

Notat

Økonomien for den kollektive trafik – opdateret vurdering 2023

Kollektiv trafik er for mange borgere i Aarhus Kommune allerede en vigtig transportform. I fremtiden er der dog behov for, at en endnu større andel af persontransporten sker med kollektiv trafik, fordi det er et vigtigt bidrag i forhold til at imødegå to store og centrale udfordringer, Aarhus Kommune skal håndtere de kommende år; stigende trængsel på vejnettet og behov for grøn omstilling i transportsektoren for at bidrage til de byrådsbeslutede klimamålsætninger. I 2030 skal Aarhus Kommune være CO₂-neutral og hvis det skal nås for transportområdet, betyder det at ca. 50 % af alle fossilbilsturer skal overflyttes til kollektiv transport, cyklisme og gang. Der er derfor fremadrettet behov for en robust og fremtidssikret kollektiv trafik, som er attraktiv for alle borgere i Aarhus Kommune.

1. Resume

Der har gennem længere tid været økonomisk ubalance i sektoren for kollektiv trafik. Allerede ved budget 2019 blev der fremlagt en analyse, som viste en ubalance på 63 mio. kroner om året. Der har siden været iværksat en række initiativer, og med budgetforliget for 2022 løftede byrådet budgetrammen for sektoren med 30 mio. kroner. I Budgetforlig 2023 besluttede forligspartierne at tage økonomien i den kollektive trafik op til fornyet politisk drøftelse i Budget 2024.

Status er, at der i 2023 umiddelbart forventes et underskud på 32,8 mio. kroner, som dog kan nedbringes til 2,8 mio. kroner, hvis der træffes beslutning om at tilbagebetale 30 mio. kroner. fra Aarhus' egenkapital. I 2024 forventes et underskud på 16,9 mio. kroner.

Siden byrådets seneste orientering om økonomien for den kollektive trafik er flere faktorer fortsat i spil, der har forværret økonomien for den kollektive trafik på kort sigt, primært drivmiddelpriserne og manglende passagerindtægter efter COVID-19. Sektoren har primo 2023 en gæld på 37,1 mio. kr. og i 2027 forventes sektoren umiddelbart at have en akkumuleret gæld på 160 mio. kroner, hvis der ikke tages initiativer til at imødegå udfordringen.

Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø har vurderet en række effektiviseringer, blandt andet 30 mio. kroner i tilbagebetaling fra Aarhus' egenkapital. Effektiviseringerne vil samlet set nedbringe gælden i sektoren til 105 mio.kr. i 2027 og det årlige underskud forventes at udgøre 15 mio. kroner fra 2024-2047. Herudover har Teknik og Miljø sammen med Midttrafik opstillet en række tiltag, der kan reducere driftsudgifterne for busdriften ved at justere på serviceniveauet i ydertimerne, hvor belægningen i den kollektive trafik er mindre. Servicejusteringerne forventes at have en effekt på 15 mio.kr. i 2024 og 30 mio.kr. i 2025 og frem, hvilket samlet set vil kunne bringe sektorens økonomi i balance i 2027.

Kørselsomfanget i Aarhus Letbane er gradvist steget siden ibrugtagningen i december 2017, og Midttrafiks prognoser for passagertallet viser et

april 2023
Side 1 af 9

TEKNIK OG MILJØ
Økonomi
Aarhus Kommune

Trafik
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 15 00
Direkte telefon: 29 20 84 09

E-mail:
okonomiindkob@mtm.aarhus.dk
Direkte e-mail: ty@aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag: EMN-2023-000545
Sagsbehandler: Thomas Kirk

betydeligt vækstpotentiale, hvor der er mulighed for en opgradering af serviceniveauet flere steder. Det stigende kørselsomfang betyder sammen med de løbende serviceeftersyn af letbanetogene, at der er brug for investeringer i nye tog og dertilhørende depot, servicecenter og mandskabsfaciliteter. Den samlede udgift på 750 – 800 mio. kroner kan lånefinansieres over 30 år med en forventet årlig ydelse til renter og afdrag på ca. 20 mio. kroner til Aarhus Kommune ved fuld indfasning i 2027. Investeringen vil også betyde øgede driftsudgifter, som dog mere end opvejes af øgede indtægter.

