

Aarhus, den [8. august 2013]

Principper for etablering af Drifts- og Infrastrukturselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane

Baggrund og forudsætninger

I lov om Aarhus Letbane (L77) hedder det i §14, stk 2 at:

"Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter et drifts- og infrastrukturselskab, der har til formål at stå for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, dog ikke vedligehold af den del af Aarhus Letbane, der er identisk med Grenaabanen. Drifts- og infrastrukturselskabet etableres som et interessentskab, og selskabet kan oprette datterselskaber."

Forud for formuleringen af den politiske aftale af 31. oktober 2011 og forslag til lov om Aarhus Letbane fremsendte Aarhus Kommune og Region Midtjylland et brev af 17. januar 2011 til transportminister Hans Christian Schmidt vedlagt en principaftale mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune.

I aftalen blev det konstateret det, at der med baggrund i beregningerne for den samfundsøkonomiske analyse for letbanens etape 1 fra 2010 var balance i det forventede samlede nettotilskud til den kollektive trafik. Det blev også konstateret at beregningerne ville forudsætte omlægning og i visse tilfælde afvikling af såvel lokale som regionale buslinjer, der skulle erstattes eller suppleres af letbanenettet.

Overordnet var parterne enige om, at etablere driftsselskabet med det udgangspunkt at selskabet kan og skal drives inden for rammen (i 2011), som parterne har afsat til kollektiv trafik med tillæg af den compensation som staten giver for driften på Grenaabanen.

Siden principaftalen blev formuleret er der ændret væsentligt på nogle af de forudsætninger, der lå til grund for de samfundsøkonomiske analyser. Det drejer sig især om følgende:

- Ejerskabet til Grenaabanen forbliver hos Banedanmark. Ansvar for trafikdriften overdrages dog til drifts- og infrastrukturselskabet, idet regionen kompenseres herfor.
- Det er politisk besluttet at elektrificere hele banenettet og dermed at udbyde rene elektriske togsæt. I forhold til beregningerne i udgangspunktet, er drifts- og kapitalomkostningerne til elektrificering derfor undervurderet. På den anden side, er rene eltog billigere i anskaffelse og drift end dualtog, som indgik i de oprindelige beregninger.
- Antagelserne om antallet af passagerer i det kollektive trafiksystem blev opgjort før den nye kollektive trafikplan i Aarhus blev sat i værk i 2011.

Endelig er der ikke i de overordnede beregninger taget højde for udgifter forbundet med indfasning af letbanen og eventuelle justeringer af den samlede trafikplan efter idriftsættelse af letbanen.

Med afsæt i ovenstående kan det konstateres, at en række væsentlige oplysninger, som der er behov for i en mere detaljeret opgørelse af den samlede økonomi, ikke kan indhentes på nuværende tidspunkt. Kapitaludgifter til tog, depot og elektrificering vil være kendt indenfor kortere tid, men da regelgrundlaget for driften endnu ikke er afklaret, vil en beregning af operatørudgifterne være behæftet med stor usikkerhed - og den faktiske udgift kendes først når operatørbuddet i 2015-2016 er afsluttet. Tilsvarende vurderes det først muligt, at opgøre det permanente niveau af indtægterne, når driften af letbanen er fuldt indfaset efter 2-3 års drift.

På ovennævnte baggrund har parterne - ved den nedsatte administrative styregruppe - vurderet konsekvenserne på ny og er herefter blevet enige om, at anbefale følgende principper for etablering af drifts- og infrastrukturselskabet samt den efterfølgende idriftsættelse af letbanen.

Overordnet grundlag og økonomi i udgangspunktet

Målet er, at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhus-området bestående af letbanen, regionale busser og bybusser, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

På den baggrund anmodes Midttrafik om at udarbejde et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan for Aarhus-området, herunder en beregning af passagergrundlaget og de økonomiske konsekvenser, inkl. vurdering af indfasningens betydning og set i forhold til parternes afsatte midler til kollektiv trafik i Aarhus-området. Parterne er enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik og at ændringer/justeringer af buslinjer - uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede trafik i Aarhus-området. Den driftsplan for letbanen, der er indarbejdet i udbudsmaterialet, indgår som en forudsætning for Midttrafiks forslag.

