

## Analyse af den kollektive trafik

1. Formål	
2. Resumé af analysens hovedkonklusioner	2
3. Organisering af kollektiv trafik	4
3.1. Bestillere	4
3.2. Planlægger og udbyder	5
3.3. Operatører	5
4. Økonomisk analyse	7
4.1. Økonomisk historik	7
4.2. Økonomi fremadrettet	8
4.3. Konklusion vedr. den økonomiske udfordring	10
5. Årsager til de stigende udgifter i den kollektiv trafik	10
5.1. Letbanen	10
5.2. Finansiering af Letbanen	13
5.3. Stigende kørselsudgifter til busser fra budget 2020	14
5.4. Rejsekortet	15
5.5. Udgifter til administration	17
5.6. Ophør af midlertidige bevillinger	17
5.7. Opsamling: Stigende udgifter i Kollektiv trafik	18
6. Usikkerheder for kollektiv trafik fremadrettet	18
6.1. Omstilling til el-drift	19
6.2. Muligheder for udbud	20
7. Handleplan	20
7.1. Sikre bedre overblik	21
7.2. Økonomisk balance	22

## 1. Formål

Byrådet besluttede i forbindelse med budgetlægningen for 2019, at der skulle udarbejdes en analyse af økonomien i den kollektive trafik. Baggrunden er, at der med de fremlagte budgetter fra Midttrafik og Aarhus Letbane vil opstå et løbende årligt underskud, der på ganske få år vil føre til et betydeligt akkumuleret underskud.

- *Formålet med analysen er at fremlægge en handleplan for, hvordan der sikres økonomisk balance inden for de nuværende rammer og hvilke tiltag, der kan gennemføres for at sikre et bedre overblik over den samlede økonomi for den kollektive trafik. Handleplanen afleveres til Byrådet senest ved budgetlægningen for 2020.*

Den kollektive trafik har i flere år været i en økonomisk balancesituation, som har kunnet håndteres inden for sektorens økonomi og den rammereguleringsmodel der regulerer økonomien op imod reserven til udvikling af den kollektive trafik. Med Midttrafiks budgetforslag for 2019 ser det imidlertid ud til, at der er væsentlige forskydninger i balancen, som vil kunne påvirke økonomien væsentligt.

Udgangspunktet er, at den kollektive trafiks økonomi kan styres fuldt ud, for så vidt angår udgiftsniveauet, da Byrådet ikke har formelle hindringer i forhold til, hvilket kørselsomfang der bestilles. Den kollektive trafik er dog organiseret med flere aktører på afstand af Byrådet og med potentielt forskellige incitamentter til effektiv drift, hvilket udfordrer muligheden for med et fast budget at forvente et fast og jævnt kørselsomfang. Desuden er situationen, hvor Letbanen først lige er i sat i fuld drift, påvirket af en række usikkerheder, der gør det yderligere vanskeligt at forudse økonomien. Disse forhold beskrives i dette notat for at give et grundlag for at vurdere mulighederne for at styre økonomien i den kollektive trafik fremover.

## 2. Resumé af analysens hovedkonklusioner

Byrådet besluttede ved budget 2019, at der skulle udarbejdes en analyse af økonomien og en handleplan for sikring af økonomisk balance bedre overblik over sektorens styring og økonomi. Analysen viser en ubalance på 73 mio. kr. om året stigende til 80 mio. kr. fra 2026, der primært skyldes følgende forhold:

*Letbanen:* I den oprindelige aftale om letbanedrift var det forventet, at udgiften for Aarhus Kommunes ville udgøre ca. 43 mio. kr./år. Senere har Byrådet bevilget 10 mio. kr./år ekstra til den samlede kollektive trafikdrift (både letbane og bybusser), idet resten af letbaneomkostningerne var forudsat finansieret af besparelse på busdriften. I Midttrafiks budget for 2020 er Aarhus Kommunes andel af letbanedriften (efter billetindtægter er trukket fra) imidlertid ca. 79 mio. kr. årligt. Årsagen er stigning i omkostninger i letbanen, fald i budgetterede indtægter og en skæv fordeling af merudgifterne

mellem kommunen og regionen. Der er ikke gennemført busreduktioner i samme størrelsesorden som forudsat.

*Bustrafik:* I Midttrafiks budget for 2020 er der en stigning på 22 mio. kr. årligt til busdrift. Årsagen er index-reguleringer og udvidelse af kørslen.

*Rejsekortet:* Udgiften til rejsekortet er fra 2020 på ca. 22 mio. kr. årligt. Heraf har byrådet bevillet 13,5 mio. kr., idet resten var forudsat som administrativ besparelse på bla. fysiske billetter og salgsprovision. De besparelser er enten ikke realiseret eller erstattet af andre administrative udgifter. Der mangler derfor ca. 8,5 mio. kr. årligt.

*Administration:* Fra 2020 øges Midttrafiks administration med 3 mio. kr./år til afskrivning af ubetalte kontrolafgifter.

Fra 2026 falder en midlertidig bevilling på 7,5 mio. kr./år væk. Af den midlertidige bevilling er ca. halvdelen anvendt til udvidelser af rutenettet og den anden halvdel til at dække merudgifter på grund af trængsel. Når budgettet i 2026 reduceres til det oprindelige niveau, vil der være brug for yderligere reduktioner, som dækker merudgiften til trængsel.

Udover den eksisterende økonomiske ubalance er der i de kommende år en udfordring med at finansiere en omstilling til fossilfri drift. En finansiering vil ikke kunne ske inden for den eksisterende økonomi.

### **Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø's anbefalinger:**

*Tilbagebetaling fra Busselskabet.* I gennemsnit har Busselskabet de sidste år tilbagebetalt et overskud på ca. 20 mio. kr. om året. Det anbefales fremadrettet at budgettere med dette.

*Udbud af buskørslen.* Det anbefales at Aarhus Kommune og Midttrafik sammen undersøger muligheder og økonomisk potentiale for et udbud af den samlede buskørsel.

*Effektivisering af letbanen.* Aarhus Letbane er først for ganske nylig kommet i fuld drift, og 2020 er det første fulde driftsår. Det anbefales at budgettere med en effektivisering af driften med 2 % årligt i de næste 4 år og arbejde for at den realiseres. Det vil fuldt indfaset give en besparelse for Aarhus Kommune på 5-6 mio. kr. årligt, hvis der samtidig forudsættes en konsolidering i selskabet af samme størrelsesorden.

*Ny trafikplan.* Med en fortsat tilbagebetaling fra busselskabet og effektivisering af letbanen vil behovet for reduktioner være ca. 48 mio. kroner. En ny trafikplan kan tidligst indføres fra sommeren 2021. Det anbefales imidlertid at vurdere potentialet for at prioritere bustrafikken, indhøste yderligere erfaringer med letbanen og niveauet for passagerindtægter, samt nye reguleringsaftaler med Midttrafik og Region Midtjylland, og derfor først indføre en ny trafikplan fra medio 2023. Også selv om sektorens gæld så skønnes at vokse til 105 mio. kr., og Byrådet dermed skal træffe beslutninger, der over tid sikrer, at denne gæld afvikles.

I en ny trafikplan bør der være en prioritering af strækninger med det største passagergrundlag, og sideløbende er der brug for også at arbejde for en bedre fremkommelighed for busserne. Hurtig rejsetid og få forsinkelser giver besparelser, men er også afgørende for, at den kollektive trafik er attraktiv for kunderne, og dermed sikres også størst mulige passagerindtægter.

*Nye styringsprincipper for sektoren.* Analysen har vist, at en afgørende årsag til uigennemskuelighed i sektorens økonomiske forhold, ikke mindst for udenforstående, skyldes en rammereguleringsmodel for sektoren, som trækker på reserven til udvikling af den kollektive trafik. Modellen har

været anvendt inkonsistent, på uklart grundlag og med udvidelser, der ikke har været formelt beslutede.

Derfor anbefales, at rammereguleringsmodellen nedlægges, og at en fremadrettet styring af sektoren sidestilles med andre decentraliserede økonomier i kommunen, idet Teknik og Miljø dog får en udvidet kompetence i forhold til at styre økonomien på området. Sektorens overførselsadgang for overskud og underskud fra det ene år til det andet udvides, så der er tilstrækkelig mulighed for at finansiere udsving indtil en ny trafikplan kan iværksættes. Dette skal ses i lyset af, at de ovenstående anbefalinger reelt set afskaffer de reserver på området, som der har været reguleret i forhold til. Dette indebærer, at det samlede beløb fra reserven overføres til sektorens opsparing. Reserverne har i visse tilfælde været anvendt til finansiering af anlægsinvesteringer, fremadrettet forudsættes disse finansieret i den generelle anlægsprioritering. Borgmesterens Afdeling udarbejder sammen med Teknik og Miljø opdateret decentraliseringsordning

### 3. Organisering af kollektiv trafik

Rammerne for den lokale og regionale kollektive trafik er fastlagt i Lov om Trafikselskaber.

Der er tre involverede parter med hver sin rolle og kompetence:

- En part fastlægger serviceniveau, bestiller og finansierer kørsel, (kommune og region)
- En anden part modtager bestillinger og planlægger og udbyder kørsel (trafikselskab, Midttrafik)
- En tredje part får kontrakt på at være operatør på kørsel. (I det meste af Danmark er det private operatører, men i Aarhus er det Busselskabet Aarhus Sporveje og Aarhus Letbane)

I det følgende beskrives disse aktører nærmere, med fokus på afhængigheder mellem parterne og incitamenter.

#### 3.1. Bestillere

I Aarhus er Aarhus Kommune bestiller af bybustrafikken, dvs. de gule bybusser. Region Midtjylland er tilsvarende bestiller af den regionale bustrafik, dvs. de blå busser. Kommunen og regionen bestiller og finansierer i fællesskab letbanetrafikken foreløbig på baggrund af en indgået principaftale, om at dele øgede driftsomkostningerne lige over. Det er tanken, at denne principaftale på sigt skal erstattes af mere konkrete modeller for byrdefordeling og indtægtsdeling for letbanetrafikken.

Aarhus Kommune fastlægger således det lokale serviceniveau – dvs. ruteføringer, kørselsomfang, kørselstidspunkter, køretøjer mv. og finansierer herefter nettoomkostningerne ved det valgte serviceniveau. Byrådet vedtog i 2016 en kollektiv trafikplan, hvor serviceniveauet i bybusnettet blev tilpasset, at letbanen kom i drift. og hvorefter bybussernes kørselsomfang blev reduceret med cirka 12%. Hensigten var oprindeligt, at besparelserne på bybusdriften skulle finansiere Aarhus Kommunes andel af letbanedriften, så kommunens samlede økonomi til kollektiv trafik ville være nogenlunde uændret. Besparelserne på busdriften blev dog en hel del mindre end oprindeligt forudsat, bl.a. fordi det lå i de oprindelige forudsætninger, at Lisbjerg og Nye ville være væsentligt mere udbygget og ville have fået ny busbetjening, og at der med letbanen derfor kunne fjernes 20.000 buskøreplantimer her.

