

Trafikstyregruppen

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. november 2017	1-30-75-1-26-16	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	

Tillæg til kommissorium for udarbejdelse af Midttrafiks trafikplan 2018-2021 Analyser
--

Kontaktudvalget har den 25. august 2017 besluttet, at arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 udvides til, i samspil med trafikstyregruppen, at skabe grundlag for politiske beslutninger i Region Midtjylland og kommunerne i regionen fra og med budget 2019, som inden for de fremtidige økonomiske rammer sikrer den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland.

Kommunekontaktrådet, KKR Midtjylland har den 1. september 2017 behandlet sagen med "Besparelser på rutenettet og arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021".

KKR Midtjylland pegede blandt andet på følgende emner til analysen:

- Transparens i letbanens økonomi
- Betjening i øst og vest/land og by, herunder særligt uddannelsesinstitutioner (demografi og sikring af uddannelsesinstitutioner).

Efterfølgende har KD net den 6. oktober drøftet analysen og samtidig haft en runde blandt kommunerne, samt orienteret om opgaven på KKR mødet den 10. oktober.

Herefter har KKR, den 12. oktober fremsendt nedenstående analyseforslag til kommissoriet:

- Overordnet belysning af kommunal og regional finansiering af den kollektive trafik og rammerne herfor
- Sammenligning med andre regioner, ift. hvor meget regionerne bruger på kollektiv trafik
- Baggrunden for ønsket om besparelser på den kollektive trafik – en tilbundsående beskrivelse af, hvad der er årsagen til besparelserne
- Beskrivelse af gældende aftaler for finansiering af for rutenettet (eks. finansiering af uddannelses-ruter)
- Belysning af regionale udgifter/rejsetimer til kollektiv trafik pr. borger i de forskellige kommuner
- Sammenhæng med andre mobilitetsløsninger, f.eks. flexbusser, flextaxa m.v.
- Redegørelse for letbanens økonomi og betydning for den samlede økonomi til den kollektive trafik

Trafikstyregruppen besluttede den 25. oktober 2017, at belyse de ovennævnte spørgsmål. I første række udarbejdes alene notat om fakta som et grundlag for den videre proces.

I det følgende redegøres der samlet for følgende spørgsmål:

- **Overordnet belysning af kommunal og regional finansiering af den kollektive trafik og rammerne herfor**
- **Baggrunden for ønsket om besparelser på den kollektive trafik – en tilbundsående beskrivelse af, hvad der er årsagen til besparelserne**
- **Redegørelse for letbanens økonomi og betydning for den samlede økonomi til den kollektive trafik**

I det følgende redegøres der først overordnet for Region Midtjyllands finansieringskilder til køb af kollektiv trafik og udviklingen i regionens udgifter fra regnskab 2012 til 2019 under forudsætning af, at der ikke gennemføres besparelser i 2019 på det nu planlagte aktivitetsniveau.

Det fremgår, at der vil være en betydelig stigning i Regionens udgiftsniveau, hvis der ikke gennemføres besparelser.

Efterfølgende redegøres der for udviklingen regionens og kommunernes udgifter til kollektiv trafik og årsagerne til udgiftsstigningerne i perioden 2012 – 2019. Hermed redegøres der samtidig for letbanes betydning for udviklingen i regionens udgifter.

Udviklingen i Region Midtjyllands udgifter til kollektiv trafik 2012 - 2019

Region Midtjylland finansierer regionens kollektive trafik dels gennem den samlede budgetramme for Regional Udvikling, og dels ved to særlige tilskud til tog- og letbanedrift.

Tilskuddet til togdrift er et investeringstilskud til Odderbanen og Lemvigbanen, som stammer tilbage fra amternes overtagelse af privatbanerne. Tilskuddet til letbanedrift er en statslig kompensation for overtagelse af trafikken på Grenaabanen. De statslige tilskud er øremærkede til tog- og letbanedrift. Tilskuddet til trafik på Grenaabanen påbegyndtes overført til Region Midtjylland i 2016 i forbindelse med lukningen af banen og påbegyndelse af erstatningskørslen, og fra 2017 har regionen modtaget det fulde tilskud. -

Tabel 1 viser Region Midtjyllands finansiering af kollektiv trafik i henholdsvis 2012 og 2019 under forudsætning af, at det nuværende aktivitetsniveau til kollektiv trafik fastholdes i 2019.

Når 2019 er valgt, skyldes det, at 2019 er første år, hvor der ikke er større midlertidige udsving i finansieringen af letbanen og erstatningskørsel.

Tabel 1. Udvikling i Region Midtjyllands udgifter til kollektiv trafik ved videreførelse af nuværende aktivitetsniveau

Mio. kr. i løbende priser, 2019 dog i 2018 niveau	2012	2019*	Forskel
Ordinære midler fra budgetrammen RU	289,4	364,8	75,4
Investeringstilskud til privatbanerne	11,0	12,2	1,2
Driftstilskud til trafik på Grenaabanen	0	47,8	47,8
I alt	300,4	424,8	124,4

2019* Midttrafiks budgetoverslag for 2019 med nuværende planlagte aktivitetsniveau.

Tabel 2 nedenfor viser udviklingen i kollektiv trafiks andel af Regional Udviklings budgetramme dels ved videreførelse af det nuværende aktivitetsniveau fra tabel 1, d.v.s., Midttrafiks budgetoverslag, og dels ved den budgetramme Region Midtjylland har forudsat i regionens budgetoverslag for 2019, som forudsætter en reduktion af regionens omkostninger til kollektiv trafik.

Regionens budgetramme er i løbende priser vokset med 34,5 mio. kr. fra 2012 – 2019. I Region Midtjyllands budgetoverslag for 2019 anvendes 33,1 mio. kr. af denne stigning på kollektiv trafik. Region Midtjylland har således stort set anvendt hele stigningen i Regional udviklings budgetramme i perioden til køb af kollektiv trafik.

