

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet



April 2010

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet

Indhold

Indledning og indstilling til beslutning	3
Historik	4
Økonomisk udvikling siden besparelseskravet blev fastlagt.....	6
Økonomiske konsekvenser af det samlede forslag	7
Principper og kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet	13
Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikselskabet.....	14
Bilag	17

Trafikstyregruppens medlemmer

Lasse Jakobsen, Kommunaldirektør Viborg Kommune (Formandskab.)

Lars Hansson, Direktør Region Midtjylland (Formandskab)

Flemming Juul Nielsen, Direktør Ringkøbing-Skjern Kommune (indtil udg. 2009)

Mogens Pedersen, Direktør Ringkøbing-Skjern Kommune (fra 2010)

Niels Schmidt, Afdelingschef Århus Kommune

Jens Erik Sørensen, Direktør Midttrafik

Henning Nielsen, Afdelingsleder Midttrafik

Henrik Brask Pedersen, Afdelingsleder Region Midtjylland

Peter Hermansen, Udviklingskonsulent, Region Midtjylland (Sekr.)

Jonna Holm Pedersen, konsulent KKR (Sekr.)

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet

Indledning og indstilling til beslutning

Regionsrådet og Kontaktudvalget har i fællesskab nedsat en administrativ styregruppe i tilknytning til Regionsrådets beslutning om at udsætte den planlagte "effektivisering og modernisering af det regionale rutenet" fra 2009 til 2010. Den administrative styregruppe (herefter benævnt trafikstyregruppen) har fået til opgave at udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet. Kommissorium for trafikstyregruppen er vedlagt som bilag D.

Et sådant forslag blev fremlagt på et møde mellem KKR's formandskab og formanden for Regionsrådet den 2. april 2009. På mødet var der enighed om ikke at gennemføre besparelser pr. 1. januar 2010.

Endvidere var der enighed om følgende:

- At man vil afvente KL's og Danske Regioners økonomiforhandlinger med regeringen, hvor begge parter har meldt den kollektive trafik ind som et emne for forhandlingerne.
- At der frem til juni 2009 fortsættes med at afdække økonomiske forhold, - for eksempel konsekvenser af Midttrafiks regnskab for 2008 samt udviklingen i passagertallet. Der er desuden et generelt ønske om større gennemsigtighed i de økonomiske forhold vedr. den kollektive trafik
- At der skal ses på det regionale rutenets sammenhæng med de store byers bybusnet, de øvrige regioners kollektive trafik og det landsdækkende jernbanenet

Ud fra dette har trafikstyregruppen arbejdet videre med forslaget, og resultaterne af dette arbejde foreligger nu.

Dette forslag indeholder følgende anbefalinger:

- At trafikstyregruppens rapport med forslag til ændringer i det regionale rutenet, fremsendes til alle kommuner og Region Midtjylland med henblik på politisk behandling.
- At der fremtidigt arbejdes med en klarere rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne med udgangspunkt i de anbefalinger, der fremgår af afsnittet om Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikskabet, således:
 - At bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillernes ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller.
 - At der ændres i bestillernes betaling til Midttrafik, så der opkræves betaling fra bestillerne 4 gange årligt, med 30 % af den samlede betaling i første og andet kvartal, og 20 % af betalingen i 3. og 4. kvartal.
 - At der arbejdes for, at økonomiske afvigelser, der bliver kendt i løbet af året, kan håndteres i forhold til den enkelte bestiller ved afregningen for 4. kvartal.

Desuden har Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland, en række kommunerepræsentanter og en konsulentvirksomhed udarbejdet en samlet beskrivelse af efterspørgsel efter kollektiv trafik i Midtjylland, og sammenholdt dette med det forslag, der nu fremlægges.

Det skal bemærkes, at denne rapportes konkrete forslag til ændringer i det regionale rutenet er udarbejdet efter en møderække på administrativt niveau mellem Midttrafik, Region Midtjylland og kommunerne. På møderne er drøftet en række alternativer, som danner baggrund for forslagene i denne rapport. Det skal dog pointeres, at ingen af parterne – hverken kommuner eller Region Midtjylland – på møderne har givet tilsagn om, at de foreslåede løsninger vil kunne gennemføres.

Historik

Region Midtjylland overtog ved dannelsen af Midttrafik pr. 1. januar 2007 et regionalt rutenet, baseret på flg. beslutning i Midttrafiks forberedende bestyrelse 26. september 2006:

- Pr. 1/1-2007 finansierer Region Midtjylland som udgangspunkt nuværende regionale busruter, der fortsat vil løse regionale opgaver over en ny kommunegrænse. Disse ruter udgør ved regionens dannelse i 2007 sammen med Odderbanen og Lemvigbanen det regionale rutenet,
- nuværende ruter, der ikke krydser en kommunegrænse, finansieres af kommunerne,
- hidtidige regionale ruter, der ikke krydser en ny kommunegrænse eller løser regionale opgaver, overgår til kommunal finansiering,
- kommunale skoleruter, der vil krydse en ny kommunegrænse efter 2007 p.g.a. deling af kommuner, forbliver ligeledes kommunalt finansierede ruter.

Beslutningen blev truffet på baggrund af en rapport "Det regionale rutenet i Region Midtjylland pr. 1. januar 2007", udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra daværende trafikskaber, amter og kommuner.

Det fremgik af sagsfremstillingen, at fordelingen af ruter svarer til fordelingen i bloktilskudsberegningen af de hidtidige amtslige udgifter til kollektiv trafik. Fordelingen blev også anvendt ved udarbejdelsen af driftsbudget 2007. Dermed var der sammenhæng mellem definitionen på det regionale rutenet, fordelingen af de hidtidige amtslige udgifter mellem kommuner og region samt det driftsbudget, der blev vedtaget for Midttrafiks buskørsel for 2007. Der viste sig imidlertid hurtigt et økonomisk pres på den regionale kollektive trafik, som følge af, at udgifterne var højere og indtægterne lavere end forudsat i budgettet for 2007.

Tilsvarende var der problemer med finansieringen af den kommunale kollektive trafik.

Samtidig blev det fastslået i sagsfremstillingen, at det regionale rutenet, som det fremgår af oversigten i rapporten, ikke er statisk og vil kunne revideres i de kommende år.