Parterne er i forlængelse heraf enige om, at den løbende køreplanlægning for letbanen skal ske i Midttrafik og skal ske i tæt sammenhæng med køreplanlægning for den samlede kollektive bustrafik. Midttrafik anmodes om at tilsikre dette.¹

Når Midttrafiks forslag til samlet trafikplan foreligger sammenholdes dette med den forventede samlede økonomiske ramme og justeres eventuelt på baggrund heraf. Parterne er herunder enige om, at den hidtil forudsatte fordeling af det årlige tilskud til letbanekørslen (nettobestillerbidraget anført i tabel 1 nedenfor) kan ændres på baggrund af forslaget til trafikplan. Eventuelle afvigelser i forhold til den oprindeligt forudsatte fordeling modregnes ved eventuelt behov for yderligere bestillerbidrag til letbanekørsel som beskrevet nedenfor.

Efter godkendelse af den endelige trafikplan indgår Midttrafik kontrakt med drifts- og infrastrukturselskabet om levering af den heri indeholdte letbanekørsel (den bestilte kørsel).

¹ Dette forudsætter et tæt samarbejde omkring køreplanlægningen for de aarhusianske bybusser. Det skal herunder overvejes om opgaven fra og med 2015 med fordel kan overføres til Midttrafik. Aarhus Kommune afklarer dette.

Til finansiering af den bestilte letbanekørsel, er parterne enige om, at der fra og med idriftsættelse af letbanen sker indbetaling til Midttrafik af de forventede nettoudgifter for parterne (nettobestillerbidraget) som beskrevet nedenfor. Basis for opgørelsen heraf er et notat udarbejdet af COWI den 15.sept. 2010 med rettelse af 6. okt. samme år – sammenfattet i tabellen nedenfor:

Tabel 1: Opgørelse af parternes bestillerbidrag*

Mio. kr. pl. 2013	Udgift til operatør	Passager-indtægter	Netto-bidrag
Aarhus Kommune			
Bybusser	82,6	39,3	43,2
Aarhus Kommune i alt	82,6	39,3	43,2
Region Midtjylland			
Trafikdrift Odderbanen	33,1	12,8	20,3
Odderbanen vedligehold af spor	5,5	0,0	5,5
Regionalbusser	5,7	4,2	1,4
Regional i alt før overt. af Grenaabanen	44,3	17,1	27,2
Trafikdrift Grenaabanen**	69,8	23,5	46,3
Region Midtjylland i alt	114,1	40,5	73,6
Total	196,7	79,9	116,8

*I forhold til den hidtidige opgørelse af udgangsekonomien i COWI's notat, som var anført i forskellige prisniveauer, er beløbene på udgiftssiden fremskrevet med Danske Regioners pl for Regional Udvikling og indtægtssiden er fremskrevet med Midttrafiks takststigningsloft, som er fuldt udnyttet i perioden.

**Grenaabanens driftsudgifter indgår i udgangspunktet jf. den politiske aftale herom. I forhold til de faktiske driftsudgifter er der reduceret med 20% som forventet udbudsgevinst og der er korrigeret for kapitaludgifter.

Med afsæt i ovenstående kan parternes nettobestillerbidrag som udgangspunkt (2013-priser) opgøres til 43,2 mio. kr. for Aarhus Kommune og 73,6 mio. kr. for Region Midtjylland. Som ovenfor anført dog således, at det endelige forslag til kollektiv trafikplan kan ændre på den beløbsmæssige fordeling parterne imellem. Parternes nettobestillerbidrag fremskrives fremadrettet ved brug af Danske Regioners pris- og lønindeks for Regional Udvikling.

Drifts- og infrastrukturselskabet

Den nødvendige organisation for drifts- og infrastrukturselskabet aftales nærmere parterne imellem. Der er herunder enighed om, at dette skal ske på en måde som reducerer de fremtidige driftsomkostninger mest muligt under hensyntagen til de nødvendige kompetencer som selskabet skal have rådighed over for at varetage sine opgaver.

Via den aftalte betaling med Midttrafik samt optagelse af lån, finansierer drifts- og infrastrukturselskabet alle udgifter til etablering af selskabet, køb af materiel, etablering af depot/værksted, operatørudgifter mv. Et eventuelt driftsmæssigt underskud i selskabet forudsættes herunder finansieret via regulering af betalingerne indeholdt i kontrakten med Midttrafik.

Budgettet for drifts- og infrastrukturselskabet, herunder omkostningerne forbundet med indfasning af letbanen (for det samlede kollektive trafiktilbud), specificeres, justeres og kvalifice-

res i takt med at posterne afdækkes i forbindelse med tilbuddene på transportpakken og perioden frem mod idriftsættelse.

