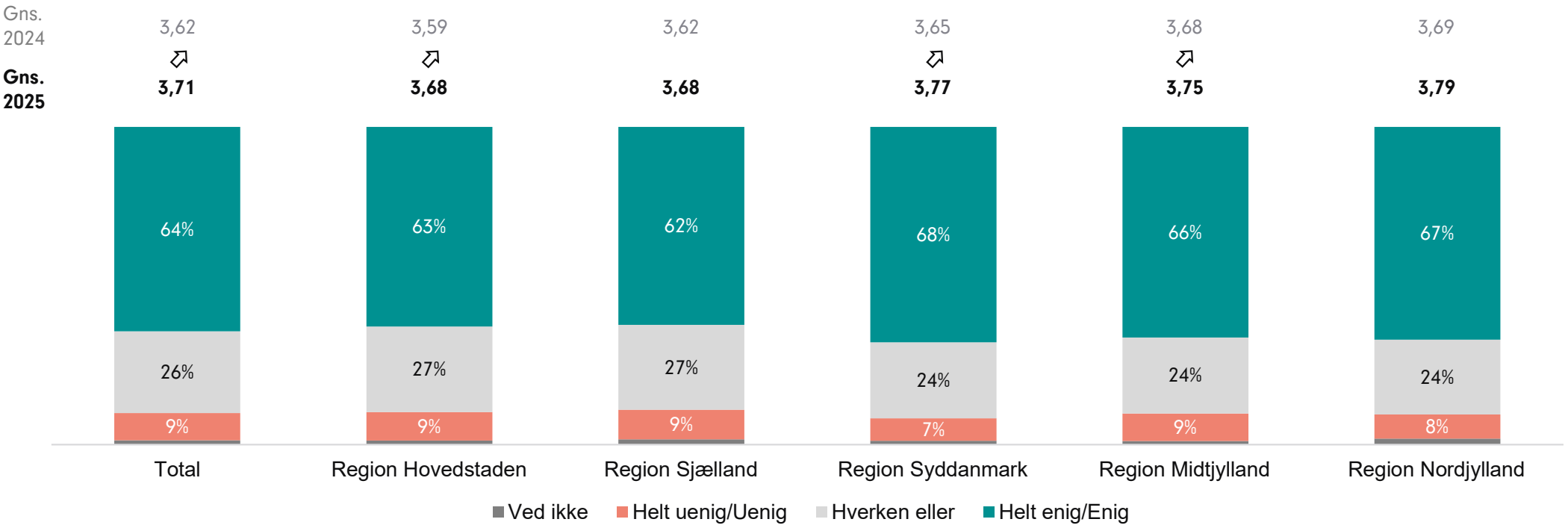
Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277; Region Hovedstaden n = 3925/ Region Sjælland = 1542/ Region Syddanmark = 3154/ Region Midtjylland = 2591/ Region Nordjylland = 1065
Spørgsmål: Q9 "Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"

KOLLEKTIV TRAFIK PÅ TVÆRS AF REGIONERNE

Passagererne føler sig bedst behandlet som kunde i Jylland – men Region Hovedstaden har en signifikant fremgang siden sidste år

"Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport"
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