Tabel 2. Udvikling i andelen af Regional Udviklings budgetramme til kollektiv trafik

Mio. kr. i løbende priser, 2019 i 2018 niveau	2012	Midttrafik budget uændret aktivitets-niveau		Regionens budget-overslag	
		2019*	2012-2019* Forskel	2019**	2012-2019** Forskel.
Fra budgetrammen RU til kollektiv trafik	289,4	364,8	75,4	322,5	33,1
Øvrig regional udvikling	309,8	268,9	-40,9	311,2	1,4
I alt Regional Udviklings budgetramme	599,2	633,7	34,5	633,7	34,5
Kollektiv trafiks andel i procent	48,3	57,6		50,9	

2019* Midttrafiks budgetoverslag for 2019 med nuværende planlagte aktivitetsniveau.

2019**: Region Midtjyllands budgetoverslag for 2019 for budgetrammen til Regional Udvikling.

Et udgiftsniveau på 364,8 mio. kr. til kollektiv trafik fra den ordinære budgetramme til Regional Udvikling svarende til uændret aktivitetsniveau vil betyde, at kollektiv trafik vil udgøre 57,6 % af rammen.

Regionen budgetterer i overslagsåret 2019 med en udgift på 322,5, hvorved andelen reduceres til 50,9 %.

Differencen mellem regionens budgetoverslag for 2019 til kollektiv trafik og de forventede udgifter ved uændret aktivitetsniveau er 42,3 mio. kr. (364,8 – 322,5 mio. kr.)

Udviklingen regionens og kommunernes udgifter til kollektiv trafik

I den følgende analyse foretages en sammenligning af udviklingen i de kommunale og regionale udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik. I sammenligningen er Aarhus Kommune udeladt i den kommunale del, da Aarhus Kommune ikke er særlig sammenlignelig med de øvrige kommuner grundet størrelsen samt påvirkningen fra Aarhus Letbane. Derfor er den følgende sammenligning kun mellem udviklingen i Region Midtjylland og kommunerne i Region Midtjylland med undtagelse af Aarhus Kommune.

Der bliver alene set på bestillernes udgifter i 2012 og i 2019. I 2012 budgettet var tilpasningerne af budgetterne efter forrige runde af regionale budgettilpasninger gennemført. I perioden 2013 – 2016 giver finansieringen af rejsekort, letbane og erstatningskørsel forskellige ikke blivende udsving mens 2019 er udtryk for blivende omkostninger til kollektiv trafik for bestillerne, herunder fuld drift på Aarhus Letbane.

I analysen foretages en sammenligning af Midttrafiks regnskab 2012 med Midttrafiks budgetoverslag for 2019.

Med henblik på sammenligneligheden mellem de to år, er der bl.a. foretaget en tilpasning for de kommuner, der i løbet af årene har hjemtaget dele af kørslen, således at hjemtagningen ikke skævvrider analysegrundlaget. Derudover er det statslige tilskud til Grenaabanen fratrasket for Region Midtjylland i B2019, mens lån til sporombygning af Odderbanen er fjernet fra R2012, da Region Midtjylland siden har hjemtaget lånet.

Opgørelsen, der fremgår af tabel 3, foretages i løbende priser. Tallene i tabel 3 afviger af de nævnte årsager noget fra tabel 1 og 2, men giver så til gengæld et mere retvisende billede af stigningerne i udgifterne på de forskellige områder.

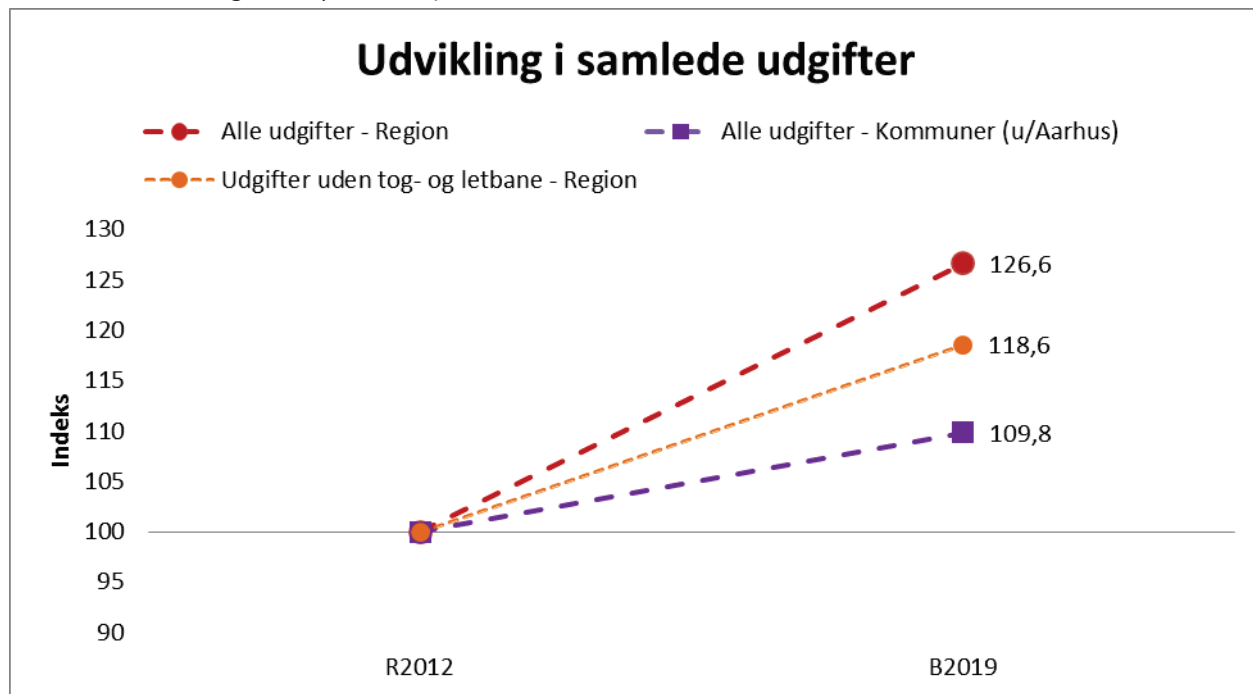
Tabel 3. Udvikling i nettoudgifter fordelt på hovedområder for Region Midtjylland og kommunerne ekskl. Aarhus