Ønsker om besparelser/effektiviseringer

Behovet for at revidere det regionale rutenet blev aktualiseret af et økonomisk pres allerede i løbet af 2007. Situationen forværredes af, at Region Midtjylland blev underkompenseret ved afskaffelse af fritagelse for energifgifter og moms af samme i den kollektive trafik.

Derfor besluttede Region Midtjylland at igangsætte en proces med det formål at effektivisere og modernisere det regionale rutenet.

Som udgangspunkt for processen og i overensstemmelse med intentionerne i "Lov om Trafikskaber" opstillede Region Midtjylland et sæt principper for et "moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet".

1. Det regionale rutenet dannes ved at forbinde hovedbyer (bycentre og regionale rejsemål) i hver sin kommune (også i naboregioner) med et net af X busser på de lange ruter suppleret med dublerende X busser på pendlertunge dele af ruterne. X busserne betjener regionale rejsemål på ruten, og stopper kun få steder.

I det omfang dele af rutenettet ved konkret vurdering ikke opfylder de beskrevne formål, fx om at tilgodese uddannelsessøgende til ungdoms- og videregående uddannelser, kan

2. X busserne suppleres med fortrinsvis parallelle regionalruter, der også betjener småbyer på ruten og foretager små afstikkere til regionale og lokale rejsemål, samt kan fungere som tilbringerruter til X busser og tog.

Serviceniveauet, dvs. hvor mange busafgange der skal være på ruterne, fremgår ikke af principperne. Der er opstillet et sæt kriterier, der beskriver hvilke forhold, der skal indgå i overvejelserne ved fastsættelse af et fremtidigt serviceniveau.

- Pendling.
- Regionale rejsemål.
- Økonomi.
- Passagertal.
- Regional udvikling.
- Sund fornuft.
- Korrespondancer og mødetider.

Med udgangspunkt i principperne og kriterierne er de enkelte regionale ruter gennemgået i foråret 2008 i samarbejde med Midttrafik med henblik på at udpege hvilke ruter, der efter Region Midtjyllands opfattelse er regionale, og hvilke der ikke er regionale, samt hvilke ruter der efter gennemførelse af udviklings- og koordineringsprojekter ville kunne indgå i et "moderne og effektiviseret rutenet".

Der blev i april 2008 gennemført møder med 18 af de 19 kommuner i regionen på administrativt niveau, hvor Region Midtjyllands principper blev præsenteret, og hvor oplæg til ruteeffektiviseringer og -nedlæggelser blev diskuteret rute for rute.

På et politisk møde 20. maj 2008 orienterede Region Midtjylland kommunerne i fællesskab – fortrinsvis repræsenteret ved borgmestre og udvalgsformænd - om planerne for at effektivisere den kollektive trafik.

Regionsrådet vedtog 18. juni 2008 en plan for effektivisering og modernisering af det regionale rutenet. Det blev besluttet:

- at administrationens forslag til ændringer i det regionale rutenet i størrelsesordenen 43 mio. kr. godkendes som det nuværende grundlag for at imødegå et øget udgiftspres på ca. 45 mio. kr. årligt,
- at forslaget gradvist implementeres fra 2009 ved at gennemføre besparelser og effektiviseringer i rutenettet på ca. 15 mio. kr. i 2009 (med en helårsvirkning på ca. 27 mio. kr.),
- at de resterende besparelser på ca. 16 mio. kr. årligt gennemføres fra 2010 og 2011,
- at administrationen i samarbejde med Midttrafik og i dialog med kommunerne arbejder videre med indførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet,
- at det meddeles Midttrafik og kommunerne, hvilke ændringer i det regionale rutenet regionen planlægger at gennemføre i 2009, samt at der arbejdes videre med forslag til gennemførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet,
- at kommunernes eventuelle kommentarer skal være Region Midtjylland i hænde senest 22. august 2008, og
- at besparelsen ved gennemførelse af ændringer i det regionale rutenet i 2009 samt et forslag til finansiering af differencen mellem besparelsen og det forventede øgede årlige udgiftspres på ca. 45 mio. kr. indarbejdes i forslag til budget for 2009 for Region Midtjylland.

Planen blev efterfølgende udsendt til kommunerne og naboregionerne med opfordring til at afgive kommentarer ultimo august 2008.

Planen indebærer, at 81 ud af 120 ruter berøres. 20 ruter indgår i koordinerings- og udviklingsprojekter, der oprettes 3 nye busruter, mens 58 ruter foreslås at ophøre helt eller delvist som regionale ruter.

Efter kommentarer fra KKR og kommunerne besluttede Regionsrådet i september 2008, at planens gennemførelse udskydes fra 2009 til 2010. Ved samme lejlighed tilsluttede Regionsrådet sig en beslutning i Kontaktudvalget af 29. august 2008 om, at der nedsættes en administrativ styregruppe (trafikstyregruppe) med repræsentanter for Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik, der inden 1. april 2009 skal udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet, ligesom det blev besluttet at nedlægge enkelte ture med svag benyttelse allerede ved køreplansskiftet 2009.

I forbindelse med Region Midtjyllands budgetvedtagelse for 2010 er det efterfølgende besluttet, at man i videst muligt omfang udskyder ændringerne til sommeren 2011.

På det første møde i trafikstyregruppen anmodede man Midttrafik om at igangsætte en ny møderunde med alle kommuner. Møderne tog dels udgangspunkt i det af Region Midtjylland udarbejdede forslag til effektivisering og modernisering af det regionale rutenet, men indeholdt også mulighed for at drøfte eventuelle kommunale ønsker til effektivisering af det kommunalt finansierede rutenet.

Formålet med møderækken var på baggrund af faktablade om de enkelte ruter at indkredse løsninger, der ud fra en faglig vurdering ville kunne tilgodese de trafikale behov i forhold til Region Midtjyllands planlagte effektiviseringer i rutenettet.

Denne møderunde blev afholdt i december 2008 – januar 2009 med deltagelse af Region Midtjylland, Midttrafik og relevant kommune. Møderne foregik på administrativt plan. Det er resultaterne fra denne møderunde, der danner baggrund for de forslag, der fremsættes i denne rapport.

