

Dato:	12. august 2021
Til brug for:	Budgetforhandlinger 2021
Godkendt af:	[Henrik Seiding, Teknik og Miljø, og Peter Pedersen, Borgmesterens Afdeling]
Koordineret med:	Borgmesterens Afdeling



Økonomien for kollektiv trafik i Aarhus Kommune

6. august 2021
Side 1 af 10

Resumé

I dette notat beskrives afklaring af økonomien for kollektiv trafik i Aarhus Kommune frem mod forhandlingerne om budget 2022. Her skal der sikres økonomisk balance i sektoren med fastlæggelse af den økonomiske ramme forud for udarbejdelsen af en ny trafikplan 2023. Notatet behandler økonomien ud fra den eksisterende trafikplan, det vil sige med det serviceniveau og de risici, der er kendt på nuværende tidspunkt. Hvis der i en ny trafikplan for 2023 ønskes et højere serviceniveau, vil et yderligere økonomisk løft være påkrævet.

Notatet forholder sig til økonomien i kommende budgetperiode 2022-2025, hvor Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling kan konstatere et årligt brutto underskud i sektoren i størrelsesordenen 59-65 mio. kr. Heri er ikke indregnet eventuelle langtidseffekter af corona. Det er forventningen, at den statslige kompensationsordning også kommer til at gælde i 2022, mens det er usikkert, hvad der vil ske i 2023 og efterfølgende år.

Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling har herefter vurderet en række handlemuligheder med tilhørende scenarier for påvirkning af økonomien, som, alt efter perspektiv og afvejning af forskellige forhold, kan mindske underskuddet i perioden 2022-2025.

Med de forskellige handlemuligheder og det kørselsomfang, der ligger i den nuværende trafikplan, ses alt andet lige et underskud på 45-50 mio. kroner (fortsat uden eventuelle langtidseffekter af corona).

Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling anbefaler, at byrådet løfter sektorens økonomi, så den eksisterende ubalance håndteres og der bliver mulighed for en god udvikling af den kollektive trafik til fremtidens behov. Samt at der fortsat arbejdes videre med de forskellige handlemuligheder i relevant omfang i kommende budgetperiode.

Der gøres desuden opmærksom på, at der i økonomien for kollektiv trafik er en ret stor budgetmæssig usikkerhed. Det gælder på kort sigt, men selvfølgelig især på længere sigt. Midttrafiks budget, som i juli er udsendt i politisk høring, indeholder allerede fra 2022 et betydeligt budgetløft ift. 2021 og det niveau, der var forventet tidligere på året. Dette er indarbejdet i indeværende notat, men der vil i de efterfølgende år sandsynligvis være behov for løbende justeringer. Aarhus letbane er på vej med fremlæggelse af et flerårigt budget, som bl.a. indeholder kontraktbestemte merudgifter til vedligeholdelsen af det kørende materiel. Desuden indeholder budgetrammen for området nogle midlertidige bevillinger, som udløber i 2026.

TEKNIK OG MILJØ OG BORGMESTERENS AFDELING

Aarhus Kommune

Mobilitet og Anlæg

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00

E-mail:
anlaeg@mtm.aarhus.dk
Direkte e-mail:
sjli@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sagsbehandler:
Line Joel Sand (Teknik og Miljø)
Jesper Christiansen (Borgmesterens
Afdeling)



6. august 2021
Side 2 af 10

Problemstilling / baggrund

Der er økonomisk ubalance i sektoren for kollektiv trafik. Ubalancen har været kendt i længere tid og er blevet behandlet politisk flere gange i forbindelse med budgetforligene siden 2018.

Budgetforliget for 2021 konkluderer, at der er behov for yderligere finansiering for at sikre en langsigtet økonomisk balance og fastholde et tilfredsstillende serviceniveau, samt at dette bør afklares i budgetforhandlingerne vedrørende 2022.

Flere forhold har det seneste år medvirket til en yderligere forværring af den kollektive trafik økonomi. Midttrafiks seneste budget for 2022, som er lagt til grund i indeværende notat, er udsendt i politisk høring med svarfrist 31. oktober 2021. Budgettet indebærer stigninger på en lang række poster, som samlet giver en væsentlig stigning i forhold til budgettet for 2021. Herudover er der udarbejdet en ny indtægtsfordelingsmodel for Midttrafik, som mindsker Aarhus Kommunes indtægter med 12,6 mio. kr. fra 2023.

Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling har løbende drøftet afklaring og mulig håndtering af den økonomiske ubalance, herunder vurderet en række handlemuligheder med tilhørende scenarier i forhold til at imødegå de økonomiske udfordringer. En del af disse har karakter af justerede budgetforudsætninger. Det gælder bl.a. indarbejdelsen af en årlig tilbageførsel fra Midttrafik/AarBus på 35 mio. kr., flere indtægter fra Letbanen m.v. Andre består i at gennemføre busfremkommelighedsprojekter, som kan øge fremkommeligheden. Fælles for det fleste af dem er, at de indebærer en vis usikkerhed. I notatet præsenteres de sammen med vurderinger af, i hvor stort omfang de kan påvirke budgettet negativt eller positivt.

Teknik og Miljø har desuden drøftet udfordringen med Teknisk Udvalg på et temamøde d. 18. januar og igen d. 7. juni 2021, hvor også Borgmesterens Afdeling deltog.

Det forudsættes, at der etableres en langsigtet økonomisk balance med budgetforhandlingerne for 2022, og at udarbejdelsen af en ny trafikplan til ikrafttræden medio 2023 tager afsæt heri. Den fastlagte ramme anvendes dermed til fastlæggelse af fremtidigt serviceniveau i den kollektive trafik.

Den kommende trafikplan vil tidsmæssigt række længere frem end kommende budgetperiode. Det er allerede nu kendt, at der i årene efter 2025 er forhold, som yderligere påvirker økonomien negativt; en midlertidig bevilling udløber i 2025, muligheden for at tære på busselskabets egenkapital opbruges på et tidspunkt og der forventes stigende udgifter til rejsekortet i letbanen fra 2025. Dertil kommer, at udviklingsreserverne i sektoren er anvendt til drift i form af den midlertidige bevilling. Samtidig er der stigende indbyggertal



i kommunen, som forventes at give øget transportbehov, byudvikling kan medføre nye behov for dækning af områder og at der forventes driftsomkostninger til ny højklasset kollektiv trafik i fremtiden.

6. august 2021
Side 3 af 10

Hvis den eksisterende ramme fastholdes, vil det være nødvendigt at reducere serviceniveauet i den kollektive trafik i forhold til det eksisterende. Hvis den økonomiske ubalance dækkes, herunder de kendte negative påvirkninger i årene efter budgetperioden, og der tilføres yderligere midler til udvikling af den kollektive trafik, vil det være muligt at øge kapaciteten i forhold til stigende indbyggertal, finansiere drift af ny højklasset kollektiv trafik og øge serviceniveauet i forhold til belastede strækninger og kommunens yderområder.

Trafikselskaberne har oplevet betydelige økonomiske udfordringer på grund af corona. I 2020 og 2021 ses 100% statslig kompensation til trafikselskaberne af både merudgifter og indtægtsnedgang. Med Økonomiaftalen for 2022 er det aftalt, at Regeringen, KL og Danske Regioner drøfter håndtering af trafikselskabernes coronarelaterede merudgifter i 2022 i det tidlige efterår 2021. Det er dog forventningen, at kompensationsordningen også kommer til at gælde i 2022. Det er usikkert, hvad der vil ske i 2023 og efterfølgende år. Hvis det viser sig, at de negative effekter af corona fortsætter uden den statslige kompensation følger med, er der tale om en ny situation, som skal håndteres. I den forbindelse vil det være anbefalingen fra Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling, at det sker uden påvirkning af rammen til drift af kollektiv trafik.

Løsning / ydelse

Frem mod forhandlingerne om budget 2022 og fastlæggelsen af rammen for kollektiv trafik har Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling i fællesskab udarbejdet en økonomisk oversigt over kollektiv trafik frem mod 2030. Oversigten er vedlagt i bilag 1. I nedenstående afsnit beskrives den forventede brutto økonomi i kommende budgetperiode 2022-2025.