april 2023
Side 2 af 9

2. Økonomisk status

Der har gennem længere tid været en økonomisk ubalance i sektoren for den kollektive trafik. Ved Budgetforliget for 2023-2026 var det forventede underskud på 15-20 mio. kr. årligt. Siden har særligt stigningen i drivmiddelpriserne forværret den økonomiske ubalance i sektoren. Drivmiddelpriserne er samlet set for bus- og letbanedrift steget med 105 mio.kr. de seneste to år, mens sektorens ramme kun er blevet fremskrevet med 48 mio.kr. i samme periode.

Herudover har de langsigtede konsekvenser af COVID-19 medført at passagertallene endnu ikke er tilbage på niveau 2019. Det giver udfordringer for sektoren, da det betyder manglende indtægter, som ikke bliver kompenseret af staten.

For 2022 endte sektorens økonomi med et underskud på 47,7 mio. kroner for 2022. Rammen havde en opsparring på 10,9 mio. kr. og sektoren er dermed primo 2023 i underskud på 37,1 mio. kr. inklusive rente for negativ opsparring. Midttrafiks endelige regnskab for 2022 har i foråret 2023 vist, at Aarhus Kommune tilbagebetales med 11 mio. kr. Derudover har Midttrafik haft en pulje afsat fra regnskabet i 2016 for Aarhus Kommune på 15,8 mio. kr. Denne har Teknik og Miljø aftalt med Midttrafik udbetales i 2023.

Økonomien forventes i 2023 fortsat at blive påvirket af høje energipriser og passagermedgang sammenlignet med før COVID-19. Begge dele har fået Midttrafiks budget til at stige markant ligesom det er gældende for andre trafiksselskaber.

Aarbus (busoperatøren) har de seneste år handlet relativt billig strøm gennem Aarhus Kommunes indkøbsaftale, hvilket har medført store overskud i Aarbus og en højere egenkapital. Gældende fra medio 2023 er der imidlertid indgået en aftale, som sikrer at den løbende afregning med Aarbus udregnes efter den lave indkøbspris og ikke et standardindeks. Denne aftale vil fra 2023 og frem medføre en lavere kontraktbetaling til Aarbus, som på den anden side vil få mindre overskud.

Det forventes, at alle bybusser i Aarhus Kommune fra 2027 og frem består af 18 meter ledbusser. På sigt vil det betyde at der vil blive behov for investeringer i udvidelser af endestationer og businfrastruktur for at imødekomme større busser.

I 2024 forventes der desuden markante fremskrivninger af passagerindtægterne og overskudsbetaling fra Midttrafik, hvilket også bidrager positivt til økonomien i budgetperioden 2024-2027.

Samlet set er vurderingen dog, at gælden i sektoren vil stige til 160 mio.kr. ved udgangen af 2027, jf. tabel 1 nedenfor. Teknik og Miljø og Borgmesterens afdeling har derfor opstillet en række effektiviseringer, blandt andet 30 mio.kr. i tilbagebetaling fra Aarbus' egenkapital, som vil bringe den akkumulerede gæld ned til 105 mio.kr. ultimo 2027.

Herudover har Teknik og Miljø i samarbejde med Midttrafik opstillet en række mulige servicereduktioner i busdriften, som samlet set vil kunne bringe sektoren i økonomisk balance ultimo 2027. Begge dele er beskrevet senere i notatet.

april 2023
Side 3 af 9

Nedenstående tabel 1 viser den umiddelbare økonomiske situation, som den vil tegne sig, foudsat, at der ikke foretages effektiviseringer eller andre tiltag, som er nærmere beskrevet senere i notatet.