Udvikling i udgifter - Region Midtjylland	R2012*	B2019*	Difference (mio.)
Nettobusdrift	191,6	211,4	20
Rejsekort og Bus-IT	1,3	23,9	23
Øvrig administration	45,4	46,9	2
Togdrift/letbane	39,1	68,8	30
Alle udgifter	277,6	351,6	74
Udvikling i udgifter - Kommuner (u/Aarhus)	R2012*	B2019*	Difference (mio.)
Nettobusdrift	314,2	331,3	17
Rejsekort og Bus-IT	0,6	13,8	13
Øvrig administration	31,8	33,4	2
Flextrafik	9,9	13,0	3
Alle udgifter	356,7	391,7	35

*Af hensyn til sammenligneligheden mellem de to år er der foretaget justeringer af udgiftsniveauet i de to år.

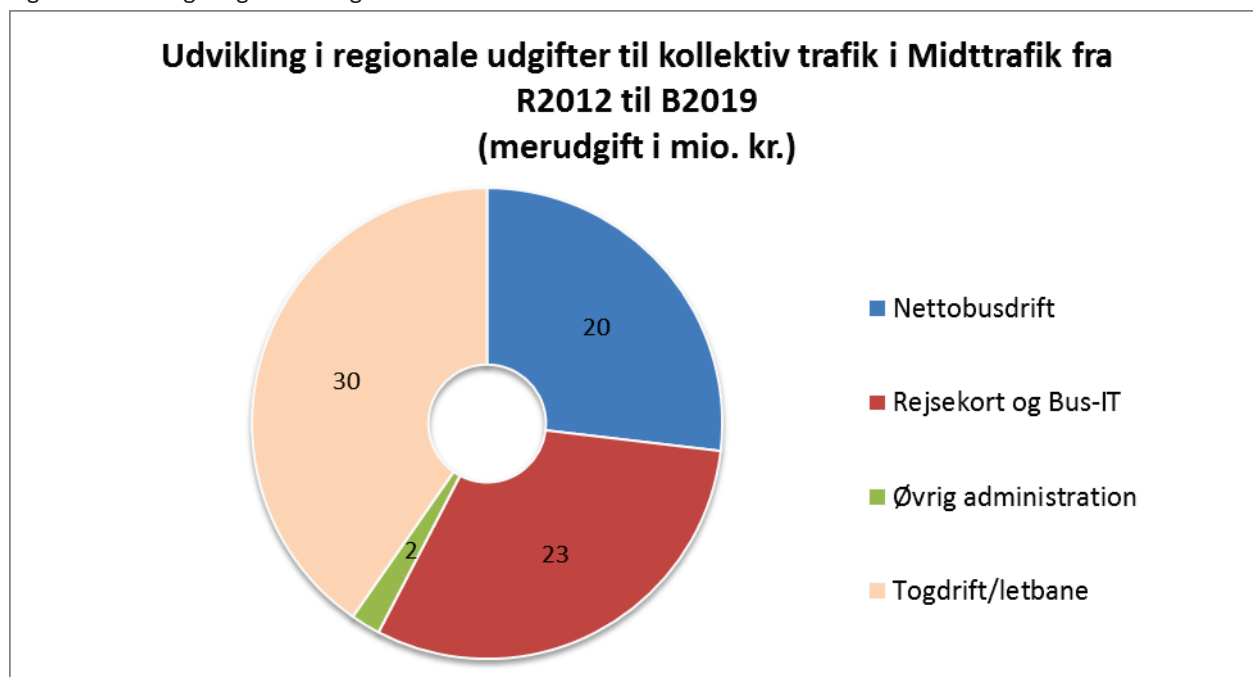
Som det fremgår af figur 1 nedenfor er der forskel i udgiftsudviklingen for Region Midtjylland og kommunerne. For Region Midtjylland vokser det samlede beløb til køb af kollektiv trafik hos Midttrafik med 26,6 % fra 2012 til 2019. Til sammenligning er udgifterne kun vokset med 9,8 % i kommunerne. Udelades væksten i udgifter til tog- og letbanedrift er de regionale udgifter vokset med 18,6 %.

Figur 1: Udvikling i samlede omkostninger til køb af kollektiv trafik gennem Midttrafik fra 2012 til 2019 (løbende priser 2019 dog i 2018 prisniveau)