I den kollektive trafikplan indgik et driftsbudget for letbanedriften, som var udarbejdet adskillige år før idriftsættelsen. Der var på det tidspunkt i sagens natur meget stor usikkerhed om letbanens driftsudgifter, da der ikke fandtes anden tilsvarende trafik i Danmark. Der er derfor udarbejdet reviderede driftsbudgetter for Letbanen. Det reviderede driftsbudget for 2020 ligger ca. 40 mio. kr. højere end det oprindelige, når der tages højde for prisfremskrivning, Dette er en væsentlig grund til den ubalance, der forventes fremadrettet for kollektiv trafik. (se afsnit 5.1). Interessentskabet forventer i de kommende år – i

takt med, at der opnås driftserfaringer – at gennemføre løbende effektiviseringer og hermed reduktioner i driftsbudgettet for letbanen.

### **3.2. Planlægger og udbyder**

Midttrafik er en slags indkøbsselskab, som kommuner og regioner SKAL anvende til bestilling af kollektiv trafik. Midttrafik koordinerer i videst muligt omfang bestillingerne af kollektiv trafik, udarbejder de konkrete køreplaner og fastlægger desuden taksterne indenfor de rammer, der gives.

Midttrafik indgår kørselskontrakter med en lang række operatører der står for den faktiske udførelse af kørslen. For Aarhus' vedkommende drejer det sig om Letbanen og Busselskabet Aarhus Sporveje. Det er operatørerne, der er arbejdsgiver for chauffører og andre medarbejdere, og det er operatørerne, der anskaffer og vedligeholder de anvendte køretøjer.

Bestillerne finansierer Midttrafiks kontraktomkostninger ved den bestilte kørsel. Bestilleren modtager de indtægter, der genereres i den bestilte kørsel. Risikoen for svigtende passagerindtægter ligger således hos bestilleren af trafikken, og ikke hos Midttrafik eller hos operatørerne, herunder letbanen. Hvis kontraktbetalingen til operatøren stiger som følge af f.eks. stigende dieselpriser eller lønninger skal bestilleren efterfølgende dække disse omkostninger.

Midttrafik lægger et årligt budget, for den enkelte bestiller, der baseres på det hidtidige kørselsniveau, kontrakter og indtægtsniveauer. Generelt svarer Midttrafiks budget rimeligt præcist til de faktiske kontraktudgifter.

Midttrafiks administrative budget baseres på det aktivitetsomfang og de prioriteringer, som Midttrafiks bestyrelse har besluttet. Den enkelte bestiller skal finansiere en del af Midttrafiks administrative udgifter i forhold til den bestilte kørsel. Aarhus Kommune har ikke mulighed for at påvirke det administrative udgiftsniveau, udover gennem sin repræsentation i Midttrafiks bestyrelse. Aarhus Kommune har et fast medlem af Midttrafiks bestyrelse, der udpeges af Aarhus Byråd.

Da der altid sker fuld afregning af de kørselsrelaterede udgifter, har Midttrafik ikke noget egentligt økonomisk incitament til at reducere egne omkostninger. Med hensyn til administrative udgifter er Midttrafik dog et af de billigste trafikkselskaber i landet, og det er et mål for bestyrelsen fortsat at have landets laveste administrationsomkostninger. Midttrafiks bustrafik i øvrige kommuner samt den regionale bustrafik og flextrafikken udbydes til private operatører, så langt det meste af Midttrafiks kørselsaktiviteter konkurrenceudsættes løbende.

### **3.3. Operatører**

#### Busselskabet Aarhus Sporveje (BAAS)

Den nuværende organisering af den kollektive trafik har fungeret siden strukturreformen i 2007. Aarhus Sporveje var før 2007 Aarhus Kommunes eget driftsselskab, som var delt op i et busselskab/operatør (BAAS) og en bestillerenhed.

I forbindelse med strukturreformen overgik BAAS til at være ejet af Midttrafik. BAAS udfører i dag bybuskørsel på kontrakt for Midttrafik. Kontrakterne er interne, men svarer til de kontrakter, som Midttrafik indgår med private operatører om udførelse af buskørsel. Til forskel fra private operatører må BAAS dog ikke udføre buskørsel andre steder end i Aarhus.

Midttrafik har gennemført to udbud af dele af bybuskørslen i Aarhus siden strukturreformen. I begge tilfælde afgav BAAS kontroltilbud, der var mere fordelagtige end tilbud fra private busselskaber. Derfor er det fortsat BAAS, der udfører al bybuskørsel i Aarhus.

Det blev i 2014 aftalt med BAAS og Midttrafik, at evt. opnået overskud i BAAS på den ikke-udbudte del af kørslen skal tilbageføres til Aarhus Kommune. Rationalet i dette er, at en privat operatør lægger en margin ind i sin tilbudsberedning på kørslen til udsving i faktiske omkostninger, til tilbudsgivning andre steder og til fortjeneste. BAAS anvender samme margin, men har ikke behov for at kunne byde andre steder eller opnå fortjeneste. Derfor er det aftalt, at BAAS tilbagefører evt. opnået overskud på denne kørsel til Aarhus Kommune.

Der er på den baggrund tilbageført væsentlige beløb til Aarhus Kommune. Tilbagebetalingerne fremgår af nedenstående tabel:

Tilbageført i år	2014	2015	2016	2017	2018
Vedrørende regnskabsår	2007-13	2014	2015	2016	2017
Tilbageført beløb i mio. kr.	72,2	11,2	32,9	12,8	21,4

Som det fremgår af tabellen, er der tale om ret store årlige tilbagebetalinger. Det varierer noget fra år til år, hvor stor tilbagebetaling, der er tale om. Som gennemsnit for regnskabsårene 2015-18 har der været tale om et beløb på ca. 19,6 mio. kroner.

BAAS' interesse i at præstere effektiv drift bunder principielt i risikoen for at Aarhus Kommune ønsker bustrafikken udbudt. Hvis BAAS ikke vinder kontrakten ved et sådant udbud, må selskabet lukke. Imidlertid er der i chaufførkorpset ansat ca. 82 tjenestemænd i BAAS ud af en stab på 540 og det er Aarhus Kommune, der hæfter for pensioner til disse tjenestemænd. I afsnit 6.2 redegøres for fordele og ulemper ved at udbyde buskørslen til private operatører.

#### Aarhus Letbane (AAL)

Aarhus Letbane har indgået en kontrakt med Midttrafik, hvorefter AAL principielt er sidestillet med Midttrafiks operatører, som afregnes i henhold til indgået kontrakt, og hvor bestillerne af kørslen finansierer kontraktudgifterne. Kontrakten mellem Midttrafik og AAL er dog udformet sådan, at afregningen baserer sig på AAL's driftsbudget.

Omkostningen til letbanedriften har ikke været konkurrenceudsat, men AAL's kontrakter med underleverandører har været i udbud.

AAL's årlige driftsbudgetter, der ligger til grund for kontraktbetalingen, vedtages af bestyrelsen for AAL og forelægges også for Interessentskabet, dvs. ejerne af AAL (Region Midtjylland og Aarhus Kommune). Disse parter har indtil videre godkendt de budgetter, som AAL har udarbejdet, og hvor driftsudgifterne overstiger det oprindeligt forudsatte niveau (se evt. afsnit 5.1). Dette skyldes, at Letbanen har været under indkøring, og først for ganske nylig er kommet i fuld drift. Fremadrettet er det interessentskabets forventning, at letbanen kan effektivisere driften, så driftsudgifterne gradvist nedbringes.

Driftsøkonomien for Aarhus Letbane I/S består primært af kontrakter med underleverandører (i alt 44% af driftsudgifterne) samt kapitaludgifter (36% af driftsudgifterne). Der er herunder kontrakt med Keolis, som står for kørslen på letbanen, med Aarsleff om infrastrukturvedligehold og med Stadler om togvedligehold samt kontrakter med andre mindre leverandører.

I dette afsnit er de væsentligste aktører indenfor kollektiv trafik beskrevet. I det næste afsnit gives en introduktion til økonomien – både historisk og fremadrettet.

## 4. Økonomisk analyse

### 4.1. Økonomisk historik

Kollektiv trafik er i Aarhus Kommune styringsmæssigt etableret som sektor 2.13, Kollektiv trafik (decentraliseret og styrbar). Decentraliseringsordningen omfatter bestilling af kollektiv trafik hos Midttrafik og herunder sikring af en trafikbetjening, der er i overensstemmelse med Aarhus Kommunes mål for området.

Midttrafik budgetlægger på baggrund af de seneste års drift og de ændringer bestilleren ønsker. Aarhus Kommune har en ramme til betaling af udgifter vedr. den kollektive trafik – men kan først påvirke Midttrafiks budget ved at ændre i det bestilte kørselsomfang. En sikker økonomistyring kræver derfor, at der i den decentraliserede økonomi er afsat en tilstrækkelig buffer over årene til at modstå øgede budgetkrav fra Midttrafik. Dette ændrer dog ikke på, at området er svært at styre på kort sigt, hvorimod serviceniveauet på længere sigt kan hæves eller sænkes ved at ændre på trafikens omfang, og dermed bringe udgifterne i overensstemmelse med den byrådsvedtagne økonomiske ramme for området.

Grundlæggende består kollektiv trafiks budget af to dele:

1. Udgifter omfattet af rammereguleringsmodellen: Rammereguleringsmodellen regulerer dele af budgettet gennem en afsat reserve til udvikling af den kollektive trafik. Nettoomkostninger til køb af bustrafik – betales til Midttrafik. Siden Letbanen er kommet i drift har nettoomkostninger til drift af Letbanen også været reguleret i modellen, selv om Letbanen ikke eksisterede da modellen blev vedtaget, og der derfor ikke formelt er truffet beslutning om det. På baggrund af udmeldinger om den faktiske prisudvikling fra Midttrafik genberegnes budgettet og omkostningen reguleres efter dette. Udgifter til Rejsekortet reguleres også i forhold til Reserven til udvikling af den kollektive trafik, og bliver dermed behandlet på sammen måde som efter rammereguleringsmodellen.
2. Udgifter udenfor rammereguleringsmodellen, der afholdes af et grundbudget til kollektiv trafik:
  - Andel af Midttrafiks administrationsomkostninger (herunder Letbanen) – betales til Midttrafik
  - Udgifter til billetkontrol
  - Øvrige udgifter til kollektiv trafik i Aarhus Kommune – herunder f.eks. Aarhus Kommunes egen administration af kollektiv trafik og chaufførholdshuse

Rammereguleringsmodellen er ikke en budgetmodel, og den regulerer derfor ikke budget/ramme som følge af ændret efterspørgsel efter kollektiv trafik som konsekvens af f.eks. ændringer i byudvikling, befolkningstal, transportvaner eller lignende, som en budgetmodel ville have gjort.

Der er en reserve til udvikling af kollektiv trafik. Reserven skal anvendes dels til at balancere omkostningerne mellem år for de dele af budgettet der er omfattet af rammereguleringsmodellen og dels til udvikling af den kollektive trafik, herunder til investeringer i kollektive trafikanlæg og bedre fremkommelighed. Reserven kan efter byrådets beslutning anvendes til andre formål, som ligger udenfor sektorens område. F.eks. besluttede byrådet i 2018 at anvende 20 mio. kroner til kørselsudgifter for institutioner i Børn og Unge. Der er et tilløb til reserven i form af det overskud BAAS årligt tilbagefører til Aarhus Kommune, i gennemsnit 19,6 mio. kr. årligt (se afsnit 3.3).