Økonomisk udvikling siden besparelseskravet blev fastlagt

Som beskrevet ovenfor erfarede Region Midtjylland et større økonomisk pres på den kollektive trafik i forhold til forventet. Dels underskud for 2007 og 2008 på forventet 50 mio. kr., og dels forventede merudgifter og mindreindtægter for 2009-2012 på 170,4 mio. kr. Heri indgår merudgifter som følge af underkompensation ved indførelse af dieselafgifter i størrelsesorden 16 mio. kr., samt at den endelige afregning for bus-tog samarbejdet viser mindreindtægter for Regionen i størrelsesorden 4-5 mio. kr. i forhold til det forventede.

Tabel 1

Underskud 2007-2008 på regionale ruter	50,0 mio. kr.
Merudgifter og mindreindtægter 2009-2012	170,4 mio. kr.
I alt	220,4 mio. kr.

Baggrunden for underskuddet på regionale ruter i forhold til regionens budget for kollektiv trafik skyldes væsentligst et for lavt bloktilskud i forhold til de faktiske udgifter og lavere indtægter på grund af passagertilbagegang over flere år.

For at skabe balance i Region Midtjyllands budget til regional kollektiv trafik besluttede Regionsrådet, at der over en 4-årig periode (2009-2012) skulle findes i alt 220 mio. kr. Heraf skulle 120 mio. kr. findes ved reduktioner på rutenettet og de resterende 100 mio. kr., svarende til 25 mio. kr. pr. år, på andre områder indenfor Regional Udvikling. Regionsrådet vedtog en plan, der efter en gradvis implementering over 4 år skulle effektivisere det regionale rutenet med i størrelsesordenen 43 mio. kr. årligt fra 2012.

Tabel 2

(Mio. kr.)	2009	2010	2011	2012	I alt
Kollektiv trafik	15	27	35	43	120
Regional udvikling, øvrige områder	25	25	25	25	100

Hen over sommeren blev der udmeldt forventninger om store stigninger i P/L-satsreguleringen for betalingen til vognmændene, primært som følge af stigende dieselpriiser.

Forventningen var på daværende tidspunkt, at P/L-satsen for betalingen til vognmændene ville stige med 9,5 % årligt. Over den fireårige periode (2009 – 2012) ville det betyde en yderligere udgift på 122,8 mio. kr., svarende til gennemsnitligt 30 mio. kr. pr. år. Således voksede det økonomiske pres på Regionen for så vidt angår kollektiv trafik til 342,2 mio. kr., som det fremgår af tabel 3.

Tabel 3

Underskud 2007-2008 på regionale ruter	50,0 mio. kr.
Merudgifter og mindreindtægter 2009-2012	170,4 mio. kr.
Underfinansiering af P/L-regulering på den kollektive trafik, 2009-2012	122,8 mio. kr.
I alt	343,2 mio. kr.

Satsstigningen på 9,5 % indgik i det vedtagne budget 2009 for Region Midtjylland.

Ved den endelige budgetvedtagelse fastholdt Regionsrådet beslutningen fra juni 2008, om at der i perioden 2009-2012 kun skulle spares 120 mio. kr. svarende til gennemsnitligt 30 mio. kr. pr. år på den regionale kollektive trafik.

Således blev de resterende 223,2 mio. kr., svarende til i gennemsnit 55,8 mio. kr. pr. år, fundet ved besparelser indenfor områderne Erhvervsudvikling, Jordforurening, Kultur, Uddannelse, Regional Udviklingsplan, analyser mv., jf. tabel 4.

Tabel 4

Mio. kr.	Besparelse 2009 – 2012	Gennemsnit pr. år.
Kollektiv trafik	120	30
Regional udvikling, øvrige områder	223,2	55,8
I alt	343,2	85,8

I forhold til budgettet for 2009 har kommunerne i Midttrafik også haft økonomiske udfordringer indenfor den kollektive trafik. Betalingen til busselskaberne har udgjort den store udfordring på udgiftssiden, ligesom vigende indtægter fra kunder har været en udfordring på indtægtssiden.

Vedrørende kompensation for omlægning af diesel-afgifter har det betydet, at også nogle bybus-kommuner er blevet underkompenseret på grund af de kriterier, der anvendes ved fordeling af DUT-midler, mens andre kommuner er blevet overkompenseret.

Der er stillet spørgsmål til, om Finanskrisen ikke har medført en ændring i passagerudviklingen i forhold til forventningen i juni 2008. En evt. stigning i passagertallet ville ligeledes medføre et yderligere fald i tilskudsbehov fra Region Midtjylland. Ligesom i andre trafiksselskaber har der ikke fundet en stigning sted. Tværtimod er indtægterne fortsat vigende i en størrelsesorden 1-2 % årligt. I 2009 forventes uændrede indtægter på skole- og uddannelseskort, mens der forventes faldende indtægter for så vidt angår salg af kontantbilletter og kort som følge af, at der er færre pendlere.

Ligeledes har der været rejst spørgsmål til det indgåede trafikforlig, og de økonomiske vilkår dette medfører for den kollektive bustrafik. I trafikforliget er der afsat statslige midler til den kollektive bustrafik, men det er midler til udviklingsinitiativer og ikke til at videreføre nuværende drift. Derfor kan disse midler ikke finde anvendelse til at begrænse det nuværende behov for besparelser på den kollektive trafik i Region Midtjylland. Økonomiforhandlingerne med staten gav heller ikke hverken KL eller Danske Regioner flere midler til drift af kollektiv trafik.

Køreplansskifte 2009

Som omtalt besluttede Regionsrådet i september 2008 at udsætte den generelle større omlægning af det regionale rutenet fra 2009 til 2010. Dog blev det besluttet, at man ved køreplansskiftet i 2009 ville gennemføre besparelser på enkelte ture med dårlig benyttelse.

Midttrafik har på baggrund af passagertællinger identificeret sådanne ture, og fremlagt forslagene for relevante kommuner i høringsrunden i februar 2009. På baggrund heraf har Region Midtjylland taget beslutning om nedlæggelse af ture ved køreplansskiftet i 2009 svarende til en økonomisk besparelse på 3,8 mio. kr. i helårseffekt.