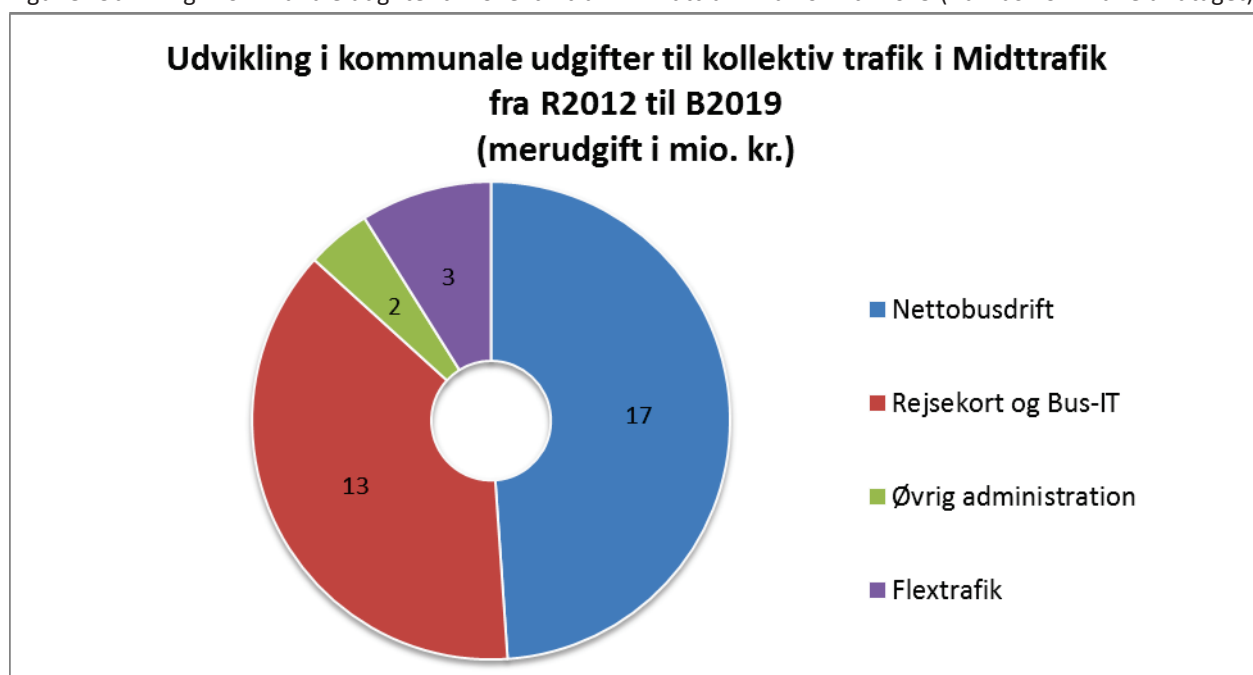
Region Midtjyllands udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik er vokset med ca. 74 mio. kr. Som man kan se i nedenstående figur 2, så kan de væsentligste udgiftsstigninger deles i tre driftsområder: bus, rejsekort/bus-IT og tog/letbane. Øvrig administration er vokset med 3-5 % i perioden 2012 – 2018. Trafikselskabet er i perioden fremskrevet efter KL's pris- og lønudvikling, hvilket svarer til en fremskrivning på 11,8 %. Realvæksten i den øvrige administration har derfor været negativ i perioden.

Figur 2: Udvikling i regionale udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik fra 2012 til 2019



Til sammenligning fremgår det af figur 3 at de kommunale (ekskl. Aarhus) udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik kun er vokset med ca. 35 mio. kr., hvilket primært skyldes udgiftsstigninger på busdrift og rejsekort/Bus-IT.

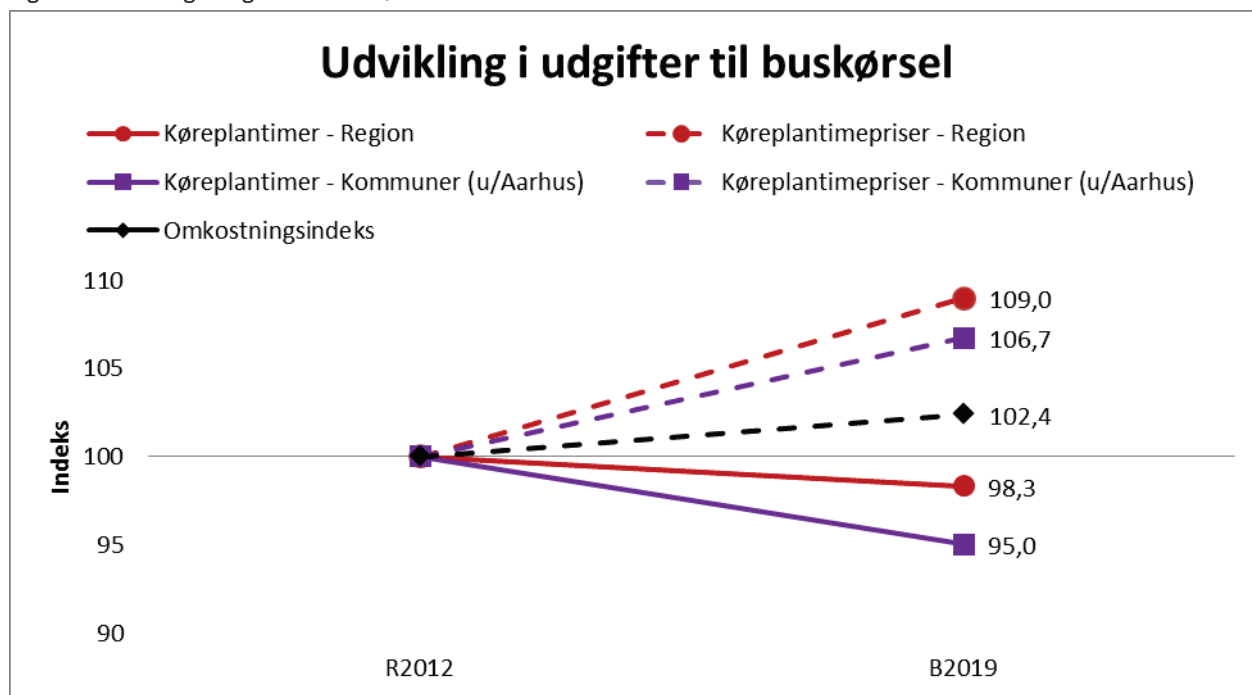
Figur 3: Udvikling i kommunale udgifter til kollektiv trafik i Midttrafik fra 2012 til 2019 (Aarhus Kommune undtaget)



Nettobusdrift

Merudgiften til nettobusdrift skyldes i høj grad stigende køreplantimepriser, hvilket kan ses af nedenstående oversigt:

Figur 4: Udvikling i udgifter til buskørsel i Midttrafik fra 2012 til 2019



Region Midtjyllands udgifter til busdrift udfordres af, at køreplantimeprisen er steget betydeligt mere end omkostningsindekset i samme periode. Det samme gør sig i mindre omfang gældende for kommunerne. Samtidig har Region Midtjylland reduceret kørsel for 1,7 %, mens kommunerne har reduceret med 5 %, men til gengæld har kommunerne øget udgifterne til flexitur.