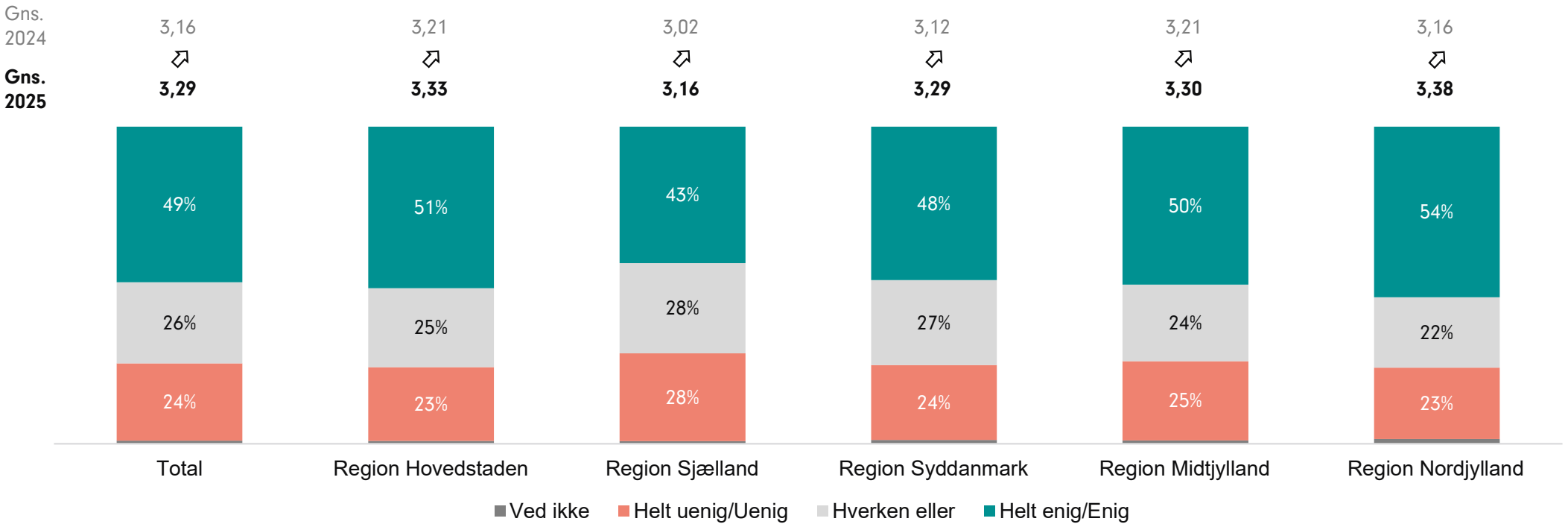
Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277; Region Hovedstaden n = 3925/ Region Sjælland = 1542/ Region Syddanmark = 3154/ Region Midtjylland = 2591/ Region Nordjylland = 1065
Spørgsmål: Q7 "Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport"

KOLLEKTIV TRAFIK PÅ TVÆRS AF REGIONERNE

Tilliden til at komme frem til tiden er steget signifikant i alle regioner siden sidste år – og ligger højest i Region Nordjylland

"Når jeg kører med offentlig transport, har jeg tillid til, at jeg kommer frem til tiden"
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

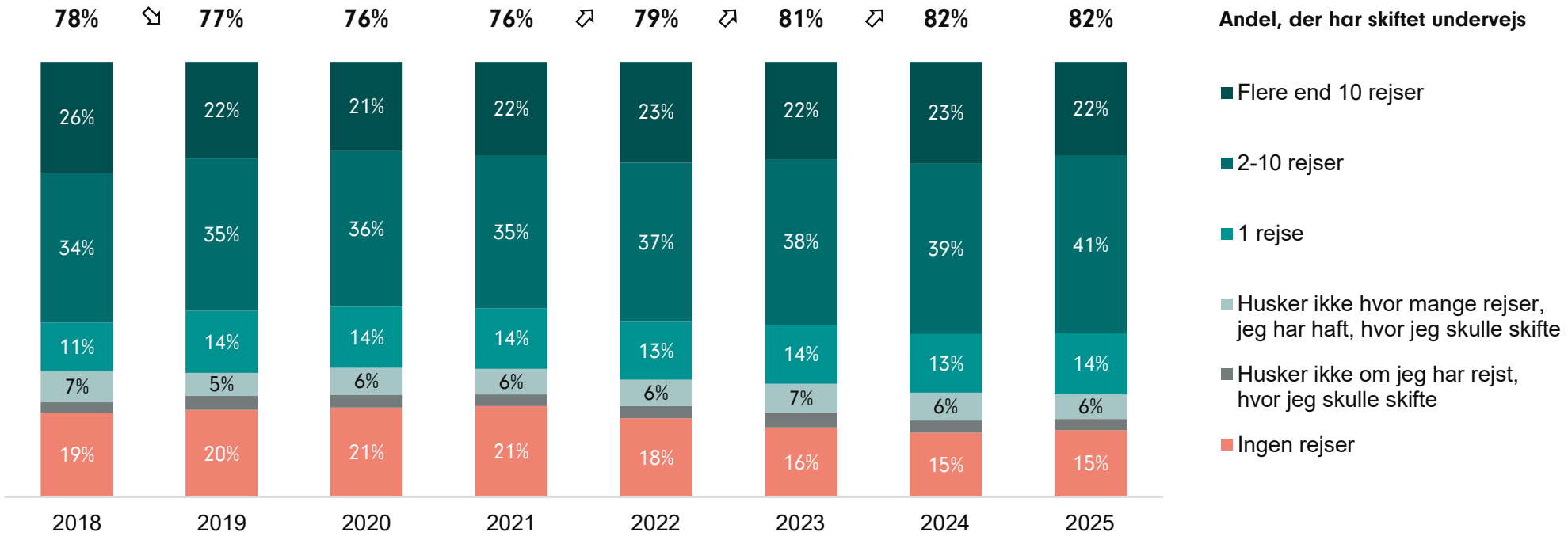
Base: Alle passagerer n = 12277; Region Hovedstaden n = 3925/ Region Sjælland = 1542/ Region Syddanmark = 3154/ Region Midtjylland = 2591/ Region Nordjylland = 1065
Spørgsmål: Q6 "Når jeg kører med offentlig transport, har jeg tillid til, at jeg kommer frem til tiden"