Tabel 1: Opdateret tabel og forventninger for budget 2023-2027.

Økonomi fremadrettet (mio.kr.)	2023	2024	2025	2026	2027
Busdrift, netto	286,1	251,6	251,6	251,6	251,6
Bus adm., kontrol	33,4	36,3	36,3	36,3	36,3
Rejsekort, busser	19,8	19,9	19,9	19,9	20,6
Letbanedrift, netto	90,4	100,6	102,1	106,6	110,1
Lån til anlægsomkostninger af Letbanen (frem til 2047)	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Letbane adm., kontrol, sek.	2,7	3,6	3,6	3,6	3,6
Rejsekort, Letbanen	3,1	3,4	3,4	3,4	3,4
Øvrige fællesudgifter	1,5	2,0	2,0	0,8	0,8
Reduktion af Aarbus' egenkapital	-30,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overskudsbetaling AarBus	-35,0	-35,0	-35,0	-35,0	-35,0
Internt MTM	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Besparelse fra Budgetforlig 2023	-2,5	-3,5	-4,0	-5,0	-5,0
Forventet udækket indtægtstab grundet corona	12,0	7,3			
Ekstraordinær kompensation grundet energipriser	-9,5				
Forventet tilbagebetaling fra Midttrafik (overskud)		-10,0	-10,0	-10,0	-10,0
Kollektiv trafik i alt	374,8	399,0	392,6	394,8	399,1
Ramme Kollektiv trafik	315,2	347,5	362,0	352,9	352,9
Årets over-/underskud	-59,6	-31,4	-10,6	-22,0	-26,2
Øvrig regulering af regnskaber med Midttrafik	26,8				
Øvrig regulering af rammen - Aarhus Kommune		14,5			
Årets balance m. regulering	-32,8	-16,9	-10,6	-22,0	-26,2

* De budgetterede besparelser fra budgetforliget 2023-2026, hvoraf særligt busfremkommeligheden kan være svær at realisere.

Driftsudgifter i Aarbus

Drivmiddelpriserne har de seneste to år oplevet store stigninger og er den faktor, som har påvirket operatørudgifterne mest. Drivmiddelpriserne oplever

generelt store udsving for tiden, hvilket er med til at skabe usikkerhed om den fremtidige økonomi.

Estimering af indtægtstab

Midttrafik forventer et indtægtstab på 5% i 2023 svarende til 12 mio. og 3% i 2024 svarende til 7,3 mio.kr. som følge af COVID-19 effekt på den kollektive trafik. Fra 2024 forventes Midttrafik desuden at hæve taksterne med 10,3%, som Trafikstyrelsen lader trafikskaberne sætte taksterne op med.

april 2023
Side 4 af 9

Fra 2023 sker der en deling af passagerindtægter i Midttrafik mellem de forskellige kommuner og regionen efter princippet 75 % datadrevet, 25 % baseret på resultatet fra 2022, og fra 2024 og frem vil Midttrafik indtægtsdele 100 % datadrevet. Det giver samlet en nettofremskrivning på 29,7 mio. kr. for 2024.

Teknik og Miljø følger passagertallene tæt, men vurderer, at indtægtstab for 2023 er realistisk, Passagertallene ultimo 2022 og primo 2023 er på knap 92% af niveauet i samme måned før COVID-19 og passagertallene går langsommere frem nu end tidligere. Et indtægtstab for 2023 kan derfor ikke undgås.

Befolkningstilvæksten kan have betydning for udviklingen i disse tal, da tilvæksten forventes at give flere passagerer i den kollektive trafik. Omvendt ses dog også passagernedgang grundet bl.a. hjemmearbejde og stigende overgang til biler.