Årsagen til, at køreplantimeprisen stiger mere end omkostningsindekset, kan i høj grad findes ved stigende priser efter udbud af buskørsel. Samme udvikling i køreplantimepriser observeres også i de fleste af landets øvrige regionale trafikselskaber.¹ Stigningen i køreplantimepriser vurderes at ske som følge af, at kontraktpriserne historisk har været meget lave i de tidligere amter, mens genudbud af disse kontrakter viser, at entreprenørerne har erfaret, at prisniveauet i disse kontrakter har været urentabelt, hvorfor prisniveauet i dag er hævet mod hvad Midttrafik anser som et mere langsigtet niveau.

Region Midtjylland har i forhold til kommunerne ikke foretaget samme mængde kørselsreduktioner i perioden, og regionen har en mindre gunstig udvikling i køreplantimepriserne. Udfordringen på udgiftssiden reduceres delvist af en gunstig udvikling på indtægtssiden, hvor de regionale indtægter er steget, hvilket i høj grad kan tilskrives en mere positiv forventning til indtægten fra bus-tog samarbejdet.

Rejsekort og Bus-IT

Rejsekortet blev fuldt udrullet i Region Midtjylland i løbet af 2015, og det har medvirket til en betydelig merudgift på Midttrafik billetteringsudstyr. Således er Midttrafiks udgifter til rejsekort næsten 60 mio. kr. årligt, mens den samlede besparelse på administration i forbindelse med rejsekortets introduktion var på 12 mio. kr.

Region Midtjylland betaler årligt ca. 23 mio. kr. til rejsekortet vedr. busdriften, mens tilknyttede besparelser på administrationen udgør ca. 5 mio. kr. Udgifter til rejsekort på letbanen finansieres over budgettet til letbanen.

Derudover er udgifterne til Bus-IT også stigende. Midttrafik har i forhold til 2012 fået faste driftsudgifter til eksempelvis realtidssystem og mobil app, hvilket øger serviceniveauet for kunden, men også hæver bestil-

¹ Se mere i punkt 9 fra Midttrafiks bestyrelsesmøde 16. december 2016

lernes betaling til driften heraf. Siden 2012 er udgifterne til Bus-IT vokset med ca. 5 mio. kr. for Region Midtjylland.

For kommunerne ekskl. Aarhus er nettoudgiften til rejsekort efter tilknyttede besparelser på administrationen på ca. 10 mio. kr. Udgifterne til Bus-IT er forøget med knap 4 mio. kr.

Tog- og letbanedrift

Region Midtjyllands udgift til tog- og letbanedrift i Midttrafiks budget er hævet med ca. 30 mio. kr. fra regnskab 2012 til den nuværende forventede fulddriftsudgift.² En merudgift på ca. 10 mio. kr. var forventet, eftersom der i 2011 blev afsat 10 mio. kr. til togdrift (og senere letbane). Imidlertid blev der vederlagsfrit af staten stillet tog til rådighed på Odderbanen, og de 10 mio. kr. blev anvendt til at opretholde et midlertidigt højt aktivitetsniveau på busdriften. Med overgangen til Aarhus Letbane bortfalder de vederlagsfrie tog, og de 10 mio. kr. fra den midlertidige benyttelse på busdriften tilbageføres til Aarhus Letbane.

Den væsentligste del af den resterende forøgelse af budgettet kan forklares med Aarhus Letbane A/S opskrevne forventninger til driftsbudgettet, og at den forventede indtægtsforøgelse ved overgang til letbanen indfases over en længere årrække. I Midttrafiks budgetoverslag for 2019 udgør det en samlet merudgift på 16 mio. kr. i 2019 i forhold til det oprindelige budget faldende til 12 mio. i 2021 som følge af indfasning af merindtægterne. Region Midtjylland har tilkendegivet, at en betydelig del af merudgiften skal finansieres ved yderligere tilpasning af busdriften til letbanen, hvilket var en af årsagerne til arbejdet med ny trafikplan for Djursland.

Samlet set

Region Midtjyllands ramme er udfordret af, en betydelig merudgift til tog- og letbanedrift, rejsekort og Bus IT samt en opdrift i køreplantagepriserne betydeligt over omkostningsindekset. Endvidere har man ikke i samme omfang som kommunerne tilpasset sit aktivitetsniveau gennem de senere år.

At udfordringen først kommer fra 2018/19 har flere årsager. Region Midtjylland har de seneste år dækket de stigende udgifter med de føromtalte 10 mio. afsat til togdrift samt en opsparet reservepulje til styrkelse af budgetsikkerheden. Midlerne afsat til togdrift overgår til letbane ved dennes opstart, mens reservepuljen blev opbrugt i forbindelse med regnskab 2016. Endelig har det i løbet af 2017 vist sig nødvendigt at opjustere omkostningerne til drift af letbanen fra 2018 og frem.

For 2017 ventes Region Midtjylland at overholde budgetrammen, da den midlertidige buserstatningskørsel på letbanestrækningen er billigere end drift af letbanen, og i 2018 har Region Midtjylland prioriteret et engangsløft der dækker merudgifterne.

I det følgende redegøres der for følgende spørgsmål:

- **Sammenligning med andre regioner, ift. hvor meget regionerne bruger på kollektiv trafik**

Nedenstående tabel 4 og figur 5 viser forbruget til kollektiv trafik i regionerne i 2017, som de er opgjort af Danske Regioner. Der foreligger endnu ikke tal for 2018.

² Dette tal er ekskl. statstilskud på 47,8 mio. kr.