#### 4.2. Økonomi fremadrettet

Når Midttrafik fremlægger sit årsregnskab (i foråret året efter) laves en opgørelse af de faktiske nettoomkostninger til køb af kørsel. Der laves i Aarhus Kommune, på baggrund af de faktiske udgifter, en udmøntning fra reserven til kollektiv trafik i året efter.

I nedenstående tabel er de samlede udgifter til kollektiv trafik fremadrettet opgjort. Tabellen tager kun højde for udgifter, som er kendt i form af regnskabet, vedtagne budgetter og udmeldinger fra Midttrafik:

Økonomi fremadrettet i mio. kr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Busdrift	173,1	176,2	198,1	198,1	198,1	198,1
heraf bus kontraktudgifter	440,6	447,0	466,6	466,6	466,6	466,6
heraf busindtægter	-278,2	-280,6	-279,5	-279,5	-279,5	-279,5
heraf bus-IT	9,7	8,6	9,9	9,9	9,9	9,9
heraf flextur	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Tilbageført overskud fra Busselskabet	-21,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bus adm., kontrol	37,3	29,9	33,5	33,5	33,5	33,5
Rejsekort, busser	15,6	19,6	18,9	18,9	18,9	18,9
Letbanedrift	41,2	74,8	78,8	78,8	78,8	78,8
Letbane adm., kontrol	2,4	2,4	2,6	2,6	2,6	2,6
Rejsekort, Letbanen	2,3	3,0	3,2	3,2	3,2	3,2
Øvrige udgifter inkl. tjenestemandspension	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Opkrævning betalte kontrolafgifter	-7,0					
<b>Kollektiv trafik i alt</b>	<b>244,0</b>	<b>306,4</b>	<b>335,6</b>	<b>335,6</b>	<b>335,6</b>	<b>335,6</b>
Ramme Kollektiv trafik	255,5	259,1	262,7	262,7	262,7	262,7
<b>Årets over-/Underskud</b>	<b>11,5</b>	<b>-47,3</b>	<b>-72,9</b>	<b>-72,9</b>	<b>-72,9</b>	<b>-72,9</b>
Opsparing/ gæld primo	16,7	-16,3	-63,6	-92,6	-165,5	-239,4
Reguleringer ved R2018	-0,5					
Regulering vedr. Midttrafiks regnskabsresultat 2018 (tilbagebetales i 2020)*	-44,0		44,0			
<b>Akkumuleret merforbrug</b>	<b>-16,3</b>	<b>-63,6</b>	<b>-92,6</b>	<b>-165,5</b>	<b>-238,4</b>	<b>-311,3</b>

\* I 2018 var det endelige regnskabsresultat ca. 44 mio. kr. bedre end forventet. Dette skyldes primært, at letbanen ikke kom i drift som forventet, og der dermed var et stort mindreforbrug her. Aarhus Kommune afregner med Midttrafik ud fra det forventede regnskab i 2018. Reguleringen for det reelle mindreforbrug i 2018 sker først i 2020 i henhold til Midttrafiks bestyrelses retningslinjer.

Udgiftsniveauet forventes at stige fra 244 mio. kr. i 2018 til 306 mio. kr. i 2019 og til 335,6 mio. kr. i 2020 og frem. Rammen på området stiger fra 255,5 mio. kr. i 2018 til 262,7 mio. kr. i 2020. Fra og med 2026 falder rammen med 7,3 mio. kroner til 255,4 mio. kr., idet budgettet til ekstra busdrift kun er bevilget for en 7-årig periode.

Gælden i kollektiv trafik er med indgangen af 2019 på 16,3 mio. kr. Med udgangspunkt i de forventede udgifter, vil gælden med udgangen af 2022 være vokset til ca. 238 mio. kr. Herefter vil gælden vokse



med 72,9 mio. kroner årligt indtil 2025 og med ca. 80 mio. kroner årligt fra år 2026. Sektoren har en overførselsadgang på op til 20 % af rammen, dvs. 52,5 mio. kroner.

Ovenstående tabel tager ikke højde for den forventede tilbageførsel af opnået overskud, som Aarhus Kommune årligt modtager fra BAAS vedr. den ikke-udbudte andel af kørslen, da denne er usikker og ikke budgetlægges. Der er dog tale om et væsentligt beløb. Der er i gennemsnit modtaget 19,6 mio. kr. årligt (se afsnit 3.3).

I nedenstående tabel er den gennemsnitlige tilbageførsel indregnet, hvilket afhjælper problematikken. Tilbageførslerne er som nævnt ikke budgetlagte, og derfor er der tale om et skøn.

<b>Økonomi fremadrettet</b> I mio. kr.	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Årets over-/underskud (se forrige tabel)		-47,3	-72,9	-72,9	-72,9	-72,9
Korrektion vedr. regnskab 2018 (se forrige tabel)			44,0			
<i>Skøn:</i> Tilbagebetaling fra BAAS		19,6	19,6	19,6	19,6	19,6
<b>Akkumuleret merforbrug inkl. tilbageførsel fra BAAS</b>	<b>-16,3</b>	<b>-44,0</b>	<b>-53,3</b>	<b>-106,6</b>	<b>-159,8</b>	<b>-213,2</b>

### Reserver

Som vist i tabellen neden for, er der en række puljer og reserver til at dække den del af merforbruget, der vedrører rammereguleringsmodellen. Der er en anlægsreserve og to driftsreserver med tilsammen 110,5 mio. kr., hvoraf 29,4 mio. kr. allerede er disponeret i forbindelse med tidligere beslutninger. Dermed er der et beløb til rådighed på ca. 81 mio. kr.

<b>Anlæg/drift</b> I mio. kr.	<b>Budget Reserver vedr. kollektiv trafik</b>	<b>Status 2019</b>	<b>Heraf dispo- neret</b>	<b>Rest til rådighed</b>
Anlæg	Reserven til udvikling af den kollektive trafik	66,8	20,0	44,8
Drift	Ekstra busdrift	11,8	9,4	2,4
Drift	Indfasning Aarhus Letbane og busdrift	31,9	0,0	31,9
	<b>I alt</b>	<b>110,5</b>	<b>29,4</b>	<b>81,1</b>

Reserverne kan dermed afhjælpe problematikken i nogle år ca. indtil ultimo 2020/medio 2021, alt efter om mulig tilbageførsel fra BAAS indregnes.

Der kan peges på følgende hovedforklaringer på, hvorfor der er en stor økonomisk ubalance på området: Underfinansiering af Letbanen og Rejsekortet, stigende omkostninger til buskørsel og administrative forhold samt ophør af midlertidige bevillinger.

Den primære forklaring relaterer sig til ændringer, der er indtruffet i 2016 og 2017 vedr. indførelsen af Letbanen og Rejsekortet. Der var og er store usikkerheder omkring udgifterne til både Letbanen og Rejsekortet, som har ført til nogle antagelser omkring økonomien i forbindelse med bevillingen af rammen til disse områder – som har vist sig ikke at være realistiske. Der er derfor ikke tilpasset tilstrækkeligt i kørselsomfang for busdriften eller tilført midler, der svarer til de faktiske omkostninger.

Fra budget 2020 forventes stigende omkostninger til busdrift samt til tab på debitorer i forbindelse med en ny praksis for billetkontrolafgifter.

Derudover er det i 2018 blevet besluttet af Byrådet at anvende 50 mio. kr. i alt til busdrift i en 7årig periode. Når denne midlertidige bevilling udløber, vokser den økonomiske ubalance fra årligt ca. 73 mio. kr. til årligt ca. 80 mio. kroner, hvis ikke kørselsomfanget reduceres igen. En del af udvidelsen skyldes lavere fremkommelighed i midtbyen. Denne del af kørslen kan ikke blot føres tilbage til den oprindelige forudsatte køreplan, men må i stedet kompenseres ved andre reduktioner.

Disse problemstillinger belyses i de efterfølgende afsnit.

For at vurdere, om Midttrafiks budgetter systematisk over- eller undervurder de faktiske omkostninger, er der foretaget en sammenligning af budget og regnskab for de seneste år. Sammenligningen tyder ikke på, at der er en over- eller underbudgettering. Undersøgelsen kan ses i vedlagte bilag.

#### **4.3. Konklusion vedr. den økonomiske udfordring**

Som det fremgår af ovenstående, er der tale om nogle store ubalancer i økonomien for den kollektive trafik. Der er således umiddelbart et årligt underskud på 47,3 mio. kroner i 2019 og stigende til ca. 73 mio. kroner i de følgende år.

Rammereguleringsmodellen, som gælder for den kollektive trafik, vil skulle dække den største del af merudgifterne. Ubalancen vil kunne dækkes af reserverne i ca. 1 år.

Der er i alt 81,1 mio. kroner til rådighed på de eksisterende reserver, der er afsat til den kollektive trafik. Hvis alle disse penge bruges til at dække den konstaterede økonomiske ubalance, så vil reserverne være brugt op ultimo 2020. Og hvis der regnes videre frem til 2023, så vil der være oparbejdet en gæld på 230 mio. kr. mere end, hvad der kan dækkes af reserverne.

Heri er ikke indregnet, at der også i de kommende år kan forventes en tilbageførsel af muligt overskud i Busselskabet på gennemsnitligt 19,6 mio. kr. årligt. I givet fald vil reserverne kunne finansiere underskuddet ca. frem til medio 2021.

Reserven er imidlertid ikke afsat til at dække et permanent underskud i den kollektive trafik, men til at udvikle denne og udjævne ubalancer mellem årene.

I det ovenstående er der ikke skelnet mellem, hvor stor en del af underskuddet, som det er sektorens ansvar at håndtere, og hvor stor en del, der i henhold til rammereguleringsmodellen kan dækkes af reserverne. Hvis rammereguleringsmodellen fastholdes, vil der skulle foretages en opgørelse af dette. Opgørelsen vil kunne resultere i, at sektoren har gæld på mere end 20 % af rammens størrelse. Det vil være meget vanskeligt at afvikle en gæld i den størrelse.

## **5. Årsager til de stigende udgifter i den kollektiv trafik**

Som nævnt er der primært følgende grunde til den økonomiske ubalance i den kollektive trafik: Underfinansiering af Letbanen, Rejsekortet, stigende udgifter til buskørsel og administrative forhold, samt ophør af midlertidige bevillinger. Disse årsager beskrives yderligere i dette afsnit.

### **5.1. Letbanen**

Den største kilde til stigning i udgifterne til kollektiv trafik er Letbanen. Da Letbanen blev besluttet, var der mange antagelser omkring økonomien og der var der stor usikkerhed om, hvilke driftsudgifter og hvilke passagerindtægter, der skulle forventes på Aarhus Letbane. Driften blev forudsat finansieret af

tilpasninger i busdriften, men såvel letbanens budget som omfanget af bustilpasninger har ændret sig væsentligt i forhold til de oprindelige forudsætninger.