SKIFT PÅ REJSEN

SKIFT PÅ REJSEN

Andelen af passagerer, der har skiftet på en rejse, er stort set uændret siden 2023. De fleste har skiftet, men kun 22% har gjort det på mere end 10 rejser

Hvor ofte har du det seneste år rejst med offentlig transport, hvor du skulle skifte mellem flere offentlige transportmidler eller trafikselskaber?



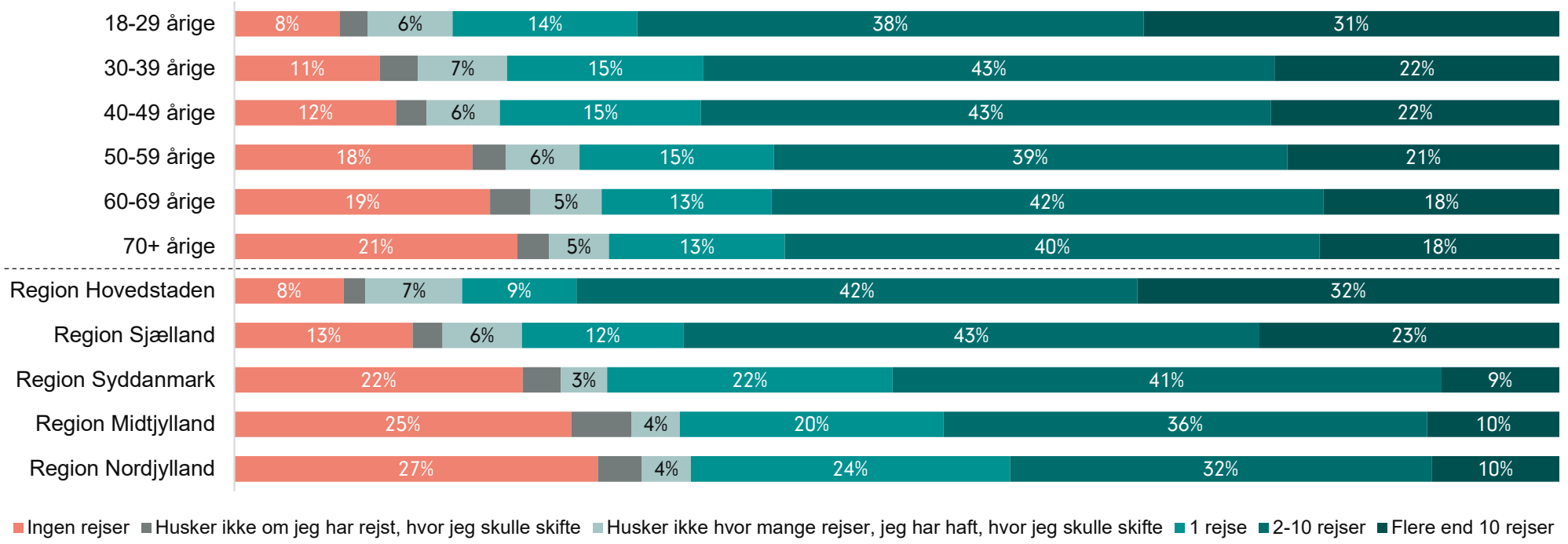
Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277
Spørgsmål: Q17 "Hvor ofte har du det seneste år rejst med offentlig transport, hvor du skulle skifte mellem flere offentlige transportmidler eller trafikselskaber?"