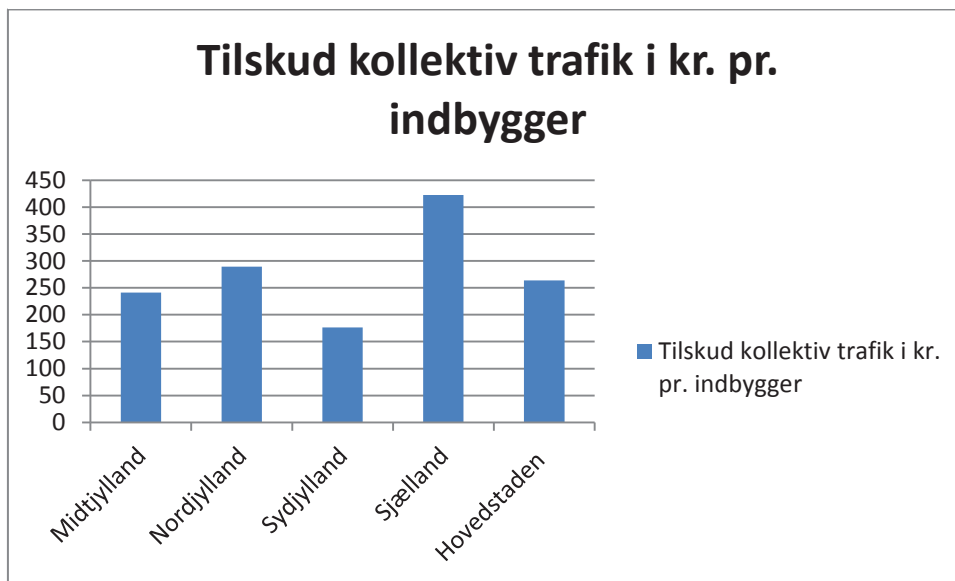
Tabel 4. Regionernes budgetter til kollektiv trafik i 2017

	Midtjylland	Nordjylland	Syddanmark	Sjælland	Hovedstaden
Kollektiv trafik I mio. kr.	315	170	215	352	478
Regional udvikling i alt*	626	324	541	569	966
Andel af regional udvikling	50,3%	52,5%	39,7%	61,8%	49,4%
Indbyggertal i 2017	1.306.202	587.446	1.218.010	832.703	1.811.809
Areal i km2	13.142	7.931	12.191	7.273	2.561
Befolkningstæthed	99	74	100	114	707
Tilskud kollektiv trafik i kr. pr. indbygger	241	289	176	422	264

Kilde: Danske Regioner og Danmarks Statistik

* inkl. fælles administration

Figur 5. Regionernes tilskud til kollektiv trafik per indbygger



Som det fremgår af ovenstående figur er forbruget per indbygger lavest i Region Syddanmark efterfulgt af Region Midtjylland. Såvel Hovedstaden som Region Sjælland ligger relativt højt i forbrug per indbygger uanset, at S-tog løfter en betydelig opgave i den regionale trafik.

Den kollektive trafiks andel af budgettet til Regional Udvikling i Region Midtjylland og Region Nordjylland i 2017 er nogenlunde på samme niveau, ca. 50 %, men Region Nordjylland udgifter per indbygger er større end Region Midtjyllands.

I det følgende redegøres der for følgende spørgsmål:

- Belysning af regionale udgifter/rejsetimer til kollektiv trafik pr. borger i de forskellige kommuner

Bruttoudgifterne ved regional kørsel kan i princippet opgøres ved at fordele køreplantimerne på de enkelte ruter på kørsel i de gennemkørte kommuner og gange dem med de gennemsnitlige køreplantimepriser i de enkelte kontrakter. Det er derimod ikke umiddelbart muligt at fordele indtægter på regionale ruter på kommuner og herved beregne nettoudgifter ved kørslen fordelt på kommunerne. Spørgsmålet er også, hvordan man i givet fald skulle fordele indtægterne meningsfuldt. Indtægterne kunne fordeles efter antal-

let af gennemrejste zoner i de enkelte kommuner, men indtægterne på en rute som eksempelvis 217 Hadsten – Aarhus stammer jo fortrinsvis fra rejser til og fra Hadsten, der gennemrejser zoner i Aarhus Kommune.

Bruttoudgifterne er i princippet proportional med antallet af køreplantimer, og antallet af køreplantimer per indbygger. Der er derfor alene regnet på fordelingen af køreplantimer.

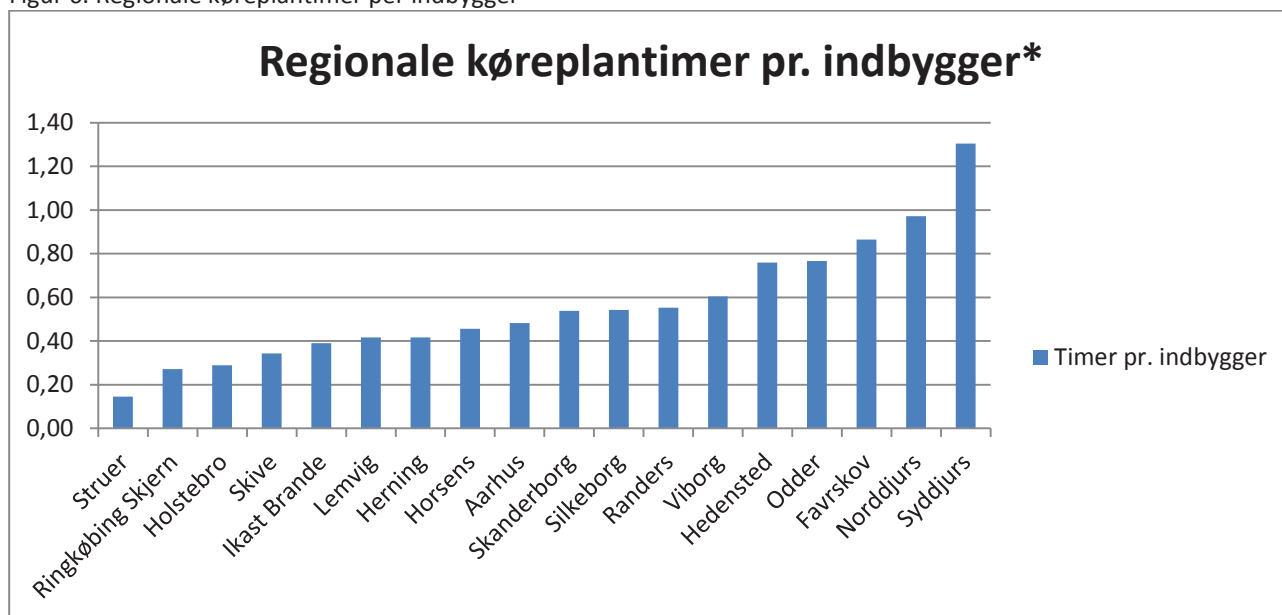
Det skal understreges at serviceniveauet i den kollektive trafik i de enkelte kommuner også afhænger af den udbudte togtrafik og lokaltrafikken i form af lokalruter og bybusser.

