



Model for billige billetter i den kollektive trafik

Teknik og Miljø har lavet et notat om billige billetter i den kollektive trafik, som kan findes i baggrundsmaterialet til Magistratens Budget 2027. Beregningen viser, at hvis der forudsættes en benyttelsesgrad på 100 %, så er der på kort sigt et samlet indtægtstab på 122 mio. kroner. Dette falder dog til 81 mio. kroner på langt sigt, idet der forventes en passagerfremgang på 8%.

Hvis der forudsættes en benyttelsesgrad på 60 % (som i Odense), så bliver det samlede langsigtede indtægtstab på 48 mio. kroner om året, heraf 35 mio. kroner for Aarhus Kommunes indtægtstab i gule busser og 50% af letbanen.

En model for billigere billetter

I notatet fra Teknik og Miljø vurderes den økonomiske konsekvens af at indføre billigere billetter i den kollektive trafik. Den model for billigere billetter, som indgår i vurderingen, er en løsning, hvor:

- Der er en fastpris på 15 kr. for rejser internt i Aarhus kommune.
- Det skal besluttes om billetten kan enten gælde for alle bybusser (gule busser), regionale busser (blå busser) og letbane i Aarhus Kommune eller kun bybusser i Aarhus.
- Der er tale om en midlertidig og tidsbegrænset billetordning på eksempelvis 1-3 år.
- Hvis det kan godkendes i Midttrafik bestyrelse, vurderes det muligt på sigt at integrere billetten i rejsekort, basiskort, rejsebillet og billet salg hos chaufføren, hvorved kunderne altid opnår den billigste billetløsning.

Vurderingen af den økonomiske konsekvens er baseret på en rapport, som EY har lavet for Midttrafik. I den økonomiske vurdering er det i udgangspunktet forudsat, at alle passagerer, der kan opnå en besparelse ved den nye billettype, vil anvende den. Dette kunne f.eks. være tilfældet, hvis der gennemføres en fuld integration i Rejsekortet. Samtidigt regnes med, at der på kort sigt er en passagerfremgang på kun 3%, og på længere sigt en fremgang på 8 %.

Hvis det forudsættes, at billetten er gyldig i både de gule og de blå busser og i Letbanen, så vil det samlede indtægtstab være 122 mio. kroner årligt på kort sigt og 81 mio. kroner på langt sigt, når passagerfremgangen er opnået. Det langsigtede indtægtstab er fordelt imellem kommune og region, så 59 mio. kroner vedrører Aarhus Kommunes indtægtstab (gule busser og 50 % af letbanens), mens 22 mio. kroner vedrører Region Midtjyllands andel (blå busser og 50 % af letbanen).

19. august 2026
Side 1 af 2

Borgmesterens Afdeling
Økonomi og Digitalisering
Aarhus Kommune

Budget og Planlægning
Rådhuspladsen 2
8000 Aarhus C

Direkte telefon: 21 93 43 76

Sag: EMN-2026-005588
Dokumentnummer:
16188974

Sagsbehandler:
Jesper Christiansen



Supplerende oplysninger om benyttelsesgrad

19. august 2026
Side 2 af 2

EY har som en del af arbejdet foretaget nogle følsomhedsanalyser, som betyder, at der også kan foretages vurderinger med andre antagelser, end dem som indgår i Midttrafiks notat. Først og fremmest er forudsætninger om benyttelsesgraden vigtige for den økonomiske konsekvensberegning. Erfaringerne fra Odense Kommune er, at kun ca. 60 % af passagererne benytter en billig billettype, som svarer nogenlunde til det skitserede for en Aarhusbillet. Ifølge EY's vurdering vil det langsigtede indtægtstab være på 40 mio. kroner ved en 50 % benyttelsesgrad, eller 60 mio. kroner ved en 75 % benyttelsesgrad. Det betyder, at der ved en 60 % benyttelsesgrad må antages at være et indtægtstab for både de gule og blå busser og for letbanen på ca. 48 mio. kroner på langt sigt.

EY's beregninger gælder som nævnt for både gule og blå busser samt Letbanen. Hvis indtægtstabet deles mellem kommune og region, så Aarhus Kommune dækker indtægtstabet for de gule busser og 50 % af indtægtstabet i Letbanen, så vil der være tale om et samlet langsigtet tab på 35 mio. kroner. Tilsvarende vil der for Region Midtjyllands andel være et langsigtet indtægtstab på 13 mio. kroner årligt. Om de billige billetter skal være gyldige i de blå busser og i Letbanen kan være afhængt af, om der kan opnås en aftale med Region Midtjylland om deling af omkostningen.