Økonomiske konsekvenser af det samlede forslag

Trafikstyregruppen har udarbejdet et samlet forslag til effektivisering af den regionale bustrafik. Det samlede forslag fremgår af bilag A. I bilag B er udarbejdet et kort, der afspejler det ændrede rutenet ved forslagene evt. gennemførelse. De enkelte forslag er beskrevet uddybende i de faktablade, der har dannet grundlag for drøftelserne. Det er i de efterfølgende beregninger forudsat, at forslaget gennemføres fra sommeren 2011.

Forslagene er baseret på Region Midtjyllands oprindelige bestilling og indeholder en lang række forskellige løsningsmuligheder. Med udgangspunkt i Region Midtjyllands oprindelige forslag har Midttrafik udarbejdet

faktablade for hver enkelt rute, som indeholder vurderinger af de økonomiske og kundemæssige konsekvenser, samt mulige alternative løsninger der tilgodeser de trafikale behov. Disse faktablade dannede grundlag for drøftelserne med kommunerne, herunder også drøftelser af den enkelte kommunes evt. ønsker.

Forslaget medfører en regional besparelse i helårseffekt på 35 – 37 mio. kr. Dertil skal lægges effekten på 3,8 mio. kr. for tiltag som gennemføres fra 2009, og dermed en samlet mindreudgift i forhold til det nuværende niveau i størrelsesorden 39 - 41 mio. kr. Besparelser i kørsel er fordelt på kommunerne, som det fremgår af tabel 5.

Tabel 5

	Regionale besparelser fordelt på kommuner - helårseffekt (Prisniveau 2009)
Ringkøbing-Skjern	5.430.000 kr.
Herning	1.900.000 kr.
Holstebro	630.000 kr.
Lemvig	20.000 kr.
Viborg	5.780.000 kr.
Skive	1.470.000 kr.
Randers	4.400.000 kr.
Ikast-Brande	1.110.000 kr.
Hedensted	2.320.000 kr.
Skanderborg	3.360.000 kr.
Horsens	1.220.000 kr.
Favrskov	720.000 kr.
Syddjurs	1.820.000 kr.
Norddjurs	2.220.000 kr.
Odder	350.000 kr.
Silkeborg	1.290.000 kr.
Samsø	0 kr.
Struer	300.000 kr.
Århus	1.240.000 kr.
I alt	35.570.000 kr.

På i alt 9 ruter har Region Midtjylland administrativt tilkendegivet, at man er indstillet på at medfinansiere kørslen i en 3-årig overgangsperiode, typisk så Regionen finansierer 1 indkørsel om morgenen og 2 hjemkørsler om eftermiddagen til ungdomsuddannelser. Dette er sket på steder, hvor det formodes, at nuværende studerende ellers ville miste deres forbindelse til den uddannelsesinstitution, de allerede har valgt. Udgifterne hertil er på godt 2,8 mio. kr. årligt.

Den regionale mindreudgift og den kommunale merudgift medfører ligeledes forrykninger i den del af betalingen til Midttrafiks fællesudgifter til bl.a. personale, information, markedsføring m.m., der er baseret på fordeling i henhold til køreplantimetale. Mindreudgiften til Midttrafiks fællesudgifter er for Region Midtjylland ved forslagets evt. gennemførelse af en størrelsesorden 2,5 – 3 mio. kr. Kommunerne vil få en tilsvarende merudgift. Fordelingen heraf er vurderet i Tabel 6.

Når den 3-årige overgangsperiode udløber, vil der således være tale om en samlet regional besparelse på 45 - 47 mio. kr. årligt.

Tabel 6

	Ændringer i fællesudgifter – anslået – 2011 – helårseffekt
Ringkøbing-Skjern	70.000 kr.
Herning	160.000 kr.
Holstebro	110.000 kr.
Lemvig	30.000 kr.
Viborg	120.000 kr.
Skive	90.000 kr.
Randers	260.000 kr.
Ikast-Brande	40.000 kr.
Hedensted	20.000 kr.
Skanderborg	60.000 kr.
Horsens	150.000 kr.
Favrskov	40.000 kr.
Syddjurs	60.000 kr.
Norddjurs	40.000 kr.
Odder	20.000 kr.
Silkeborg	200.000 kr.
Samsø	20.000 kr.
Struer	20.000 kr.
Århus	1.200.000 kr.
Region Midtjylland	-2.700.000 kr.
I alt	0 kr.

Skematisk ser opgørelsen over regionens besparelser herefter således ud (incl. mindre bidrag til fællesudgifter):

Tabel 7

2009	1,9 mio. kr.
2010	3,8 mio. kr.
2011 (halvårseffekt)	23 – 24,5 mio. kr.
2012-2013	42 – 44 mio. kr.
2014 (halvårseffekt af overgangsperiode)	43 – 45 mio. kr.
2015 (helårseffekt af overgangsperiode)	45 – 47 mio. kr.

Ved gennemførelse af ændringer i juni opnår man kun halvårseffekt ved de tiltag, der gennemføres dette år. Den samlede besparelse i 2011 vil derfor udgøre halvdelen af 36 - 38 mio. kr., plus halvårseffekt af besparelse til Midttrafiks fællesudgifter samt helårseffekt af de tiltag, der gennemføres i 2009 – i alt en besparelse på ca. 23 – 24,5 mio. kr.

Tilsvarende vil der ved udløb af overgangsordningen i 2014 kun være halvårseffekt det første år, mens ændringen har helårseffekt fra 2015.

Hvis man herefter sammenfatter besparelseskrevet (Tabel 2) med det udarbejdede forslag, ser det således ud for perioden 2009 - 2012:

Tabel 8

(Mio. kr.)	2009	2010	2011	2012	I alt 2009 - 2012	2013	2014	2015
Besparelseskrav	15	27	35	43	120	43	43	43
Forslag – ved køreplansskift sommer 2011	1,9	3,8	23-24,5	42-44	70,7 -74,2	42-44	43-45	45-47

Det samlede sparemål opnås ikke ved implementering af ændringerne ved normalt køreplansskift sommeren 2011. Årsagen er en mindrebesparelse i 2009 og 2010 som følge af udsættelse af gennemførelsen af forslagene fra 2009 til 2011. Den manglende besparelse forventes dog indhentet fra 2015 og fremefter, hvor den samlede årlige besparelse anslås til 45-47 mio. kr. – imod et besparelseskrav på 43 mio. kr. årligt.