For at sikre en vis budgetsikkerhed og et fast udgangspunkt ved Letbanens opstart tiltrådte Byrådet i august 2013 en principaftale med Region Midtjylland.

Principaftalen fastlagde, hvilke nettobidrag de to ejere af Aarhus Letbane skulle betale for letbanedriften med det forudsatte driftsomfang, og hvordan evt. afvigelser fra det forudsatte skulle håndteres, herunder at merudgifter skal deles 50/50. Principaftalen er gældende frem til der måtte blive indgået en ny og i højere grad faktabaseret byrde- og indtægtsfordelingsaftale for letbanedriften.

Der er sket en væsentlig stigning i de forventede udgifter til Letbanen siden det blev besluttet af etablere den. Medvirkende hertil er, at de estimerede driftsudgifter til letbanen i principaftalen kun omfattede de forventede operatørudgifter, mens øvrige driftsudgifter med relation til letbanen ikke indgik. Disse udgifter blev der aldrig reelt taget højde for i budgetterne. Det drejer sig bl.a. om udgifter til Midttrafiks kundservice, samt udgifter til rejsekort og billetkontrol på letbanen. Det er interessentskabets forventning, at det vil være muligt gradvist at reducere letbanens budget lidt i takt med, at der opnås driftserfaringer.

Tabellen herunder viser forventningen hhv. i principaftalen i 2013 og i de seneste budgetter (B2018 omfattede kun 11 måneder). Letbanerelaterede udgifter til rejsekort og billetkontrol indgår ikke i denne tabel, da de afregnes særskilt:

<b>Driftsudgifter til Letbanen</b> <i>Årets priser</i>	<b>Principaftale</b> <b>2013</b>	<b>MT B2018</b> <i>11 mdr<sup>1</sup></i>	<b>MT B2019</b>	<b>MT B2020</b>
Udgifter i alt til letbanedrift	196,7	213,5	255,6	263,9
<i>Heraf Midttrafiks letbanerelaterede driftsudgifter</i>	0	1,0	2,5	2,6
Forudsatte indtægter på letbanen	-79,9	-70,8	-75,0	-75,0
<b>Nettoudgifter letbanedrift i alt</b>	<b>116,8</b>	<b>142,7</b>	<b>180,6</b>	<b>188,9</b>
<i>Heraf Aarhus Kommune</i>	43,2	57,7	74,8	78,8
<i>Heraf Region Midtjylland</i>	73,6	85,0	105,8	110,1

Midttrafik estimerede i 2013 letbanens samlede driftsomkostninger til 197 mio. kr. årligt.<sup>2</sup> Man fastsatte en forventet samlet indtægt i letbanen til 79,9 mio. kr. årligt. Nettobestillerbidraget fra Aarhus Kommune skulle være 43,2 mio. kr. (som var forudsat finansieret ved reduktioner af bybustrafik). Tilsvarende skulle nettobestillerbidraget fra Region Midtjylland være 73,9 mio. kr. årligt.

Efter AAL var etableret, overtog selskabet selv budgetteringen af driftsudgifterne på et mere præcist grundlag. AALs budget for 2019 var på 253 mio. kr., altså væsentligt højere end de estimerer, der lå til grund for principaftalen. Hertil kommer Midttrafiks andre letbanerelaterede driftsudgifter på 2,5 mio. kr. I

<sup>1</sup> Budgettet dækker 11 måneder, da betalingen for drift af letbanetrafikken skulle starte 1. feb. 2018

<sup>2</sup> Budgettet på 197 mio. kr. indeholdt kun operatøromkostninger. Det samlede budget til letbanedrift var estimeret af Midttrafik til 210 mio. kr. Budgettet på 197 mio. kr. var dog det, byrådet blev præsenteret for ifm. beslutningen om Principaftalen i 2015, og var dermed udgangspunkt for bevillingen.

budget for 2020 er letbanens driftsudgifter yderligere steget til 261,4 samt Midttrafiks øvrige driftsudgifter på 2,6 mio. kr.

Langt den største del af AAL's driftsøkonomi er bundet op på kontraktbetaling af underleverandører samt kapitaludgifter jf. nedenstående tabel:

<b>Driftsomkostninger</b>	
Operatøromkostninger (Keolis)	25%
Tog vedligehold (Stadler)	12%
Infrastrukturvedligehold (Aarsleff Rail)	7%
Kørestrøm	3%
Øvrige drifts- og infrastrukturomkostninger	2%
Moms	5%
<b>Driftsomkostninger i alt</b>	<b>54%</b>
<b>Kapitalomkostninger</b>	<b>36%</b>
<b>Administrative omkostninger</b>	
Personaleomkostninger	5%
Lokaleomkostninger (inkl. depoter)	1%
Øvrige administrative omkostninger	4%
<b>Administrative omkostninger i alt</b>	<b>10%</b>

For Aarhus Kommunes vedkommende var det oprindeligt forudsatte nettobudget på 43,2 mio. kr. i 2013. I budget 2020 er dette beløb steget til 78,8 mio. kroner.

Hertil kommer, at der i de oprindelige estimater for letbanedrift ikke var indregnet diverse administrative og andre udgifter relateret til letbanedriften på ca. 5 mio. kr. årligt (billettering, herunder rejsekort, billetkontrol og trafikskabsudgifter).

Der er siden starten sket flere ændringer i driftsbudgettet, bl.a. har forrentning og afdrag af en aftalt øget lånoptagelse til anlæg kraftigt forøget kapitalomkostningerne. Desuden var det oprindelige driftsbudget udarbejdet på et meget usikkert grundlag, som på en række områder viste sig at være undervurderet. Det samlede driftsbudget er steget fra det oprindelige skøn på 196,7 mio. kroner til 263,9 mio. kroner. Det er en stigning på ca. 40 mio. kroner (eller 18 %) mere end almindelig prisfremskrivning. Man skal dog være opmærksom på, at de oprindelige 196,7 mio. kroner kun dækkede udgifter til operatør, men ikke alle udgifter i driftsbudgettet for letbanen. Midttrafik har således oplyst, at der allerede i 2013 var grundlag for en budgetvurdering på 210 mio. kroner for den samlede letbanedrift.

Det skal understreges, at indtægterne fra letbanen stadig er forbundet med meget stor usikkerhed. Som det fremgår af tabellen, er der ikke regnet med en stigning i passagerindtægterne. De ligger på 75 mio. kr. i Midttrafiks budget 2020. Midttrafiks seneste vurdering er således et fald i de forventede indtægter siden principaftalen. Indtægterne på letbanen og fordelingen heraf er fortsat baseret på aftalte princip-

per. Indtægterne baseres ikke på faktuelle registreringer, bl.a. fordi letbanen først for nylig kom i gang på alle strækninger og fordi letbanens passagertællesystemer først lige er kommet i drift.

Aarhus Kommunes betaling for letbanedriften er steget udover den umiddelbare stigning i bruttoudgifterne. Dette skyldes det aftalte i principaftalen, hvor merudgifter i forhold til det oprindelige udgangspunkt fordeles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Endelig er Letbanens idriftsættelse som bekendt forsinket. Det har påvirket omkostningerne til kollektiv trafik i Aarhus, for det første i form af en besparelse på grund af senere opstart af kontraktbetaling til letbanen, og for det andet i form af merudgifter på grund af senere reduktion af bybuskørsel, samt udførelse af buserstatningskørsel i en længere periode.

## 5.2. Finansiering af Letbanen

Oprindeligt var forventningen, at Aarhus Kommunes andel af letbanedriften skulle finansieres ved en reduktion af omkostningerne til busdriften samt et mindre løft af budgettet.

Nedenstående er de forudsætninger, der er vedtaget i forbindelse med Budgetforliget 2016. Forudsætninger i Magistratens budget, hvor der blev forudsat afledte reduktioner af busnettet: I forhold til et 0-scenarie blev forudsat at reducere bustimer (både blå og gul) med i alt 100.000 timer årligt, når Letbanen var fuldt indfaset. Ud af den samlede besparelse var der imidlertid 20.000 køreplan-timer, som man havde regnet med inden letbanens opstart ville være etableret til dækning af byudviklingen i Lisbjerg og Elev. Derfor kunne kun reduceres med 80.000 timer i den eksisterende trafik. Denne reduktion indgik i forslag til kollektiv trafikplan 2017.

Herefter manglede Aarhus Kommune en finansiering på 24 mio. kr. årligt i forhold til det forudsatte driftsbudget for letbanen på 43,2 mio. kroner. Heraf blev det forudsat at kollektiv trafik selv kunne finde finansiering for 16,5 mio. kr.

Nedenstående er et klip fra den oprindelige forudsætning med Magistratens budget for 2016-2020:

- *"Optagne lån til etablering af Letbanen er annuitetslån med faste ydelser, som ikke pristalsreguleres. Over tid vil den manglende pristalsregulering reelt gøre lånene billigere. På den baggrund kan **4 mio. kr. årligt** fra 2018 anvendes til at dække en del af finansieringsmankoen.*
- *Busselskabet Aarhus Sporveje har igennem flere år haft et årligt overskud i regnskabet for kontrakten for den ikke-udbudte kørsel. Det er aftalt at evt. overskud tilbageføres til Aarhus Kommune. Det forventes, at Busselskabet også i de kommende år vil kunne tilbageføre overskud på den ikke-udbudte kørsel på gennemsnitligt **7 mio. kr. årligt**.*
- *Midttrafik er meget konservativ i deres indtægtsbudgettering, samtidig med at passagertallet er stigende. Igennem flere år har det derfor ved Midttrafiks regnskabsaflægning vist sig et overskud i forhold til Aarhus Kommunes indbetaling, hvorfor kommunen får penge tilbage. Det forventes, at den indtægtsmæssige udvikling vil fortsætte, og at der må forventes et overskud på **3 mio. kr. årligt**:*
- *Kommunens Reserve til Udvikling af Kollektiv Trafik tilføres hvert år 14,2 mio. kr., som fremadrettet primært er reserveret til finansiering af Rejsekortet. Fra 2019 forventes der merudgifter på cirka 11,7 mio. kr. årligt til Rejsekortet, hvorfor Reserven vil kunne bidrage med **2,5 mio. kr. årligt**.*

*Samlet set kan der med disse punkter inden for området peges på finansieringsmuligheder på i alt **16,5 mio. kr. årligt**. Der er således behov for at finde finansiering af yderligere 7,5 mio. kr. årligt."*

De resterende 7,5 mio. kr. årligt blev bevilget i budgetforliget fra 2016 og frem. Derudover blev der bevilget yderligere 2,5 mio. kr. fra reserven. Begge dele er bevilget til dækning af merudgifter i letbanen.

Forudsætningen i ovennævnte budgetforlig om, at det indenfor de eksisterende økonomiske rammer til kommunens kollektive trafik ville være muligt at finde 16,5 mio. kr. årligt til letbanedrift, er ikke realiseret og er en del af forklaringen på, at der i dag er et økonomisk problem på området.

Det oprindelige budget for letbanen var på 43,2 mio. kr. årligt (2013-prisniveau), der løbende er blevet opjusteret, som beskrevet i afsnit 5.1. I Midttrafiks budget 2020, som baserer sig på letbanens driftsbudget, er udgiftsniveauet 76,8 mio. kr. Der er således sket en væsentlig stigning i Aarhus Kommunes årlige nettodriftsudgift til letbanen.

