



Region Midtjylland
Skottenborg 26
8800 Viborg

Effektivisering af det regionale rutenet i Midtjylland

Region Midtjylland sendte 28. april 2010 rapporten ”Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet” til udtalelse i kommunerne.

KKR Midtjylland drøftede på sit møde 2. juni 2010 rapporten og besluttede at afgive et fælles høringssvar.

Konklusionen i rapporten er, at regionens beslutning i 2008 om at reducere de regionale udgifter til den kollektive bustrafik med 43 mio.kr. årligt som minimum vil medføre, at der skal tilvejebringes en finansiering på 25-28 mio. kr., hvis der fremover skal opretholdes en rimelig kollektiv busbetjening af den midtjyske region som helhed. Konkret lægges der op til, at kommunerne overtager denne opgave og dermed finansieringen på de nævnte 25-28 mio. kr.

KKR Midtjylland skal i den forbindelse gøre gældende:

- At det fortsat er en regional opgave at betjene såvel uddannelsesinstitutioner, lufthavne mv. med kollektiv bustrafik
- At konsekvenserne af nedlæggelse af de foreslåede busruter i særlig grad er uacceptable for udkantsområderne
- At der er lagt op til en opgaveglidning med økonomiske konsekvenser for kommunerne, som kommunerne ikke kan acceptere.

Den 4. juni 2010

Jnr 00.00.00 P35
Sagsid 000210271

Ref JHP
jhp@kl.dk
Dir 8964 6116

Horsens Kommune
Rådhusvej 4
8700 Horsens

www.kl.dk/kkr-midtjylland

1/2

KKR Midtjylland er endvidere generelt uenige i de økonomiske forudsætninger, som Region Midtjylland har opstillet som grundlag for at gennemføre besparelserne på årligt 43 mio. kr. Det er KKR Midtjyllands klare opfattelse, at den økonomiske situation for den kollektive busstrafik i den midtjyske region er blevet væsentligt forbedret siden 2008.

Den regionale finansiering af den kollektive busstrafik er efter KKR Midtjyllands vurdering blevet forbedret på følgende områder:

- En gunstigere udvikling i olieprisen har medført, at pris- og lønreguleringen er nedjusteret med 31 mio. kr. årligt
- Der er et årligt budgetoverskud på Region Midtjyllands udgifter til Midttrafik på 21 mio. kr. i forhold til de oprindelige forudsætninger
- Der er allerede gennemført besparelser på rutenettet på 4 mio. kr. årligt.

Region Midtjylland har med andre ord allerede opnået en besparelse på 56 mio. kr. årligt. Det er 13 mio. kr. mere end planlagt.

KKR Midtjylland finder på denne baggrund ikke, at der er behov for at gennemføre de planlagte besparelser på det kollektive busrutenet og skal derfor meget stærkt appellere til, at Region Midtjylland tager forslaget af bordet.

KKR Midtjylland foreslår i stedet, at Region Midtjylland og kommunerne i den midtjyske region fortsætter samarbejdet om at optimere det samlede kollektive busrutenet inden for de nuværende økonomiske rammer.

Afslutningsvis skal der henvises til høringssvarene fra de enkelte kommuner for mere konkrete bemærkninger.

Med venlig hilsen

Anders G. Christensen
Formand KKR Midtjylland

Jan Petersen
Næstformand KKR Midtjylland

Region Midtjylland
Regional Udvikling
Skottenborg 26
8800 Viborg

Sendes til: mti@ru.rm.dk

Borgmesteren
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Høringssvar angående Region Midtjyllands forslag til ændringer i det regionale rutenet

Region Midtjylland har den 26. april 2010 fremsendt plan for effektivisering og modernisering af det regionale rutenet. Regionen oplyser, at de gerne ser, at et effektivt og moderne regionalt rutenet udvikles i samarbejde med kommuner og Midttrafik. Regionen modtager gerne alternative forslag til effektiviseringer i rutenettet, herunder bedre koordinering af lokale og regionale ruter. Regionen oplyser samtidigt, hvilke ruter de planlægger at ændre. Eventuelle kommentarer til Regionens planer skal være Regionen i hænde senest den 4. juni 2010.

4. juni 2010

Sagsbehandler
Niels Boesgaard Jensen
Tlf. 8964 5339
njen@favrskov.dk

Sagsnr.
710-2008-45465

Dokument nr.
710-2010-84028

Ifølge lov om trafikselskaber afgør Region Midtjylland hvilken betjening, de ønsker at finansiere på det regionale rutenet. Favrskov Kommune vil - i lighed med det tidligere fremsendte høringssvar og tilkendegivelsen på mødet 11. december 2008 - opfordre Region Midtjylland til ikke at gennemføre de planlagte besparelser, da mange af de daglige pendlere og uddannelsessøgende dermed mister deres rejsemuligheder. For disse passagerer findes kun cyklen eller privatbilen som alternativ rejsemulighed.

Favrskov Kommune henviser til tidligere fremsendt høringssvar af 27. august 2008.

Favrskov Kommune minder om, at busbetjeningen mellem Hammel og Bjerringbro har regional betydning. På den baggrund finder Favrskov Kommune det positivt, at Region Midtjylland - i forhold til sidste besparelsesplan i juli 2008 - har valgt at opretholde busbetjeningen mellem Hammel og Bjerringbro, omend betjeningen reduceres til et minimum. Det betyder meget, at de uddannelsessøgende og pendlere, fremover stadig vil have mulighed for at benytte den kollektive trafik mellem Hammel, Thorsø og Bjerringbro.

Nedlæggelse af rute 221 og af rute 115's betjening af Vissing:

De foreslåede ændringer/besparelser fra sommeren 2011, medfører at:

- rute 115 ikke længere betjener Vissing, og
- rute 221 Randers-Voldum-Hornslet nedlægges

Disse ændringer vil betyde, at pendlere og uddannelsessøgende i Vissing og Voldum til byer i andre kommuner - Randers og Hornslet/Århus - vil miste deres betjening. Såfremt regionen fastholder disse forslag, er de uddannelsessøgende henvist til at cykle til hhv. Hadsten-Randers landevejen og Hadbjerg-Randers landevejen for at komme med rute 115 og 118. Alternativet er at benytte privatbil. Dette gør sig også gældende for pendlere fra disse to områder til henholdsvis Randers, Hornslet og Århus.

Såfremt Favrskov Kommune skal afholde udgifter til opretholdelse af de ruter, regionen vil spare væk, vil det betyde en ekstraudgift for Favrskov Kommune på omkring 200.000 kr. Det synes måske ikke af særligt meget, men skal ses i lyset af, at Favrskov Kommune i 2009 indgik mageskifte-aftale med regionen om ruterne 124 (Hammel-Foldby – Søften - Århus N), 117 (Hadsten – Langå) og 111 (Hammel-Hinnerup-Århus). Aftalen indebar, at Region Midtjylland oprettede rute 124, samtidig med at driften på rute 111, Hammel – Foldby – Sabro blev reduceret fra halvtimes til heltimes drift, og at Favrskov Kommune finansierede rute 117 mellem Langå og Hadsten. Favrskov Kommunes udgifter til rute 117 er på cirka 600.000 kr. årligt.

Ovenstående skal ligeledes holdes op mod, at der ikke sker ændringer i tildelingen af DUT-midlerne, selv om opgaverne flyttes fra regionen til Favrskov Kommune.

I forbindelse med Trafikplan 2011 for Århus Kommune forslås rute 124 nedlagt, hvilket Favrskov Kommune betragter som aftalebrud i forhold til ovennævnte mageskifte-aftale.

Det er derfor med tilfredshed, at Favrskov Kommunen konstaterer, at forslaget om at nedlægge rute 124 ikke mere indgår i Region Midtjyllands planer for ændringer i det regionale rutenet.

Favrskov Kommune har svært ved at forholde sig til den foreslåede omlægning af rute 914 X og nedlæggelse af rute 223, da forslagene ikke er særlige konkrete. Favrskov Kommune forventer, at Region Midtjylland konkretiserer disse forslag.

Favrskov Kommune kan ikke tage et medansvar for Region Midtjyllands ønske om at nedlægge regionale ruter. Såfremt Region Midtjylland fastholder planerne om at nedlægge og indskrænke visse regionale ruter, må det alene være regionens ansvar.

Favrskov Kommune skal derfor igen henstille til Region Midtjylland, at man ikke gennemfører de planlagte besparelser, men at man i stedet indgår i et konstruktivt samarbejde med kommunerne om planlægning af et koordineret net af regionale og lokale ruter indenfor den nuværende budgetmæssige ramme til gavn for borgerne.

Endelig henvises til det høringssvar, som er afsendt fra KKR Midtjylland.

Favrskov Kommune ser frem til fortsat at bidrage til og indgå i dette samarbejde.

Venlig hilsen


Nils Borring
borgmester

Region Midtjylland
Regional udvikling
Skottenborg 26
8800 Viborg

Att.: mti@ru.rm.dk

Vej og Park
Tjørnevej 6-10
7171 Uldum
T: 7975 5000

Lars Storm
Dir: 7975 5641
Mob: 40508262
e-mail:
Lars.Storm
@Hedensted.dk
Sagsnr. 13.05.16-G00-
1704249-08

1.6.2010

Høringssvar til besparelser på de regionale busruter

Byrådet og Teknik – og miljøudvalget i Hedensted Kommune behandlede på deres møder henholdsvis den 21. og 26. maj 2010 Region Midtjyllands forslag til besparelser på det regionale rutenet, og har følgende bemærkninger:

Hedensted Kommune tager afstand fra, at Regionen nedlægger regional rutekørsel, som Regionen via deres bloktilskud får midler til.

Kommunen har heller ikke økonomisk mulighed for at overtage de regionale busruter, der foreslås nedlagt i kommunen, med mindre at bloktilskuddet følger med over til kommunen.

Under debatten blev der også stillet spørgsmålstejn ved Regionens definition af centerbyer, som Regionen efter loven er forpligtiget til at betjene med kollektiv trafik.

I kommuneplanen for Hedensted Kommune udlægges Juelsminde, Hedensted og Tørring som centerbyer.

Hedensted Kommune fastholder, at det er en regional forpligtigelse at sikre en rimelig kollektiv trafikbetjening af Tørring Gymnasium.

Regionen opfordres til at medvirke ved en nytænkning af hele grundlaget og planlægningen af en behovsbestemt kollektiv trafik i landområderne.

Samtidig besluttedes det at meddele Midttrafik at:



man ikke kan acceptere de ændrede betalingsterminer, da kommunen i lighed med Midttrafik også har et likviditetsproblem.

en ændret rollefordeling kan accepteres, blot den kommunale indflydelse på planlægningen opretholdes.

Med venlig hilsen

Lars Storm Andersen

Lars Storm Andersen
Ingeniør

Kopi at denne skrivelse er sendt til Midttrafik.

Region Midtjylland
mti@ru.rm.dk

Dato: 04-06-2010
Sagsnr.: 017645-2010
Henv. til: Annette Vognbjerg
Tlf.: 96117680

Høringssvar vedr. Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet

Region Midtjylland har sendt rapporten "Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet" til udtalelse i kommunerne.

Indledningsvis skal der henvises til det fælles høringssvar, der er fremsendt fra KKR Midtjylland. Holstebro Kommune tilslutter sig fuldt ud dette høringssvar.

Ud over det fælles høringssvar har Byrådet for Holstebro Kommune på sit møde den 25. maj 2010 behandlet Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet, hvortil der fremsendes følgende bemærkninger.

Holstebro Kommune kan tilslutte sig trafikstyregruppens anbefalinger om, at der fremtidigt arbejdes med en klarere rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne som beskrevet i rapporten. Dette skal sikre, at der samlet set arbejdes på at etablere de bedste løsninger for den kollektive busstrafik i Midttrafiks område indenfor de økonomiske rammer, der er til rådighed.

