



Budgetoplæg: Scenarier for driftsrammen for den kollektive trafik frem mod 2030

1 Baggrund

Forudsætningerne for 50% flere passagerer er beskrevet i aftale om Grøn Mobilitetsplan (GMP) fra 7. august 2024 og består af en permanent årlig driftsrammeforøgelse på 50 mio. kr., en ny budgetmodel samt løbende geninvestering af driftsbesparelser opnået ved øget busfremkommelighed.¹

Med Budgetaftale 2025 blev det vedtaget at øge driftsrammen med 8 mio. kr. i perioden 2025-2028, og samtidig blev det bestilt, at Teknik og Miljø skal belyse scenarier for rammen til kollektiv trafik, og at "[...] scenarierne skal indgå i grundlaget for drøftelse af rammen til kollektiv trafik ved næste års budgetforhandlinger forud for, at Teknik og Miljø skal udarbejde en ny køreplan for den kollektive trafik".

Nærværende notat indeholder en belysning af tre scenarier for driftsrammen for den kollektive trafik hvor serviceniveauet hæves. Der tages afsæt i det nuværende busrutenet.

2 Hovedkonklusioner

- Indfrielse af målsætningen fra GMP, på 50% flere passager i 2030, vil det kræve et samlet øget finansieringsbehov på driftsrammen på ca. 20 mio. kr. i 2027 stigende til ca. 74 mio. kr. i 2030. Indholdt heri er løbende driftsfinansiering til udbygning af busdepotkapaciteten. Derudover kræver passagerstigninger også løbende investering i busfremkommelighed vurderet samlet til 255 mio. kr. frem mod 2030, hvoraf 70 mio. kr. er afsat i Budget 2025 samt anlægsaftale i juni 2025.
- Ved udvidelse af busdriften er der samtidig behov for at udbygge busdepotkapaciteten som i dag er fuldt udnyttet. I den nuværende ejerskabskonstruktion hviler ansvaret på Aarhus Kommune. En udbygning vil koste mellem 212-326 mio. kr. frem mod 2030 afhængig af hvor meget busdriften øges. Det er muligt at Aarhus Ejendomme etablerer depotet som et driftsfinansieret anlæg hvorved udgiften spredes over tid.
- I perioden 2025-2029 frafalder to midlertidige bevillinger til driftsrammen som udgør ca. 18,1 mio. kr. Såfremt denne reduktion ikke håndteres, vil det ikke være muligt at opnå 50% flere passagerer i 2030.

18. august 2025
Side 1 af 4

Teknik og Miljø

By og Natur
Aarhus Kommune

Byrum

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Direkte telefon: 41 85 71 10

Sagsbehandler:
Simon Wind

¹ En samlet passagerstigning på 50% i den kollektiv trafik, kræver samtidig investering i udvidelse af letbanens etape 1. Med Budget 2025 er der afsat midler hertil. Nærværende notat fokuserer dermed udelukkende på scenarier for udvidelse af bybusdriften.



- Det vurderes muligt at opnå generelle besparelser i driften af den kollektive trafik på ca. 23,7 mio. kr. årligt fra 2028 ved at gennemføre genforhandling af kontrakt med AarBus (7,7 mio. kr.) samt hvis der besluttet en række effektivisering af kontrakter i Aarhus Letbane (ca. 16 mio. kr.).
- Såfremt det ikke er muligt at finde de nødvendige midler til udvidelse af busdriften, er den faglige anbefaling at fokusere på løbende finansiering og beslutning af busfremkommelighedstiltag og etablering af det effektive og trængselsfrie busnet før 2030. Forbedret busfremkommelighed vil både give driftsbesparelser og flere passagerer i sig selv.
- Det vurderes, at opfyldelse af målsætning på 50% flere passagerer sker mest hensigtsmæssigt via en kombination af øgning af serviceniveau og forbedring af busfremkommelighed. Det vurderes ikke økonomisk rentabelt at finde passagerstigninger i dette omfang via takstnedsættelser. Eksempelvis vil en 10 kr. billet for unge under 26 år og en 15 kr. billet for andre, som kendt fra Odense, medfører et indtægtstab på ca. 110 mio. kr. og give en passagerstigning på ca. 22 %. En stor andel brugere vil komme fra gang og cykel. Det vurderes ikke økonomisk muligt at lave gratis kollektiv trafik i Aarhus da det vil medføre et 100% indtægtstab og samtidig give behov store investeringer i flere busser og nyt busdepot for at imødekomme kapacitetsbehovet. Det kan dog være hensigtsmæssigt at lave justering af zonestruktur og særlige billetordninger for særlige målgrupper der har mindre økonomisk påvirkning af driftsrammen. Dette kan optimere den kollektive trafik og gøre den mere attraktiv, men vil kun marginalt påvirke passagermængden.