Forventet brutto økonomi i perioden 2022-2025

Tabel 1: Oversigt over økonomien i sektoren for kollektiv trafik i perioden 2022-2025 (2022-priser)

Økonomi fremadrettet	2022	2023	2024	2025
i mio. kr.				
Busdrift (netto)	212,8	212,8	212,8	212,8
Letbanedrift (netto)	80,7	78,7	76,7	76,7
Bus og letbane administration, kontrol, tjenestemænd mv.	41,6	41,6	41,6	41,6
Bus og letbane rejsekort	24,3	24,3	24,3	24,3
Tilbagebetaling Aarbus	-25,0	-25,0	-25,0	-25,0



Ny indtægtsfordeling	6,3	9,5	12,6	6. august 2021
Budget Teknik og Miljø	0,1	0,1	0,1	Side 4 af 10
Kollektiv trafik i alt	347,9	349,1	351,2	350,2
Ramme kollektiv trafik	275,0	275,0	275,0	275,0
Midlertidig bevilling*	7,4	7,4	7,4	7,4
Fællesbidrag**	-1,0	-2,0	-3,0	-4,0
Årets over-/underskud	59,4	61,6	63,7	64,7

* Midlertidig bevilling (udmøntning af 50 mio. kr.) som udløber i 2025.

**Fællesbidraget er besluttet af byrådet i forbindelse med budget 2021 og udgør 0,357% af rammen. Det er forudsat, at fællesbidraget håndteres fra år til år inden for de decentraliserede rammer.

Hertil kommer de nævnte handlemuligheder og øvrige forhold, som med mere eller mindre usikkerhed og i forskelligt omfang kan påvirke økonomien. Nedenfor gennemgås den opstillede oversigt (tabel 1) og efterfølgende handlemuligheder samt øvrige forhold.

Busdrift

Der budgetteres med kontraktudgifter og busindtægter svarende til Midtrafik's budget for 2022, som budgettet ville have set ud uden påvirkning fra corona.. Budgettet for overslagsårene 2023-2025 svarer til budget 2022. Det samme gælder udgifter til bus-IT samt til flextur og flexbus.

Letbanedrift

Der budgetteres med udgifter og indtægter svarende til Midtrafik's budget for 2022, som budgettet ville have set ud uden påvirkning fra corona. Budgettet for overslagsårene 2023-2025 svarer til budget 2022.

Aarhus letbane er på vej med fremlæggelse af et flerårigt budget, som bl.a. indeholder kontraktbestemte merudgifter til vedligeholdelsen af det kørende materiel. Denne udfordring indgår umiddelbart ikke i det fælles notat.

Indtægtsbudgettet for Letbanen

Det oprindelige indtægtsskøn for Letbanen indebar indtægtsspring få år efter idriftsættelse, dels fordi 'skinne-effekten' forventedes at tiltrække flere passagerer til letbanen, og dels fordi nye beboere i de to nye byer i Lisbjerg og Nye ville give ekstra passagerer og dermed ekstra indtægter. Det er tidligere besluttet at nedjustere forventningerne til passagerindtægter. Dette skyldes dels den forsinkede indfasning og dels den langsomme byudvikling af Lisbjerg og Nye/Terp områderne.

På den baggrund er der indregnet en gradvis indfasning af den fulde passagerindtægt fordelt over 4 år (2021 – 2024).



6. august 2021
Side 5 af 10

Midtrafik har fremhævet nedenstående forhold, som medfører en usikkerhed om, hvorvidt den gradvise indfasning vil kunne realiseres:

- Manglende og ufuldendt udbygning den planlagte byudvikling i Aarhus Nord og mellem Skejby og Lystrup.
- Trafikafviklingen har i perioder beklagelig vis været ustabil med derfor følgende dårlig omtale og lav popularitet.
- Endnu ikke opnået stabile passagertal på Odderbanen og Grenaa-banen.
- Med de forudsatte passagerindtægter i 2022 forudsættes ca. 5,8 mio. rejser/år. Det er en stigning på ca. 1,3 mio. rejser ift. 2019 – svarende til minimum ca. 25% flere rejser end i 2019.