I budget 2009 var forventningerne til P/L-satsen for 2009 af "Trafikselskaberne i Danmark" vurderet til 9,5 %. I budget 2010 er forventningerne ændret til en nedadgående forventning til P/L-regulering på 1,9 %. Betydningen af dette for Region Midtjylland og kommunerne fremgår af tabel 9. Det skal bemærkes, at de kommunale besparelser i oversigten opstår på kørsel, der i dag finansieres kommunalt.

Tabel 9

	Besparelse i budget 2009 ved nedsættelse af PL fra 9,5 % til - 1,9 %
Ringkøbing-Skjern	-1.360.000 kr.
Herning	-3.220.000 kr.
Holstebro	-2.120.000 kr.
Lemvig	-560.000 kr.
Viborg	-2.460.000 kr.
Skive	-1.670.000 kr.
Randers	-5.310.000 kr.
Ikast-Brande	-990.000 kr.
Hedensted	-680.000 kr.
Skanderborg	-1.180.000 kr.
Horsens	-3.030.000 kr.
Favrskov	-930.000 kr.
Syddjurs	-1.170.000 kr.
Norddjurs	-1.030.000 kr.
Odder	-400.000 kr.
Silkeborg	-3.820.000 kr.
Samsø	-310.000 kr.
Struer	-550.000 kr.
Århus	-30.760.000 kr.
Region Midtjylland	-31.110.000 kr.
I alt	-92.650.000 kr.

Faldet i betalingssatserne til vognmændene fra 2009 til 2010 hænger sammen med det fald i oliepriserne, der skete fra 2008 til 2009. Satserne reguleres efter udviklingen i fem forskellige delindeks fra Danmarks Statistik for løn, forbrugerpriser, oliepriser, engrospriser for maskiner samt renteniveau. Men satsreguleringen, der foretages to gange årligt, sker efter de gældende kontrakter med op til 15 måneders forsinkelse. Det forventes, at der i nye kontrakter kan indføres en reguleringsmodel med meget kortere eller slet ingen tidsforskydning.

Det skal også bemærkes, at det forventede underskud for 2007-2008 på regionale ruter i forhold til det budgetterede, ved Midttrafiks regnskabsafslutning for 2008 viste sig ikke at udgøre 50 mio. kr., men i stedet 20 mio. kr.

Det er vanskeligt præcist at estimere forslagernes merudgifter for kommunerne. Midttrafik har forsøgt at lave en vurdering af de kommunale merudgifter ved de foreslåede ændringer. Den samlede kommunale merudgift anslås til knap 22-23 mio. kr, incl. merudgifter til fællesudgifter til Midttrafik. Det endelige beløb afhænger dog af de konkrete kommunale bestillinger. Det skal understreges, at hverken kommuner eller Region har taget stilling til forslagene.

Fordelt kommunevist ser oversigten over merudgifter ud, som det fremgår af tabel 10.

Tabel 10

	Effekt 2011 (Helårsvirkning)	Effekt 2014 (ved overgangsordnings udløb)	Bemærkninger
Ringkøbing-Skjern	3.260.000 kr.		
Herning	500.000 kr.	770.000 kr.	
Holstebro	370.000 kr.	110.000 kr.	
Lemvig	30.000 kr.		
Viborg	3.720.000 kr.	620.000 kr.	
Skive	390.000 kr.		
Randers	4.200.000 kr.	135.000 kr.	
Ikast-Brande	390.000 kr.		
Hedensted	2.010.000 kr.	540.000 kr.	
Skanderborg	2.730.000 kr.	200.000 kr.	
Horsens	1.050.000 kr.	100.000 kr.	
Favrskov	180.000 kr.	45.000 kr.	
Syddjurs	820.000 kr.	155.000 kr.	
Norddjurs	540.000 kr.		
Odder	120.000 kr.		
Silkeborg	550.000 kr.	100.000 kr.	
Samsø	20.000 kr.		Kun fællesudgifter
Struer	20.000 kr.		Kun fællesudgifter
Århus	1.200.000 kr.		Kun fællesudgifter
I alt	22.100.000 kr.	2.775.000 kr.	

Opgørelsen bør tages med betydeligt forbehold, da de kommunale bestillinger ikke er afklaret på nuværende tidspunkt, og at der kan være forhold hos kommunerne, der i øvrigt påvirker den ønskede kollektive bustrafik.

Samtidig kan der forventes merudgifter til driften af Midttur, afhængig af kommunernes ønsker til løsninger. Omfanget heraf vil afhænge af de konkrete drøftelser med kommunerne, og er ikke forsøgt estimeret.

Følgende ruter er omfattet af overgangsordningen:

- Rute 11: Herning – Arnborg – Brande (Herning og Ikast-Brande kommuner)
- Rute 19: Herning – Hammerum – Brande (Herning og Ikast-Brande kommuner)
- Rute 21: Holstebro – Vildbjerg (Herning og Holstebro kommuner)
- Rute 77: Bjerringbro – Rødkjærsbro – Kjellerup (Viborg og Silkeborg kommuner)
- Rute 114: Horsens – Tørring (Hedensted og Horsens kommuner)
- Rute 221: Randers – Voldum – Hornslet (Favrskov, Syddjurs og Randers kommuner)
- Rute 311: Silkeborg – Ry – Skanderborg (Skanderborg og Silkeborg kommuner)
- Rute 506: Tørring – Jelling (Hedensted Kommune og Sydtrafik)
- Rute 508: Thyregod – Tørring (Hedensted Kommune og Sydtrafik)

3 kommuner får udelukkende større udgifter til fællesudgifter. Samsø Kommune har ingen regionale busruter, og er dermed ikke berørt af forslaget. I Struer Kommune gennemføres justeringer på en X-bus rute, som ikke medfører merudgifter for Struer Kommune. I Århus Kommune gennemføres ligeledes besparelser på en enkelt rute, der ikke medfører kommunale merudgifter. Endelig pågår der et arbejde i Århus Kommune med udarbejdelse af en områdeplan indeholdende såvel den kommunale som den regionale buskørsel. De økonomiske konsekvenser for kommune/Region af evt. omlægninger er ikke kendt på nuværende tidspunkt.

