



Til byrådsgruppen for Venstre

11. september 2017
Side 1 af 9

Fakta om Letbanen. 10-dages forespørgsel fra Venstre.

Fra Venstre er fremsendt en 10-dages forespørgsel med spørgsmål til letbanens etape 1.

Spørgsmålene er søgt besvaret i det følgende:

Spørgsmål 1

Hvad var det oprindelige anlægsbudget?

Svar:

Anlægsbudgettet for etape 1, som det fremgår af Lov om Aarhus letbane var 1,178 mia. kr. (2009 priser).

Det anslåede samlede budget – inkl. driftsrelaterede investeringer i anlæg og anskaffelser - for etape 1 var oprindeligt ca. 2,5 mia. kr. (2014 priser).

Spørgsmål 2

Hvad bliver de reelle anlægsomkostninger. Anslået værdi er ok?

Svar:

I forbindelse med at der blev konstateret en markant fordyrelse i 2014 blev anlægsbudgettet ændret til ca. 1,9 mia. kr.

Driftsrelaterede investeringer i særligt tog, elektrificering af Odderbanen og Grenåbanen samt i depot og værksted mv. kommer her ud over. Den samlede investering blev i 2014 vurderet at udgøre 3,7 mia. kr.

Der forventes ikke overskridelser af budgettet, men der er fortsat usikkerheder.

Uanset Aarhus Letbanes etape 1 blev dyrere end først forudsat, er udgifterne lavere, end hvad der budgetteres med for letbaneprojektet i Odense, og på niveau med letbanen langs ring 3 i Hovedstaden.

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag:
Sagsbehandler:



11. september 2017
Side 2 af 9

Spørgsmål 3

Hvor meget mere skal Aarhus Kommune betale for anlæggelsen af letbanen i forhold til det oprindelige budget?

Svar:

Forøgelsen af anlægsbudgettet (fra 2009 til 2014) indebærer en merudgift for Aarhus Kommune på ca. 330 mio. kr. Merudgiften blev finansieret ved en aftale i juni 2014 mellem parterne om aftrapning af dækningsafgiften i Aarhus Kommune, idet der bl.a. var enighed om at fremrykke midler fra dækningsafgiften, der indtil da ikke var disponeret til konkrete projekter.

Spørgsmål 4

Hvad er det oprindelige driftsbudget?

Svar:

I forbindelse med indgåelse af interessentskabskontrakten og principperne for etablering af Drifts- og Infrastrukturselskabet samt idriftsættelse af letbanen var forudsætningen en driftsomkostning på ca. 210 mio. kr. i 2014 prisniveau. Omregnet til 2018 niveau svarer det til 223 mio. kr. i årlige driftsomkostninger.

Spørgsmål 5

Hvad er det seneste estimat på driftsomkostninger?

Svar:

Aarhus Letbane har i det seneste estimat for årlige driftsomkostninger indmeldt et budget på 238 mio. kr. for et helt år til Midttrafik.

Spørgsmål 6

Hvad var der oprindeligt planlagt af besparelser på den offentlige busstrafik i forbindelse med at letbanen erstatter bestemte busruter?

Svar:

Det var en del af beslutningsgrundlaget for etablering af letbanen, at den samlede kollektive trafikdrift tilnærmelsesvis skulle være økonomisk neutral i forhold til alternativet, som ville være fortsat betjening alene med bustrafik (gule bybusser og blå regionale busser) samt drift på Odderbanen og Grenaa-banen. Det var derfor en forudsætning, at besparelser ved reduktioner i bustrafikken skulle bidrage til driften af letbanen.



11. september 2017
Side 3 af 9

Et konsulentfirma beregnede oprindeligt på et meget overordnet plan den samlede driftsøkonomi for letbanen. Det indgik i disse teoretiske beregninger, at der skulle kunne gennemføres reduktioner af bustrafik på i alt 100.000 bustimer (gul og blå). I denne mængde timer var forudsat, at byudviklingen i Lisbjerg og Nye ville have udløst en udvidelse af bybussernes driftsomfang på 20.000 timer om året, som kunne fjernes, når letbanen blev sat i drift.

Da byudviklingen ikke gik så hurtigt, og der aldrig blev etableret ny buskørsel til Lisbjerg og Nye, kunne de forudsatte 20.000 timer her ikke fjernes. Derfor blev de oprindeligt forudsatte 100.000 timers reduktioner i buskørslen nedsat til cirka 80.000 timer. Den forudsatte besparelse blev endvidere udfordret af, at hver sparet bybustime giver et lavere provenu end forudsat i de oprindelige beregninger som en konsekvens af effektiviseringer i Busselskabet Aarhus Sporveje.

