



Til byrådsgruppen for Enhedslisten

27. februar 2020
Side 1 af 4

Besvarelse af 10-dages forespørgsel af 11. februar 2020 fra Kjeld Hvalsø, Enhedslisten, om gratis kollektiv trafik

Kjeld Hvalsø, Enhedslisten, har den 11. februar 2020 fremsendt en 10-dages forespørgsel til Teknik og Miljø om effekten af at gøre den kollektive trafik i Aarhus Kommune gratis. I forespørgslen henvises bl.a. til, at Luxembourg har gjort al kollektiv trafik i landet gratis.

Nedenfor fremgår de fremsendte spørgsmål samt svar herpå.

Til orientering er der til denne besvarelse vedlagt et notat om effekten af at indføre gratis kollektiv trafik, hvis konklusioner indledningsvist gennemgås. Notatet er udarbejdet af DTU efter anmodning af Transportministeriet og omhandler effekten af gratis kollektiv trafik generelt (bilag 1).

Notat om effekten af indførelsen af gratis kollektiv trafik

DTU har på baggrund af et udvalgsspørgsmål til Transportministeriet netop gennemført beregninger og vurderinger af effekten af gratis kollektiv trafik. Resultaterne er beskrevet i vedlagte notat. I notatet beskrives en kvantitativ vurdering af gratis kollektiv transport i to scenarier; 1) al kollektiv trafik i hele landet, og 2) den kollektive trafik alene i de fire største byer, herunder Aarhus.

For scenariet, hvor kollektiv trafik forudsættes gratis i de fire største byer, er DTU's hovedkonklusioner, at:

- Den årlige transport i kollektiv transport vil stige med 31,7%. Trafikken i bil reduceres med 1,3%. Transporten med gang og cykel reduceres med hhv. 15,1% og 12,4%.
- De direkte provenueffekter af dette er en samlet meromkostning på 4,4 mia. kr.
- CO₂-udledningen reduceres samlet med 0,1 mio. ton årligt.
- Eksklusiv driftsudvidelser bliver den samlede økonomiske effekt på de eksterne omkostninger en meromkostning på 0,38 mia. kr. årligt. Dette er hovedsageligt båret af den reducerede cyklisme som ikke opvejes af den reducerede bilisme.

I notatet gennemgås nogle erfaringer fra andre eksempler i større byer, hvor man har indført gratis kollektiv trafik.

TEKNIK OG MILJØ
Mobilitet, Anlæg og Drift
Aarhus Kommune

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Direkte telefon: 29 20 89 46

E-mail:
mad@mtm.aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag: 20/013413-3

Sagsbehandler: Rigmor Korsgaard



DTU konkluderer, at gratis kollektiv transport i de store byer vil give en klar stigning i brugen af kollektiv transport. Stigningen vil dog primært kunne tilskrives, at eksisterende rejsende i den kollektive trafik vil udføre flere ture, og at der vil ske en relativt stor overflytning fra gang og cykel til kollektiv trafik. Derimod vil der kun ske en beskedent overflytning fra bil til kollektiv trafik.

27. februar 2020
Side 2 af 4

DTU angiver nogle forbehold i deres beregninger. Blandt andet indeholder de ikke forøgede driftsudgifter som følge af behov for at øge passagerkapaciteten. DTU bemærker i den forbindelse, at man ikke realistisk kan forudsætte, at den eksisterende kapacitet i den kollektive transport kan dække den øgede efterspørgsel.

Fremsendte spørgsmål og besvarelse heraf

Spørgsmål 1: Hvad vil det koste Aarhus Kommune at gøre den kollektive trafik gratis?

Midttrafik har for Teknik og Miljø vurderet følgende i forhold til effekten på kommunens økonomi til kollektiv trafik:

- Indtægterne i bybusserne i Aarhus på ca. 280 mio. kr. årligt bortfalder.
- De samlede indtægter på letbanen er i 2020 budgetteret til 75 mio. kr. Andelen af disse indtægter i zonerne i Aarhus Kommune er ikke opgjort, men der skønnes her et indtægtstab på 60-65 mio. kr. årligt, som vil blive tilskrevet Aarhus Kommune.
- Indtægterne i de regionale busruter i zonerne i Aarhus Kommune er ikke opgjort, men et hurtigt skøn er et indtægtstab på 75-100 mio., som Aarhus Kommune vil skulle kompensere Region Midtjylland for.
- Midttrafik kender ikke indtægterne på egentlige togrejser (ikke letbanen) *internt* i Aarhus Kommune, men det er begrænset, da det kun drejer sig om togrejser på Banedanmarks spor mellem Viby st. og Aarhus H.
- Hvis samtlige togrejsende i DSB og Arrivas tog skal rejse gratis på den del af deres samlede togrejse, der foregår i zonerne i Aarhus Kommune, vil der være tale om et meget betydeligt indtægtstab, som Aarhus Kommune vil skulle kompensere DSB og Arriva for.

