

Bilag 9

Fra Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø
Ajf. 28-08-2019

Handleplan for den kollektive trafik: Resumé

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 bevilliget 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 selvom 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 besluttede.

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