Interessentskabet har besluttet at fastholde den oprindelige forudsætning for den langsigtede udvikling i passagertal. Pandemien har medført en betydelig nedgang i passagertallet, men Interessentskabet hæfter sig ved, at reduktionen er mindre i letbanen end i den øvrige kollektive trafik. Dette ses som udtryk for en underliggende positiv tendens, som yderligere understøttes af, at der iværksættes halvtimesdrift til Grenaa.

Rejsekortet

Set over en længere periode frem til nu er udgifterne til rejsekortet steget løbende. I den kommende periode 2022-2025 ser udgiftsniveauet stabilt ud, mens der forventes stigende udgifter i størrelsesordenen 1,5 mio. kr. igen fra 2026.

Tilbagebetaling fra Aarhus og ny indtægtsfordeling

Siden 2014 er der sket tilbagebetaling af overskud fra Aarhus i forskellig størrelsesorden. Fra 2021 budgetteres med en tilbagebetaling på 25 mio. kr. årligt, svarende til gennemsnittet af de seneste års tilbagebetalinger. Det har vist sig, at tilbagebetalingen i 2021 bliver 33 mio. kr.

Midtrafik har udarbejdet en ny model for indtægtsfordelingen blandt trafik-selskabets kunder, hvor indtægterne primært vil blive fordelt med udgangspunkt i de rejsemønstre, der er registreret igennem Rejse-kortet. Modellen indføres gradvis med 50% ny model/50% gammel model i 2022, 75% ny/25% gammel i 2023, 100% ny fra 2024 og frem. Den nye model vedtages formelt i juni 2021 af Repræsentantskabet.

Handlemuligheder og øvrige forhold

Tabel 2: Oversigt over påvirkning af handlemuligheder og øvrige forhold på økonomien i sektoren for kollektiv trafik.

Handlemuligheder/forhold	2022	2023	2024	2025
I mio. kr. 2022 priser.				



Årets over-/underskud før handlemuligheder/forhold	59,4	61,6	63,7	64,7
Effektivisering letbane, kapitalomkostninger og kontrakter	0,0	1,5	2,5	3,5
Måltal for yderligere tilbagebetaling af driftsmidler/kapital fra AarBus	10,0	10,0	10,0	10,0
Synergier ml. Blå busser og Letbane	0,0	0,0	0,0	0,0
Udbud busdrift a)	0,0	0,0	0,0	0,0
Reduceret trængsel b)	0,0	0,0	1,0	1,0
Måltal for yderligere reduceret trængsel c)	2,0	3,0	5,0	5,0
El-busser større/mindre driftsudgift d)	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets over-/underskud	-49,4	-50,1	-50,2	50,2
Årets over-/underskud	-47,4	-47,1	-46,2	-45,2

a) Estimeret af BA

b) Estimeret af MTM, hvor der er taget højde for stigende trængsel.

c) Estimeret af BA

d) Estimeret af BA

Nedenfor gennemgås den opstillede oversigt (tabel 2)

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.

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.

Det forventes, at der i løbet af kommende budgetperiode kan arbejdes videre med effektiviseringer, fx i forbindelse med genforhandling af kontrakter, under forudsætning af, at der skal være rum til nødvendige investeringer.



6. august 2021
Side 7 af 10

Måltal for yderligere tilbagebetaling af driftsmidler/kapital fra Aarbus

Busselskabet Aarbus har igennem en lang årrække tilbagebetalt større beløb i uforbrugte driftsmidler til Aarhus Kommune. I øjeblikket regnes med en årlig tilbagebetaling på 25 mio. kroner, som svarer til den gennemsnitlige tilbagebetaling i foregående år. Selskabet har en sund økonomi, og der kan derfor fastsættes et højere måltal på f.eks. en yderligere tilbagebetaling på 10 mio. kroner årligt. Tilbagebetalingen vil enten kunne ske fra overskydende driftsmidler eller, hvis det ikke viser sig muligt, ved at tære på den egenkapital, som er i busselskabet.

Muligheden for at tære på busselskabets egenkapital udløber dog på et tidspunkt. Dertil kommer, at egenkapitalen ikke kan anvendes til andre relevante formål, fx udskiftning af billetautomater, som dermed skal finansieres på anden vis.