18. august 2025
Side 2 af 4

3 Scenarier for driftsrammen i den kollektive trafik

Den nuværende driftsramme for den kollektive trafik er på 399,5 mio. kr. i 2025 og forventes, at være 397,3 mio. kr. i 2026.

Tabel 1 – Opgørelse af det årlige tilførselsbehov til driftsrammen for den kollektive trafik i årene 2026-2030 i forskellige scenarier (i mio. kr.).

Tilførselsbehov til driftsrammen (i mio. kr.)	Passagerstigning i 2030	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Kvalitets-scenarie (fuld opfyldelse af GMP)	50%	19,4	31,1	19,4	40,3	67,9	74,1
Mellem-scenarie	44%	14,3	26,1	14,3	22,1	37,4	43,3
Basis-scenarie	39%	13,6	25,3	13,6	9,2	19,9	25,0
0-scenarie	18%*	2,7	10,1	-5,5	-13,8	-6,9	-5,6

*Såfremt det nuværende serviceniveau i den kollektive trafik fastholdes, forventes passagermængden at stige med ca. 18% i 2030, heraf kan 10% tilskrives den forventede befolkningsvækst.



I Bilag 1 er givet et samlet overblik over nettoændringer af driftsrammen i årene i 2025-2030 i tre scenarier der i forskellig grad opfylder målsætning om 50% flere passagerer i 2030, samt et nulscenarie hvor den nuværende driftsramme fastholdes.

18. august 2025
Side 3 af 4

De elementer der påvirker driftsrammen, er:

- Rammeforøgelse: Med GMP er der opstillet behov for forøgelse på 50 mio. kr. årligt. I Budgetaftale 2025 er de første 8 mio. kr. afsat i perioden 2025-2028. I scenarierne er der opstillet forskellige grad af opfyldelse af de 50 mio. kr. med forskellig effekt til følge. Der er i kvalitets- og mellem-scenariet lagt op til at driften øges fra 2028. Nyt depot vil først være klar til at kunne modtage flere busser herfra.
- Ny budgetmodel: Med GMP peges der på etablering af budgetmodel der fremskriver driftsrammen med befolkningsudviklingen. Det vurderes, at det vil betyde en fremskrivning af driftsrammen på ca. 8,2 mio. kr. i 2027 og mellem 20,8 og 22,1 mio. kr. i 2030.
- Genforhandling af AarBus kontrakt: Teknik og Miljø har genforhandlet kontraktpriserne med AarBus. Resultatet er en mindreudgift til buskørslen på 7,7 mio. kr. når alle busserne er elektriske i 2027.
- Effektivisering af kontrakter i Aarhus Letbane: I forbindelse driftskontakter er der i de kommende år mulighed for optimeringer. Det vurderes, at Aarhus Kommune kan nå en samlet årlig besparelse på ca. 16 mio. kr. fra 2028 og frem. De første år (2026-2027) vil der være initialomkostninger i størrelsesordenen ca. 16,4 mio. kr. for Aarhus Kommune.
- Besparelse og geninvestering ift. øget busfremkommelighed: GMP har sat et måltal for årlige driftsbesparelser i takt med løbende implementering af busfremkommelighedstiltag samt, at de opnåede driftsbesparelser skal geninvesteres i busdriften. For at indfri målsætningen forudsættes det, at der løbende afsættes midler og politisk godkendes busfremkommelighedsprojekter i henhold til GMP.
- Ophør af midlertidige bevillinger: Der er midlertidige bevillinger der udløber i 2025 og 2028 på samlet 18,1 mio. kr. Såfremt serviceniveauet skal fastholdes er det nødvendigt at tilføre tilsvarende.
- Udgifter til depotudvidelse: Yderligere serviceforbedringer i den kollektive trafik fra 2027 kræver flere busser og dermed skal der investeres i mere depotkapacitet (inkl. ladeinfrastruktur, værksteds- og vaskehalsfaciliteter). De opstillede scenarier kræver ml. 42-86 flere busser. Finansierungsbehovet vurderes mellem 212-326 mio. kr. frem mod 2030. Aarhus Ejendomme etablerer depotet som et driftsfinansieret anlæg. Den