Spørgsmål 7

Var der oprindeligt kun tale om besparelser i forhold til at letbanen erstatter bestemte busruter? Eller ville andre områder i kommunen også blive berørt?

Svar:

Busreduktionerne var i den oprindelige beregning forudsat alene at skulle findes i den busdrift, der betjener destinationer på letbanen eller kører parallelt med letbanens forløb. Forudsætningen for det teoretiske regnestykke var, at alle buslinjer uden undtagelse langs eller i nærheden af letbanetraçet skulle afkortes, så buspassagererne tænkte at skulle stige om til letbanen på det parallelle forløb.

Denne teoretiske forudsætning viste sig i det efterfølgende trafikplanarbejde ikke at være realistisk. Det var ikke hverken muligt eller hensigtsmæssigt at nedlægge buskørsel ved afkortninger af buslinjer i det forudsatte omfang alene langs/nær letbanen.

Denne problemstilling blev der redegjort for i indstilling til Byrådet om forslag til Kollektiv Trafikplan 2017. For fortsat at opnå en besparelse på cirka 80.000 køreplantimer i den hidtidige bustrafik, var det nødvendigt at gennemgå bustrafikken i hele kommunen, for at finde de mest relevante steder



at foretage busreduktioner. I trafikplanforslaget indgik efter denne gennemgang forslag til reduktioner på buskørsel i hele kommunen, dog med en overvægt at reduktioner i områder nær letbanen.

11. september 2017
Side 4 af 9

Spørgsmål 8

Hvad er det seneste estimat for, hvad der skal spares på den offentlige bustrafik for at dække driftsomkostningerne ift. letbanen?

Svar:

I det fremlagte forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 indgik samlede reduktioner af bustrafik på i alt 83.000 køreplantimer, heraf 68.000 timer i bybuskørslen og 15.000 timer i den regionale bustrafik.

I forbindelse med Byrådets behandling af trafikplanforslaget blev det i forhold til det fremlagte trafikplanforslag besluttet at øge bybussernes kørselsomfang på nogle konkrete buslinjer. Byrådet vedtog herefter i august måned 2016 den kollektive trafikplan.

I forhold til bybustrafikken blev der i 2016 kørt cirka 582.000 køreplantimer. Med de vedtagne omlægninger vil der fremover blive kørt cirka 525.000 køreplantimer årligt. Dvs. en reduktion på cirka 57.000 køreplantimer i bybustrafikken.

Den regionale bustrafik er som følge af den vedtagne kollektive trafikplan og med henblik på finansiering af letbanedriften reduceret med cirka 15.000 køreplantimer i Aarhus-området.

Samlet set bliver den hidtidige bustrafik således reduceret med i alt 72.000 køreplantimer årligt, hvor besparelserne ved reduktionerne i stedet anvendes til finansiering af letbanedrift.

Reduktionerne i bustrafik skal ses i sammenhæng med, at letbanedriften vil medføre et betydeligt løft i serviceniveauet for de områder som letbanen betjener. Som eksempel er der i myldretiden planlagt følgende kørsel:

- 8 afgang i timen mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital
- 4 afgang i timen mellem Aarhus H og Lisbjerg (heraf 2 til Lisbjergskolen)
- 5 afgang i timen mellem Aarhus H og Lystrup (2 via Skejby og 3 via Risskov)



11. september 2017
Side 5 af 9

- Halvtimesdrift mellem Grenaa og Mårslet via Risskov
- 4 afgangene i timen mellem Mårslet og Lystrup (2 via Skejby og 2 via Risskov)
- 3 afgangene i timen mellem Odder og Lystrup (2 via Skejby og 1 via Risskov).

Det bemærkes, at Region Midtjylland af andre økonomiske årsager end finansiering af letbanedrift har planer om at reducere yderligere i den regionale busstrafik i hele regionen – også i Aarhus-området. Regionsrådet har for nylig udsat disse planer, så disse først forventes iværksat i 2019.

Spørgsmål 9

Er det rigtigt, at der pga. driftsomkostningerne til letbanen, vil blive eller allerede bliver skåret yderligere ned på ruter, afgangene, antal stop, stoppesteder eller andet i andre områder af kommunen end det letbanen dækker?