Holstebro Kommune mener dog, at det fremlagte forslag til ændringer i det regionale rutenet bryder med det princip, der lå til grund for fordeling af ruter ved oprettelse af trafikskabet Midttrafik.

Trafikstyregruppen har bl.a. ved forslag til den fremtidige rollefordeling anført, at der skal sikres sammenhæng mellem den enkelte bestillers behov for økonomisk fleksibilitet i forhold til det fælles behov for stabilitet. Bestillerne skal have mulighed for at agere i forhold til den økonomiske udvikling, samtidig med, at dette ikke medfører løsninger, der pludseligt og uventet påvirker andre bestillers serviceniveau eller økonomi.

Ungdomsuddannelser og yderområder

Holstebro Kommune bemærker i den anledning, at når Region Midtjylland vælger at nedlægge regionale ruter, vil kommunerne i de fleste tilfælde føle sig tvungen til at overtage dele af kørslen, for at sikre serviceniveauet overfor borgerne og især overfor elever til ungdomsuddannelserne.

HOLSTEBRO KOMMUNE

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 96117500 - Fax: 96117602
Hjemmeside: www.holstebro.dk - E-post: Borgmesterkontoret@Holstebro.dk
CVR: 29189927

Vel vidne at det ikke er lovgivningsmæssigt beskrevet, hvem der har ansvaret for kørsel til ungdomsuddannelser, mener Holstebro Kommune, at Regionen med den fordeling af ruter, der var ved dannelse af trafikselskabet, bør varetage denne opgave for så vidt angår kørsel på tværs af kommunegrænser, ligesom Regionen generet bør varetage kørsel på tværs af kommunegrænser i yderområderne.

Vi mener således, at der i forslaget til ændringer i det regionale rutenet ligger en implicit opgaveglidning over mod kommunerne i forhold til varetagelse og sikring af serviceniveauet overfor borgere og især elever til ungdomsuddannelserne.

Holstebro Kommune finder, at kommunerne i yderområderne straffes uforholdsmæssigt i det foreliggende forslag, her tænkes bl.a. også på Ringkøbing/Skjern, som netop betjener et yderområde.

Karup Lufthavn

Holstebro Kommune finder det meget vigtigt af hensyn til udviklingen af den vestlige del af Region Midt, at betjeningen af Karup Lufthavn med offentlig transport (busser) indtænkes i det regionale rutenet. Karup Lufthavn er et knudepunkt for lufttrafikken til store dele af Jylland, herunder særligt yderområderne ved vestkysten.

Desuden findes der mange arbejdspladser i Karup, som naturligt afføder bosættelser i området. Om lufttrafikken kan det oplyses, at en opgørelse pr. 20. maj 2010 fra Karup Lufthavn viser en fremgang i forhold til en opgørelse pr. 20. maj 2009 på 103 % for de første 20 dage i maj.

Det er af stor vigtighed for luftfartsselskabernes beslutninger om videre udvikling og fastholdelse af ruter fra Karup Lufthavn, at der er muligheder for at komme til og fra lufthavnen med offentlig transport - til de omkringliggende byer - til rimelig pris.

Infrastrukturen omkring lufthavnen skal forbedres, hvis vi skal fastholde og udbygge Holstebros luftmotorvej til hele verden og omvendt mulighed for hele verden at komme hurtigt til Holstebro.

Holstebro Kommune har tidligere foreslået, at man omlægger Rute 29 (Haderup/Feldborg) til også at betjene Lufthavnen og ikke som foreslået, at Regionen nedlægger ruten eller overdrager den til kommunerne.

Konkret for Holstebro Kommune.

En nedlæggelse af rute 21 (Holstebro-Vildbjerg) ville have store konsekvenser for eleverne fra Sørvad og Vildbjerg på Holstebro Gymnasium, Handelsskolen og Teknisk Skole. Disse elever vil få frataget deres måske eneste mulighed for at komme frem og tilbage til tiden, og det vil reducere muligheden

HOLSTEBRO KOMMUNE

for uddannelse for de kommende uddannelsessøgende fra disse områder mærkbart.

Det samme gør sig gældende for Rute 29 (Holstebro-Feldborg-Haderup). Og selvom rute 26 (Holstebro-Spjald-Skjern) ikke på samme måde ønskes nedlagt for den del, der er beliggende i Holstebro Kommune, skal det påpeges, at en beskæring af ruten ikke er hensigtsmæssig af samme hensyn som nævnt ovenfor. Holstebro Kommune er i øvrigt af den opfattelse, at Rute 26 burde gå over Videbæk.

Afslutningsvis bemærker Holstebro Kommune, at der er et væsentligt behov for en mellemkommunal koordinering af det regionale rutenet i Region Midt.

Med venlig hilsen

H.C. Østerby
Borgmester

Lars Møller
Kommunaldirektør



10 TM Nedlæggelse af regionale ruter

2008-005576

Resumé

En række ruter vil fremover ikke blive finansieret af regionen. Enten skal ruterne nedlægges, eller også skal de kommuner, som betjenes af ruterne, i fællesskab finansiere udgifterne.

Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. rute 108 nedlægges i Horsens Kommune. Betjening af rutens rejsemål med rute 117 og rute 202 vurderes.
2. rute 114 opretholdes, idet der fremover kun køres over Vrønding og Flemming. Betjening af Molger på enkelte afgang udgår hermed.
3. rute 209 i Horsens Kommune nedlægges som foreslået.
4. rute 502 opretholdes, evt. med reduceret betjening.
5. rute 509 i Horsens Kommune nedlægges som foreslået. Afgangstid fra Brædstrup om morgenen for rute 523 koordineres med skolebusser. Midttrafik skal vurdere, om der er plads i bussen til de mange rejsende til Tørring Gymnasium.
6. merudgiften på ca. 525.000 kr. i 2011, ca. 1.050.000 kr. fra 2012 og ca. 1,2 mio. kr. fra 2015 finansieres af en besparelse på det fremtidige bybusnet på ca. 600.000 kr. i 2011 og ca. 1,2 mio. kr. fra 2012. Alternativt kan besparelser på øvrige nuværende kommunale ruter komme på tale.
7. evt. efter udgift i forbindelse med hel eller delvis lukning af regionale ruter påhviler regionen.

Tidligere beslutning

Teknik og Miljøudvalg den 10. maj 2010 kl. 11.00
Indstillingen tiltrådtes.

Vedr. 5: Nødvendiggør antal passagerer på rute 523 to busser, vurderes, om en af busserne skal følge hidtidig rute 509.

Allan Kristensen og Per Schmidt Andersen deltog ikke i mødet.

Økonomiudvalg den 18. maj 2010 kl. 14.00

Det indstilles, at forslaget fra Region Midt om nedlæggelse af et antal regionale ruter tages til efterretning bortset fra de ændringer, der fremgår af indstillingen fra Teknik og Miljøudvalget.

Ole Pilgård Andersen stemte imod, idet han ønskede de konkrete konsekvenser belyst.

Beslutning



Vedtaget som indstillet af Teknik- og Miljøudvalget samt Økonomiudvalget.

Paw Amdisen og Per Andersen deltog ikke i mødet.

Lene Offersen deltog ikke i punktets behandling.

Sagsfremstilling

Kontaktudvalget i Region Midtjylland har udsendt Trafikstyregruppens forslag til ændringer af det regionale rutenet til høring i kommunerne.

Kommunerne anmodes om at fremsende deres bemærkninger til forslaget til region Midtjylland senest den 4. juni 2010.

I vedlagte notat er redegjort for, hvilke ruter i Horsens Kommune som regionen ikke længere vil finansiere, samt om ruterne evt. foreslås nedlagt. Ruter, som opretholdes, skal finansieres af de kommuner, som ruterne betjener. I en overgangsperiode på tre år vil regionen medfinansiere enkelte ruter. I Horsens Kommune én rute.

I notatet er endvidere redegjort for de økonomiske konsekvenser ved at overtage ruterne samt forslag til finansiering af de øgede udgifter.

Bilag

-  [Bilag 1: Trafikstyregruppens forslag - Sammenfatning af ruteændringer](#)
-  [Bilag 2: Midttrafiknettet – efterspørgsel og serviceniveau, Sammenfatning](#)
-  [Bilag 3: Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet - Afrapportering](#)
-  [Bilag 4: Notat](#)



Ikast-Brande
Kommune

Region Midtjylland

Regional udvikling
Skottenborgvej 26
Postboks 21
8800 Viborg

25. maj 2010

Høring - regionale ruter - besparelser - meddelelse om høringsfrist.

På baggrund af fremsendte høringsmateriale ang. besparelser på de regionale busruter af 26. april 2010, vil Ikast Brande kommune gøre opmærksomt på at tidsfristen for høringssvar ikke kan overholdes.

Ikast Brande kommune se ikke en mulighed for at afgive et administrativt svar inden for fristen i denne høring, da besparelserne direkte berøre mobiliteten i kommunen, og derfor kræver en politisk behandling.

Teknik og miljøudvalget i Ikast brande kommune vil behandle spørgsmålet på mødet den 8. juni 2010.

Regionen vil modtage udvalgets svar den 9. juni, fremsendt pr. mail til Peter Hermansen og Per Holm.

Med venlig hilsen


Peter Didriksen

Teknik- og Miljøområde
Centerparken 1
7330 Brande
Tlf.: 9960 4000
Fax: 9960 3209
E-mail:
pedid@ikast-brande.dk

Sagsbehandler:
Peter Didriksen

Direkte telefon:
9960 3207

Sags ID:
2010/14126

Region Midtjylland

Modt.: 26 MAJ 2010

Region Midtjylland
Att. Regionsrådet
Regionshuset Viborg
Skottenborg 26
Postboks 21
8800 Viborg

Miljø- og teknik
Dato: 20.05.2010
Reference: Anders Brinch Larsen
Direkte telefon: 89 59 10 07
E-mail: anbl@norddjurs.dk
Journalnr.:
Acadre:

Forslag til høringssvar: "Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet"

Kontaktudvalget besluttede på møde den 16. april 2010 at udsende Trafikstyregruppens rapport med forslag til ændringer i det regionale rutenet.

Kommunerne anmodes om at fremsende deres bemærkninger til forslaget til Region Midtjylland senest den 4. juni 2010.

Forslaget fra Trafikstyregruppen indebærer en regional besparelse i den kollektive trafik i Norddjurs Kommune på 2,2 mio. kr. Denne besparelse opnås dels ved at reducere serviceniveauet på et antal regionale ruter (rute 119, rute 120 og rute 211), dels ved at nedlægge en væsentlig del af ruten mellem Ryomgaard og Grenaa (rute 352). Norddjurs Kommune bliver med spareforslaget udsat for en urimelig stor del af den samlede besparelse i regionen.

De foreslåede reduktioner medfører en væsentlig forringelse af den regionale kollektive trafikbetjening i Norddjurs Kommune. Den dårligere trafikbetjening vil især gå ud over uddannelsessøgende, der skal til/fra Grenaa. Men de tyndere befolkede områder i den vestlige del af kommunen vil også blive ramt.

Børn, unge og ældre i de mindre bysamfund har hidtil haft mulighed for at blive transporteret med kollektiv trafik til og fra bycentre i såvel Norddjurs Kommune som i de omliggende kommuner. Disse trafiksvage grupper vil med det regionale sparekrav i væsentligt omfang blive frataget denne mulighed.

De regionale ruter benyttes i vid udstrækning af elever på uddannelsesinstitutioner og af medarbejdere på de mange mindre virksomheder i kommunen. En nedlæggelse af regionale ruter vil gøre det svært for Norddjurs Kommune at fastholde søgningen til de nuværende uddannelsesinstitutioner, og det bliver vanskeligt at tiltrække nye virksomheder.