Der er ikke bevilget budget til letbanen siden budget 2016-2019. Det betyder, at letbanen er underfinansieret af to grunde: Dels er vurderingen at omkostningerne til Letbanen er steget væsentligt siden vurderingen medio 2015 (hvor budgetforliget for 2016-2019 blev indgået) og dels blev en stor del af finansieringen fundet som intern finansiering i Teknik og Miljø – primært som en forventet reduktion af omkostningerne til busdrift.

### 5.3. Stigende kørselsudgifter til busser fra budget 2020

Som beskrevet var forventningen at en del af letbanedriften kunne finansieres af reducerede omkostninger til busdriften. Der har i en periode været faldende udgifter, som følge af reduktioner i kørslen. Men udgifterne til busdrift er nu igen stigende pga. kørselsudvidelser og index-reguleringer.

Aarhus Kommunes udgifter til bustrafik fra 2015 og frem fremgår af denne tabel (muligt overskud fra BAAS for 2019 og frem er ikke budgetlagt):

Udgifter i mio. kr.	Regnskab				Budget	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020 og frem
<b>Brutto buskontraktudgifter</b>	<b>474,0</b>	<b>453,3</b>	<b>455,1</b>	<b>440,6</b>	<b>446,9</b>	<b>466,6</b>
Tilbageført overskud fra BAAS	-11,2	-32,9	-12,8	-21,4		
Netto buskontraktudgifter	462,8	420,4	442,3	419,2	446,9	466,6
Bus-IT (ikke opgjort særskilt i 2015)		7,7	7,8	9,7	8,6	9,9
Flextur	1,0	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1
Busindtægter	-286,2	-290,4	-290,0	-278,2	-280,6	-279,5
<b>Netto buskørselsudgifter</b>	<b>177,5</b>	<b>138,6</b>	<b>160,9</b>	<b>151,7</b>	<b>176,0</b>	<b>198,1</b>

Der fremgår følgende væsentlige ændringer i brutto buskontraktudgifterne:

1. Kontraktudgifterne faldt væsentligt fra 2015 til 2016 primært pga. aftale om ny billigere kontrakt med BAAS, og der var samtidig en negativ index-regulering af kontraktpriserne pga. lave dieselpriiser.
2. Kontraktudgifterne faldt også fra 2017 til 2018 primært som følge af kollektiv trafikplan 2017, hvor busnettet blev reduceret og tilpasset til letbanen.
3. Kontraktudgifterne stiger igen fra 2018 til 2019 primært pga. det øgede kørselsomfang, som byrådet har besluttet for de kommende 7 år.
4. Kontraktudgifterne forventes at stige fra 2019 til 2020. Den væsentligste grund er index-reguleringer af kontraktpriser, primært pga. stigende dieselpriiser. Derudover er der en stigning som følge af fuld effekt af det øgede kørselsomfang med opstart i 2018 og køretidsjusteringer, som skyldes forværret fremkommelighed i Aarhus. Køretidsjusteringer opgør Midttrafik til ca. 4

mio. kr. Denne udfordring forventes at stige fremadrettet, hvis der ikke sikres en forbedret fremkommelighed for bustrafikken.

Det skal nævnes, at Byrådet i forbindelse med vedtagelsen af kollektiv trafikplan 2017 besluttede at anvende provenuet fra de lavere kontraktpriser (nævnt under 1.) til at øge kørselsomfanget med cirka 10.000 køreplantimer svarende til 8 mio. kr. årligt i forhold til det fremlagte trafikplanforslag til reduktion af bybuskørslen, som skulle finansiere letbanedriften.

Midttrafik oplyser, at man i 2019 og frem forventer et fald i indtægterne. Dette er en landsdækkende tendens. Der er endnu ikke meldt en konkret forventning ud til faldet i Aarhus Kommune.

#### 5.4. Rejsekortet

Indførelsen af Rejsekortet blev besluttet af Midttrafiks bestyrelse i 2015. Byrådet afsatte budget 2016-20 midler til dækning af nettomerudgifter vedr. rejsekortet i 2014-16. Fra 2017 og frem blev det besluttet at finansiere merudgifter til rejsekortet af reserven til udvikling af den kollektive trafik.

I Budgetforliget for budget 2016-2020 blev givet et løft af rammen til kollektiv trafik på ca. 12 mio. kr. årligt, men dog kun 6,4 mio. kr. i 2016. Året efter blev budgettet tilpasset med yderligere 1,4 mio. kr. fra 2018 og frem, grundet en statslig beslutning om en væsentligt ændret finansieringsmodel. Samlet set er rammen for kollektiv trafik hævet med ca. 13,6 mio. kroner til dækning de årlige netto merudgifter til Rejsekortet.

Budgettet er ikke blevet tilpasset siden bevillingerne i budgetforlig 2016 og 2017.

Nedenstående tabel viser de faktiske omkostninger til Rejsekortet i perioden 2015-2018 samt de forventede fremtidige omkostninger.

Udgifter i mio. kr.	Regnskab				Budget	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rejsekort, busser	12,3	21,3	18,5	15,7	19,6	18,9
Rejsekort, Letbanen	-	-	0,1	2,3	3,0	3,2
<b>Udgifter i alt</b>	<b>12,3</b>	<b>21,3</b>	<b>18,6</b>	<b>18,0</b>	<b>22,6</b>	<b>22,1</b>

I den oprindelige businesscase, var der forudsat at Aarhus Kommune ville få en årlig besparelse på ca. 5 mio. kr. Den forventede besparelse bestod af følgende:

Besparelser i mio. kr.	Beløb i 2017 og frem
Eksisterende billetteringssystem	-1,1
Kundeservice og betjent salg	-0,7
Tællinger mv.	-0,1
Periodekort, Klippekort	-0,3
Nye opgaver	0,3
Salgsprovision	-3,1
<b>I alt</b>	<b>-5,0</b>

En væsentlig besparelse på salgsprovision på 3,1 mio. kr. lå tidligere som en negativ post på Midttrafiks indtægtsregnskab. Indtægterne afregnes som en del af busudgifterne, som indgår i rammereguleringsmodellen. Da udgiften til salgsprovision forsvandt, øgede dette blot Midttrafiks samlede indtægtsregnskab, som også er påvirket af mange andre faktorer.

Midttrafiks øvrige mindre besparelser ved de udfasede billetteringssystemer blev kun opgjort i businesscasen, men indgik herefter budgetteknisk i Midttrafiks samlede trafikskabsudgifter. De længst gennemførte besparelser her opgøres således ikke længere særskilt.

Siden etableringen af rejsekortet i busserne, er der kommet yderligere udgifter til rejsekortet, idet der særskilt på letbanen er årlige udgifter til rejsekortet på cirka 3 mio. kr. Dette har der ikke været afsat budget til.

Dermed er underskuddet vedr. Rejsekortet for kollektiv trafik:

Udgifter i mio. kr.	2015	2016	2017	2018	2019	2020 og frem
Bevilling til merudgifter vedr. rejsekortet	12,5	15,1	13,8	14,0	13,7	13,6
Bruttoudgifter til rejsekort, afholdt til Midttrafik <i>Heraf vedr. Letbanen</i>	12,3	21,3	18,6 0,1	18,0 2,3	22,6 3,0	22,1 3,2
<b>Underskud vedr. rejsekort, ekskl. den forudsatte besparelse på 5,0 mio. kroner årligt.</b>	<b>0,3</b>	<b>-6,2</b>	<b>-4,8</b>	<b>-4,0</b>	<b>-8,9</b>	<b>-8,5</b>

Der er følgende forklaringer på, hvorfor Rejsekortet er blevet dyrere end oprindeligt forventet i Midttrafiks businesscase:

- Casen tog udgangspunkt i rejsekortudstyr til det busantal, der på daværende tidspunkt var forventet i Aarhus efter busreduktioner ifm. Letbanen. Da man i Aarhus politisk valgte et højere serviceniveau som indebar et højere antal bybusser, skulle anskaffes og installeres mere rejsekortudstyr.
- I nettobetalingen for rejsekortet indgår, at Midttrafik har ydet et lån til Rejsekort A/S, som løbende afdrages og nedbringer nettobetalingen. I casen var lånet forudsat fuldt tilbagebetalt i 2022, men Rejsekort A/S afdrager i stedet lånet over en længere årrække. Det årlige afdrag har derfor indtil videre været lavere end forudsat, hvorfor nettobetalingen har været højere.
- I casen havde Midttrafik ikke taget højde for øgede udgifter til kundeservice i forbindelse med rejsekortet.
- I casen havde Midttrafik ikke taget højde for omkostninger til omflytning/geninstallering af rejsekortudstyr ved busudskiftninger.
- Specifikt for letbanen indgik i casen kun udgifter til rejsekortudstyr på den nye indre strækning. Rejsekortudstyr til stationer på Odderbanen og Grenaa-banen indgik ikke i casen, hvilket har forøget udgifterne til letbanen.

Rejsekortet blev i budgetforliget 2015 besluttet at skulle reguleres via reserven til udvikling af den kollektive trafik fra 2017. Denne regulering er endnu ikke blevet foretaget. Det skyldes, at der aldrig er blevet etableret en fast rutine for, hvordan og hvornår opgørelser og reguleringer skulle foretages. Det er således ikke fastlagt, hvor vidt afvigelser fra den oprindelige businesscase skulle medregnes i reguleringen. Ligeledes er der ikke truffet beslutning om, hvorvidt der skulle ske reguleringer tilbage i tiden for de afsluttede regnskabsår, eller om det alene er budgetterede udgifter til Rejsekortet, der indgår.



### 5.5. Udgifter til administration

Udgifter til administration dækkes af et grundbudget til kollektiv trafik, og reguleres som nævnt ikke på reserven. Merudgifter på dette område vil derfor betyde gæld for Teknik og Miljø's sektor for kollektiv trafik.

Nedenstående tabel viser de udgifter, som hører under grundbudgettet:

	Udgifter i mio. kr.				Forventede udgifter i mio. kr.	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020 og frem
Andel af Midttrafiks fællesudgifter, Bus	30,7	30,6	30,2	29,1	30,4	31,6
Andel af Midttrafiks fællesudgifter, Letbane	0	0	0	1,8	1,9	1,9
Billetkontrol*	0,5	0,2	0,3	2,3	0,6	3,1
Opholdshuse	0,1	0,0	0,0	0,2	0,3	0,3
<b>I alt</b>	<b>31,4</b>	<b>30,7</b>	<b>30,5</b>	<b>33,5</b>	<b>32,6</b>	<b>36,9</b>

Udgiftsniveauet indenfor grundbudgettet har været nogenlunde konstant i perioden. Fra 2020 forventes disse derimod at stige med ca. 3,3 mio. kr. årligt. Stigningen skyldes primært ændret praksis vedr. kontrolafgifter, hvor Aarhus Kommune indtil 2019 har overført ubetalte afgifter til Opkrævningen, Kultur og Borgerservice, i Aarhus Kommune, som har stået for opkrævning og inddrivelse via SKAT. Fremover bliver fordringerne stående hos Midttrafik.