Svar:

Som nævnt blev der i forbindelse med Byrådets behandling og vedtagelse af kollektiv trafikplan 2017 gennemgået og vedtaget en række reduktioner af busstrafik også i andre områder af Aarhus Kommune end parallelt med letbanen.

Disse reduktioner handler primært om at nedsætte den nuværende kørselshyppighed på strækninger, hvor det kan konstateres, at der er overskydende passagerkapacitet. Enkelte steder fjernes eksisterende busbetjening helt, hvilket giver øget gangafstand til nærmeste busstoppested. Endvidere henvises i nogle små landsbysamfund de få rejsende til at anvende flexitur i stedet for bus.

Spørgsmål 10

Evt. en opgørelse over hvor der spares yderligere.

Svar:

Der henvises til den opgørelse, der blev udarbejdet til Byrådet i forbindelse med behandlingen af Kollektiv Trafikplan 2017:

<http://www.aarhus.dk/~media/eDoc/2/8/0/2805395-4534204-2-pdf.pdf>



Spørgsmål 11

Hvordan har kommunens udgifter til driften af samlede offentlige transport udviklet sig de seneste 5 år?

11. september 2017

Side 6 af 9

Svar:

Jf. Midttrafiks regnskaber, har de afregnede nettoudgifter til Midttrafik for driften af bybusserne i Aarhus (dvs. bruttoudgifter/kontraktudgifter til Busselskabet excl. indtægterne i bybusdriften) været følgende over de seneste år:

2016: 137.728.752 kr.

2015: 176.581.748 kr.

2014: 102.375.600 kr.

2013: 170.689.351 kr.

2012: 188.215.854 kr.

Det bemærkes, at der i ovennævnte ikke indgår afregning af fællesudgifter til trafikselskabet, flexitur, rejsekortet og andre ikke direkte ruteafhængige udgifter.

Det bemærkes endvidere, at der i de nævnte nettoudgifter indgår en række betydelige tilbageførsler af opnåede overskud i Busselskabet Aarhus Sporveje, hvorfor de årlige nettobeløb ikke er direkte sammenlignelige.

Spørgsmål 12

Der er tidligere meldt ud, at der ikke kan medtages cykler i myldretiden. Er der løsninger, som af økonomiske eller andre årsager er valgt fra, der kunne have gjort at flere kunne have sin cykel med?

Svar:

Som udgangspunkt er det muligt at tage cykler med i letbanetogene.

For at sikre plads til alle dem der benytter letbanen i myldretiden, bliver det dog ikke muligt at tage cyklen med på strækningen Skolebakken – Universitetshospitalet på hverdage i tidsrummet 7-9 og 15-17. Dermed er letbanens regler på linje med de regler, der gælder metroen i København.

For at imødekomme ønsket om at kunne medbringe cyklen er det tilladt at medbringe en foldecykel gratis.



11. september 2017
Side 7 af 9

Umiddelbart er det vanskeligt at pege på løsninger, der umiddelbart kunne fjerne restriktionerne helt – bortset fra, hvis det viser sig at antallet af passagerer er begrænset, og der dermed ikke er behov for dette hensyn til passagererne i myldretiden.

Spørgsmål 13

Hvad er status på placering og anlæggelse af parker og rejs-anlæg?

Svar:

Byrådet vedtog 9. november 2016 indstillingen "Anlæg til kombinationsrejser – Strategi og indsats". Hermed blev afsat godt 40 mio. kr. til at forbedre forholdene ved letbanens stationer, og i den sammenhæng etablere større anlæg for parker- og rejs i Lisbjerg, Lystrup og Tranbjerg.

Der anlægges i øjeblikket cykelparkering ved stationerne på den del af letbanen der indvies d. 23/9, således at disse er klar til de første ture.

Arbejdet med et parker og rejs-anlæg i Lisbjerg byudviklingsområde ved Klokhøjen er påbegyndt.

Anlægget etableres med ca. 100 p-pladser for biler, overdækket cykelparkering, aflåselig cykelparkering og toilet. Arbejdet forventes af være færdigt inden årsskiftet.

Åbningen af anlægget forventes fulgt af kommunikation for at få flest muligt til at parkere bilen, og tage Letbane eller cykel. De øvrige stationer i Lisbjerg og Nye etableres i løbet af efteråret, hvoraf enkelte etableres i minimumsudgave indtil kundegrundlaget er større.

Stationerne på Grenåbanen afventer en endelig afklaring med Bane Danmark / DSB, og påbegyndes således først, når denne aftale er indgået omkring ejerskabet af arealerne.