Region Midtjylland
Modt.: 04 JUNI 2010

Norddjurs Kommune er præget af en befolkningssammensætning med relativt lavt uddannelsesniveau. Kommunen forsøger bevidst med mange initiativer at forbedre de unges muligheder for at erhverve sig en god uddannelse. Men en forudsætning herfor er, at de unge kan benytte kollektiv trafik til uddannelsesinstitutionerne. Her har Regionen og Midttrafik en stor rolle med at tilbyde gode og effektive regionale busruter.

Vi vil opfordre regionen til at revurdere forslaget om nedlæggelse af rute 352 mellem Bønnerup og Grenaa. Den foreslåede nedlæggelse vil ramme en stor gruppe af unge, der ønsker at benytte uddannelsesmuligheder i Grenaa.

Såfremt regionen ikke kan imødekomme dette ønske, skal vi bede om en tilkendegivelse af en medfinansiering af kørslen i en 3-årig overgangsperiode, således som regionen i øvrigt tilbyder på lignende ruter i andre af regionens kommuner.

Vi vil desuden opfordre regionen til at effektivisere busruter, hvor det kan give flere rejsende og ikke færre, og hvor der kan ske en bedre udnyttelse af det samlede bus- og toget. Vi skal her pege på en direkte forbindelse mellem Fausing og Randers, og samordning af rute 119 mellem Ørsted og Hornslet med Grenåbanen.

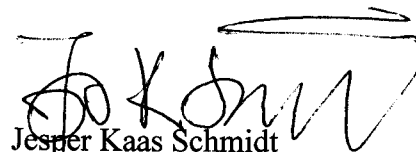
Vi vil endvidere opfordre regionen til at foretage en omprioritering af de udviklingsmidler, som regionen administrerer. Det drejer sig såvel om den regionale udviklingspulje som de regionale EU-midler til blandt andet landområdesudvikling. Midler herfra kan overføres til at løse de infrastrukturelle problemer, herunder til en styrkelse af den regionale kollektive trafik. Dette vil kunne understøtte de øvrige initiativer, som regionen har meldt ud som sine strategier.

Norddjurs Kommune har ikke økonomisk kraft til at finansiere de regionale besparelser på 2,2 mio. kr., som Trafikstyregruppens i sit forslag har beskrevet.

Der henvises i øvrigt til høringssvar fra KKR.

Med venlig hilsen


Jan Petersen
Borgmester


Jesper Kaas Schmidt
Kommunaldirektør



Regionshuset Viborg
Regional Udvikling
Skottenborg 26
Postboks 21
8800 Viborg

Miljø- og Teknikudvalget

Rådhusgade 3
8300 Odder
Tlf. 8780 3333

www.odder.dk

Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet.

19-05-2010
Sags Id. 727-2010-8029

Kontaktudvalget har fremsendt den af Trafikstyregruppen udarbejdede rapport med forslag til ændringer i det regionale rutenet til udtalelse ved kommunerne.

Sagsbeh.

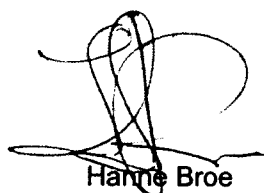
Gitte Rasmussen
Tlf. 8780 4059
gitte.rasmussen@odder.dk

Miljø- og Teknikudvalget har på møde den 19. Maj behandlet sagen, og besluttet at tage rapporten til efterretning.

Dok id. 727-2010-60230

Side 1/1

Med venlig hilsen



Hanne Broe
Formand



Søren Hjortsø Kristensen
Teknisk direktør

Hvis du vil vide mere om Odder
Kommune eller benytte muligheden
for selvbetjening, så klik ind på
www.odder.dk

Region Midtjylland
Modt: 21 MAJ 2010



Region Midtjylland
Regional Udvikling
Skottenborg 26
8800 Viborg

Randers Kommune
Laksetorvet
8900 Randers C

Telefon +45 8915 1515
Telefax +45 8915 1660

hjn@randers.dk
www.randers.dk

3. juni 2010 / 10/002348-8

Høringssvar vedr. trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet

Randers Kommunes byråd har på byrådsmødet den 31. maj 2010 behandlet det fremsendte høringsmateriale af 26. april 2010 vedrørende Trafikstyregruppens forslag til regionalt rutenet. Det fremlagte forslag til besparelser har ganske voldsomme konsekvenser for den kollektive trafik i hele regionen. Besparelsesforslaget rammer i høj grad Randers Kommune:

Rute 61 (Viborg-Løvskal-Randers) foreslås nedlagt, hvilket betyder, at landsbyen Ålum med ca. 300 indbyggere mister busforbindelsen til/fra Randers og Viborg på hverdage. I weekenden har Randers Kommune etableret nogle få afgang med bybus i forbindelse med, at weekendkørslen blev nedlagt i 2008. Hvis Randers Kommune skal videreføre kørslen vil det koste ca. 450.000 kr. om året forudsat, at Viborg Kommune vil medfinansiere den anden halvdel.

På rute 73 (Randers-Bjerringbro-Silkeborg) foreslås weekendkørslen reduceret.

På rute 211 (Randers-Ørsted-Udbyhøj) foreslås afgangene på strækningen Ørsted-Udbyhøj reduceret.

Rute 221 (Randers-Voldum-Hornslet) foreslås nedlagt. Dette vil især ramme Søby, Skader og Halling i Syddjurs Kommune og Voldum i Favrskov Kommune (ca. 700 indbyggere) samt Clausholm, Årslev, Brusgård i Randers Kommune. Ruten befordrer især uddannelsessøgende til Randers. Herudover befordrer ruten pendlere over hele strækningen i især til/fra Randers. Hvis Randers Kommune skal videreføre kørslen vil det koste ca. 200.000 kr. om året forudsat, at nabokommunerne finansierer deres dele.

Rute 230 (Randers-Fårup-Hobro) foreslås nedlagt. Dette betyder, at byerne Råsted (over 200 indbyggere), Fårup (over 1000 indbyggere), og Asferg (over 600 indbyggere) helt mister kollektiv trafik. Hvis Randers Kommune skal videreføre ruten vil det betyde årlige udgifter på 905.000 kr.

Rute 235 (Randers-Mariager-Hadsund) foreslås lagt udenom Spentrup. Dette betyder

Region Midtjylland
Modt.: 04 JUNI 2010

at forbindelserne mellem Spentrup og Randers/Mariager forsvinder. Der bor ca. 2400 mennesker i Spentrup. Randers Kommune skal videreføre ruten vil det betyde årlige udgifter på 1.300.000 kr.

Rute 237 (Randers-Gjerlev-Havndal-Hadsund) foreslås nedlagt. Dette betyder, at Havndal (med over 800 indbyggere) mister al kollektiv trafik og at Hald, Gjerlev og Mejlbj må nøjes med X-bussen, der kører på hovedvejen udenfor byen. Hvis Randers Kommune skal videreføre ruten vil det betyde årlige udgifter på 1.350.000 kr.

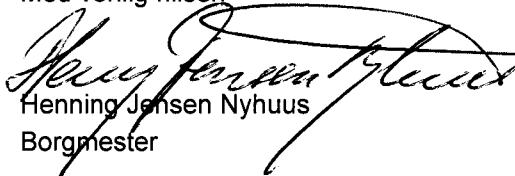
Randers Kommune tager trafikstyregruppens afrapportering til efterretning, men tager samtidigt principielt afstand fra de planlagte besparelser på den kollektive trafik. Det er helt forkert, at skære ned på den kollektive trafik i en tid, hvor man på så mange andre fronter arbejder målrettet på at forbedre det samlede transportsystem; ikke mindst i form af forbedrede alternativer til privatbilismen. Randers Kommune har, som en af de få kommuner, oplevet stigende passagertal i den kollektive trafik fra 2008 til 2009. Dette er sket på baggrund af en målrettet indsats med konkrete initiativer til forbedring af det kollektive trafiktilbud, fx gratis buskort til pensionister i hele kommunen. Ved årsskiftet blev der indgået ny incitamentskontrakt, der bl.a. belønner busentreprenøren for miljøforbedringer og flere passagerer. Randers Kommune ønsker, at arbejde for yderligere forbedringer og yderligere passagerfremgang og finder det derfor uacceptabelt, at den kollektive trafik samtidigt nedprioriteres fra anden side og, at regningen sendes videre til kommunerne.

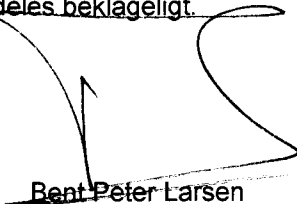
Samtidigt anerkender vi, Region Midtjyllands økonomiske situation og kan derfor kun opfordre til, at Region Midtjylland fastholder et pres på staten med henblik på tilførsel af de nødvendige midler til videreførelse af en god kollektiv trafikbetjening i regionen.

Randers Kommune er positiv i forhold til forslaget til ændring af procedurer for økonomien mellem bestillere og Midttrafik vedrørende budgetlægning, økonomiopfølgninger og terminer for betaling af tilskud m.m. samt forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillerne og Midttrafik.

Randers Kommune vil meget gerne optage en dialog med Region Midtjylland med henblik på, at finde løsninger til gavn for den kollektive trafik i regionen. Jeg skal i den forbindelse understrege at vi i særlig grad lægger vægt på at ruterne 221, 230, 235 og 237 opretholdes. En evt. nedlæggelse vil blandt andre konsekvenser indebære at unge fra Voldum, Hornslet (rute 221, Råsted, Fårup og Asferg (rute 230),), Spentrup (rute 235) og Havndahl (rute 237) mister muligheden for at komme til deres uddannelsesinstitution i Randers, hvilket vil være særdeles beklageligt.

Med venlig hilsen


Henning Jensen Nyhuus
Borgmester


Bent Peter Larsen
Kommunaldirektør

Region Midtjylland

Sagsbehandler
Anette Thesbjerg Lauridsen
Direkte telefon
99741178
E-post
anet-
te.thesbjerg.lauridsen@rksk.
dk

Dato
4. juni 2010
Sagsnummer
2009010462A

Høringssvar til Region Midtjylland vedr. det fremtidige rutenet i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Teknik- og Miljøudvalget i Ringkøbing-Skjern Kommune har drøftet det udsendte høringsmateriale vedr. det fremtidige rutenet i Region Midtjylland.

Ringkøbing-Skjern Kommune er af den grundlæggende opfattelse, at en effektiv infrastruktur er en kerneydelse for alle borgere, - det skal være nemt for alle borgere i alle dele af landet at komme til andre dele af landet.

Ringkøbing-Skjern Kommune finder ikke, at det fremlagte forslag tilgodeser dette overordnede synspunkt. Ringkøbing-Skjern Kommune noterer ganske vist med tilfredshed, at begrebet "Regional Udvikling" er et af de kriterier, som af Region Midtjylland er blevet anvendt ved vurderingen af, hvilke ruter, der er regionale, men Ringkøbing-Skjern Kommune savner i oplægget en stillingtagen til de særlige udfordringer, der er i relation til den regionale busdrift i et yderområde som Ringkøbing-Skjern Kommune. Det er derfor vanskeligt at se, at kriteriet om "Regional Udvikling" er blevet anvendt ved vurderingen af, hvilke ruter der fremover skal være regionale.

Ringkøbing-Skjern Kommune er Danmarks største kommune. Det betyder, at der går længere tid, inden man passerer en kommunegrænse, hvilket også burde indgå ved vurderingen af, hvordan det fremtidige rutenet skal se ud.

Ringkøbing-Skjern Kommune har gentagne gange i processen stillet spørgsmålstejn ved berettigelsen af det udmeldte besparelseskrav. Ringkøbing-Skjern Kommune er af den opfattelse, at den fulde implementering af de foreslåede reduktioner vil give en langt større effekt, end det efter vores opfattelse er nødvendigt.