Stigningen i Midttrafiks udgiftsbudget skyldes, at Midttrafik fra budget 2020 budgetterer med et tab på debitorer på 2,1 mio. kr. Afskrivningen skyldes at en stor andel af de udskrevne afgifter ikke bliver betalt.

Ud over den driftsøkonomiske udfordring i kollektiv trafik i Teknik og Miljø, er der en restance vedr. kontrolafgifter i busser på 52 mio. kr., der er placeret i Opkrævningen, og som er oparbejdet i perioden 2009-2018. Der er en risiko for, at en del af denne fordring må afskrives, da der er problemer med inddrivelsen i Gældsstyrelsen. I tilfælde af, at dette sker, vil Gældsstyrelsen give et tilbud på afkøb af fordringen. Dette er senest sket ved forventet regnskab 2018, hvor der blev godkendt et afkøb på 18,8 mio. kr. Der var dog kun et relativt lille tab på 3,2 mio. kr. ved dette afkøb.

For kollektiv trafik vurderes det derfor, at der kun er en relativ lille risiko for at restancen ikke kan inddrives eller må afskrives med et større tab. Denne problematik er derfor ikke yderligere indarbejdet i analysen af den kollektive trafik.

### 5.6. Ophør af midlertidige bevillinger

Den sidste udfordring vedr. kollektiv trafik er ophør af midlertidige bevillinger. I budgetforliget for 2018 blev afsat 70 mio. kr. fra Reserven til udvikling af Kollektiv Trafik med det formål i en periode på op til 10 år at forbedre den kollektive trafik. I samme budgetforlig blev forlods anvendt 20 af de 70 mio. kr. til at

finansiere kørselsudgifter for institutioner i Børn og Unge, samt til udskiftning af rejsekortterminaler for at give mulighed for rejsekortrejser for samme børnegrupper.

De resterende 50 mio. kr. fra reserven blev ønsket udmøntet i byrådets budgetforlig for 2019. På den baggrund har byrådet i foråret 2019 vedtaget årligt at anvende ca. 7 mio. kr. mere på busdrift over en periode på ca. 7 år. Af de ekstra driftsmidler anvendes cirka halvdelen til at finansiere øget køretid på de eksisterende bybuslinjer, som ikke kan komme gennem byen pga. manglende fremkommelighed. Den anden halvdel af de ekstra driftsmidler anvendes til erstatningskørsel på strækninger og i bl.a. Sabro, der hidtil har været betjent af regionale busruter, men som Region Midtjylland har besluttet at nedlægge fra sommeren 2019.

I 2026, når de ekstra driftsmidler på ca. 50 mio. kr. er opbrugt, skal den ekstra kørsel principielt nedlægges. I praksis vil dette ikke være muligt, bl.a. fordi en del af kørselsudvidelsen er anvendt til længere køretider på grund af manglende fremkommelighed. Der vil derfor blive et underskud, som der skal findes ny finansiering til eller gennemføres andre besparelser.

#### **5.7. Opsamling: Stigende udgifter i Kollektiv trafik**

Der er i afsnit 5 gennemgået følgende forklaringer på de stigende udgifter til Kollektiv trafik:

- Stigende udgifter til Letbanen, merudgifter estimeret til 39 mio. kr.
- Stigende udgifter til buskørsel, merudgifter estimeret til ca. 22 mio. kr.
- Underfinansiering af rejsekortet, merudgifter estimeret til ca. 9 mio. kr.
- Stigende udgifter til administration, merudgifter estimeret til ca. 3 mio. kr.

Samlet set forventes der dermed merudgifter på i alt ca. 73 mio. kr. årligt. Fra 2026 bortfalder en midlertidig bevilling og dermed vil de årlige underskud være på ca. 80 mio. kr.

Ud over disse konkrete økonomiske udfordringer, er kollektiv trafik lige nu i en omstillingsperiode. Der derfor en række usikkerheder, som man bør være opmærksom på fremadrettet. Det gennemgås i næste afsnit.

## **6. Usikkerheder for kollektiv trafik fremadrettet**

Ud over de nævnte konkrete udfordringer, der blev gennemgået i afsnit 5 er der en række usikkerheder fremadrettet:

- Fra 2021 vil der blive indført en ny model for indtægtsfordelingen i Midttrafik, hvor indtægterne primært vil blive fordelt med udgangspunkt i de rejsemønstre, der er registreret igennem Rejsekortet. Det er usikkert om dette vil betyde, at Aarhus Kommune får en større eller mindre andel af indtægterne.
- I Midttrafiks budgetlægning er den største usikkerhed knyttet til passagerindtægterne. 60 % af de umiddelbare kørselsudgifter dækkes af passagerindtægter. Midttrafik har generelt ønsket at undgå ekstraregninger til kommunerne og regionen. Ved gennemgang af Midttrafiks budgetter og regnskaber for de seneste år har der dog ikke kunnet konstateres en systematisk undervurdering af indtægterne i busserne.
- Det udgør en stor usikkerhed, at indtægterne i letbanen er opgjort og fordelt efter aftalte principper frem for efter faktisk salg og rejseaktivitet. Det er endvidere en usikkerhed for indtægterne på letbanen, at der altid vil være en vis indsvingningstid for ny kollektiv trafik, hvorfor det kan tage flere år før det fremtidige indtægtsniveau er nået. Midttrafiks indtægtsbudgettering for letbanedrift sker i en dialog med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

- Stigende omkostning på grund af ringere fremkommelighed primært i Aarhus midtby. Dårlig fremkommelighed betyder flere køreplantimer til eksisterende bustrafik, hvilket vil øge udgifter til buskørsel uden en bedre service til borgerne. Teknik og Miljø er i gang med at se på mulighederne for at øge bussernes fremkommelighed ved at give busserne prioritet i signaler og ved at etablere busbaner på udvalgte strækninger. Dette initiativ betyder, at der er behov for at investere for at undgå at bustrafikken blot forringes og fordyres med de stigende trængselsproblemer. Der har i byrådets debatter været efterlyst sådanne initiativer og det er Teknik og Miljø's ønske, at dele af reserven til kollektiv trafik anvendes til dette i de kommende år. Hvis dette efterleves, vil reserven ikke samtidigt kunne dække driftsunderskuddet.
- For letbanen er der fremadrettet stor usikkerhed omkring udgiftsniveauet. Denne usikkerhed forventes gradvist at mindskes i takt med at letbanen opnår fuld drift. Letbanens budget forventes i de kommende år at kunne optimeres i takt med at selskabet opnår driftserfaringer. Det er Letbanens bestyrelse, der beslutter Letbanens driftsbudget.

Ud over de ovenstående usikkerheder, er det også yderligere to væsentlige problemstillinger, der bør være opmærksomhed på i forhold til den økonomiske konsekvenser: Omstilling til el-drift og muligheder for udbud.

### **6.1. Omstilling til el-drift**

Byrådet har vedtaget en klimaplan, der har en målsætning om fossilfrihed i 2030. Det er derfor tanken at omstille hele bybusparken fra diesel- til el-busser over de kommende år. I udgangspunktet vil det ske som del af den normale løbende busudskiftning. Der kan dog komme statslige tiltag eller byrådsbeslutninger, som kan udløse behov for en hurtigere udskiftning af den eksisterende buspark. Udfordringen i den forbindelse er, at busproducenterne endnu ikke sælger el-busser, som i forhold til passagerkapacitet og rækkevidde kan erstatte alle de eksisterende dieselbusser.

Kommunen vil under alle omstændigheder skulle forvente udgifter ved omstilling af busparken til el-drift. Det er estimeret at ladeinfrastruktur til natopladning af hele busparken på garageanlæggene vil koste ca. 50 mio. kr. Hertil kommer operatørens merudgifter til anskaffelse af selve busserne, som betales via den løbende kontraktbetaling. Til sammenligning kan nævnes, at trafikselskabet Movia forventer, at Københavns Kommune må forvente at deres kontraktomkostninger vil stige med 5-15% i forbindelse med omstilling til el-drift.

Byrådet besluttede den 28. maj 2019 ifm. behandling af forslag fra DF om fossilfri drift fra 2025, at Teknik og Miljø sammen med Midttrafik skal udarbejde en mulig handleplan for omstilling til fossilfri kollektiv trafikdrift i 2030. Denne handleplan for omstilling med beskrivelse af muligheder og risici vil blive fremsendt særskilt til byrådet.

Fremadrettet har Busselskabet Aarhus Sporveje foreslået, at selskabet beholder det årlige overskud, som så i stedet anvendes til finansiering af overgangen til el-drift. I givet fald vil kommunen ikke kunne påregne en årlig tilbagebetaling af overskud fra BAAS som hidtil. En gennemførelse af dette forslag vil derfor medføre, at Byrådet enten skal reducere i kørselsomfanget eller tilføje budget svarende til det overskud selskabet beholder, for at fastholde den identificerede budgetudfordring på det niveau, der beskrives i analysen. Forslaget er derfor ikke forudsat gennemført i denne analyse.

## 6.2. Muligheder for udbud

Midttrafik har siden strukturreformen gennemført to udbud af bybuskørsel i Aarhus med hver ca. 25% af den samlede bybuskørsel i hhv. 2008 og 2012. BAAS afgav begge gange kontroltilbud, som var mere fordelagtige end tilbud fra private operatører. Derfor fik BAAS kontrakt på fortsat at udføre kørslen.

Den resterende bybuskørsel i Aarhus har ikke været udbudt. Det skyldes, at der fortsat er mange tjenestemandsansatte i BAAS, som det ikke umiddelbart vil være muligt at virksomhedsoverdrage til en privat operatør.

Men det er selvfølgelig muligt igen at gennemføre udbud af dele eller hele bybustrafikken, der i dag køres af BAAS. Der er en række ting, der kan tale for at udbyde trafikken:

- Man kan få afprøvet kontraktpriserne i markedet. Med udbud i henholdsvis 2008 og 2012, kan der være sket en gunstig markedsudvikling. Man kan få testet om en privat operatør kan løse opgaven billigere og mere effektivt og dermed sikre et højere serviceniveau inden for den afsatte økonomiske ramme.
- En privat operatør vil over tid kunne anvende andre og lidt billigere overenskomster
- Man kan lægge noget af risikoen (men ikke udgiften) ved overgang til nye teknologier over på en privat operatør, for eksempel overgang til el-drift.

Der er dog også en række ting, der taler imod udbud:

- Der er stadig ansat 82 tjenestemænd som chauffører i Busselskabet, og Aarhus kommune er forpligtet til at dække pensionerne for disse. I forbindelse med et udbud kan der evt. være mulighed for at udlåne tjenestemænd til tilsvarende stillinger i private firmaer, men denne model er usikker og har ikke været anvendt andre steder.
- Ved delvise udbud må forventes at driften af den resterende del af BAAS vil blive væsentlig dyrere og med risiko for dårligere kvalitet, da man mister stordriftsfordele og mangler sikkerhed for fremtidig drift. Derfor anbefaler Midttrafik, at bybuskørslen i givet fald bør udbydes som én samlet pakke.
- BAAS er fleksibel til at tilpasse driften og f.eks. sætte ekstrabusser ind, når der er behov, uden store ekstraregninger. F.eks. når letbanen med få dages varsel udsætter at igangsætte driften.