Samlet set medfører forslagene således besparelser på den kollektive trafik i region Midtjylland på ca. 19 - 21 mio. kr. årligt ved helårseffekt i 2012. Dette fremgår af Tabel 11.

Tabel 11

Regionale besparelser - helårseffekt	42 - 44 mio. kr.
Mulige kommunale merudgifter - helårseffekt	22,7 mio. kr.
I alt	19 – 21 mio. kr.

De virkemidler, der er taget i brug for at opnå den samlede besparelse på den kollektive trafik i Midtjylland er:

- Udretning af ruter. Det betyder at nogle mindre byer får dårligere betjening. Til gengæld vil andre kunder komme hurtigere frem.
- Bedre koordinering mellem regionale og lokale ruter. Det er f.eks. bedre anvendelse af skolebusser og lokalruter som tilbringerruter til regionalruter.
- Reduceret frekvens. Dette sker typisk i form af at koncentrere kørslen om morgenen og om eftermiddagen, af hensyn til uddannelsessøgende og pendlere.
- Lokale ruter overtager mere kørsel. En række steder foreslås det, at finansieringen overtages af en kommune.
- Delt finansiering mellem kommunerne. Andre steder foreslås det, at udgifterne til kørsel deles mellem flere kommuner – evt. med regionen som medfinansierende i en overgangsperiode.

Konsekvenser for kunderne

De endelige kommunale bestillinger er endnu ikke afgivet. Derfor er det vanskeligt at beskrive, hvilke konsekvenser ændringerne får for kunderne.

Nogle forhold kan nævnes.

Ved valg af løsningsforslag har der været lagt betydelig vægt på at sikre, at unge uddannelsessøgende har mulighed for at komme til ungdomsuddannelser. I nogle tilfælde bliver rejsevejen lidt mere besværlig. Det kan være, at rejsen medfører flere skift, fordi man f.eks. skal starte med en lokalrute eller skolerute. Det kan også være, at der bliver færre rejsemuligheder at vælge imellem. Flere steder arbejdes der således med minimumsløsninger, der indebærer, at den kollektive trafik koncentrerer om de tidspunkter, hvor der er flest der benytter den, nemlig om morgenen omkring mødetid og om eftermiddagen, når eleverne skal hjem.

En række elever har allerede på nuværende tidspunkt valgt uddannelsessted i forhold til, hvordan den kollektive trafik fungerer i dag. Det er baggrunden for, at Region Midtjylland i en række tilfælde administrativt har tilkendegivet, at man ønsker at medvirke til, at disse elever fortsat kan gå på den valgte uddannelsesinstitution. Derfor har Regionen i en række tilfælde tilkendegivet, at man er indstillet på at medfinansiere kørsel, som man i øvrigt ikke opfatter som en regional opgave, i en overgangsperiode indtil disse elever er færdige med deres uddannelsesforløb. Dette er i forslaget vurderet til 3 år. I forbindelse med drøftelse af løsninger har man i øvrigt anvendt kortmateriale, der viser hvor de nuværende elever, der anvender uddannelseskort, bor og studerer. Dette er sket for bedst muligt at sikre den fremtidige betjening af denne kundegruppe.

Flere forslag indebærer også udretning af ruter. Det vil betyde, at der er mindre bysamfund, der enten ikke betjenes eller må betjenes af lokalruter, skoleruter, teletaxa eller f.eks. Midttur. Sidstnævnte er Midttrafik's tilbud i tyndtbefolkede områder, hvor kommunerne har mulighed for at give tilskud til løsninger af taxalignende karakter. Disse ruteudretninger medfører dog også fordele for store dele af kunderne. Typisk vil størstedelen af kunderne kunne komme hurtigere frem til deres bestemmelsessted, fordi man slipper for omvejskørsel til mindre byer. Et eksempel herpå er rejsende mellem Odder og Horsens, der kan spare 13 minutter pr. tur, fordi bussen ikke kører via Gylling og Falling. Samlet set vil det sandsynligvis gøre ruten mere attraktiv for flere kunder. Ulempen er, at nogle mister deres bus. Tilsvarende eksempler kan findes andre steder i regionen.

Rådgiverfirmaet Tetraplan har i en rapport beregnet det samlede forslags konsekvenser. Beregningerne viser, at konsekvenserne for de nuværende passagerer er:

- Negative, dvs. betyder serviceforringelser, for 8 % af de nuværende passagerer
- Positive, dvs. betyder serviceforbedring, for 10 % af de nuværende passagerer

- Både/og, dvs. serviceforringelser for nogen og serviceforbedring for andre, for 24 % af de nuværende passagerer.
- Neutrale, dvs. ikke har betydning for 58 % af de nuværende passagerer.

Man kan ikke konkludere, at fordi nogenlunde lige mange berøres negativt som positivt, så er forslaget samlet set neutralt. Blandt dem der berøres negativt, er der flere der helt mister deres busbetjening, hvilket ikke kan sammenlignes med dem, der får det bedre på en i forvejen højfrekvent rute.

En sammenfatning af Tetraplans rapport er vedlagt som bilag C. Hele rapporten kan downloades fra Midttrafiks hjemmeside.

I bilag A til denne rapport er der for de enkelte forslag forsøgt beskrevet, hvor mange kunder der påvirkes af de foreslåede ændringer. Dette er yderligere uddybet i de faktablade og referater, der er udarbejdet i forbindelse med møderne med kommunerne. Trafikstyregruppen opfordrer kommunerne til at anvende dette materiale i forbindelse med behandlingen af det samlede forslag i kommunen.

Principper og kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet

Regionen har vedtaget et forslag til "modernisering og effektivisering af det regionale rutenet".

Overordnet er målet at sikre en god og effektiv betjening af de større samlede koncentrationer af regionale rejsemål i regionens store byer, samt at opprioritere de regionale opgaver, mod at kommunerne overtager mere lokale opgaver.

Det fremgår af bemærkninger til lov om trafikskaber, at "trafikskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunen. 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 handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede".

På baggrund af det nu fremlagte forslag kan det umiddelbart konstateres, at Region Midtjyllands principper er overordnede. For så vidt angår definitionen af bycentre har Region Midtjylland udmeldt byer med mere end 5.000 indbyggere. I praksis har det vist sig, at de fleste byer med over 3.000 indbyggere vil være dækket af et net, hvor bycenterkriteriet er 5.000 indbyggere. Samtidig dækkes en række mindre byer på strækningen.