For borgerne i Ringkøbing-Skjern Kommune vil de foreslåede reduktioner have omfattende konsekvenser, og betydningen af en

Åbningstider
mandag - onsdag 9.30 - 15.00
torsdag 9.30 - 16.45
fredag 9.30 - 13.00

Telefontider
mandag - onsdag 8.00 - 15.30
torsdag 8.00 - 17.00
fredag 8.00 - 13.30

Hjemmeside www.rksk.dk

Telefon 99 74 24 24

velfungerende infrastruktur kan for udvalgte grupper beskrives således:

Unge uddannelsessøgende: Der er en overordnet national målsætning om, at 95% af en ungdomsårgang skal have en ungdomsuddannelse. Da uddannelsesinstitutionerne i Ringkøbing-Skjern Kommune er placeret i relativt små byer, er disse skoler meget afhængige af et velfungerende busnet, der kan sikre elevtilgang fra skolernes oplande. En velfungerende infrastruktur fremmer endvidere fleksibiliteten på tværs mellem uddannelsestilbuddene og fremmer de unges muligheder for at vælge tilbud, der ligger i nabokommuner, hvilket har betydning i betragtning af den stigende specialisering, der er i ungdomsuddannelserne.

Videregående uddannelsestilbud: Der er ingen videregående uddannelsestilbud i Ringkøbing-Skjern Kommune, hvorfor kommunens borgere er meget afhængige af velfungerende forbindelser til især Herning, Holstebro og Esbjerg. Ikke mindst i disse år er videreuddannelse væsentligt, ligesom en effektiv infrastruktur målrettet disse tilbud er afgørende for at sikre videnløftet blandt kommunens borgere.

Arbejdskraftens mobilitet: Alle analyser af arbejdskraftsituationen i Ringkøbing-Skjern Kommune understreger betydningen af en høj grad af mobilitet hos arbejdskraften. Et velfungerende arbejdsmarked fordrer, at arbejdskraften ikke er bundet til de byer, hvor man bor, men at arbejdskraften er fleksibel. Dette understreges ikke mindst i Ringkøbing-Skjern Kommune, hvor der er en betydelig ind- og udpendling.

De ældre: Flere og flere borgere bliver ældre. En stigende andel af ældre forbruger tilbud også i nabokommunernes centerbyer, ligesom borgerne i Ringkøbing-Skjern Kommune i takt med omlægningerne på sygehusområdet er blevet stadigt mere afhængige af velfungerende busforbindelser til især Herning og Holstebro.

Turisme: Ringkøbing-Skjern Kommune er en væsentlig turismekommune i Region Midtjylland, hvilket også fremgår af, at en relativ stor andel af rejser med kollektiv trafik i vores del af Regionen er "fritidsrejser". Ringkøbing-Skjern Kommune arbejder målrettet på at udvikle turismen, og i den strategi indgår det også, at der er en velfungerende infrastruktur.

Energi: Både den nationale strategi og strategien i Ringkøbing-Skjern Kommune fremhæver betydningen af en mere bæredygtig energiforsyning, hvilket jo også indgår som en af Regionens megasatsninger. Ringkøbing-Skjern Kommune vil være selvforsynende i 2020, og et af midlerne hertil er at det samlede brændstofforbrug i kommunen reduceres. For at dette kan lade sig gøre, skal der være et attraktivt busnet.

Som det fremgår af ovenstående, kan Ringkøbing-Skjern ikke billige det fremsatte forslag. Som allerede aftalt ser vi derfor frem til at drøfte dette emne, når Iver Enevoldsen den 16. juni 2010 har møde med Bent Hansen for at få en nærmere drøftelse om de foreslåede ændringer.

Venlig hilsen

Mogens Pedersen
Direktør
Ringkøbing-Skjern Kommune
direkte 9974 1463
mogens.pedersen@rksk.dk

Region Midtjylland
Regional udvikling
Skottenborg 26
8800 Viborg

Att.: mti@ru.rm.dk

3. juni 2010

Høringssvar til besparelser på de regionale ruter

Vej- og Trafikudvalget behandlede Region Midtjyllands forslag til besparelser på det regionale rutenet på mødet den 10. maj 2010 og har følgende bemærkninger:

Silkeborg Kommune tager afstand fra, at Regionen nedlægger regional rutekørsel, som regionen fik overdraget DUT-midlerne til ved strukturreformen.

Silkeborg Kommune har ikke økonomisk mulighed for at påtage sig at videreføre den regionale kørsel, som Regionen har planer om at nedlægge i Silkeborg Kommune. Det drejer sig om rute 54, rute 77, rute 311 og rute 312. De opstillede forslag til tilpasninger på de lokale ruter, som erstatning for disse regionale ruter, vil ikke tilgodese passagerernes behov, men vil øge rejsetider, antallet af busskifte og ventetider undervejs. Dette er ikke fremmende for den kollektive trafik.

Rute 77 bør opretholdes som regional forbindelse mellem Kjellerup og Bjerringbro, som har henholdsvis 4.800 og 7.500 indbyggere. Regionen har fastsat som overordnet kriterium, at de vil opretholde en regional betjening mellem byer med mere end 5.000 indbyggere i hver sin kommune. I Trafikstyregruppens rapport er oplyst, at i praksis er der en regional forbindelse mellem de fleste byer med mere end 3.000 indbyggere. Midttrafiks materiale fastslår, at der er 30-35 elever fra Kjellerup-området, der benytter rute 77 til gymnasiet i Bjerringbro. Det er urealistisk at lave en brugbar betjening for 80.000 kr. ved at udvide lokalkørslen mellem Kjellerup og Ans, som erstatning for kørslen på rute 77.

Silkeborg Kommune finder det nødvendigt, at udgifterne til Midttrafiks administration reduceres, såfremt regionen gennemfører den foreslåede besparelse, så kommunerne ikke påføres en højere andel af udgifterne til Midttrafiks administration.

Trafikstyregruppens rapport har været undervejs siden efteråret 2008. Silkeborg Kommune skal beklage, at Regionen ikke har truffet beslutning om det fremtidige regionale rutenet, men først træffer beslutningen i september 2010 i forbindelse med vedtagelsen af budgettet for 2011. Høringsfristen på knap 6 uger er kort tid for

kommunerne til politisk behandling. Alle økonomitallene er desværre oplyst i prisniveau 2009 og ikke fremskrevet til budget 2011-niveau.

Forslag til ændret rollefordeling og betalingsterminer

Silkeborg Kommune kan ikke tilslutte sig Trafikstyregruppens forslag om ændret rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne. I henhold til Lov om Trafikselskaber er bestillerfunktionen hos kommunerne og regionen, mens Midttrafiks opgave er at koordinere og planlægge den kørsel, som bestillerne ønsker udført.

Silkeborg Kommune kan tilslutte sig forslaget om ændrede betalingsterminer og løbende opfølgning på den økonomiske situation, så Midttrafiks likviditet kan øges, og selskabets renteudgifter kan mindskes.

Venlig hilsen



Frank Borch-Olsen
Udvalgsformand



Søren Peter Sørensen
Teknik- og Miljøchef

Region Midtjylland
Regional Udvikling
mti@ru.rm.dk

Dato: 3. juni 2010

Høringssvar - Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet

Region Midtjylland, Regional Udvikling, har den 26. april 2010 fremsendt Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet, april 2010, der indeholder forslag til ændringer af det regionale rutenet.

Byrådet har behandlet henvendelsen fra Region Midtjylland på mødet den 26. maj 2010.

Skanderborg Kommune skal på baggrund af det fremsendte forslag anmode om en forhandling med Region Midtjylland med deltagelse af regionsrådsformand Bent Hansen, borgmester Jørgen Gaarde og administrative repræsentanter.

Baggrunden for denne anmodning er:

Omfanget af besparelser i Skanderborg Kommune

De besparelser, der er peget på i Skanderborg Kommune (rute 109, 311, 331 og 502) vil i første omgang svare til en reduktion i servicen på 2.875.000 kr., og om 3 år yderligere 300.000 kr. årligt. Set i forhold til et budget til busdrift i dag i Skanderborg Kommune på ca. 15 mio. kr., svarer det til ca. 20 pct.

De konkrete ændringsforslag, der berører Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommune har følgende kommentarer til de konkrete forslag til ændringer:

Rute 109

Ruten tjener et regionalt formål med daglig transport fra området Storrिंग – Stjær gennem Hørning til den sydlige del af Århus, bl.a. uddannelsessøgende til Hasselager, Viby og Århus.

Skanderborg Kommune finder derfor, at Region Midtjylland også fremover skal finansiere denne rute.

Rute 311

Ruten dækker et stort behov for transport af elever til ungdomsuddannelserne i både Silkeborg og Skanderborg. Dette behov vil også være til stede ud over den overgangsperiode, hvor Region Midtjylland ifølge forslaget vil være medfinansierende.

Skanderborg Kommune finder derfor, at Region Midtjylland, også fremover skal finansiere denne rute.

Rute 331

Det område, som bliver ramt af dette forslag, er Virring - Fruering. Samtidig mister elever fra Solbjerg forbindelsen til ungdomsuddannelserne i Skanderborg.

Skanderborg Kommune finder derfor, at Region Midtjylland fortsat skal dække behovet for transport i det berørte område, således at ungdomsuddannelser i Skanderborg fortsat kan benyttes af unge i bl.a. den sydlige del af Århus Kommune.

Skanderborg Kommune

Adelgade 44

8660 Skanderborg

Tlf. 8794 7000

E.mail skanderborg.kommune@
skanderborg.dk

www.skanderborg.dk

Rute 502

Denne rute er også en rute, der har et regionalt formål og som transporterer mange elever til ungdomsuddannelserne fra området mellem Brædstrup og Skanderborg. Morgenturen kører til gymnasiet/handelsskolen i Skanderborg og afsætter her i gennemsnit 20 passagerer dagligt.

Skanderborg Kommune finder derfor, at Region Midtjylland også fremover skal finansiere denne rute.

Bemærkninger til andre forhold

Midttrafiks kontrakter med busentreprenørerne indeholder en bestemmelse om, at Midttrafik skal betale busselskabet en godtgørelse, såfremt kørselsomfanget nedskæres mere end 20 %.

Skanderborg Kommune skal understrege, at en sådan godtgørelse i givet fald skal betales af Region Midtjylland som bestiller af de regionale ruter, regionen måtte nedlægge.

Midttrafiks administrationsudgifter fordeles til bestillerne på grundlag af antal køreplantimer. Når antallet af køreplantimer reduceres, stiger timeprisen, medmindre Midttrafiks samlede administrationsudgifter reduceres. Det må derfor forudsættes, at Midttrafiks budget til administration og fællesudgifter skal tilpasses efter en eventuel reduktion af det samlede antal køreplantimer.

Afsluttende bemærkninger

I trafikstyregruppens forslag til kollektiv rutenet er der et afsnit om "principper og kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet". I det afsnit står der bl.a.:

"I forhold til kørsel til ungdomsuddannelser er det konstateret, at det ikke lovgivningsmæssigt er beskrevet, hvem der har ansvaret. Trafikstyregruppens vurdering er, at kommuner og Region har et fælles ansvar for at sikre transport til ungdomsuddannelser."

Det er Skanderborg Kommunes opfattelse, at kørsel til ungdomsuddannelser er en regional forpligtelse.

Desuden kan vi konstatere, at trafikstyregruppens synspunkt ikke er anvendt på de ruter, som foreslås nedlagt i Skanderborg Kommune. Kun på rute 311 er synspunktet i mindre grad anvendt.

Skanderborg Kommunes anmodning om en forhandling skal således ses i lyset af ovennævnte bemærkninger.

Endelig vil vi henvise til de bemærkninger, der fremsendes fra KKR Midtjylland efter mødet i KKR den 2. juni 2010.