De større stationer på Odderbanen påbegyndes i løbet af efteråret, og anlægsarbejderne koordineres løbende med Letbanen. De mindre standsningssteder forventes at være klargjorte til åbningen af strækningen.

Spørgsmål 14

Hvad var den oprindelige, og hvad er den nuværende forventning til antal passagerer hhv. år 1, 2 og 3?

Svar:



11. september 2017
Side 8 af 9

Cowi gennemførte i 2010 trafikmodelberegninger som byggede på den nye trafikplan for Aarhus, som blev gennemført i 2011. Cowi estimerede på daværende tidspunkt et samlet passagertal for letbanen på ca. 39.000 passagerer på hverdage svarende til et årligt passagertal på ca. 11,7 mio.

Passagertallet byggede på en betydelig forventet byudvikling i Lisbjerg og Nye, som endnu ikke er opnået. Midttrafik har på den baggrund nedjusteret forventningen til passagertallet til 9 mio. på årsbasis, når letbanen er i stabil drift.

Passagertallet forventes at vokse med ca. 1,3 mio. på årsbasis over 3-4 år.

Det skal i øvrigt bemærkes, at et standsningssted for letbanen erfaringsmæssigt betjener et større opland end et busstoppested, idet folk er villige til at bevæge sig længere for at benytte et højklasset kollektivt trafiktilbud.

Spørgsmål 15

Er der rapporter, eksperter eller andet, der har set på grundlaget for passagerer, og i så fald, hvad er deres konklusion.

Svar:

Der er ikke gennemført andre trafikmodelberegninger ud over dem, Cowi gennemførte.

Midttrafik har fastsat indtægtsbudgettet for letbanen konservativt, idet forudsætningen er, at de samlede indtægter i kollektiv trafik i Aarhus-området indledningsvist fastholdes og derefter stiger med indtægterne fra 1,3 mio. passagerer over 3-4 år.

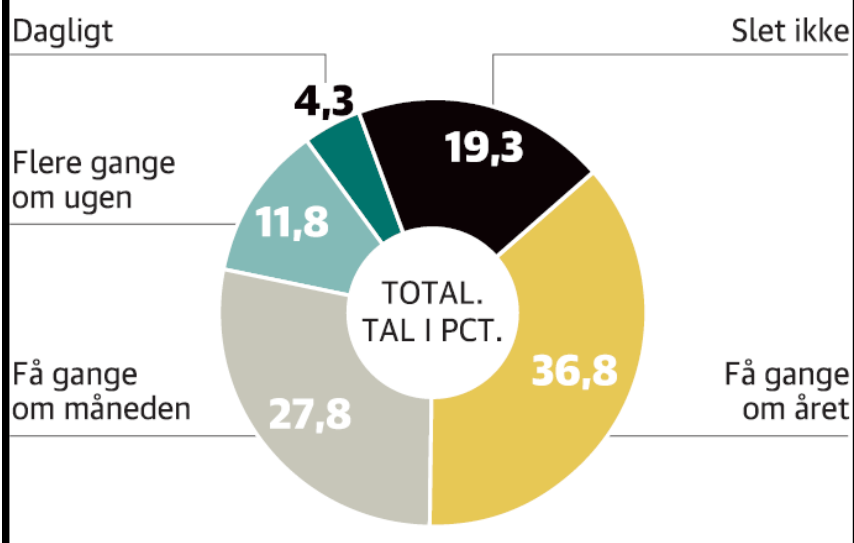
Wilke har for Jyllands-Posten gennemført en måling af den forventede brug af letbanen med nedenstående resultat:



11. september 2017
Side 9 af 9

Brug af letbanen

Danmarks første letbane skal køre i Aarhus i 2017.
Vil du bruge letbanen, når den åbner?



Målingen er baseret på i alt 2.025 interview med et repræsentativt udsnit af befolkningen i perioden 28/11-5/12 2016.

Kilde: Wilke for Jyllands-Posten.

Det er vanskeligt at sammenligne Wilke målingen direkte med de oprindelige trafikmodelberegninger. Det skyldes bl.a., at trafikmodelberegningerne er baseret på antal påstigere, mens målingen fokuserer på andel personer, der vil benytte letbanen. Men samlet set indikerer målingen, at brugen af letbanen nok vil ligge noget over det niveau, der blev forudsat i 2010.

Kristian Würtz
Rådmand

/

Luise Pape Rydahl
Chef for Byudvikling og Mobilitet