Det skal også understreges, at forskellene i antallet af regionale køreplantimer per indbygger mellem kommunerne ikke nødvendigvis er et udtryk for forskel i det serviceniveau regionen leverer. Geografiske og befolkningsmæssige forhold, togtrafikkens dækning af mellemkommunale rejsestrømme samt brugen af kollektiv trafik kan betyde væsentlige forskelle i antallet af køreplantimer per indbygger, selvom der var anvendt samme principper for regionens dækning af rejsestrømme i alle kommuner.

Fordeles de ca. 700.000 køreplantimer, der køres på regionale ruter i kommunerne i regionen på kommunerne og sammenholdes med befolkningstallet i kommunerne fås følgende fordeling i figur 6.

Regionens tog- og letbanetrafik trafik indgår i lighed med den statens togtrafik ikke i opgørelsen.

Figur 6. Regionale køreplantimer per indbygger

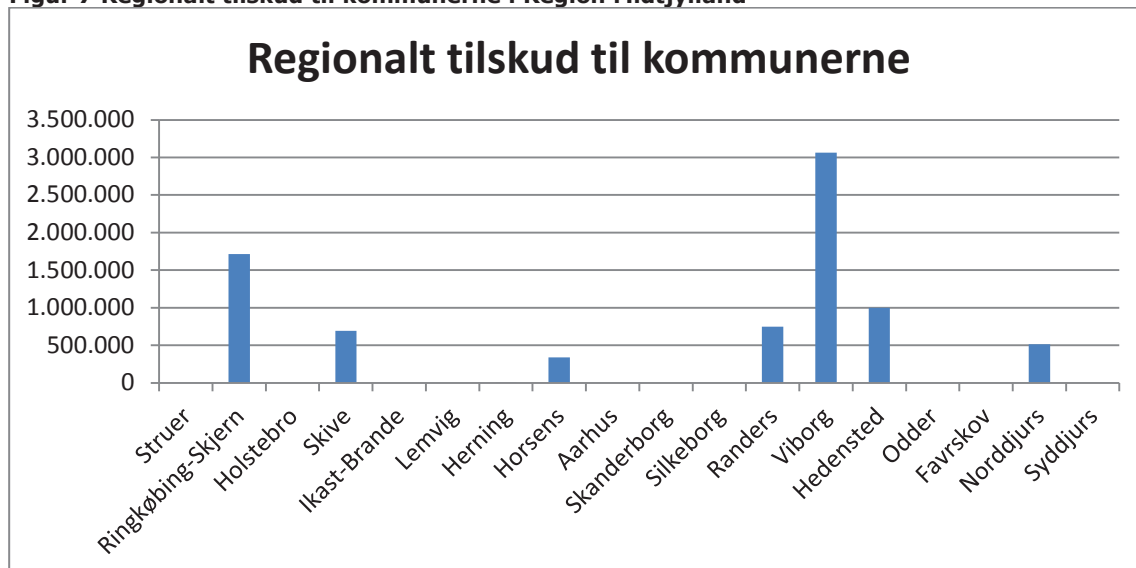


* Lufthavnsrute til Aarhus Lufthavn er ikke indregnet, og Favrskov er ikke tilskrevet køreplantimer på rute 918X, som ikke har stop i Favrskov.

Som det fremgår af det efterfølgende afsnit blev der i forbindelse med aftaler i tilknytning til effektivisering af det regionale rutenet i 2011 indgået en række konkrete aftaler om en anden fordeling mellem nogle kommuner og Region Midtjylland. Aftalerne betød at nogle kommuner blev kompenseret for overtagelse af hidtidig regional kørsel.

Regionens samlede tilskud til kommunerne er i 2018 på 8,1 mio. kr. Fordelingen af tilskuddene på kommunerne fremgår af figur 7.

Figur 7 Regionalt tilskud til kommunerne i Region Midtjylland



I det følgende redegøres der for følgende spørgsmål:

- **Beskrivelse af gældende aftaler for finansiering af rutenettet (eks. finansiering af uddannelsesruter)**

Det fremgår af bemærkninger til Lov om Trafikskaber, § 3, stk.2, at en Region ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgiften til lokalbaner og busbetjening af regional betydning. I bemærkningerne til det oprindelige lovforslag hedder det endvidere:

Det foreslås, at trafikskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunerne. Det forventes, at trafikskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapørsel for svært bevægelseshæmmede.

Begreberne "regional betydning", "overordnet regionalt rutenet" og "bycentre" er i den sammenhæng ikke nærmere defineret, men generelt har det været opfattelsen – og baggrunden for den fordeling af udgifter til kollektiv trafik der blev aftalt med Midttrafiks dannelse - at Regionens ansvar vedrører ruter der kørte på tværs af en eller flere af de nye kommunegrænser ved Midttrafiks dannelse. Et egentlig lovmæssigt krav til det regionale serviceniveau findes ikke.