Med venlig hilsen


Jørgen Gaarde
borgmester


Jens Kaptain
kommunaldirektør



SKIVEKOMMUNE

Region Midtjylland
Att.: Regional Udvikling
Skottenborg 26
8800 Viborg

Den 3. juni 2010

Høringssvar til Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet.

Region Midtjylland har i brev af 26.04.2010 anmodet Skive Kommune om bemærkninger til Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet.

Forslaget har været forelagt Skive Kommunes udvalg for Teknik og Miljø i møde d. 01.06.2010 og udvalget har følgende bemærkninger:

Skive Kommune er bekymret for oplægget til besparelser på den regionale, kollektive trafik. Det giver uheldige konsekvenser for sammenhængskraften og mulighederne for at bevæge sig på tværs i regionen.

Forslaget på de ruter, der berører Skive, påvirker uddannelsesområdet negativt, idet frit valg af ungdomsuddannelser på tværs af kommunegrænser forringes. Det risikerer på sigt at reducere muligheden for at opretholde lokale uddannelsesinstitutioner.

Kommunen ser endvidere en positiv udvikling i Karup Lufthavn, og denne udvikling bør understøttes via en bedre busbetjening fra omegnsbyerne. Konkret kunne Skive-Herning ruten formentlig omlægges via Karup Lufthavn for en beskedent merudgift.

Skive Kommune er således indstillet på samarbejde og dialog med Region Midtjylland, Midttrafik og nabokommunerne om løsninger.

Med venlig hilsen

Anders Bøge

Formand for Udvalget for Teknik og Miljø

Udvalget for Teknik og Miljø
Skive Rådhus

Kirke Alle 1, Ramsing
7860 Spøttrup
Tlf: 9915 5500
Fax: 9915 6205
CVR-nr.: 29189579
tek@skivekommune.dk
www.skive.dk

Reference.: 779-2009-32802

Region Midtjylland

Modt.: 04 JUNI 2010

Henvendelse til:

Jens Dalby

Direkte tlf. 9915 3634

jeda@skivekommune.dk



Region Midtjylland
Skottenborg 26
Postboks 21
8800 Viborg

Høringssvar vedr. Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet

Kontaktudvalget besluttede på møde den 16. april 2010 at sende den af Trafikstyregruppen udarbejdede rapport med forslag til ændringer i det regionale rutenet til kommunerne.

Struer Kommune har følgende bemærkninger til forslaget:
Struer Kommune ønsker ikke at etablere erstatningskørsel for nedlæggelse af rute 992x, som vi derfor accepterer nedlagt.

Udover forslag til ændringer i det regionale rutenet har Trafikstyregruppen udarbejdet forslag til ændring af procedurer for økonomien mellem bestillere og Midttrafik vedrørende budgetlægning, økonomifølgninger og terminer for betaling af tilskud m.m. samt forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillerne og Midttrafik.

Struer Kommune har følgende bemærkninger til forslaget:
Struer kommune kan godt acceptere ændringerne i acontobetalingerne, men ønsker ikke, at der ændres på rollefordelingen mellem bestillere, kommune/region, og Midttrafik.
Endelig ønsker Struer Kommune, at der reduceres i administrationsomkostningerne i takt med, at regionen reducerer sin kørsel, så kommunens omkostninger til administration ikke forhøjes.

Med venlig hilsen

Helle V. Lyng
Udvalgsformand

Jørgen Jensen
Direktør

DATO
27-05-2010

JOURNALNUMMER
13.05.00-G01-2-08

RÅDHUSET, TEKNIK- OG MILJØUDVALGET
ØSTERGADE 13-15, indg. D
7600 STRUER

E: TEKNISK@STRUER.DK
F: 96 84 84 09
T: 96 84 84 84

SAGSBEHANDLER:
LISE LUNDSAGER
DIREKTE TELEFON:
96848437

Struer Kommune bruger it i sagsbehandlingen. Derfor skal kommunen følge persondataloven og gøre dig opmærksom på dine rettigheder efter denne lov: Når kommunen indsamler og/eller behandler personoplysninger om dig, har du ret til at få indsigt i disse oplysninger og gøre indsigelse, hvis oplysningerne er forkerte. Kommunen skal slette/ændre forkerte oplysninger. Vil du vide mere om persondataloven, kan du læse en udførlig vejledning på Datatilsynets hjemmeside: www.datatilsynet.dk

midt
regionmidtjylland
Skottenborg 26
8800 Viborg



Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet – høringssvar.

03-06-2010
Sagsid 10/16513

Kontaktudvalget har den 16. april 2010 besluttet at udsende Trafikstyregruppens udarbejdede rapport i høring hos kommunerne forinden forslaget behandling i Regionen.

Syddjurs Kommune har noteret sig, at der er sket betydelige forbedringer i forhold til forslaget fra Regionen sommeren 2008. Der er dog fortsat tale om, at Regionens besparelser overflyttes til merudgifter for kommunen, alternativt medfører forringelser i den kollektive trafik.

Syddjurs Kommune ønsker således at fastholde de principielle holdninger som er anført i høringssvar af 17. juli 2008.

Byrådet
Syddjurs Kommune
Lundbergsvej 2
8400 Ebeltoft
Telefon 87 53 55 20
syddjurs@syddjurs.dk
www.syddjurs.dk

Syddjurs Kommune har derudover følgende kommentarer:

Forslaget om at nedlægge ruten mellem Ebeltoft og Randers (rute 212) finder Syddjurs Kommune er i direkte strid med Regionens definition på regionale ruter – ruten er således mellem 2 bycentre og forbinder samtidig disse bycentre med den regionale lufthavn i Tirstrup – mere regionalt kan det vel ikke være. Syddjurs Kommune forventer, at ruten opretholdes i sin nuværende udformning.

Forslaget om at reducere kørslen på ruten mellem Randers og Hornslet (rute 221) til 2 ture morgen og 3 ture om eftermiddagen er acceptabelt ud fra de kendte antal brugere. Syddjurs Kommune finder dog ikke, at det er rimeligt, at kommunerne skal overtage denne kørsel, da der i meget høj grad er tale om kørsel til ungdomsuddannelser, og da den jo er forbindelsesrute til Grenåbanen (senere Letbanen) i Hornslet og derfor har stor regional betydning.

Endvidere ønsker Byrådet i Syddjurs Kommune en revurdering af ruteforløbet mellem Hvilsager og Hornslet med henblik på betjening af Mørke (rute 119).

Region Midtjylland

Modt.: 04 JUNI 2010

Syddjurs Kommune har fra opstarten af Midttrafik gjort opmærksom på, at administrationsudgifterne er urimeligt store. Det er derfor ikke acceptabelt, at ændringerne i rutenettet medfører yderligere udgifter for kommunen. Kommunerne må spare på alle andre områder, hvorfor dette også må gælde Midttrafiks administration.

Syddjurs Kommune skal anmode Regionen om at revurdere sit forslag under hensyntagen til ovennævnte indvendinger.

Der henvises i øvrigt til høringssvar fra KKR.

Med venlig hilsen



Kirstine Bille
Borgmester

/



Nick Bendtsen
Kommunaldirektør



VIBORG
KOMMUNE

Region Midtjylland
Att. Regional Udvikling
Skottenborg 26
Postboks 21
8800 Viborg

mti@ru.rm.dk

Byrådet

Rødevej 3
DK-8800 Viborg
Tlf.: 87 87 87 87
Fax.: 87 87 90 00
viborg@viborg.dk
www.viborg.dk

Dato: 27. maj 2010
Sagsnr.: 2007/72097

Regionens j. nr. 1-30-75-1-09 - Høringssvar vedrørende forslag til ændringer i det regionale rutenet

Ved brev af 26. april 2010 har Region Midtjylland anmodet om Viborg Kommunes bemærkninger til Trafikstyregruppens rapport med forslag til ændringer i det regionale rutenet. På den baggrund skal Viborg Kommune udtale følgende:

Viborg Kommune finder det beklageligt, at Region Midtjylland lægger op til at gennemføre betydelige besparelser på den regionale, kollektive trafik. I 2011 er der således foreslået en årlig besparelse på omkring 24 mio. kr., stigende til ca. 43 mio. kr. i 2012 og 45-47 mio. kr. i 2015. En forholdsvis stor andel af denne besparelse vil ramme regionale busruter i Viborg Kommune.

Overordnet ser Viborg Kommune det som en potentiel risiko for sammenhængskraften i en både areal- og befolkningsmæssigt stor kommune som Viborg, hvis der reduceres så dybt og bredt i den regionale busdrift, som Region Midtjylland foreslår.

Viborg Kommune er alvorligt bekymret for konsekvenserne af forslaget på ungdomsuddannelsesområdet. Viborg Kommune vurderer, at de foreslåede besparelser på det regionale rutenet vil forringe muligheden for at nå 95-procentmålsætningen på området og i det hele taget at ville påvirke uddannelsesområdet negativt.

Ikke alene vil det kunne påvirke ungdomsuddannelsesområdet negativt, men også som følge heraf forringe mulighederne for rekrutteringen til de videregående uddannelser.

Det er således af største betydning – ikke alene for Viborg Kommune, men for Region Midtjylland som helhed – at unge mennesker i hele regionen har nem adgang til transport til uddannelsesstederne.

Som en stor uddannelseskommune er det vigtigt for Viborg, at det frie valg af ungdomsuddannelse på tværs af kommunegrænserne sikres. Det gælder i Viborg Kommune primært for elever fra Silkeborg, Favrskov og Vesthimmerlands kommu-

ner og tilsvarende elever fra Viborg Kommune med behov for transport til ungdomsuddannelser i primært Skive, Hobro og Silkeborg.

Det er Viborg Kommunes opfattelse, at det i høj grad er en regional opgave at sikre og understøtte det frie uddannelsesvalg, hvorfor målrettede afgangse til ungdomsuddannelsesinstitutionerne bør indgå permanent i det regionale rutenet - i stedet for det fremlagte forslag om en treårig overgangsperiode alene på udvalgte strækninger.

4/ Som bilag vedlægges brev af 18. maj 2010 fra rektorerne ved Bjerringbro Gymnasium, Mercantec, Viborg Katedralskole og Viborg Gymnasium og HF, "Kommentarer til Trafikstyregruppens forslag vedr. kollektiv trafik i Region Midt".

Viborg Kommune tilslutter sig de i henvendelsen fra rektorerne anførte kommentarer.

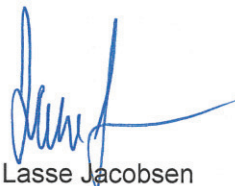
Såfremt Region Midtjylland gennemfører de fremlagte forslag til reduktioner, forudsættes det, at Midttrafik i samarbejde med Viborg Kommune vil stå for udarbejdelse af nye køreplaner, så der fortsat vil være et sammenhængende net af kollektiv trafik i Kommunen med gode forbindelser til nabokommunerne og den øvrige del af regionen.

På baggrund af ovenstående ser Viborg Kommune frem til at indgå i dialog med Region Midtjylland, Midttrafik og nabokommunerne om det fremtidige rutenet – et rutenet, der bør understøtte den regionale mobilitet til gavn for borgerne og udviklingen i hele Region Midtjylland.

Med venlig hilsen



Søren Pape Poulsen
borgmester



Lasse Jacobsen
kommunaldirektør

Viborg d. 18. Maj 2010

Kommentarer til Trafikstyregruppens forslag vedr. kollektiv trafik i Region Midt

Med denne henvendelse vil vi endnu en gang rette opmærksomheden mod de meget alvorlige konsekvenser, som de foreslåede busrutelukninger og omlægninger vil have for en stor gruppe uddannelsessøgende, ungdomsuddannelserne og de videregående uddannelser i Viborg Kommune og dermed i en betydelig del af Region Midt.