Med gratis kollektiv trafik må det forventes, at den nuværende passagerkapacitet ikke vil være tilstrækkelig på grund af væsentligt flere passagerer. Især i myldretiden er der allerede i dag ikke overskydende kapacitet i bybusstrafikken.

Det er dog vanskeligt på forhånd at vurdere behovet for at øge kapaciteten. En udvidelse af de nuværende bruttoudgifter til bybusstrafik med eksempelvis 20 % vil beløbe sig til cirka 94 mio. kr. årligt.



27. februar 2020
Side 3 af 4

I Midttrafiks budget for 2020 indgår en driftsudgift på 23,4 mio. til billetautomater og Rejsekortet i Aarhus Kommune. Heraf vedrører 18,9 mio. kr. udgifter til Rejsekortet, hvor der kan være usikkerhed om, hvorvidt hele udgiften vil kunne bortfalde, da rejsende udover kommunegrænsen fortsat vil have behov for at checke rejsekortet ind og ud i Aarhus.

Forudsætter man udelukkende gratis kørsel med bus og letbane i Aarhus Kommune, og indregner man en forøgelse af bruttoudgifterne som følge af kapacitetsudvidelser, skønnes kommunens samlede netto merudgift på baggrund af ovenstående at blive **i størrelsesordenen ca. 500 mio. kr. årligt.**

Teknik og Miljø har ikke adgang til data fra de andre magistratsafdelinger. Derfor er visse tal fra kommunens øvrige magistratsafdelinger og deres økonomiske effekter udeladt. Her er blandt andet tale om nettoudgifter til køb af transport i den kollektive trafik, herunder i forbindelse med skolekort, børneinstitutioner, handicapkørsel, mv.

Spørgsmål 2: Hvad vil det koste at udvide driften på linje 3A fra 10 minutter til 6 minutters drift?

At øge frekvensen fra 10 minutter til 6 minutter svarer til en udvidelse på 66%.

Den årlige kontraktudgift til linje 3A er i 2020 budgetteret til 31,4 mio. kr. Hvis driften på linje 3A generelt øges med 66%, vil udgiften i nøgletal stige med ca. 21 mio. kr. årligt til 52,3 mio. kr.

Hvis frekvensen alene udvides fra 10-minutters drift til 6-minutters drift i de perioder af dagen og ugen, hvor der i dag er 10-minutters drift (hverdage 6.30-17.30 og lørdage 10-17), mens frekvensen fastholdes på andre tidspunkter, vil udgiften i nøgletal stige med godt 12 mio. kr. årligt til 43,6 mio. kr.

Spørgsmål 3: Hvad vil det koste at udvide driften på letbanen fra 10 minutter til 6 minutters drift på strækningen fra Aarhus H til Lystrup via Skejby?

Der findes ikke på samme måde som for bustrafikken nøgletal for kontraktudgifter pr. køreplantage/pr. tur for letbanedrift, som kan anvendes til en enkel beregning af evt. op- eller nedskalering af driftsomfanget. Det skyldes, at en forholdsvis stor del af driftsudgifterne til letbanen udgøres af faste kapitaludgifter, og er baseret på det anskaffede materiel.

Det vil derfor være væsentlig mere kompliceret at beregne omkostningerne til den beskrevne forøgelse af driften på letbanen.



Der skal i givet fald først laves konkrete køreplanoplæg, hvor behov for anskaffelse af yderligere togmateriel opgøres, og der skal foretages vurderinger af materielanskaffelsespriser og kapitalomkostninger i den forbindelse.

27. februar 2020
Side 4 af 4

Denne beregning er derfor ikke foretaget.

Bünyamin Simsek

/

Henrik Seiding