

Priser i mio.kr.	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nulscenariet (18% flere passagerer i 2030)						
Nuværende ramme med ophør og effektiviseringer	399,5	397,3	420,3	420,3	411,3	411,3
Heraf ophør af midlertidige bevillinger	0,0	-9,1	-9,1	-9,1	-18,1	-18,1
M25		-9,1	-9,1	-9,1	-9,1	-9,1
M28					-9,0	-9,0
Besparelse fra busfremkommelighed	3,0	4,0	10,0	0,0	0,0	0,0
Geninvestering af busfremkommelighed	-3,0	-4,0	-10,0	0,0	0,0	0,0
Genforhandling af kontraktpriser med AarBus	0,0	4,9	7,7	7,7	7,7	7,7
Effektivisering i Aarhus Letbanes kontrakter	-2,7	-5,9	6,9	15,2	17,3	16,0
Anlæg						
Anlæg af busfremkommelighed	20,0	20,0	10,0			

Kvalitetsscenariet (50% flere passagerer i 2030)						
Driftsrammen	399,5	397,3	420,3	420,3	411,3	411,3
Permanentgørelse af midlertidige bevillinger	0,0	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
Rammeforøgelse	0,0	0,0	0,0	25,0	50,0	50,0
Ny budgetmodel	0,0	4,4	8,2	12,5	17,1	22,1
Genforhandling af kontraktpriser med AarBus	0,0	-4,9	-7,7	-7,7	-7,7	-7,7
Effektivisering i Aarhus Letbanes kontrakter	2,7	5,9	-6,9	-15,2	-17,3	-16,0
Besparelse fra busfremkommelighed				12,0	19,0	25,0
Geninvestering af busfremkommelighed				-12,0	-19,0	-25,0
Udgifter til driftsfinansieret anlæg af busdepot	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7
Finansieringsbehov til driftsrammen	19,4	31,1	19,4	40,3	67,9	74,1
Anlægsinvestering						
Anlæg af busdepot	2,0	28,2	44,9	106,5	96,4	48,7
Anlæg af busfremkommelighed				102,5	102,5	

Mellemscenariet (44% flere passagerer i 2030)						
Driftsrammen	399,5	397,3	420,3	420,3	411,3	411,3
Permanentgørelse af midlertidige bevillinger	0,0	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
Rammeforøgelse	0,0	0,0	0,0	12,0	25,0	25,0
Ny budgetmodel	0,0	4,4	8,2	12,3	16,6	21,3
Genforhandling af kontraktpriser med AarBus	0,0	-4,9	-7,7	-7,7	-7,7	-7,7
Effektivisering i Aarhus Letbanes kontrakter	2,7	5,9	-6,9	-15,2	-17,3	-16,0
Besparelse fra busfremkommelighed				12,0	19,0	25,0
Geninvestering af busfremkommelighed				-12,0	-19,0	-25,0
Udgifter til driftsfinansieret anlæg af busdepot	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6
Finansieringsbehov til driftsrammen	14,3	26,1	14,3	22,1	37,4	43,3
Anlægsinvestering						
Anlæg af busdepot	2,0	27,1	38,1	113,1	28,6	18,7
Anlæg af busfremkommelighed				102,5	102,5	

Basisscenariet (39% flere passagerer i 2030)						
Driftsrammen	399,5	397,3	420,3	420,3	411,3	411,3
Permanentgørelse af midlertidige bevillinger	0,0	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
Rammeforøgelse	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0	8,0
Ny budgetmodel	0,0	4,4	8,2	12,2	16,3	20,8
Genforhandling af kontraktpriser med AarBus	0,0	-4,9	-7,7	-7,7	-7,7	-7,7
Effektivisering i Aarhus Letbanes kontrakter	2,7	5,9	-6,9	-15,2	-17,3	-16,0
Besparelse fra busfremkommelighed				12,0	19,0	25,0
Geninvestering af busfremkommelighed				-12,0	-19,0	-25,0
Udgifter til driftsfinansieret anlæg af busdepot	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9
Finansieringsbehov til driftsrammen	13,6	25,3	13,6	9,2	19,3	25,0
Anlægsinvestering						
Anlæg af busdepot	2,0	26,8	36,8	103,5	28,6	14,9
Anlæg af busfremkommelighed				102,5	102,5	