gennemsnitlige udgift hertil vurderes at være mellem 10,9 og 16,7 mio. kr. årligt afhængig af scenariet.

18. august 2025
Side 4 af 4

4 Beskrivelse af nødvendige følgeinvesteringer

På tværs af de tre udvidelsesscenarier, gælder det, at der udover den permanente udvidelse af driftsrammen og ny budgetmodel, også følger nødvendige følgeinvesteringer. Dette drejer sig om:

- Øget busfremkommelighed: GMP forudsætter at der samlet findes driftsbesparelser, som følge af bedre fremkommelighed, på 10 mio. kr. i 2027, 25 mio. kr. i 2030 og 50 mio. kr. i 2035. Driftsbesparelserne forudsættes at blive geninvesteret i øget serviceniveau. Der er i Budget 2025 afsat 50 mio. kr. til anlæg af mere busfremkommelighed. Med anlægsaftale fra juni 2025 er der afsat yderligere 20 mio. kr. Det er vurderet i forbindelse med de politiske forhandlinger for GMP, at der er behov for yderligere 185 mio. kr. i anlægsinvesteringer i årene frem mod 2030 for at opnå målsætningen for driftsbesparelser.
- Elektrificering af busdriften: Som et led i byrådets beslutning i Budget 2020 om elektrificering af busflåden frem mod 2027, skal ladeinfrastrukturen til bybusserne færdigetableres. Der udestår afklaring af finansiering af de to sidste etaper 3 og 4 på mellem 49-72 mio. kr. afhængig af hvilken type af ladeinfrastruktur der besluttet. Teknik og Miljø er ved at forberede en byrådsindstilling hvor finansiering henvises til AarBus' egenkapital.

Tabel 2 – Opgørelse af det samlede anlægsfinansieringsbehov i perioden 2027-2030 i de forskellige scenarier (i mio. kr.)

Følgeinvestering (i mio. kr.)	Passagerstigning i 2030	Busfremkommelighedstiltag i perioden 2027-2030*	Elektrificering frem mod 2027 (ladeinfrastruktur etape 3 og 4)**
Kvalitets-scenarie (fuld opfyldelse af GMP)	50%	185	49-72
Mellem-scenarie	44%	185	49-72
Basis-scenarie	39%	185	49-72
0-scenarie	18%*	0	49-72

*Det er vurderet i forbindelse med aftalen for grøn mobilitet at fuld finansiering af et trængselsfrit busnet minimum vil koste 255 mio. kr., ved Budget 2025 blev der afsat 50 mio. kr. samt 20 mio. kr. ved anlægsaftale i juni 2025 og der udestår herefter restfinansiering på 185 mio. kr.

**Der udestår afklaring af finansiering af de to sidste etaper 3 og 4 på mellem 49-72 mio. kr. afhængig af hvilken type af ladeinfrastruktur der vælges at gennemføres. Teknik og Miljø er ved at forberede en byrådsindstilling hvor finansiering henvises til AarBus' egenkapital

Bilag

Bilag 1 - Periodisering af ramme og anlæg for KTS27