Konsekvenser for de uddannelsessøgende

De forslag, der er til ændringer i busruterne, vil få vidtrækkende konsekvenser for en betydelig gruppe uddannelsessøgende, fordi de reelt ikke kan nå en ungdomsuddannelse i hverken Viborg eller andre byer. Deres mulighed for at tage en ungdomsuddannelse kan blive afhængig af, om de har bil selv eller har forældre, der kan transportere dem op til 20-30 km 2 gange om dagen for at de kan få en ungdomsuddannelse. Det vil givet få nogle til at droppe at gennemføre en ungdomsuddannelse. Det vil endvidere blive de unge i yderområderne af Viborg Kommune, der bliver ramt hårdest af disse buslukninger, da det vil være de unge fra disse områder, der fremover vil have de dårligste muligheder for at tage en ungdomsuddannelse.

95%'s målsætningen og 'Ungdomsuddannelse Til Alle' i Viborg Kommune

Der arbejdes i øjeblikket hårdt på at regeringens målsætning om ungdomsuddannelse til 95% af en ungdomsårgang bliver opfyldt. Det gælder både i kommunalt regi samt i regionsregi i form af udviklingsprojekter, der er med til at understøtte denne målsætning. Konsekvenserne af de foreslåede buslukninger, kan gøre denne målsætning svær at nå, da det bliver vanskeligt for eleverne at nå frem til uddannelsesstederne.

Ligeledes vil indsatsområderne i Viborg Kommunes 'Ungdomsuddannelse Til Alle'-strategi skulle rumme flere, da andelen, der får en ungdomsuddannelse på 'traditionelt vis' er i fare for at falde. Det synes som en dårlig ide, at en gruppe elever, der ønsker at tage en ungdomsuddannelse og er motiverede herfor, skal have andel i den opmærksomhed, som er tænkt til de mindre motiverede grupper og som er dem, der er i fokus i arbejdet med 'UTA'-strategien.

Konsekvenser for ungdomsuddannelserne i Viborg Kommune – og i Region Midt.

Alle ungdomsuddannelser i Viborg Kommune får en betragtelig del af deres elever fra oplandet og vil derfor som institutioner blive berørt af de ruteændringer/lukninger, der er i forslag. Mister skolerne disse elever vil uddannelsesstilbuddet i Viborg Kommune blive markant forringet, da der ikke længere vil være grundlag for det flotte og varierede udbud af ungdomsuddannelser, der i øjeblikket er i kommunen og hvor den eksisterende kollektive trafik er en væsentlig forudsætning for elevgrundlaget. Det kan reelt også betyde en forringelse af det samlede uddannelsesniveau i regionen som sådan og i den vestlige del af Region Midt i særdeleshed. Hvis uddannelsesstilbuddene i denne del af regionen ikke står mål med den østlige del, kan det betyde at befolkningsvandringer påvirkes af, at de unge mennesker, der kan vælger uddannelsessted mod øst, gør det, og dermed er med til at gøre elevgrundlaget endnu dårligere.

50%'s målsætning og de videregående uddannelser i Viborg Kommune

Campus Viborg er i øjeblikket ved at etablere sig og dermed blive et stort aktiv for byen og for denne del af regionen. Der ses en klar tendens til, at de videregående uddannelser, der er i Viborg, i stort omfang rekrutterer studerende, der har taget en ungdomsuddannelse i området. Dermed vil et mindre elevgrundlag for ungdomsuddannelserne også betyde en lavere søgning til de videregående uddannelser, der er i byen. Målsætningen om 50% af en ungdomsårgang, der får en videregående uddannelse kan dermed blive svær at nå.

Tværkommunale busruter

Alle ungdomsuddannelser i Viborg Kommune er afhængige af busruter, der kommer med elever fra omegnskommunerne og derfor er det af stor vigtighed, at der fortsat er busruter, der går på tværs af kommunegrænserne, uanset om Region Midt ikke ønsker fortsat at drive busruterne.

Der er frit ungdomsuddannelsesvalg i Danmark, men det forudsætter, at man overhovedet kan komme derhen, hvor der er en uddannelsesinstitution og derfor synes det mere nødvendigt end nogensinde, at regionen påtager sig ansvaret for at denne mulighed eksisterer og påtager sig ansvaret for der også i den midt-vestlige del af regionen fortsat er et uddannelsesstilbud til de unge mennesker. Og netop regionens ansvar for de tværkommunale ruter er centralt, da uddannelsesmulighed helst ikke skal defineres hvilken kommune man tilfældigvis bor i.

Morgen og eftermiddagsafgange frem for nedlæggelser

Skal der ske ændringer i busruterne, er vores forslag, at der som minimum opretholdes morgen- og eftermiddagsafgange, da det vil være mange uddannelsessøgendes eneste reelle mulighed for at kunne komme til en uddannelsesinstitution overhovedet og i Viborg Kommune.

Konkret berørte buslinier:

Bjerringbro Gymnasium:

Følgende ruter benyttes dagligt af skolen elever:

Rute 55 (Viborg – Bjerringbro – Thorsø – Hammel) benyttes af ca. 65 elever hver dag.

Rute 71 (Bjerringbro, Løvskaal, Hammershøj) benyttes af ca. 20 elever hver dag.

Rute 77 (Bjerringbro – Rødkærsbro – Kjellerup) benyttes af ca. 40 elever hver dag.

Disse tre ruter er helt centrale for elevernes mulighed for at komme til Bjerringbro Gymnasium. De berørte elever udgør ca. 1/3 af skolens elever, og en lukning af ruterne vil alt andet lige være en katastrofe for Bjerringbro Gymnasium.

Viborg Katedralskole, Mercantec og Viborg Gymnasium og Hf:

Følgende ruter benyttes dagligt af skolernes elever:

Rute 51 (Viborg-Stoholm-Skive) benyttes af ca. 45 elever hver dag

Rute 54 (Viborg-Thorning-Engesvang) benyttes af ca. 80 elever hver dag

Rute 55 (Viborg-Bjerringbro-Thorsø-Hammel) benyttes af ca. 140 elever hver dag

Rute 61 (Viborg-Løvskaal-Randers) benyttes af ca. 30 elever hver dag

Rute 63 (Viborg-Tjele-Sjørring) benyttes ca. 45 elever hver dag

Rute 65 (Viborg-Klejtrup-Hobro) benyttes af ca. 65 elever hver dag

Rute 66 (Viborg-Skals-Ålestrup) benyttes af ca. 125 elever hver dag

Som det kan ses af ovenstående er det mange elever, der hver dag bruger den kollektive trafik for at komme i skole. For de tre skolers vedkommende er det, under ét, mellem 35 og 40% af eleverne, der benytter busser for at komme i skole hver dag, og det er derfor af overordentlig stor betydning, at de ovennævnte ruter fortsat giver eleverne mulighed for at komme til de tre skoler.

Som det forhåbentlig står klart er det mange elever, der hver dag bruger de berørte busruter og dermed en vigtig del af alle 4 skolars elevgrundlag og dermed også for den beskæftigelse, disse uddannelsesinstitutioner skaber i kommunen samt som fødeinstitutioner til kommunens videregående uddannelser og erhvervsliv.

Vi vil gerne opfordre til at de løsningsforslag, der er blevet bragt i spil bliver afklaret, før der træffes endelige beslutninger, da vi er meget afhængige af, at der bliver fundet ordentlige langtidsholdbare løsninger, da det er af vital betydning for de uddannelsessøgende, ungdomsuddannelserne, de videregående uddannelser og Viborg Kommune som sådan, at så mange som mulig får en ungdomsuddannelse.

Med venlig hilsen

Rektor Finn Rasmussen, Bjerringbro Gymnasium

Rektor Steen Christensen, Mercantec

Rektor Erling Østergaard, Viborg Katedralskole

Rektor Lone Eibye Mikkelsen, Viborg Gymnasium og Hf



Region Midtjylland

Skottenborg 26

8800 Viborg

Att.: Bent Hansen

Regionsrådsformand

Den 3. juni 2010

Teknik og Miljø

Århus Kommune

Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet

Med brev af 26. april 2010 har Region Midtjylland fremsendt trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet, tillige med forslag til ændring af procedurer for økonomien mellem bestillere og Midttrafik vedrørende budgetlægning, økonomiopfølgninger og terminer for betaling af tilskud m.m. samt forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillerne og Midttrafik.

Parallelt med arbejdet i trafikstyregruppen, har der i et samarbejde mellem Region Midtjylland, Århus Kommune og Midttrafik været arbejdet med forslag til Kollektiv Trafikplan for Århus. Da der er overensstemmelse mellem dette forslag og trafikstyregruppens forslag, har Århus Kommune ingen bemærkninger til det foreslåede rutenet.

I trafikstyregruppens rapport er merudgifterne for kommunerne gjort op. For Århus Kommunes vedkommende er de opgjort til 1.2 mio. kr. som merudgifter til Midttrafiks administration. Det hænger sammen med, at regionens samlede antal køreplantimer reduceres, hvorved Århus Kommunes andel til Midttrafiks fællesudgifter forøges ved en forholdsmæssig betragtning over de enkelte bestillers køreplantimer.

Århus Kommune forudsætter, at der i takt med implementeringen af trafikplanerne kan ske en reduktion i Midttrafiks samlede administrationsudgifter, og dermed også Århus Kommunes bidrag til Midttrafik.

Med hensyn til økonomien i Trafikplanen for Århus, forestår der en drøftelse mellem Region Midtjylland og Århus Kommune om byrdefordelingen - herunder fordeling af indtægter - når Trafikplanen for Århus er vedtaget. Det er aftalt at Midttrafik tager initiativ til et forberedende møde på embedsmandsplan herom.

Rådhuset
Postboks 36, 8100 Århus C

Sagsnr.: TOV/09/00483-029
Journalnr.: 13.05.00P20
Sagsbeh.: Niels Schmidt

Telefon: 8940 4400
Direkte: 8940 4433

E-post: trafikogveje@aarhus.dk
Direkte: nis@aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk/vejogtrafik

I sidste del af rapporten gøres der overvejelser om rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne, ud fra en betragtning om at optimere løsningerne inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed og at anvende de administrative ressourcer mest hensigtsmæssigt. Af hensyn til Midttrafiks likviditet foreslås, at fordelingen af bestillernes betaling ændres fra 12 årlige lige store rater til betaling 4 gange årligt fordelt på 30%, 30%, 20%, 20%. Baggrunden er at minimere risikoen for at skulle optage lån med renteudgifter til følge – udgifter, der i den sidste ende belaster bestillerne.

I forhold til spørgsmålet om en ændring i Århus Kommunes ratebetalinger til Midttrafik anbefales, at spørgsmålet drøftes på det allerede aftalte forberedende møde på embedsmandsplan.

I forhold til den generelle rollefordelingen mellem Midttrafik og bestillerne har Århus Kommune hæftet sig ved, at det er nævnt at kommuner - især kommuner med bybustrafik - spiller en central rolle i planlægningen. Det er en rolle, som Århus Kommune også ønsker i den fremtidige planlægning, og skal i den forbindelse pege på det velfungerende samarbejde mellem region, kommune og midttrafik om Trafikplanen for Århus.

Derudover har Århus Kommune ikke bemærkninger til trafikstyregruppens rapport.

Med venlig hilsen

Laura Hay

/

Niels Schmidt

Region Midtjylland

Skottenborg 26

8800 Viborg

Att.: Regionsrådsformand Bent Hansen

Vedr.: Trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet.

Institutionerne i Ringkøbing-Skjern kommune, som udbyder ungdomsuddannelser, d.v.s. Ringkøbing Gymnasium, Ringkøbing Handelsskole & Handelsgymnasium, Det Kristne Gymnasium, Vestjysk Gymnasium Tarm, Vestjysk Handelsskole & Handelsgymnasium samt UddannelsesCenter Ringkøbing-Skjern har med stor bekymring læst trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rute net. Vi skal i den forbindelse kraftigt anmode om, at nedenstående betragtninger må indgå i regionens videre overvejelser, før endelig beslutning træffes.