## 7. Handleplan

Det fremgår af kommissoriet, at der skal udarbejdes en handleplan for, hvordan der sikres økonomisk balance inden for de nuværende rammer og hvilke tiltag, der kan gennemføres for at sikre et bedre overblik over den samlede økonomi for den kollektive trafik.

Mulighederne for at skabe bedre overblik fremlægges i nedenstående afsnit 7.1. I det efterfølgende afsnit 7.2 beskrives muligheder og konsekvenser i forhold til at sikre økonomisk balance. Som tidligere nævnt er den kollektive trafik imidlertid i en omstillingsperiode, med især usikkerhed om letbanens økonomi. Derfor kan man vanskeligt finde en langsigtet løsning på den kollektive trafiks udfordringer på nuværende tidspunkt. Når ejerkredsen har accepteret stigende driftsbudgetter til Letbanen begrundes det i, at letbanen skal have en indfasningsperiode, og at selskabet derefter bør effektiviseres.

Et grundvilkår i den kollektive trafik er at væsentlige ændringer/besparelser i driftsomfanget har en lang procestid.



En ny kollektiv trafikplan udarbejdes af Aarhus Kommune og Midttrafik, så først skal processen tilrettelægges, så der er de nødvendige ressourcer begge steder. Følgende steps gennemføres:

1. Informationer om pendlerbevægelser samt rejsemønstre og passagertal i den nuværende trafik skal indsamles og analyseres for at se, hvor der kan være mulighed for at ændre ruter og frekvenser. Man skal vurdere i forhold til byudvikling og andre væsentlige ændringer i efterspørgslen. **3-4 måneder**
2. Der skal udarbejdes et samlet forslag til trafikplan på baggrund af analyserne. Planen skal hænge sammen som et system, og der skal konsekvensvurderes, hvad forslaget betyder for økonomien – både indtægter og omkostninger **4-5 måneder**
3. Byrådet behandler forslaget og beslutter om forslaget skal i offentlig høring. Hvis det tilvælges skal møder holdes i lokalområder og indsigelser behandles. Det har hidtil været tilvalgt. Dernæst en politisk byrådsbehandling. **Høring tager 4-5 måneder og 2 gange byrådsbehandling tager mindst 5-6 måneder**
4. Midttrafik skal udarbejde køreplaner og de skal indpasses med operatørernes planlægning, vognomløb, mv. Jf. indgåede buskontrakter skal operatører have de endelige køreplaner allersest 3 måneder før ændringen træder i kraft. **6-7 måneder**

Det samlede tidsforbrug er i størrelsesordenen 2 år – måske lidt mindre hvis alt kører i optimal proces, og byrådet vælger ikke at sende forslaget i offentlig høring. Tilsvarende lidt længere hvis der opstår tilbageløb undervejs i processen.

### 7.1. Sikre bedre overblik

Vanskelighederne ved at have overblik over området skyldes den kompleksitet, der omfatter flere forskellige aktører og deres indbyrdes forskellige incitament. Desuden er der lige nu en række uafklarede forhold i den kollektive trafik, som kan ændre væsentligt på økonomien i de næste år.

- Det kan overvejes at erstatte den eksisterende model for rammeregulering af en udvidet kompetence hos Teknik og Miljø til at styre den samlede økonomi på området svarende til de øvrige decentraliserede økonomier i kommunen. For at forenkle styringen foreslås det, at overføre det samlede beløb fra reserven til sektorens opsparing. De årlige tilførsler til reserven tillægges i stedet sektorens opsparing. Derved nedlægges rammereguleringsmodellen og den nuværende reserve. I stedet får Teknik og Miljø udvidede styringsmuligheder i form af en større opsparing og en udvidet overførselsadgang for overskud fra det ene år til det andet. Dette vil også give mere gennemsigtighed, et større overblik over midlerne på området og forhindre at reserverne anvendes til finansiering af andre områder. Forslaget har den styringsmæssige fordel, at ansvaret for økonomisk balance ligger entydigt i den decentraliserede sektor for kollektiv trafik, hvilket for så vidt også er tilfældet i den nuværende styring, men med den kompleksitet, at Byrådet skal godkende udmøntninger fra reserven, og at Borgmesterens Afdeling løbende medvirker til tolkning af hensigter mv. bag en meget uklart defineret rammereguleringsmodel. Samtidigt vil det være svært at sikre at midlerne faktisk anvendes til udvikling af kollektiv trafik og til at udvikle produktet, således at nettoudgiften på sigt ikke stiger. Dette har dog heller ikke kunnet lade sig gøre i særlig høj grad i den nuværende styring. Udviklingstiltag og fornuftige investeringer vil i lighed med andre decentraliserede sektorer skulle håndteres inden for den decentraliserede økonomi. Hvis det besluttes at simplificere styringsforholdene på

denne måde, vil det samtidigt være nødvendigt at give kollektiv trafik dispensation for Aarhus Kommunes økonomiske politik, der indbefatter at en sektor max. må have 10% udsving i forhold til rammen i et enkelt regnskabsår og max. 20% akkumuleret gæld i forhold til rammen.

- Alternativt vil en opretholdelse af rammereguleringsmodellen samt reserver synliggøre at kollektiv trafik er et område som vanskeligt kan styres økonomisk af Aarhus Kommune og sikre en fælles dialog omkring løsningen af problemet på tværs af kommunen.
  - o I forlængelse heraf kan det overvejes at gentænke rammereguleringsmodellen, så den omfatter alle de omkostninger, der betales til Midttrafik, dvs. ud over nettoudgifter til kørsel og rejsekort også de administrative omkostninger der afregnes til Midttrafik. Argumentet for det er, at udgifterne hertil ligesom udgifter til kørsel er svært styrbare for Aarhus Kommune på kort sigt. Derudover kan en teknisk ændring i budgetlægningen hos Midttrafik (omkostninger, der flyttes fra at blive opgjort som kørsel til administration) betyde en reel ændring i de omkostninger kollektiv trafik skal finansiere af grundbudgettet. Dette er f.eks. sket med opgørelsen af salgsprovision (beskrevet i afsnit 5.4). At ændre rammereguleringsmodellen til at omfatte alle udgifter til Midttrafik vil dog ikke have en effekt ift. den finansiering, der er til rådighed på reserverne.

Ligeledes kan det overvejes at få samlet de reserver, der er i Aarhus Kommune til en enkelt reserve, der vil lette overblikket over midler til rådighed og hvilke der allerede er disponeret. Det kan overvejes, at der ikke længere skal være én samlet disponering af busdrift og letbanedrift, men i stedet oprettes to undersektorer, én for busdrift og én for letbanedrift, som administreres med hver sin opsparring og overførselsadgang. Dette vil dels sikre et overblik over hvilket område, der er underfinansieret og vil kunne gennemføres på baggrund af en administrativ beslutning. Da områderne vil være undersektorer, vil der ikke være en økonomiske konsekvens af dette – men det vil lette kommunikationen omkring problemstillingen og synliggøre kilden til den økonomiske ubalance. Man kan også vælge at skille økonomien helt bevillingsmæssigt, så der er tale om to forskellige sektorer. På den måde kan der ikke flyttes penge mellem de to områder, uden byrådet godkender prioriteringen.

## 7.2. Økonomisk balance

Analysen af den kollektive trafik viser, at der er et årligt underskud på 73 mio. kroner, under forudsætning af at BAAS ikke betaler et overskud tilbage. Hvis der, som det fremgår af kommissoriet, skal skabes økonomisk balance indenfor den eksisterende økonomiske ramme, vil det have store konsekvenser for omfanget af den kollektive trafik.

Den byrådsvedtagne kollektive trafikplan og dermed det gældende serviceniveau vil i givet fald ikke kunne opretholdes.

Det vil endvidere kunne give store trafikale problemer, hvis der reduceres kraftigt i den kollektive trafik. Dels fordi passagermængden vil kunne overstige kapaciteten i den resterende kollektive trafik, dels fordi en del passagerer vil forlade den kollektive trafik og i stedet vælge andre transportformer, herunder privatbilisme med øget trængsel og lavere indtægter i den kollektive trafik til følge. Endelig vil der ikke være hverken attraktion eller kapacitet i den kollektive trafik til at opsuge den trafikstigning, der vil være konsekvensen af det voksende befolkningstal.

Viden om passagerernes rejsemønstre har i de senere år været stigende. Der vil derfor også været et forbedret planlægningsgrundlag i forhold til at tilrettelægge en ny trafikplan, så busserne først og fremmest kører på strækninger med et højt passagergrundlag. Ved at planlægge ruterne, så de i videst muligt omfang dækker passagerernes transportbehov, vil den kollektive trafik også være det mest attraktive



tilbud. Dette kan yderligere tilgodeses, hvis der arbejdes på at skabe bedre fremkommelighed for busserne og dermed sikres korte rejsetider uden forsinkelser. Dermed vil en ny trafikplan også kunne tilrettelægges ud fra et hensyn til den størst mulige selvfinansierungsgrad.

#### **A. Hård opbremsning, hvor kørselsomfang reduceres hurtigst muligt (medio 2021).**

Det vil kræve en politisk beslutning om et kraftigt reduceret serviceniveau, hvis det samlede kørselsomfang i busser og letbane skal reduceres så meget, at det kan reducere omkostningerne svarende til det nuværende underskud på 73 mio. kroner og yderligere 7 mio. kr. fra 2026, hvor en midlertidig bevilling bortfalder. Det nuværende serviceniveau er vedtaget i byrådet med Kollektiv Trafikplan 2017. Heri blev bustrafikken reduceret med cirka 12% for at skaffe midler til driften af letbanen. Dette serviceniveau blev implementeret så sent som i december 2017.

En reduktion kan foretages på forskellige måder. Der kan ske yderligere reduktioner i bybussernes kørselsomfang, eller man kan reducere i antallet af afgang på letbanen. Da letbanen endnu ikke har været i fuld drift ret længe, er der et begrænset erfaringsgrundlag for at udarbejde en sådan ny trafikplan på. Der kan være ændringer i passagerernes rejsemønstre og dermed i billetindtægterne, som man dermed ikke kan tage hensyn til i en ny trafikplan.

Analyser, høringsprocesser, kontraktforhold samt politisk beslutning om sammensætning af en ny og væsentligt beskåret kollektiv trafikplan betyder, at en ny trafikplan tidligst vil kunne træde i kraft medio 2021.

Kommunens budget til køb af kørsel er et nettobudget bestående af bruttokontraktudgifter fratrukket passagerindtægter. Skal der gennemføres en reduktion i forhold til nettobudgettet, skal der derfor gennemføres en væsentlig større bruttobesparelse. Der er normalt en selvfinansierungsgrad i bustrafikken på omkring 60%. Fjernes der bustrafik, vil de tilhørende passagerindtægter i udgangspunktet også forsvinde.