SKIFT PÅ REJSEN

Ældre passagerer skifter i mindre grad end yngre – og flest skift sker i Region Hovedstaden, efterfulgt af Region Sjælland

Hvor ofte har du det seneste år rejst med offentlig transport, hvor du skulle skifte mellem flere offentlige transportmidler eller trafikselskaber?



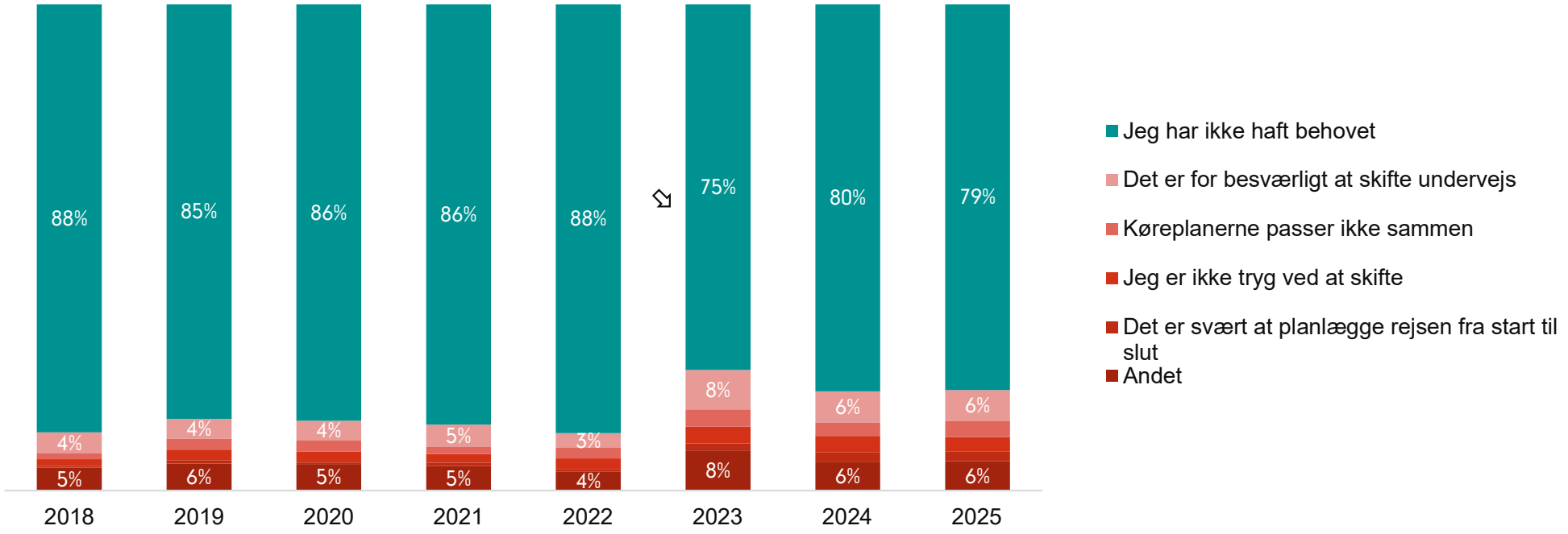
Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12277; 18-29 årige n = 2226/ 30-39 årige n = 1926/ 40-49 årige n = 1757/ 50-59 årige n = 2189/ 60-69 årige n = 2293/ 70 + årige n = 1886
Region Hovedstaden n = 3925/ Region Sjælland = 1542/ Region Syddanmark = 3154/ Region Midtjylland = 2591/ Region Nordjylland = 1065
Spørgsmål: Q17 "Hvor ofte har du det seneste år rejst med offentlig transport, hvor du skulle skifte mellem flere offentlige transportmidler eller trafikselskaber?"

SKIFT PÅ REJSEN

Den altoverskyggende årsag til ikke at skifte er, at passagererne simpelthen ikke har haft behovet – og billedet er stort set uændret siden sidste år.

Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke har været på en rejse det seneste år, der involverede skift?



Signifikant, positiv udvikling: ⇗ Signifikant, negativ udvikling: ⇘
Se s. 43 for forklaring af signifikansniveau

Base: Passagerer der ikke har foretaget skift n = 1932
Spørgsmål: Q18 "Du har angivet, at du ikke har været på en rejse det seneste år, der involverer skift mellem flere offentlige transportmidler eller trafikselskaber. Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke har gjort det?"