Regulering af betalinger og bestilt trafik samt det videre forløb

Betalingen fra bestillerne til Midttrafik gennemføres efter samme principper som for bestilt buskørsel, idet beløbet adskilles og opgøres for sig af Midttrafik.

I forbindelse med Midttrafiks fordeling af indtægterne fra den kollektive trafik, opgøres indtægterne der vedrører letbanen indtil videre for sig og samlet. I den udstrækning at Midttrafiks samlede indtægter vedrørende letbanen (inkl. ovennævnte netto bestillerbidrag) afviger fra Midttrafiks udgifter til den bestilte kørsel hos drifts- og infrastrukturselskabet, så fordeles dette som udgangspunkt ligeligt mellem parterne (50/50). Inden den ligelige fordeling træder i kraft, foretages der dog først udligning af en eventuel forskel i de oprindeligt forudsatte besparelser ved reduktion af buslinjer og ved udbuddet af letbanetrafikken på Grenaabanen.²

Den letbanekørsel som er indeholdt i den samlede kollektive trafikplan, som parterne godkender, betragtes herefter som fælles trafik.

Afhængigt af baggrunden for en ønsket ændring, er parterne enige om, at behov for ændringer i letbanetrafikken håndteres efter følgende principper:

- Behov for en eventuel genopretning af en økonomisk ubalance i forholdet mellem bestillerbidrag og nettoudgifter forbundet med den bestilte fælles letbanetrafik, kan finansieres ved at øge bestillerbidragene og/eller tilpasse køreplanen. Som grundlag for valg af løsning anmodes Midttrafik om at udarbejde mulige løsningsforslag til bestillerne inkl. eventuelle afledte konsekvenser for busdrift. Beslutning om valg af løsning forudsættes truffet i enighed mellem parterne. Tilsvarende proces gør sig gældende, hvis den ene part har et ønske om at gennemføre en generel besparelse på det kollektive trafikområde med betydning for den fælles letbanetrafik.
- I indfasningsperioden må der forventes at opstå behov for at tilpasse den nye trafikplan. Midttrafik anmodes om løbende at udarbejde forslag til tilpasninger, som kan optimere den samlede drift af letbane og busser. Forslag forelægges bestillerne til beslutning. Konsekvenser for den fælles letbanetrafik forudsættes som ovenfor besluttet i enighed.
- Parternes øvrige behov for ændringer af den bestilte letbanetrafik, samt ændringer i bestillingen af bustrafik med betydning for letbanens drift, skal drøftes parterne imellem (bestillerne). Sådanne ændringer søges ligeledes besluttet i enighed.
- Hvis der ikke kan opnås enighed om andet, så finansieres ændringer af letbanens drift som udgangspunkt af den part som ønsker ændringen. Under hensyntagen til, hvad

² Et eksempel til illustration: I forhold til tabel 1 ændres fordelingen i udgangspunktet, så Region Midtjyllands bestillerbidrag øges med netto 2 mio. kr. og Aarhus Kommunes tilsvarende mindskes. Ved finansiering af en eventuel ubalance skal Aarhus Kommune derfor først bidrage med besparelsen i udgangspunktet samt det yderligere bidrag regionen har skudt ind i udgangspunktet. I eksemplet $2+2=4$ mio. kr. Overstiger ubalancen dette, finansieres restbeløbet som beskrevet 50/50. Ved eventuelle mindredgifter gennemføres en tilsvarende udligning, inden disse fordeles ligeligt.

der kan betragtes som henholdsvis regional og lokal trafik, kan den anden part dog altid – helt eller delvist - vælge at finansiere sin andel heraf.

I forlængelse heraf er parterne enige om, at der skal arbejdes videre med opstilling af mulige modeller for afgrænsning af henholdsvis regional og lokal letbanekørsel. En endelig afgrænsning søges aftalt før idriftsættelse af letbanen.

Afslutningsvis er parterne enige om at konsekvenserne af denne byrde- og risikodeling vurderes årligt. Det forventes, at indførelse af rejsekortet kan give en temmelig præcis fordeling af indtægter på letbanen, regionale busser og bybusser. Parterne er på den baggrund enige om, at indtægtsfordelingen - og eventuelle afledte konsekvenser for byrde- og risikodelingen i øvrigt - revideres når et tilstrækkeligt robust datagrundlag er til stede herfor (forventet senest i 2020).