Overordnet set, kan vi konstatere, at de ruter, som foreslås nedlagt eller reduceret i omfang i vores kommune dvs ruterne 26, 41, 58, 61, 69 og 307, direkte strider imod regeringens målsætning om, at 95% af alle unge skal have en ungdomsuddannelse. De drastiske ændringer i rute nettet, som foreslås, vil betyde, at de eneste offentlige transportmuligheder for unge under uddannelse i vores yderområder indenfor kommunens grænser fjernes eller reduceres og dermed fjerner regionen grundlaget for de unges mulighed til at benytte offentlige transportmuligheder til og fra uddannelsesinstitutionerne. Ydermere bidrager oplægget til at skævvride Danmark endnu mere og dermed udhule udkantsområdernes muligheder for at opretholde ungdomsuddannelsesinstitutioner, idet de manglende transportmuligheder indebærer et betydeligt fald i elevtallet på vores institutioner, og dermed bidrager til en markant udhuling af økonomien, og truer vores eksistens i fremtiden.

Som eksempel kan vi nævne rute 69, som dagligt benyttes af mere end 125 uddannelsessøgende til vores institutioner i Skjern-Tarm området. De uddannelsessøgende vil i fremtiden ikke have nogen offentlig transportmulighed – dog kan de selvfølgelig fortsat tage en bus til enten Esbjerg eller Varde, men det vil betyde en daglig transporttid på mellem 2 og 4 timer, hvilket for mange vil opleves som en barriere. En barriere, der kan være fatal for den del af de unge, som er mindst motiverede for at tage en uddannelse. For nogles vedkommende vil det i realiteten betyde, at de ikke tager en uddannelse.

Vi vil også gerne fremhæve regionens planer om en reduktion af rute 26, som vil betyde, at alle uddannelsessøgende fra det område, ruten i dag betjener, fremadrettet vil søge til Holstebro, og ikke som i dag til institutionerne indenfor vores kommune. Det strider mod vores opfattelse af en ligelig konkurrence institutionerne imellem indenfor regionen, da vi med disse planer er udenfor rækkevidde for de unge i dette område, men samtidig opretholdes forbindelsen til Holstebro, og dermed kan de unge og øvrige uddannelsessøgende naturligt kun søge derhen. Vi må derfor kraftigt henstille til, at der i udviklingen af regionens spareplan anvendes et "ens for alle" synspunkt og ikke - som i dette tilfælde - en forfordeling af nogle institutioner frem for andre indenfor regionens grænser.

Region Midtjylland

01 JUNI 2010

Modt.:

De samme problemstillinger, som er nævnt i de to ovenfor stående eksempler, gør sig også gældende i forbindelse med lukning eller reduktion af ruterne 41, 58, 61 og 307, og vi forventer derfor, at vi med dette brev har givet input til ændringer i forslaget, og vil imødesee et nyt "fair" udspil fra regionen, der ikke medfører en skævvridning indenfor regionen og dermed yderligere "skubber" til en udhuling af udkants Danmark.

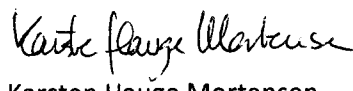
Med venlig hilsen


Tonny Hansen
Rektor

Ringkjøbing Gymnasium


Henrik Toft
Forstander

Ringkjøbing Handelsskole & Handelsgymnasium


Karsten Hauge Mortensen
Rektor

Det Kristne Gymnasium


Jørn Peder Nielsen
Forstander

Vestjysk Handelsskole & Handelsgymnasium


Finn Rosgaard
Rektor

Vestjysk Gymnasium Tarm


Anne-Marie Sannerum
Direktør

UddannelsesCenter Ringkøbing-Skjern

cc.\ Borgmester Iver Enevoldsen, Ringkøbing-Skjern Kommune
 Direktør Mogens Pedersen, Ringkøbing-Skjern Kommune
 Torben Nørregaard, Regionsmedlem – Region Midt
 Harry Jensen, Regionsmedlem – Region Midt



Vestjysk Gymnasium Tarm

Uddannelsescenter med

- gymnasium
- hf
- VUC-hf

Skolegade 15, 6880 Tarm
Tlf. 97 37 18 33,
Fax. 97 37 27 88
e-mail: kc@vgt.dk

28. maj 2010

Til Region Midtjylland

Att: Regionsrådsformand Bent Hansen

Vi har set, at Region Midtjylland er i færd med at beslutte, hvordan det regionale busnet skal se ud i fremtiden.

Meget overraskende foreslår regionen, at ruterne 4, 56, 58, 61, 69 og 307 skal nedlægges eller beskæres kraftigt.

Ruterne betjener flere end 200 af os, som hver dag skal frem og tilbage til vores uddannelse på Vestjysk Gymnasium og HF. Hvis de nævnte ruter bliver nedlagt eller beskåret, kan det betyde, at adskillige må opgive at tage en ungdomsuddannelse. Andre vil måske vælge at søge til Varde, Herning eller Holstebro, og det vil betyde en daglig transporttid på mellem to og fire timer.

Det er et faktum, at en mindre del af unge i den vestlige del af Region Midtjylland tager en ungdomsuddannelse sammenlignet med unge i regionens østlige del. Skal det ændres, så flere – ikke færre – får en ungdomsuddannelse er det helt nødvendigt, at vi kan nå hen til vores uddannelsessted inden for en rimelig transporttid.

Ringkøbing-Skjern Kommune er en del af det geografiske yderområde, som nogle betegner som den rådne banan, mens andre hellere vil arbejde for, at området kan beskrives som en grøn agurk. Vi følger med stor interesse den debat, der netop nu er om udkantsområder. Den er vigtigt for os og vores fremtid. Selv vil vi gerne bidrage til en god udvikling, blandt andet ved at opfylde regeringens målsætning om, at 95 procent skal have en ungdomsuddannelse.

Det er derfor uforståeligt, at Region Midtjylland i den grad vil sabotere vores mulighed for at tage en uddannelse i vores lokalområde. Vi kan se, at regionen lægger op til at spare hele 5,43 mio. kr. på den offentlige trafik i Ringkøbing-Skjern Kommune. Det er mere end dobbelt så stor en besparelse som i Silkeborg, Herning, Århus, Horsens og Norddjurs Kommuner, blot for at nævne nogle eksempler.

Det er helt skævt. Og det er slet ikke det, vi har brug for i vest. Det er ganske enkelt at lade bananen rådne indefra.

Vi er jo dem, der kan gøre området til en grøn agurk. Skær ikke rødderne til vores næring over ved at skære busruter væk.

På vegne af eleverne på
Vestjysk Gymnasium og HF, Tarm

Katrine Robsøe

Katrine Robsøe
Elevrådsformand

Region Midtjylland

Modt.: **31 MAJ 2010**

Region Midtjylland
 Regional udvikling
 Skottenborg 26
 8800 Viborg

Randers, den 25. maj 2010
 TMA/ha

Bemærkninger vedr. forslag til ændringer i regionale busruter

Skolesamarbejdet i Randers, som er et samarbejdsforum mellem alle ungdoms- og videregående uddannelser beliggende i Randers Kommune, har gennemgået trafikstyregruppens forslag til rutenedlæggelser og -omlægninger.

Flere af de foreslåede rutenedlæggelser vil få store konsekvenser for uddannelsessøgende i yderområderne omkring Randers, hvor der ikke er andre muligheder for uddannelse end at tage til Randers.

Skolesamarbejdet foretog i 2009 en større trafikundersøgelse blandt eleverne på uddannelsesinstitutionerne:

- Handelsskolen Minerva (nu Tradium)
- Randers Tekniske Skole (nu Tradium)
- Randers Social- og Sundhedsskole
- Randers Statsskole
- Paderup Gymnasium
- Randers HF og VUC

Undersøgelsen indeholder besvarelser fra ca. 2.600 elever.

I det følgende vises, opgjort på de mest benyttede ruter, at ca. 400 elever vil få fjernet deres mulighed for at komme til uddannelse / gymnasium.

Forslag til ændring	Antal berørte uddannelsessøgende
Nedlæggelse af rute 221 (Randers – Voldum – Hornslet)	100 elever
Nedlæggelse af rute 230 (Randers – Fårup - Hobro)	175 elever
Rute 235 (Randers – Mariager – Hadsund) lægges udenom Spentrup	40 elever
Nedlæggelse af rute 237 (Randers – Gjerlev – Havndal – Hadsund)	100 elever
I alt	415 elever

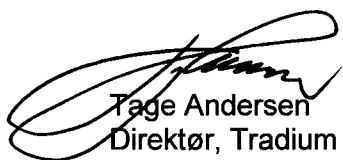
Region Midtjylland

Modt.: 26 MAJ 2010

Det siger sig selv, at en elevmængde i den størrelsesorden også har betydning for institutionerne.

Vi opfordrer fra Skolesamarbejdet Regionen til i samarbejde med Randers Kommune at finde løsninger, der opretholder offentlig transport til uddannelse for eleverne også på længere sigt end de nævnte kortvarige overgangsordninger.

På Skolesamarbejdets vegne



Tage Andersen
Direktør, Tradium
Formand for Skolesamarbejdet i Randers

Kommentarer vedr. trafikstyregruppens forslag til ændringer i det regionale rutenet.

Fra Ungdomsrådene i Viborg, Struer og Ikast-Brande samt Morsø kommuner.

Ovenstående ungdomsråd vil gerne rose RM for deres velvilje til at effektivisere og forbedre det regionale busnet, således at den regionale sammenhængen i den kollektive trafik bliver forbedret. Ungdomsrådene i Midtjylland ser frem til yderligere sammenhængende regional trafik og dermed bedre sammenhæng for de unge, der vælger at rejse og pendle i Danmarks største region. Når der er tale om DK's største region, så er det nærmest naturgivet, at der er brug for et gode kollektive trafik sammenhæng, da togdriften ikke når ud til mange, mange steder.

Dog skal denne effektivisering og modernisering af busrutenettet ikke kun have ros med på vejen. Der er meget vi mener, der skal tages hensyn til.

Ungdomsrådene i Midtjylland er alle enige i, at effektiviseringen kan få flere følger med sig, som kan være hindrende for unge og den daglige brug af busnettet.

Ungdomsrådene i regionen er bekymrede for, at forslaget til modernisering af busnettet vil medføre hindringer for skoleelever og studerende som går på ungdomsuddannelser her i regionen. Mange unge vælger at gå på ungdomsuddannelser, der ikke ligger i deres lokalområde, da uddannelserne byder forskellige studieretninger og har store forskelle på undervisningsforhold. Dermed kan den enkelte unges forudsætninger bliver stimuleret bedre andetsteds. (f.eks. det faglige "elite-forløb" på Mercantec i Viborg). Der er frit ungdomsuddannelsesvalg i Danmark, hvilket kræver muligheder for kollektive trafikforbindelser mellem nabokommuner. Mange af ungdomsuddannelserne ligger i "hovedbyerne" i RM, hvoraf mange har et stort opland, hvorved det kræver et velfungerende busnet for at eleverne kan møde til undervisning - hver dag.

De udtalende ungdomsråd er bekymrede for, at med de forslag der er kommet på moderniseringen af busnettet, så gøres det besværligere for mange elever at komme til skole hver dag kl. 8.00.