Det var således som udgangspunkt ikke rejsemønstrene på ruterne, der afgjorde, hvilke ruter og strækninger, der overgik til regional finansiering ved Midttrafiks dannelse. Ruter kunne eksempelvis være tilrettelagt så de krydsede kommunegrænser, mere af hensyn til effektive omløbsplaner end konkrete rejsemønstre.

Der blev dog dels ved Trafikskabets dannelse og dels i forbindelse med aftaler i tilknytning til effektivisering af det regionale rutenet i 2011, hvor der i 2009-10 også var nedsat en trafikstyregruppe, indgået en række konkrete aftaler om en anden fordeling mellem nogle kommuner og Region Midtjylland. Der er ikke tale om generelle aftaler, men helt konkrete aftaler indgået mellem den enkelte kommune og Regionens.

Der er grundlæggende 2 typer af aftaler.

Dels er der aftaler hvor finansiering af en given rute deles mellem Kommune og Region. Dette sker efter en af parterne aftalt fordelingsnøgle, hvor Kommune og Region hæfter for en andel af rutens udgifter og modtager en tilsvarende andel af indtægterne. Denne fordeling vil typisk være udarbejdet på baggrund af en regional tilkendegivelse af, at man udelukkede ønsker at finansiere kørsel til Ungdomsuddannelser, som udgangspunkt på et minimumsniveau svarende til 1 tur om morgenen og 2 hjemture om eftermiddagen, mens øvrig kørsel finansieres af kommunen.

En anden type aftale indebærer at kørslen finansieres 100 % af kommunerne, men at der imellem den enkelte kommune og Regionen er aftalt et konkret kompensationsbeløb, der årligt betales til kommunen.

Som sagt er aftalerne indgået bilateralt mellem den enkelte kommune og Regionen, og aftalerne er således ikke udtryk for et samlet overordnet princip for det regionale rutenet, men derimod en konkret forhandlet løsning i hvert enkelt tilfælde.

Der vedlægges en oversigt over aftalerne.

Regionen har i forbindelse med indgåelse af de ovennævnte aftaler og ved andre lejligheder tilkendegivet, at regionen påtager sig en særlig ansvar i forhold til unge i ungdomsuddannelserne. Udgangspunktet var i 2010, at en elev, der var påbegyndt en ungdomsuddannelse, ikke skulle miste sin transportmulighed, hvis ruten blev nedlagt. Efter ønske fra kommunerne blev tilskuddene gjort permanente og regionen videreførte enkelte ruter på minimumsniveau.

Regionen har imidlertid aldrig fastsat egentlige servicemål herfor eksempelvis:

- Om forpligtigelsen alene gælder mellemkommunalt rejsende unge i ungdomsuddannelserne eller alle uddannelsessøgende
- Antallet af uddannelsessøgende, der berettiger en transportmulighed
- Hvilken afstand til en anden rejsemulighed, der er acceptabel

I det følgende redegøres der for følgende spørgsmål:

- **Sammenhæng med andre mobilitetsløsninger, f.eks. flexbusser, flextaxa m.v.**

Som det fremgår af udviklingen i kommunernes udgifter i perioden 2012 – 2018 er der en stigning i udgifterne til flextrafik. Dette dækker bl.a. over at kommunerne i forskelligt omfang anvender flextur som et alternativ til lokal bustrafik. Region Midtjylland har kun i begrænset omfang benyttet sig af fleksible løsninger.

Mange mindre byer og landdistrikter oplever en fraflytning særligt blandt de unge – den kollektive trafiks kernebrugere. Samtidig er bilrådigheden på tværs af regionen stigende, hvilket er medvirkende til at udhule den kollektive trafiks kundeunderlag.

Dette vil også fremover være en udfordring, hvordan tilbuddet i de mindre byer og landdistrikterne tilpasses lavere behov for kollektiv trafik samtidig med, at der opretholdes en tilfredsstillende mobilitet.

Behovstyret trafik – Flextrafik har via digitale platforme givet mulighed for en stærk koordinering af enkeltture gennem Flex-produkterne, hvor offentlige transportopgaver kan kombineres med åbent tilbud (Flextur) til alle borgere. Flextrafik er i dag en velintegreret del af Midttrafik, men der åbner sig fortsat nye muligheder for at integrere og kombinere servicen med den øvrige kollektive trafik.

Midttrafik har senest lanceret en flexbus, som er en fleksibel løsning, der minder om "en bustur", bortset

fra at den skal bestilles på forhånd. Der kan benyttes periodekort og mobilapp-billetter på Flexbusture, men ikke rejsekort. Turene vil fremgå af køreplanen og rejseplanen og som almindelige busture med faste afgangs- og ankomsttider og stoppesteder. Flexbus vil i mange områder og på tidpunkter med få passagerer være velegnet som tilbringertrafik til knudepunkter med mulighed for at skifte til andre busruter, letbane eller tog. Det særlige er, at Flexbusturene kun udføres, hvis de er bestilt på forhånd.

Midttrafik har i arbejdet med ny trafikplan for Djursland og Midttrafiks samlede trafikplan ønsket at adressere hele denne problemstilling. Principperne for planerne er:

- Udpegning af et hovedtrafiknet med gode knudepunkter for kombinationsrejser, som betjener de større rejsestrømme i fast genkendeligt mønster.
- Der suppleres, uddannelsesruter med direkte betjening af ungdomsuddannelser
- De øvrige ruter tænkes i højere grad, som tilbringerruter til hovednettet og kan ved svag benyttelse erstattes af flexbusture.

I det foreløbige forslag til trafikplan på Djursland er der således lagt op til at et antal ruter bliver tilbringer-ruter til knudepunkter i hovednettet og et antal ture på flere nuværende regionale ruter eller strækninger erstattes af Flexbus-ture.

Målet med omlægningerne er at få en mere fremtidssikret fleksibel struktur på det kollektive trafiknet, hvor der sikres et godt serviceniveau for de større rejsestrømme, og at der omkostningseffektivt kan oprettholdes et acceptabelt serviceniveau i mindre byer og landdistrikter med brug af fleksible løsninger.