METODE

METODE

Om undersøgelsen

Formål med undersøgelsen

Denne undersøgelse er opstået som konsekvens af trafikvirksomhedernes ønske om at udvikle en ny tracking, der har til formål at tilvejebringe valid viden om danskernes oplevelse af den sammenhængende rejse på tværs af alle selskaber, transportformer og regioner.

Rejsekortet og Rejseplanen A/S har fungeret som sekretariat på undersøgelsen, men det er de enkelte selskaber, der i fællesskab er afsendere herpå.

Foruden nærværende hovedrapport er der udarbejdet individuelle selskabsrapporter til hvert enkelt selskab.

Formålet med undersøgelsen er således ikke *bare* at måle de enkelte trafikvirksomheders kunders tilfredshed – men at udforme en repræsentativ befolkningsundersøgelse blandt alle danskere som rejser med offentlig transport minimum én gang om året og måle deres tilfredshed.

Resultaterne fra denne undersøgelse kan give mere kritiske resultater end traditionelle passagerundersøgelser, da andelen af heavy users i denne undersøgelse er markant lavere end i passagerundersøgelserne. Netop denne gruppe er generelt mere kritiske og udtrykker i højere grad utilfredshed.

Dataindsamling

Indsamlingen af besvarelserne er sket blandt passagerer, der har brugt et af de pågældende selskaber inden for det seneste år.

Indsamlingen er sket via webbaserede interview. Det er således en anderledes dataindsamlingsmetode, end den der bruges i traditionelle passagerundersøgleser.

Der er foretaget interviews med passagerer, der er lav-, mellem- og højfrekvente brugere, ligesom der – som beskrevet på de næste sider – er lavet en stikprøvefordeling, der både tilgodeser de enkelte selskaber, transportformen (bus/tog) og den regionale fordeling.

Randomisering – hvis passagerer har rejst med flere selskaber

Hvis en passager har rejst med flere selskaber, er der i udgangspunktet foretaget en randomisering (tilfældig udvælgelse) blandt de selskaber, der er rejst med, ift. hvilken 'kvote' respondenten havner i. I nogle tilfælde er denne metode dog fraveget af hensyn til at få opfyldt de enkelte trafikvirksomheders kvoter inden for den afsatte tidsramme.

METODE

Om undersøgelsen

Signifikansniveauer

Igennem rapporten er statistisk signifikante ændringer afrapporteret ved brug af signifikanspile, der viser statistiske ændringer i hhv. positiv og negativ retning. Disse pile afspejler ændringer, der inden for et konfidensinterval på (mindst) 95%, er signifikant forskellige givet svarfordelingen. Dvs. at ændringen på et målepunkt med 95% sandsynlighed er forskellig fra 0-hypotesen (fx den foregående måling), og ikke kan tilskrives tilfældigheder eller såkaldt målestøj.

Statistisk signifikans afhænger af flere faktorer:

- **Antallet af respondenter**: har man mange respondenter i en given stikprøve medfører det, at den observerede svarfordeling ikke behøver afvige meget fra en tidligere svarfordeling, førend man kan tale om statistisk signifikante ændringer. Dette er bl.a. årsagen til, at mindre ændringer i denne undersøgelse giver udslag i signifikante ændringer.
- **Svarfordelingen**: en fordeling, hvor 90% siger A og 10% siger B har mindre stikprøveusikkerhed end en fordeling, hvor 50% siger A og 50% siger B. Det er i høj grad det, der er grunden til at en forskel på 0,1 i gennemsnit nogle steder er signifikant og andre steder ikke er signifikant.
- **Standardafvigelsen**: som er et mål for mængden af variation inden for et datasæt, har betydning for, hvor store forskellene i to gennemsnit skal være, førend en ændring er statistisk signifikant.

Højere andel lavfrekvente rejsende

Undersøgelsen er gennemført som en repræsentativ online-undersøgelse blandt danskere, der rejser med offentlig transport, fordi det ønskes at sætte større fokus på de lavfrekvente passagerer. Derudover giver metodikken i denne undersøgelse bedre mulighed for at spørge ind til den sammenhængende rejse, da man ikke interviewer undervejs på en rejse, som endnu ikke er afsluttet.

Metoden betyder, at man ikke kan sammenligne resultaterne i denne undersøgelse direkte med resultaterne i de nationale passagertilfredshedsundersøgelser og lignende undersøgelser, hvor interviewene er foretaget på selve rejsen.