Mange af ungdomsuddannelserne i RM starter undervisning hver morgen kl. 8.00. Derfor ser vi med frygt, at den kommende busrute planlægning kan medføre, at busruter tilknyttet mange studerende, medfører forhold så eleverne først kan være ved ungdomsuddannelsen efter undervisningens start – altså efter kl. 8.00. De fleste skoler opererer med fraværsregistrering, hvoraf for højt fravær medfører udsmidning af den pågældende uddannelsesinstitution. Derfor skal morgen- og eftermiddagsafgange være prioriterede. Derfor appellerer ungdomsrådene i Midtjylland, at Danmarks fremtid uforhindret kan tage del i undervisningen – også fremover.

Alle disse problemstillinger skal også ses i lyset at regeringens 2015 målsætning om, at 95% af en ungdomsårgang skal have en ungdomsuddannelse, og 50% af en årgang skal have en videregående uddannelse. Viden er fremtiden – det gælder også for Danmark og RM.

De løsningsforslag der er bragt i spil, mener ungdomsrådene, bør afklares før der træffes endelige beslutninger. Der bør sigtes efter ordentlige langtidsholdbare løsninger når busrutenettet ændres, da de har vitale betydninger for de uddannelsessøgende.

Ungdomsrådene Viborg, Ikast-Brande, Struer og Morsø appelerer til, at RM i al fremtid vil have en god og vedholdende dialog med regionens kommuner, om de regionale busruter, de lokale busruter og især planlægningen af busruterne og bustiderne ifh. til regionens uddannelsesinstitutioner.

Forhåbningsfulde hilsener om et fremtidig busrutenet i RM der *også* tager højde for unge og især de studerende.

Ungdomsrådene i Viborg-, Ikast-Brande-, Struer- og Morsø Kommuner.

Formand for Region Midt
Bent Hansen
Skottenborg 26
Postboks 21
8800 Viborg

Dato: 1. juni 2010

Vor ref.:2010_0011/ AL/EJJ

Deres ref.:

Emne: Busforbindelser til/fra Karup Lufthavn.

- Bilag: a. Flybusser til Karup Lufthavn (Analyse Midttrafik)
b. Brev fra Norwegian af 28. maj 2010

I sommeren 2008 blev etableret en busrute – rute 716- mellem Viborg – Karup – Karup Lufthavn. Ruten betjener udover lufthavnen også Flyvestationen således at medarbejdere på Flyvestationen kan benytte forbindelsen til og fra arbejde.

Imidlertid bliver bussen fra 21. juni 2010 afløst af Teletaxa, som er et bestillingssystem (1 times forudbestilling).

Efter at Norwegian har begyndt flyvning, i konkurrence med Cimber Sterling, møder lufthavnen ofte spørgsmålet om busforbindelser til og fra lufthavnen.

Infrastrukturen omkring lufthavnen har fået større betydning efter, at billetpriserne er faldet væsentligt, idet dette har bevirket at luftfartsselskaberne er i stand til at tiltrække en type kunder, der ikke hidtil har benyttet flyet, idet de pågældende har anset prisen for at være for høj.

Udviklingen i passagertallet ses i nedenstående tabel og viser at den regionale lufthavn i Karup nu har den største vækst i Danmark og nu er på niveau med Aarhus lufthavns indenrigspassagertal.

Afgående passagerer fordelt på måneder. (Der ankommer ca. samme antal)

Måned	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	% afv.	bemærk
Januar	9.406	8.580	7.766	7.747	8.290	8.553	8.597	6.440	8.777	+36%	Norwegian starter 18/1
februar	8.745	8.202	7.956	7.391	7.737	7.493	8.635	6.102	10.897	+78%	
Marts	8.830	9.047	9.804	7.549	9.572	10.261	7.730	7.716	13.295	+73%	
April	9.712	8.129	7.646	8.187	7.114	7.690	9.297	6.245	9.230	+48%	askesky – flyvn.7dage
Maj	10.250	9.204	8.171	8.296	9.532	9.223	9.006	6.636	14.318	+116%	

På baggrund heraf har formanden for lufthavnen foranlediget, at Midttrafik har udarbejdet en analyse af mulighederne for en forbedring af den kollektive trafik til og fra lufthavnen.

Denne analyse : **Flybusser til Karup Lufthavn**, viser at, såvel omlægning, som oprettelse af nye ruter og oprettelse af telekørsel er dyre og for telekørsels vedkommende en administrativ tung løsning.

Nedenfor er vist hovedtallene i Midttrafiks analyse. (Vedlagt som bilag a.).

Rute	Udgift	Indtægt	Nettoudgift.
700: Herning/Viborg – Karup L.	333.333 kr.	99.000 kr.	234.333 kr.
701: Viborg – Karup – Karup L.	480.400 kr.	99.000 kr.	381.400 kr.
702: Holstebro – Karup L.	1.300.000 kr.	700.000 kr.	600.000 kr.
703: Ikast – Karup L	260.000 kr.	51.000 kr.	209.000 kr.
704: Silkeborg – Karup L.	616.000 kr.	93.225 kr.	522.775 kr.
I alt	2.989.733 kr.	1.042.225 kr.	1.947.508 kr.

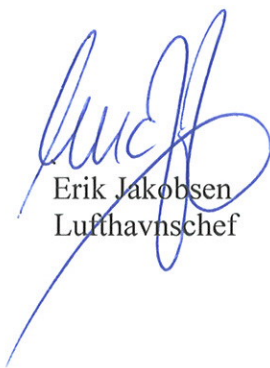
Karup Lufthavn går ud fra, at Region Midt vil støtte en forbedring af infrastrukturen til og fra Karup Lufthavn, hvilket vil være i tråd med Regionens rolle og mål for udvikling af infrastrukturen og som det står beskrevet: ”Muligheden for at komme til og fra lufthavnene skal forbedres” i Infrastruktur i udvikling (Anbefalinger fra Region Midt og de 19 kommuner – indspil til Infrastrukturkommissionen).

Den midtjyske region er en international vækstregion, derfor er forbindelserne mellem regionen og omverden vigtige. Skal udviklingen i Karup Lufthavn fastholdes og udbygges er det en stor betydning for luftfartselskaberne, at infrastrukturen til og fra lufthavnen fungerer i det regionale regi, hvilket fremgår af vedlagte brev fra Norwegian af 28 maj 2010.

Med venlig hilsen



Arne Lægaard
Formand for bestyrelsen
Karup Lufthavn



Erik Jakobsen
Lufthavnschef

til
Region Midtjylland, Midttrafik og Randers Kommune.

Indsigelse mod nedlæggelse af rute 237.

Vi, en gruppe borgere i Havndal-området, vil hermed gøre indsigelse mod planlagt nedlæggelse af rute 237. Det vil være til stor skade for vores lokalområde, om rutebildriften forsvinder.

Begrundelse:

1.

I Havndal-området er der (heldigvis) mange unge uddannelsessøgende, der hver morgen skal tage bus til Randers eller Hadsund og tilbage igen om eftermiddagen. De er helt afhængige af busforbindelsen. De har ikke bil, ofte ikke engang kørekort. Alternativet vil være, at de skal flytte alt for tidligt hjemmefra og på kollegium. Det er en ekstraudgift for familien, og heller ikke særligt betryggende, hvis helt unge mennesker skal bo for sig selv eller på kollegium.

2.

Derudover er der i vores område en del, der bruger bussen for at komme på arbejde i Randers eller Hadsund eller de mellemliggende byer – og den modsatte vej til arbejdspladser i Havndal. Vi mener, de bør belønnes for at bruge offentlig transport til og fra arbejde – og ikke straffes ved, at deres rute nedlægges.

3.

Naturligvis bebos Havndal-området – som alle andre landområder – også af mange pensionister og ældre mennesker, der ikke (længere) har bil. De holder af deres område, hvor familien måske har boet i generationer. Skal de ikke længere have mulighed for at komme på besøg hos familien og venner i andre byer? Eller besøge naboen på sygehuset eller købe ind til særlige anledninger, hvor udvalget i den lokale dagligvarebutik ikke rækker til? Fysioterapeuter og speciallæger findes kun i de større byer. Det er netop ofte ældre mennesker, der har brug for de muligheder. Men det kan de kun, når de kan tage rutebilen. Det er ikke rart at være henvist til børnenes eller naboers velvilje med hensyn til at køre for sig. Det er teoretisk muligt at bruge Midttur, men det er en meget dyr løsning, og næppe holdbar for almindelige mennesker.

4.

Det er indlysende, at rutebildrift i yderområderne ikke giver overskud, men 120.000 passagerer er dog ganske mange for en oplandsbus. Set i forhold til de små bysamfund herude er det et ret stort tal. Vi skal i øvrigt gøre opmærksom på, at passagertælling nogle gange (måske ofte?) finder sted på tider, hvor der naturligt ikke vil være ret mange passagerer, f.eks. i en ferieperiode, hvor skolesøgende unge jo også holder fri. Det vil være meget oplagt at spørge chaufførerne, hvilke tider og hvilke afgang, der kunne tænkes beskåret, uden at det ville betyde en markant nedgang i transportmuligheden. F.eks. kunne man jo lave en feriekøreplan, så de afgang, der mest bruges af unge skole- og uddannelsessøgende ikke alle gennemføres i sommerferien, efterårsferien og vinterferien. Vi må i øvrigt gøre opmærksom på, at det ikke kun er de godt 800 indbyggere i Havndal, der vil miste al offentlig transport, hvis rute 237 nedlægges. Det vil jo skade hele Udbyneder Sogn, i alt omkring 1.400-1.500 mennesker.

Naturligvis er vi opmærksomme på, at både Region Midtjylland og Randers Kommune er underlagt stramme sparekrav, men vi skal pege på muligheden for at søge en alternativ finansiering gennem vækstforum, som netop er beregnet på at skabe udvikling bl.a. i områder som vores.

5.

At rutebildrift i yderområderne ikke giver overskud, kan ikke undre nogen.

Men er det et argument for nedlæggelse?

Man kan med god ret spørge: Giver sygehusene overskud? Nej, de offentlige sygehuse giver ikke overskud – og det skal de heller ikke.

Men de er nødvendige for vores samfund.

Giver skolerne overskud? Naturligvis ikke, isoleret set. Men skolernes betydning for en positiv udvikling i vores samfund kan ikke overvurderes.

Giver veje og kloakker overskud? Heller ikke, men de er uundværlige for vores samfund og for vores infrastruktur, ligesom rutebildriften, som får vores samfund til at hænge sammen.

Landområdernes udvikling hænger i forvejen i en tynd tråd. De skal hele tiden gøre opmærksom på, hvilke konsekvenser politiske og økonomiske beslutninger har for befolkningen i landområderne, for beslutningstagerne bor typisk i store bysamfund og kender overhovedet ikke problemerne i landområderne fra egen erfaring. Hvis rutebildriften på en rute som 237 nedlægges vil det yderligere slide på den tynde tråd, der holder vores område oppe.

Briker den tråd, vil et stort – og til nu smukt – område synke ned i forfald med usælgelige boliger, mange tomme gårde og tidligere erhvervsbygninger, faldende indbyggertal, ulyst til at holde huse, haver og veje i stand.

Udsigten til et Danmark, der består af byer i udvikling – og en slumagtig rand i de yderste landområder, må holde Region Midtjylland og Randers Kommune fra en så katastrofal besparelse som en busnedlæggelse. I forvejen virker de stadige trusler om ophør af rutebildriften ikke befordrende for menneskers lyst til at slå sig ned i Havndal-området – og den tilbagevendende uro virker opslidende for dem, der ved, de har brug for bussen mange år frem og fremkalder naturligt overvejelser om at sælge huset og flytte længere ind mod Randers eller til en anden større by. Presset på vores adgang til offentlig transport betyder i sig selv meget uheldige virkninger for vores område.

Region Midtjylland, Midttrafik og Randers Kommune har også et ansvar for, at landområderne ikke lades i stikken.

Med venlig hilsen

Grethe Christiansen, Havndal,
Winnie og Elmer Randrup, Havndal,
Bodil Hindsholm Hansen, Udbyneder