Det fremlagte forslag opfylder de principper for regional kollektiv trafik, som er opstillet. Det vurderes samtidig, at de regionale ruter fortsat løser flere opgaver, end principperne lægger op til. Det gør det vanskeligt at uddrage klare principper for, hvad der er regionale henholdsvis lokale ruter efter den gennemførte proces.

Styrket fokus på pendling over kommunegrænserne vil kunne bidrage til at synliggøre principper og kriterier for længere regionale ruter. I forhold til kriteriet "Regional udvikling" er det i særlig grad vanskeligt at uddrage klare principper for regionale/lokale ruter.

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.

Der er i processen reduceret i omfanget af parallelle ruter mellem bycentre, mens der fortsat er parallel kørsel i forhold til en del togbetjente strækninger. Dette vurderes nødvendigt i de tilfælde, hvor kundegrundlaget i form af gennemrejsende passagerer er til stede, og hvor busruten betjener andre destinationer og indfaldsveje til byerne end toget.

Det må konstateres, at der ikke kan udtrages mere operationelle kriterier for lokale og regionale ruter, end dem der allerede er opstillet.

Set i et fremtidigt perspektiv vil mere præcise kriterier være nyttige for den fremtidige planlægning. Derfor har Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland, udvalgte kommunerepræsentanter og Tetraplan udarbejdet en rapport, der beskriver de forskellige efterspørgselsparametre efter kollektiv trafik og sammenholder dem med det fremlagte forslag til rutestruktur.

Der er tale om kriterier – det er ikke en model, der beskriver hvordan busrutenettet skal se ud. Det vil altid være en planlægningsmæssig opgave at lave et samlet hensigtsmæssigt system – og en politisk opgave at prioritere indsatsen.

Kriterierne er derimod et brugbart værktøj for Regionen, Midttrafik og kommunerne, som giver en samlet fælles forståelse af, hvad man kan forvente af det regionale busrutenet i årene fremover.

Uanset faglige kriterier til definition af regional kollektiv trafik, vil det altid være en konkret politisk beslutning, hvordan fordelingen af regionale og lokale ruter bliver.

Der er udarbejdet en midlertidig overordnet trafikplan for Midttrafik, som beskriver den nuværende kollektive trafikbetjening og en række indsatsområder for at effektivisere den kollektive trafik i Midtjylland. Trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med Region Midtjylland og kommunerne og godkendt på Midttrafiks Bestyrelsesmøde den 16. januar 2009. Planen er udarbejdet med udgangspunkt i Lov om Trafikselskaber, hvoraf det fremgår, at trafikselskaberne – med udgangspunkt i den statslige trafikplan – mindst hvert 4. år udarbejder en plan for serviceniveauet i den kollektive trafik.

Planen rummer ikke principper og kriterier for fastlæggelse af regionale og lokale ruter, men indeholder derimod forslag til en række indsatsområder i henhold til Midttrafiks Strategiplan. Derfor er planens indsatsområder inddelt i 5 hovedgrupper, nemlig:

- Flere loyale kunder
- Tilfredse leverandører
- Tilfredse bestillere
- Et mere sammenhængende rutenet
- Midttrafik og miljøet

På grund af de planlagte ændringer i den regionale busbetjening indeholder planen ikke et samlet forslag til nyt rutenet. Der er således tale om en mere overordnet trafikplan, som der efterfølgende skal arbejdes videre med.

Det videre arbejde gennemføres bl.a. i form af områdeplaner, hvor den kollektive trafik i et givet geografisk område analyseres, og hvor der udarbejdes forslag til forbedringer. For øjeblikket foregår der en omfattende områdeplanlægning i Århus, Randers, Herning og Viborg Kommune, som danner grundlag for konkrete forslag til mere effektiv betjening af disse områder i løbet af 2010, herunder en bedre koordinering af bybusruter og regionale ruter, forslag til forbedret fremkommelighed, tilgængelighed m.m. Tilsvarende planlægning vil finde sted senere i de andre købstæder.

Endelig finder der planlægning sted i de øvrige kommuner, der måtte ønske det.

Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikselskabet

Det har vist sig ønskeligt at få klarlagt mere præcist, hvordan rollefordelingen mellem kommunerne og regionen som bestillere og Midttrafik som trafikselskab skal være.

Loven giver de deltagende parter i trafikselskaber en høj grad af direkte indflydelse på serviceniveauet for kørslen i den enkelte kommune eller region, idet kommunerne og regionerne har en egentlig rolle som bestiller. Det fremgår blandt andet af bemærkningerne til lovens § 5 stk. 1:

”Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafikskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafikskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening.”

Det fremgår af loven og dens bemærkninger, at den enkelte bestiller ikke kan forpligtes til at betale mere end bestillerens forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser.

Trafikskaberne har til opgave at sikre sammenhængende kollektiv trafik på tværs af myndighedsgrænser, så kunderne ikke oplever problemer ved at bruge både kommunalt, regionalt og statsligt finansierede tilbud om kollektiv trafik.

Erfaringerne har vist, at bestillerne har fokus på sammenhængen mellem eget ansvar for serviceniveau og de økonomiske konsekvenser af valgt serviceniveau. Dette kan have den effekt, at det modarbejder et hensyn om at skabe sammenhængende kollektiv trafik for brugerne på tværs af myndighedsgrænser. Finansieringsmodellen kan skabe risiko for ”kassetænkning” mellem de enkelte bestillere både i forhold til driften af konkrete ruter og i forhold til potentielle fælles udviklingsprojekter.

Det er trafikstyregruppens vurdering, at der inden for lovens rammer kan laves en klarere rollefordeling mellem kommunerne og regionen som bestillere og Midttrafik som trafikskab.

Trafikstyregruppen anbefaler, at bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillerens ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller. Den nuværende store variation i detaljeringsgraden af bestillinger gør det svært for Midttrafik at sikre den fornødne bæredygtighed i de trafikale løsninger. Samtidig bør Midttrafik være mere udfarende i forhold til samarbejdet med bestillerne og i højere grad fremlægge forslag og ideer til ændringer i den kollektive trafik hos den enkelte bestiller.