Synergier Blå busser og letbane

Teknik og Miljø har foretaget en vurdering af potentialet ved afkortning af buslinjer og omstigning til Letbanen. Vurderingen er, at potentialet er begrænset – både fordi det giver en ulempe for de rejsende, og fordi Letbanen ikke nødvendigvis kan opsuge de ekstra passagerer, f.eks. på strækningen mellem Universitetet og Banegården.

Der skal undersøges eventuelle synergier også mellem Blå busser og bybusser i kommende trafikplan 2023.

Udbud busdrift

Forligspartierne bag budget 2020 besluttede, at Aarhus Kommune i samarbejde med Midttrafik skal undersøge mulighederne for et udbud af buskørslen. Byrådet skal i efteråret 2021 tage stilling til, om der skal igangsættes en udbudsproces og i givet fald fastlægge den overordnede udbudsstrategi.

Aarbus er et veldrevet selskab, der løbende har præsteret effektiviseringer. Der er alligevel formentlig et økonomisk potentiale ved at udbyde buskørslen, som bør forfølges. Det anbefales derfor, at der arbejdes videre med at forberede et udbud, og at Aarbus får mulighed for at afgive eget bud.

Da Aarbus allerede i dag tilbagebetaler ca. 25 mio. kroner årligt til Aarhus Kommune, og dette beløb, jf. nedenstående afsnit om muligheden for øget tilbagebetaling, kan øges til 35 mio. kr. i en årrække, så skal et eventuelt udbud medføre besparelser udover dette beløb.

Prisen på at drifte el-busser

Aarbus, som ejer busparken og indkøber nye elbusser, vurderer, at driftsomkostningerne for elbusser er højere end for dieselbusser. Det skyldes, at anskaffelsesprisen, og dermed afskrivningen, er højere for en elbus end for en dieselbus. Til gengæld holder en elbus længere end en dieselbus (ca. 3



6. august 2021
Side 8 af 10

år) samtidig med, at en række andre driftsomkostninger, som fx reparationer, er lavere. Hertil kommer en række ukendte forhold, fordi erfaringerne med elbusser endnu er begrænsede. Fx er det usikkert, hvor lang holdbarhed der er på elbus-batterier, hvad prisen på udskiftning af batterier vil være og hvilken gensalgsværdi en elbus har.

Busselskabet Aarbus og Midttrafik vurderer, at det vil være dyrere at drifte elbusser i størrelsesordenen 16-18 mio. kr. årligt, når størstedelen af dieselbusserne er udskiftet med elbusser.

Det er et område, hvor den teknologiske udvikling går stærkt, hvilket kan få betydning både for anskaffelsesprisen og de øvrige ukendte forhold. Det vurderes, at det både kan påvirke budgettet positivt og negativt. Derfor budgetteres ikke med øgede driftsudgifter eller besparelser for nuværende. Det bemærkes dog, at det kan vise sig, at omstillingen til elbusser medfører økonomiske udfordringer, som ikke kan holdes inden for den økonomiske ramme, uden at der tilføres yderligere midler.

Der skal også etableres ladeinfrastruktur på busanlæggene, så de nye elbusser kan idriftsættes. Midttrafik har oprindeligt vurderet de samlede udgifter til ladeinfrastruktur og nettilslutning til ca. 50 mio. kr. Det har siden vist sig, at etablering af ladeinfrastruktur er forbundet med væsentligt højere udgifter end forventet, primært fordi indpasningen af ladeinfrastrukturen på busanlæggene medfører behov for omdisponering og ombygning. Byrådet afsatte med budget 2020 de første 21 mio. kr. til formålet og forudsatte, at denne og øvrige udgifter skulle finansieres af MOVE midlerne.

Reduceret trængsel for busser

Byrådet har afsat betydelige beløb til at imødegå de forsinkelser for busserne, som opstår på grund af den stigende trængsel. Forsinkelserne rammer hårdest i myldretiden morgen og eftermiddag, og ganske mange strækninger er berørt både i Midtbyen, på indfaldsvejene og på Ringvejen og Ringgaden. Midttrafik har tidligere skønnet, at forsinkelser alene for A-busserne giver merudgifter på 35 mio. kroner årligt¹.