Busfremkommelighed

I 2022 vedtog byrådet måltal for busfremkommelighed for A-busnettet. I perioden 2023-2026 skal merkøretiden reduceres med minimum 5,5 timer/skole-døgn per år – budgetteret til en driftsbesparelse fuld indfaset på 4 mio. kr. årligt.

Køreplantomererne blev ved køreplansskiftet i 2022 opnormeret med 472 timer for A-busserne og Midttrafik forventer at skulle opjustere køreplantomererne yderligere ved køreplansskiftet i 2023 for at håndtere den stigende trængsel. Samtidig forventes trængslen på vejnettet at stige, hvilket gør det sværere at opnå målsætningen.

For at nå i mål forventes det, at der er behov for en mere vidtrækkende busfremkommelighedsindsats end de nuværende busfremkommelighedstiltag vedtaget i 2021.

Letbanen

Driften af letbanen bidrager også til de stigende omkostninger for den kollektive trafik. Letbanen har fremlagt et flerårigt budget, der i 2027 forventes at stige til netto 110,1 mio.kr. sammenlignet med 90,4 mio.kr. i 2023. Det flerårige budget indeholder bl.a. kontraktbestemte merudgifter til vedligeholdelse af det kørende materiel og infrastruktur.

Det er tidligere besluttet at nedjustere de oprindelige forventninger til indtægtsstigninger for Letbanen som følge af forsinket indfasning og langsommere byudvikling af Lisbjerg og Nye/Terp områderne. Interessentskabet har

besluttet at fastholde den oprindelige forudsætning for den langsigtede udvikling i passagertal og på den baggrund er der indregnet en gradvis indfasning af den fulde passagerindtægt fordelt over 4 år (2021 – 2024).

3. Investeringer i letbanen

Kørselsomfanget i Aarhus Letbane er gradvist steget siden ibrugtagningen i december 2017, og Midttrafiks prognoser for passagertallet viser et betydeligt vækstpotentiale. Der er indført kvartersdrift til Hornslet og halvtimesdrift til Grenaa. Samtidigt er der potentiale for driftsudvidelse på den indre strækning. Ligeledes vil der kunne etableres kvartersdrift til Odder, hvis der etableres en krydsningsstation ved Rude Hav Vej i Odder. Samlet set forventes investeringen at bidrage markant til et forventet passagertal på 9 mio. i 2023 mod 5,5 mio. i 2022.

april 2023
Side 5 af 9

Det stigende kørselsomfang betyder, sammen med de løbende serviceeftersyn af letbanetogene, at der er brug for investeringer i nye tog og dertil hørende depot, servicecenter og mandskabsfaciliteter. Derudover er der udgifter til vedligehold af den eksisterende letbaneinfrastruktur. Den samlede udgift på 750 – 800 mio. kroner kan lånefinansieres over 30 år med en forventet årlig ydelse til renter og afdrag på ca. 20 mio. kroner til Aarhus Kommune ved fuld indfasning i 2027. Den samlede investering forventes jævnt fordelt i årene 2024-2027.

Udover selve afdraget på lånet til investeringen vil der også være både øgede driftsudgifter og indtægter forbundet med investeringen. I nedenstående tabel 2 ses det samlede finansieringsbehov for investeringerne i letbanen når driftsudgifter og indtægter indregnes.

Tabel 2: Investeringer i letbanen

Investeringer i letbanen. tal i mio.kr.	2023	2024	2025	2026	2027
Afdrag på lån		-5	-10	-15	-20
Øgede driftsudgifter					-7,2
Øgede indtægter					10,75
Nettoudgifter	0	-5	-10	-15	-16,45

Fra 2028 og frem forventes de årlige nettoudgifter at falde til 12 mio.kr. da indtægter forventes at stige mere end udgifter mellem 2027 og 2028.