Kundetilfredshed og NPS vil således normalt være lavere i denne type undersøgelse end i nationale passagertilfredshedsundersøgelser. Det er der flere grunde til:

- Der er flere lavfrekvente passagerer i denne type undersøgelse, og de har typisk lavere tilfredshed og NPS-værdier end de højfrekvente passagerer.
- Online-undersøgelser, hvor respondenten har tid og ro til at reflektere over oplevelsen, er typisk bedre til at indfange de negative aspekter. Det spiller også ind, at besvarelser i onlineundersøgelser kan være påvirket af image/omdømme.

METODE

Om undersøgelsen

Selskab	Uvejet		Vejet
	Antal	Procent	Procent
Odense Letbane	371	3,0%	1,2%
DSB S-tog	1.223	10,0%	19,3%
DSB Fjern- og Regionaltog	1.226	10,0%	9,8%
Nordjyllands Trafikselskab	1.015	8,3%	3,3%
Nordjyske Jernbaner	205	1,7%	0,4%
FynBus	909	7,4%	2,0%
Metro	1.223	10,0%	21,5%
Sydtrafik	1.224	10,0%	2,1%
Midttrafik	605	4,9%	8,4%
Aarhus Letbane	605	4,9%	1,1%
GoCollective	612	5,0%	1,2%
BAT	420	3,4%	0,2%
Movia Busser	2.124	17,3%	27,8%
Movia Lokaltog	305	2,5%	1,7%
Midtjyske Jernbaner	210	1,7%	0,1%
Total	**12.277**	**100%**	**100%**

Stikprøvefordelingen

I udarbejdelsen af stikprøvefordelingen har Wilke taget udgangspunkt i den faktiske fordeling af passagerer mellem de forskellige trafikvirksomheder. Derudover er der taget hensyn til, at trafikvirksomhederne med - relativt - få passagerer skal indgå med en større procentmæssig andel i stikprøven, end de gør i populationen.

Dette er gjort for at de enkelte selskaber – stikprøvemæssigt – får en størrelse i undersøgelsen, der gør det muligt at sige noget om tilfredsheden for den konkrete trafikvirksomhed.

Denne fordeling af interviewene giver de enkelte selskaber optimale muligheder for at benchmarke sig selv i forhold til det samlede resultat – og, såfremt det ønskes – mod andre specifikke selskaber.

Dataindsamlingsperiode

Data til undersøgelsen er indsamlet fra d. 6. oktober til d. 14. november.

Dataindsamlingsperioden i 2020-2025 er forskellig fra 2018-2019, hvor der blev indsamlet besvarelser i maj og juni måned.

METODE

Om undersøgelsen

Vejning af datamaterialet

Data er vejet på køn, alder og passagertal for hver trafikvirksomhed. Vejning er nødvendig, da der i indsamlingen bevidst er indsamlet skævt på de forskellige trafikvirksomheder, som beskrevet på det foregående slide.

Dette er gjort for at få et tilstrækkeligt stort antal besvarelser for hver af trafikvirksomhederne, til at kunne sige noget meningsfuldt om dem og deres passagerer.

Vejning er foretaget i to omgange.

Vejning, step 1)

Data er vejet iterativt på køn og alder på brutto niveau for at sikre, at fordelingen er nationalt repræsentativt. Da alder er det sidste parameter der er vejet på, er alder styrende.

Vejning på bruttoniveau er nødvendig, da vi ikke kender den korrekte fordeling på køn og alder, blandt personer, der rejser med bus og tog.

Når vejningen i step 1 er på plads, er alle frascreenede respondenter fjernet (respondenter som ikke lever op til screeningskriteriet om at have benyttet bus, tog, metro eller andre former for offentlig transport inden for det seneste år) for at få nettofordelingen på køn og alder.

Vejning, step 2)

Imens at vægten på køn og alder er slået til – er der kørt en vægt på fordelingen på trafikvirksomheder. Denne vægt er ganget på vægten for køn & alder. Sådan at vi til slut har en vægt baseret på køn, alder og selskab.

Da selskab er det sidste der er vejet på, er denne styrende.


Odense Letbane
NJ
Letbanen
BAT
GoCollective
SYDTRAFIK
DSB
midttrafik
Midtjyske Jernbaner
FYNBUS
movia
Lokaltog


Wilke