Bemærkninger

OBS: Passagervurdering på 18% tager IKKE højde for ophør af midlertidige bevillinger

Det forudsættes, at der løbende afsættes midler og politisk godkendes busfremkommelighedsprojekter (jf. aftale om Grøn Mobilitetsplan)
Vedtagne busfremkommelighedstiltag er indregning i nulscenarie

I årene 2025-2027 afholdes initialomkostninger ifbm. effektivisering af kontrakter på i alt ca 22,3 mio.kr. som deles ml. AAK og Regionen

Afsat i Budget 2025

Det antages depotfaciliteter etableres løbende så det vil være muligt at øge busdriften gradvist frem mod 2030
Grundlæggende enhedsbeløb er ramme 2025 / befolkning 2025, vedtagne og antagne permanente rammeforøgelserne er indarbejdet ud fra prognose 2025 for

I årene 2025-2027 afholdes initialomkostninger ifbm. effektivisering af kontrakter på i alt ca 22,3 mio.kr. som deles ml. AAK og Regionen
Vedtagne busfremkommelighedstiltag er indregning i nulscenarie

Det antages at depot etableres som driftsfinansieret anlæg i Aarhus Ejendomme, hvor AarBus betaler husleje svarende til låneudgift og Midttrafik opkræver tils

Oplæg til periodisering af anlægsudgift for nyt depot. Baseret på vurdering fra Ejendomme (apr 2025)
Baseret på vurdering fra proces med GMP aftale (2024), kan fordeles anderledes på årene, stadig ufinansieret

Det antages depotfaciliteter etableres løbende så det vil være muligt at øge busdriften gradvist frem mod 2030
Grundlæggende enhedsbeløb er ramme 2025 / befolkning 2025, vedtagne og antagne permanente rammeforøgelserne er indarbejdet ud fra prognose 2025 for

I årene 2025-2027 afholdes initialomkostninger ifbm. effektivisering af kontrakter på i alt ca 22,3 mio.kr. som deles ml. AAK og Regionen
Vedtagne busfremkommelighedstiltag er indregning i nulscenarie

Det antages at depot etableres som driftsfinansieret anlæg i Aarhus Ejendomme, hvor AarBus betaler husleje svarende til låneudgift og Midttrafik opkræver tils

Oplæg til periodisering af anlægsudgift for nyt depot. Baseret på vurdering fra Ejendomme (apr 2025)
Baseret på vurdering fra proces med GMP aftale (2024), kan fordeles anderledes på årene, stadig ufinansieret

Det antages depotfaciliteter etableres løbende så det vil være muligt at øge busdriften gradvist frem mod 2030
Grundlæggende enhedsbeløb er ramme 2025 / befolkning 2025, vedtagne og antagne permanente rammeforøgelserne er indarbejdet ud fra prognose 2025 for

I årene 2025-2027 afholdes initialomkostninger ifbm. effektivisering af kontrakter på i alt ca 22,3 mio.kr. som deles ml. AAK og Regionen
Vedtagne busfremkommelighedstiltag er indregning i nulscenarie

Det antages at depot etableres som driftsfinansieret anlæg i Aarhus Ejendomme, hvor AarBus betaler husleje svarende til låneudgift og Midttrafik opkræver tils

Oplæg til periodisering af anlægsudgift for nyt depot. Baseret på vurdering fra Ejendomme (apr 2025)
Baseret på vurdering fra proces med GMP aftale (2024), kan fordeles anderledes på årene, stadig ufinansieret

· befolkningstal

varende hos Teknik og Miljø som driftsudgift

· befolkningstal

varende hos Teknik og Miljø som driftsudgift

· befolkningstal

varende hos Teknik og Miljø som driftsudgift