4. Effektiviseringer

Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling vurderer og gennemfører løbende forskellige effektiviseringstiltag, der skal bidrage til at reducere underskuddet i sektoren. Flere af disse tiltag er afdækket og implementeret i perioden efter budgetforliget for 2023-2026, herunder business casen for at fremrykke omstillingen til elbusser hurtigere, fjernelsen af billetautomaterne i busserne og nedlæggelsen af en busrute med store omkostninger.

Følgende tabel 3 og nedenstående forklaring, gennemgår effektiviseringer, som forventes gennemført de kommende år og som vil bidrage til at forbedre sektorens økonomi.

Tabel 3: Forventninger til budget 2024-2027 med effektiviseringstiltag

	2023	2024	2025	2026	2027
Årets balance m. regulering. tal i mio.kr.	-32,8	-16,9	-10,6	-22	-26,2
Måltal for effektivisering letbane, kapitalomkostninger og vedligeholdelseskontrakter	1,5	2,5	3,5	3,5	3,5
Reduktion i tomkørsel via opladning på endestationer	1,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Ekstra tilbageførsel fra AarBus' egenkapital	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets over-/underskud inkl. effektiviseringer	-0,3	-12,4	-5,1	-16,5	-20,7

april 2023
Side 6 af 9

Tilbagebetaling fra AarBus egenkapital

I Aarhus er forholdet til busselskabet, AarBus særligt, da selskabet er ejet af Midttrafik, hvorigennem Aarhus Kommune har et ejerlignende forhold for virksomheden. Kommunen hæfter for AarBus' eventuelle underskud og får deres eventuelle overskud. AarBus er en effektiv virksomhed, der gennem flere år har produceret et overskud. Siden 2021 har det været aftalt, at AarBus tilbagebetaler 35 mio. kr. til den kollektive sektor uanset det faktiske overskud. Et eventuelt over- eller underskud ift. dette måltal afregnes med AarBus' egenkapital. I budgetforliget for perioden 2022-2025 aftalte forligsparterne, at AarBus egenkapital skal reduceres med 60 mio. kr. med 30 mio. kr. i 2022 og ligeledes i 2023.

AarBus har haft et overskud på mere end 35 mio. kr. i 2021 og 2022, sådan at egenkapitalen ikke er nedskrevet med de forventede 60 mio. kr. Dette sker bl.a. på baggrund af de gunstige elindkøbspriser, hvor Aarhus Kommune har betalt mere til AarBus end deres faktiske pris på elindkøbet.

Teknik og Miljø foreslår derfor, at man tager yderligere 30 mio. kr. ud af busselskabet i 2023 for at dække et ekstraordinært tab i sektoren. Beløbet svarer til den ekstra indtjening busselskabet har haft i 2021 og 2022.

Måltal for effektivisering af letbane, kapitalomkostninger og vedligeholdelseskontrakter

Byrådet har tidligere ved budgetlægningen for 2020 forudsat en effektivisering med 2 % årligt af driften i Aarhus Letbane i takt med at selskabet opnår driftserfaring. Realiseringen af dette potentiale afhænger dels af genforhandlinger af vedligeholdelseskontrakter og dels af konsolideringen i selskabet. Som letbanen har opnået mere driftserfaring er der kommet større udgifter til både anlæg og driften, der gør at disse effektiviseringer kan være svære at realisere.

Aarhus Letbane vurderer, at der er en stor del af driftsbudgettet, som det ikke er muligt at påvirke for nuværende, fordi det er bundet op på langsigtede kontrakter og kapitalforpligtelser. Det oplyses, at det reelt kun er 20-25 mio.kr. ud af det samlede driftsbudget på 270 mio.kr., som kan påvirkes.

Derfor indregnes en besparelse på 0,5 mio. kr. svarende til 2 % af den del af driftsbudgettet.

Herudover kan der forventes en mindreudgift som følge af, at selskabets kapitalomkostninger afvikles uden prisfremskrivning, svarende til 1 mio. kr. og stigende til 3 mio. kr.