Beregnes ud fra en uændret selvfinansierungsgrad, skal der reduceres buskørsel for 185 mio. kr. for at opnå en nettobesparelse på 73-80 mio. kr. Det vil svare til cirka 40% af den samlede bustrafik. Dette kan illustreres ved nedlæggelse af 9 hele buslinjer. Regnes med en lavere selvfinansierungsgrad i den reducerede kørsel, skal der forventes nedlagt mindst 25% af den nuværende bybuskørsel, svarende til 6 hele bybuslinjer. Det vil ikke være muligt at opnå en så stor kørselsreduktion blot ved at fjerne enkeltture i ydertimerne eller lignende mindre justeringer.

Hvis der reduceres i letbanens kørsel, vil der skulle gennemføres en endnu større procentvis reduktion i kørslen. Dette skyldes, at en stor del af letbanens budget er bundet af faste omkostninger til tog og infrastruktur, mens kun en mindre del af letbanens driftsbudget dækker variable omkostninger, der reguleres i forhold til kørselsomfang. Alternativt kan Interessentselskabet pålægge Letbaneselskabet at reducere driftsbudgettet, med en vis andel.

I relation til arbejdet med en ny trafikplan er der brug for også at arbejde for en bedre fremkommelighed for busserne. Jo hurtigere busserne kan komme frem, jo billigere er driften. Og med hurtigere rejsetid og mindre forsinkelser er den kollektive trafik også mere attraktiv for kunderne. Det betyder også, at en ny trafikplan skal tilrettelægges ud fra et hensyn til, hvilke strækninger der har det største passagergrundlag.

I perioden frem til medio 2021, hvor en ny trafikplan kan træde i kraft vil der være et årligt underskud på 73 mio. kr. Gælden medio 2021 vil forventeligt være på 129 mio. kr., hvoraf 81 mio. kr. kan dækkes af reserven. Indregnes en tilbagebetaling af overskud i BAAS på 19,6 mio. kroner årligt, vil reserverne netop kunne dække gælden. Et muligt overskud i AAL vil hvis det tilbagebetales til Aarhus Kommune og Region Midtjylland også kunne mindske problemstillingen.

Det betyder også, at reserverne udelukkende vil blive anvendt til at finansiere ubalancen på området, og at der ikke er finansiering herfra til investeringer i bedre fremkommelighed, således at bustrafikken kan forbedres og ikke fordyres i den kommende periode.

Hvis der skal skabes økonomisk balance inden for den afsatte ramme, kan der principielt opstilles to alternativer, som har et forskelligt tidsperspektiv i forhold til, hvornår, der sættes ind med reduktioner i kørselsomfanget.

**B: Kørselsomfang reduceres først, når letbanen har været i drift et par år (medio 2023)**

Der er, som beskrevet i analysen, mange faktorer, som giver en usikkerhed omkring økonomien for kollektiv trafik fremadrettet. Med udgangspunkt i Midttrafiks budgetlægning, forventes der på nuværende tidspunkt en årlig ubalance på 73 mio. kroner.

Som det fremgår af analysen, er den væsentligste kilde til ubalancen Letbanens udgiftsniveau. Indtil nu har Letbaneselskabet haft fokus på at få letbanen ud at køre på hele strækningen. Nu hvor driften er i gang, og der løbende opnås en større erfaring med driften, vil der være grundlag for yderligere skærpelse af det opstillede driftsbudget og effektiviseringsmuligheder. Ligeledes kan der også ses på de faktiske passagerindtægter og forventningen til disse fremadrettet.

På grund af disse usikkerheder kan der være grund til at vente nogle år, før der gennemføres ændringer i det samlede kørselstilbud. Hvis der skal være en rimelig tid til at vurdere denne og andre usikkerheder, kan der tidligst omlægges til en ny kollektiv trafikplan med virkning fra medio 2023.

Den nye kollektive trafikplan vil skulle løse den økonomiske ubalance, som er på 73 mio. kr. årligt, stigende til ca. 80 mio. kr. fra 2026. Medio 2023, vil der med udgangspunkt i Midttrafiks budgetlægning være en akkumuleret gæld på ca. 275 mio. kr. Tages der højde for en mulig tilbageførsel af overskud fra BAAS, vil gælden udgøre 186 mio. kr. Dette vil kun delvist kunne dækkes af de eksisterende reserver på i alt 81 mio. kr. Der vil være en restgæld på 105 mio. kr., der også skal håndteres. Der vil derfor skulle gives dispensation for, at sektorens gæld vil overskride Aarhus Kommunes økonomiske politik om max. 20 % gæld.

Konsekvensen af, at udskyde omlægninger til gennemførelsen af en ny kollektiv trafikplan er, at selve driften, alle reserver og mulige tilbagebetalinger fra BAAS prioriteres til den umiddelbare drift. Serviceniveauet kan således midlertidigt fastholdes, men konsekvensen er, at der ikke kan foretages nogle investeringer i udviklingen af den kollektive trafik med mindre der investeres særskilt i disse tiltag, herunder omstilling til eldrift.

Formålet med udskydelsen er at der vil kunne vise sig effektiviseringsmuligheder i letbanedriften, en større passagertilgang, effektiviseringer i busdriften gennem udbud eller andre faktorer, herunder opdaterede byrdefordelings- og indtægtsfordelingsmodeller, der vil påvirke udgiftsniveauet i en positiv retning. Under alle omstændigheder vil omlægningen til ny trafikplan kunne ske på et mere oplyst grundlag.

I relation til arbejdet med en ny trafikplan er der brug for også at arbejde for en bedre fremkommelighed for busserne. Jo hurtigere busserne kan komme frem, jo billigere er driften. Og med hurtigere rejsetid og mindre forsinkelser er den kollektive trafik også mere attraktiv for kunderne. En ny trafikplan bør også tilrettelægges ud fra et hensyn til, hvilke strækninger der har det største passagergrundlag, da flere indtægter vil betyde en højere selvfinansieringsgrad.



## Bilag: Økonomisk analyse af budgetlægning i Midttrafik og udvikling i busdrift

### 1.1. Budgetlægning i Midttrafik

En usikkerhed i Midttrafiks budgetter fremadrettet kan være, hvis Midttrafik er for konservativ med budgetlægningen. Nedenstående tabel viser afvigelsesforklaringer for kørselsudgifter fra Midttrafiks bestillerspecifikke regnskaber fra 2014 til forventet regnskab 2018.

Over (+)- underskud (-) I mio. kr.	2014	2015	2016	2017	2018
Busindtægter	15,12	1,24	-1,44	11,31	13,30
Kørselsudgifter	0,56	-13,78	19,32	-24,65	-17,37
Bus IT og øvrige	-	6,63	-0,47	0,27	-1,10
Flexture	0,43	0,12	0,17	-0,11	-
<b>Nettobusdrift</b>	<b>16,11</b>	<b>-5,79</b>	<b>17,58</b>	<b>-13,18</b>	<b>-5,17</b>
Tilbagebetalinger fra Busselskabet	72,20	11,20	32,90	12,80	<i>Afklares</i>

<sup>3</sup>Se afvigelsesforklaringer i fodnote

Der har i alle år, være en stor tilbagebetaling fra overskuddet i Busselskabet. Beløbet i 2014 vedrører perioden 2007-2013. Herefter er overskuddet udbetalt i det efterfølgende år. I perioden 2014-2018 er der udbetalt 129,1 mio. kr. Beløbet vedrører kun den ikke-udbudte kørsel, for at undgå en konkurrenceforvridende situation, da private selskaber, som jo ville beholde et overskud selv.

Der har de fleste år været en relativ stor tilbagebetaling af overskud fra Busselskabet, men udover dette er der ikke et tydeligt billede af, at der budgetteres for konservativt. Dog bør der være opmærksomhed på regnskab 2018 i forhold hvor stort faldet i indtægter bliver som følge af Letbanens indførelse og kørselsreduktionerne. Ved seneste forventede regnskab var påvirkningen af dette ikke så stor som forventet ved budgetlægningen 2018.

### <sup>3</sup> Afvigelsesforklaringen fra Midttrafiks bestillerspecifikke regnskaber

Merindtægten skyldes forbedret billetkontrol samt flere unge og uddannelsessøgende.

**2015:** Merforbrug skyldes øgede udgifter til bybuskørsel og stigning i indeks

**2016:** Refundering af klippekort giver en mindre indtægt, mens mindre forbruget skyldes ændrede kontraktpriser for restkørsel og nyt udbud.

**2017:** Forudsat indtægtsnedgang sfa. indskrænkninger i buskørsel efter Trafikplan Aarhus blev udsat pga. forsinkelsen af Letbanen. Modsat var der en merudgift pga. udsættelse af Trafikplan Aarhus grundet senere opstart af Aarhus Letbane.

**2018 (forventet):** Indtjeningen i busserne ser ikke ud til at være påvirket af Letbanens indførelse og kørselsreduktionerne i samme grad som forventet. Modsat forventes der øget udgifter efter ny køreplan december 2017, køretidsudvidelser pga. fremkommelighedsproblemer, fortsættelse af rute 86 til resten af 2018 samt stigende indeks.

1.2. Usikkerhed omkring udvikling af busdriften  
Nedenstående viser udviklingen i Midttrafik's udgifter til busdrift i perioden. Tilbagebetalingen fra Busselskabet er holdt ude af opgørelsen.

Tallene viser nogenlunde stabile udgifter – både når man ser på de faktiske udgifter og på udgifter pr. køreplanstime.

### Udvikling i busdrift 2014-2017

Midttrafik udgifter Løbende priser	R2014	R2015	R2016	R2017
Busdrift	mio. kr.	mio. kr.	mio. kr.	mio. kr.
Kørselsudgifter*	469,03	469,68	453,32	455,10
Bus IT og øvrige udgifter	-	-	7,73	7,79
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>469,03</b>	<b>469,68</b>	<b>461,05</b>	<b>462,90</b>
Flexiture	0,86	0,96	0,85	0,86
Busindtægter	-294,45	-286,20	-290,42	-290,01
<b>Nettobusdrift</b>	<b>175,43</b>	<b>184,44</b>	<b>171,48</b>	<b>173,74</b>

Øvrige udgifter	mio. kr.	mio. kr.	mio. kr.	mio. kr.
Busadministration	34,34	33,50	30,56	29,95
Billetkontrol	6,31	9,14	9,16	8,09
Rejsekortet busser	16,86	12,28	21,27	18,50
Tjenestemandspensioner	-	0,23	0,11	0,41
<b>Øvrige udgifter i alt</b>	<b>57,50</b>	<b>55,15</b>	<b>61,10</b>	<b>56,95</b>
<b>Midttrafik i alt</b>	<b>232,93</b>	<b>239,58</b>	<b>232,58</b>	<b>230,69</b>

Nøgletal	2014	2015	2016	2017
Køreplantimer (Bus)	568.105	574.168	581.989	579.201
Busdrift (inkl. flexitur) pr. kpl. time	827	820	794	801
Indtægt pr. kpl. Time	-518	-498	-499	-501
<b>Nettobusdrift pr. kpl. time</b>	<b>309</b>	<b>321</b>	<b>295</b>	<b>300</b>
Øvrige udgifter pr. kpl. time	101	96	105	98
<b>Udgifter i alt pr. kpl. time</b>	<b>410</b>	<b>417</b>	<b>400</b>	<b>398</b>