¹ Der er tale om en beregning af "merkøretid" ift. "frit flow". Midttrafik har foretaget en beregning af forskellen i køretid hhv. ude i virkeligheden og i en teoretisk situation med 'frit flow', som er kørsel helt uden trængsel. Midttrafik har beregnet denne 'merkøretid' til at koste 35 mio. kr. årligt.

Frit flow svarer rent teknisk til 85%-fraktilen af alle afgang, hvor de 15 % hurtigste ture fjernes, hvorefter den hurtigste tilbageværende tur defineres som 'frit flow'. Det vil typisk svare til køretiden sidst på aftenen, hvor der ikke er meget andet trafik.

En situation med generelt 'frit flow' for busserne vil derfor ikke kunne opnås, medmindre der laves særskilte BRT-tracéer på samtlige busstrækninger i hele byen.



Med de initiativer til at forbedre busfremkommeligheden, som forventes at blive sat i værk på kort tid, er det forhåbningen, at der fra 2023 kan opnås en besparelse på 1 mio. kr. (netto, dvs. modregnet stigende trængsel) årligt (3 mio. kr. brutto). Forbedret busfremkommelighed har en effekt, men da den generelle trængsel er stigende, bliver nettoeffekten i form af egentlige besparelser begrænset.

6. august 2021
Side 9 af 10

Hvis byrådet ønsker det, så vil det være muligt at arbejde med et højere måltal, fx yderligere 5 mio. kr. årligt.

Da de første initiativer endnu ikke er gennemført, er erfaringerne i forhold til effekten og økonomiske besparelser begrænset. Det vil dog kræve en ændring af trafikafviklingen på de store indfaldsveje, ringvej/ringgade, allé-gaderne og visse andre strækninger i Midtbyen, til mulig ulempe for andre trafikformer, hvis der arbejdes med et væsentligt højere måltal.

Det vil således være op til en politisk prioritering på baggrund af en afbalancering af biltrafik og kollektiv trafik, om der skal fastlægges et højere måltal.

Opsamling

Attraktiv kollektiv trafik er afgørende for indfrielse af byrådets målsætninger om at gøre Aarhus Kommune klimaneutral. Samtidig stiger antallet af indbyggere i Aarhus. Hvis den kollektive trafik skal kunne afvikle en større andel af det stigende transportbehov fra et voksende antal indbyggere i Aarhus Kommune, herunder i kommunens opland, så forudsætter det, at der afsættes de nødvendige midler.

Som det fremgår af notatet, så ses, med de forskellige handlemuligheder og det kørselsomfang, der ligger i den nuværende trafikplan, alt andet lige et underskud på 45-50 mio. kr. i kommende budgetperiode 2022-2025. Teknik og Miljø og Borgmesterens Afdeling anbefaler, at byrådet løfter sektorens økonomi væsentligt, så den eksisterende ubalance håndteres og der bliver mulighed for en god udvikling af den kollektive trafik til fremtidens behov.

Det anbefales herudover:

- At byrådet tager stilling til, om der skal fastlægges et højere måltal for reduceret trængsel for busser på baggrund af afbalancering af biltrafik og kollektiv trafik.
- At der arbejdes videre med at forberede udbud af buskørslen med henblik på at forfølge et muligt besparelspotentiale.
- At der løbende arbejdes videre med mulighederne for at effektivisere letbanedriften i takt med at selskabet opnår større erfaring.

Der gøres slutteligt opmærksom på, at der i økonomien for kollektiv trafik er en ret stor budgetmæssig usikkerhed. Det gælder på kort sigt, men selvfølgelig især på længere sigt. Midttrafiks budget, som i juli er udsendt i politisk



høring, indeholder allerede fra 2022 et betydeligt budgetløft ift. 2021 og det niveau, der var forventet tidligere på året. Dette er indarbejdet i indeværende notat, men der vil i de efterfølgende år sandsynligvis være behov for løbende justeringer. Aarhus letbane er på vej med fremlæggelse af et flerårigt budget, som bl.a. indeholder kontraktbestemte merudgifter til vedligeholdelsen af det kørende materiel. Desuden indeholder budgetrammen for området nogle midlertidige bevillinger, som udløber i 2026.

Bilag:

- Bilag 1: Økonomisk oversigt over kollektiv trafik, ajourført 12. august 2021

6. august 2021
Side 10 af 10