Samlet indregnes en forventet årlig besparelse på 1,5 mio. kr. i 2023 stigende til 3,5 mio. kr. i 2025.

april 2023
Side 7 af 9

Reduktion i tomkørsel via opladning på endestationer

Teknik og Miljø arbejder fortsat på at implementere ladestandere på endestationer, der skal bidrage til at mindske tomkørslen på grund af udfordringer med batterikapacitet i elbusserne. Der forventes at være en besparelse på 2 mio. kr. årligt i dette tiltag.

5. Servicejusteringer

For at forbedre økonomien i sektoren har Teknik og Miljø sammen med Midttrafik opstillet en række tiltag, der kan reducere driftsudgifterne for busdriften ved at justere på serviceniveauet i ydertimerne, hvor belægningen i den kollektive trafik er mindre. I nedenstående tabel ses mulige servicejusteringer, som vil have en samlet effekt på 15 mio.kr. i 2024 og 30 mio.kr. i 2025 og frem.

	2023	2024	2025	2026	2027
Årets balance m. regulering inkl. effektiviseringer. tal i mio.kr.	-0,3	-12,4	-5,1	16,5	20,7
Effektiviseringer i linjeføringer		2,7	5,3	5,3	5,3
Effektiviseringer i linjeføringer u. komp. tiltag		5,3	10,6	10,6	10,6
Forkorte driftsdøgnet til midnat		3,0	5,9	5,9	5,9
20 minutters drift på abusserne aften, lør.eft., søn.		3,6	7,2	7,2	7,2
2 timers drift på bybusserne i aftentimerne		4,0	7,9	7,9	7,9
Afkortning af busruter om aftenen		0,8	1,5	1,5	1,5
Samlet effekt	0,0	15,0	30,1	30,1	30,1
Årets over-/underskud MTM	-0,3	2,6	25,0	13,6	9,4

Besparelser i busdriften

På kort sigt har Midttrafik og Aarhus Kommune afsøgt de områder af buskørslen, der kører med lavest selvfinansiering for at identificere justeringsmuligheder i køreplanen, der kan mindske det årlige underskud. Fokus er at udpege tiltag, der i princippet kan indtræde ved næste køreplansskifte i 2024. Tiltagene er justeringer til det eksisterende net der vurderes gangbare på kort sigt. På lang sigt er der behov for mere robuste løsninger og overvejelser om gennemgribende gentænkning af det overordnede rutenet. Derfor er tiltagene ikke en hensigtsmæssig måde at løse ubalancen på lang sigt.

Der er identificeret række af forskellige mulige tiltag med en samlet besparelse på op til 30,1 mio. kr. Tiltagene er inddelt i pakker, der kort er beskrevet nedenfor. Det samlede tiltagskatalog svarer til mere end 10% af det

samlede budget for buskørslen og hvis de gennemføres, vil de have en markant påvirkning af serviceniveauet og oplevelsen af den kollektive trafik i Aarhus Kommune. Det vil erfaringsmæssigt føre til et frafald i passagerer i systemet mere generelt. Dette tab er indregnet i besparelserne.

De væsentligste alternativer til disse justeringer er nedlæggelse af hele ruter eller reduktion i afgangene på A-busruter i myldretiden. A-busserne er rygraden i busnettet i dag. Derudover har selv den lavest selvfinansierede busrute god selvfinansiering på de travle tidspunkter, hvorved mængden af kørsel, der skal findes ved rutenedlæggelser, er væsentligt højere for at opnå samme besparelse som ved de foreslåede tiltag. Nedlæggelsen af ruter er samtidig også et greb, der mere direkte kan mærkes af passagererne end færre afgang. Det er derfor vurderet at det ikke er hensigtsmæssigt at belyse tiltag der involverer rutenedlæggelse eller reduktion på A-busnettet i myldretiden såfremt der er andre besparelsesmuligheder.

april 2023
Side 8 af 9

Reduceret kørsel om aftenen, lørdag eftermiddag og søndag

Mulig besparelse: op til 15,1 mio. kr.

Pakkerne med reducerede afgang i ydertimerne er udarbejdet som netto-besparelser på de tidspunkter, hvor busserne har lavest selvfinansiering. Besparelsen vil være en mærkbar forringelse af det samlede kollektive på de berørte afgang, men også systemet i sin helhed.

2 timers drift på bybusserne i aftentimerne: 7,9 mio. kr.

Tiltaget vil halvere antallet af afgang i aftentimerne på hverdage. Bybusserne har i dag som udgangspunkt timesdrift udenfor dagtimerne i hverdagen, dette vil blive reduceret til 2 timers drift efter kl. 18 med dette tiltag.

20 minutters drift på A-busserne: 7,2 mio. kr.

Abusserne kører generelt med 15 minutters drift på disse tidspunkter. Tiltaget reducerer antallet af afgang med 25% ved at gå til 20 minutters drift.

Forkorte driftsdøgn til midnat

Mulig besparelse: op til 5,9 mio. kr.

Tiltaget vil afslutte busdriften ved midnat i stedet for kl. 1 for almindelig busdrift. Det vil fange kunder, der tager bussen sent uden andre muligheder for kollektiv transport. Der er gensidig afhængighed ved at forkorte driftsdøgnet, der vil påvirke den potentielle besparelse ved at reducere frekvensen på busserne. Indføres dette tiltag sammen med en eller begge af pakkerne om reducerede afgang forventes tiltagene at falde med 0,9 mio. kr. for A-busserne og 1,4 mio. kr. for 2 timers drift på bybusserne.

Effektiviseringer af linjeføringer

Mulig besparelse 5,3-10,6 mio. kr.

Pakken, der består af effektiviseringer, er en blandet samling af tiltag, der alle skånsomt ændrer, sammenlægger og forgrener linjeføringer for forskellige busruter for at opnå en samlet besparelse på 5,3 mio. kr. Tiltagene vurderes ikke til at påvirke serviceniveauet overordnet i den kollektive trafik i

særlig høj grad, men for de enkelte områder vil der opleves serviceforringelser.

For nogle af tiltagene hvor linjer sammenlægges, er der indlagt flere afgange på den tilbageværende løsning for at fastholde det overordnede serviceniveau. Disse kompenserende tiltag kan fravælges, hvorved besparelsen øges til 10,6 mio. kr. Dette vil dog bevirke, at serviceniveauet forringes.

april 2023
Side 9 af 9

Tiltagspakke 3: Afkortning af buslinjer

Samlet besparelse: 1,5 mio. kr.

Afkortningen af bybusser omfatter afkortning af busruterne, sådan at busserne vil have en kortere linjeføring om aftenen. Dermed vil oplandsbyerne Trige, Elev og Solbjerg miste deres busforbindelse om aftenen, ligesom 6A ikke længere betjener det sydlige Aarhus efter Viby. Økonomien for hver rute er beskrevet i bilag 1. Besparelsen forventes at halveres, hvis den foretages sammen med de øvrige tiltag.

Øget Flextrafik til knudepunkter i oplandet

Omkostning: 2 mio. kr.

Teknik og Miljø er ved at udarbejde en strategi for mobilitetsknudepunkter. I forbindelse med at buskørslen nedjusteres, kan der i denne strategi indtænkes Flextrafik til vigtige knudepunkter i oplandsbyerne. Dette er blevet implementeret i Randers Kommune, hvor 43 oplandsbyer med over 100 indbyggere har fået oprettet et knudepunkt. Servicetilbuddet, der f.eks. kan opsættes i byerne med afkortede busruter, vil udvide flextrafikken sådan at der oprettes knudepunkter i de påvirkede byer til en lavere kilometertakst i kørsel til knudepunkterne. Det er vurderingen at tiltaget kan koste op til 2 mio. kr. årligt.