Lovgivningsmæssigt er det også fastslået at:

”En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter”.

Samtidig nævnes det i bemærkningerne til loven, at trafikskaber i Jylland/Fyn selv kan aftale fordelingen af opgaven mellem regionen og kommunerne, men at det forventes, at man vælger en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbaner og et overordnet regionalt busnet, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel.

Praksis ved dannelsen af Midttrafik blev, at Regionen – med ganske få undtagelser – finansierer al kørsel over en kommunegrænse, mens kommunerne finansierede kørsel internt i kommunerne.

Hvis det nye forslag til effektivisering af det regionale rutenet gennemføres, vil finansieringen visse steder blive mere kompliceret. Dels kan der opstå ruter, der i en overgangsperiode finansieres i fællesskab mellem Region og en/flere kommuner – og dels kan der opstå ruter med fælles kommunal finansiering.

Processen har også vist, at der ved al regionalkørsel også er en betydelig lokal/kommunal interesse. Kørsel af ”regional betydning” vil således i praksis også altid være af ”lokal betydning”.

Rollefordeling

Engagerede bestillere er vigtige for den kollektive trafik i Midttrafiks område. Trafikskabet er også etableret for at gå på tværs af de enkelte bestilleres behov og ønsker og sikre en samlet god og effektiv kollektiv trafik til borgerne i området. Derfor bliver kravene til den fremtidige rollefordeling således:

- Det skal sikres, at der samlet set arbejdes på at etablere de bedste løsninger for den kollektive bustrafik i Midttrafiks område indenfor de økonomiske rammer, der er til rådighed. Forskellige forslag kan have forskellige konsekvenser for bestillerens økonomi. Der skal arbejdes for at sikre de samlet set mest effektive transportløsninger.

- Der skal sikres en 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.
- Det skal sikres, at de administrative ressourcer anvendes bedst muligt både hos bestillere og hos Midttrafik – så det undgås, at ressourcerne anvendes til administrative drøftelser, der ikke har relevans for kunder eller ikke resulterer i efterfølgende beslutninger eller handlinger.

I det følgende vil der blive forsøgt skitseret, hvordan en fremtidig rollefordeling, der lever op til disse 3 mål, vil kunne fungere for de centrale interessefelter – økonomi og planlægning.

Økonomi

Den økonomiske udvikling har de seneste år været præget af store udsving på udgiftssiden. Det er en meget usædvanlig situation, der ikke er set mange år. Normalt er det indtægterne – den forretningsmæssige del – af den kollektive trafik, der er den største økonomiske usikkerhedsfaktor.

Bestillerne er afhængige af løbende økonomiopfølgninger. Det er Midttrafik, der er ansvarlig for at udarbejde økonomiopfølgningen. Økonomiopfølgningen beskriver ikke kun en "her-og-nu" situation, men er også en beskrivelse af kendte fremtidige afvigelser i forhold til det vedtagne budget – f.eks. hvis satsen for betalinger til vognmænd ændrer sig anderledes end forudsat, eller hvis indtægterne udvikler sig på anden måde end forudsat i budgettet.

Fremover vil Midttrafik lave stikprøver, så der kvartalsvist kan afrapporteres mere sikkert om indtægts- og passagerudviklingen end hidtil.

Det væsentligste økonomiske styringsredskab for kommunerne er den årlige budgetlægning. Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelse af budget for bestillers betaling til Midttrafik. Dette vedtages i september måned. Det bliver også på dette tidspunkt, at bestillerne skal orientere Midttrafik om ønskede ændringer til budgettet for de efterfølgende år – svarende til bestillers økonomiske rammer. I den forbindelse skal man være særlig opmærksom på, at budgetperiode og køreplanperiode ikke følges ad. Ønsker til besparelser vil således kun have halvårseffekt det første år.

Herudover udgør det en udfordring, hvis Midttrafiks budget og den enkelte bestillers budget for kollektiv trafik afviger. Det giver forklaringsproblemer i forhold til omverdenen – og især staten – hvis der ikke er overensstemmelse mellem Midttrafiks og kommunernes/Regionens udmelding om de økonomiske forhold.

Derfor vil Midttrafik – efter kommunernes budgetgodkendelse – indhente oplysninger om kommunernes budget for kollektiv trafik, samt forklaring på afvigelser.

Spørgsmålet om Midttrafiks likviditet foreslås fremover håndteret i form af en ændret fordeling af bestillers betaling til Midttrafik. I dag betales tilskuddet til Midttrafik i form af 12 årlige lige store rater. Fremtidigt foreslås en tilskudsbetaling, så der opkræves betaling fra bestillerne 4 gange årligt, så der i første og andet kvartal opkræves 30 % af det årlige tilskud, mens der i 3 og 4 kvartal opkræves 20 %. En tilsvarende model anvendes i Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab, og begrænser risikoen for likviditetsmæssige problemer i Midttrafik og deraf følgende behov for låneoptagelse, hvor renteudgiften i sidste ende skal finansieres af bestillerne.

Desuden foreslås det, at der i forbindelse med den løbende økonomiopfølgning bliver arbejdet for, at de økonomiske afvigelser, der bliver kendt i løbet af året, evt. kan håndteres i forhold til den enkelte bestiller ved afregningen for 4. kvartal. Dette kan gælde afvigelser i såvel opad- som nedadgående retning.

Endelig skal nævnes, at den nuværende byrdefordeling i al væsentlighed er tilrettelagt, så det enten er en kommune eller Region, der finansierer kørslen. Som tidligere omtalt har meget kørsel både et regionalt og et lokalt sigte, og det kan derfor være hensigtsmæssigt med en mulighed for en udgiftsfordeling, der f.eks. deler udgiften mellem flere parter på visse ruter. Flere af de forslag, der er udarbejdet i forhold til effektivisering af det regionale rutenet, baserer sig på sådanne løsninger.

Samlet set forudsætter det udarbejdede forslag til rollefordeling således:

- At der sikres en økonomiopfølgning, der lever op til de krav, bestillerne har.
- At bestillerne i forbindelse med Midttrafiks budgetgodkendelse i september meddeler den økonomiske ramme og serviceniveau for det kommende år.
- At der i videst muligt omfang skabes overensstemmelse mellem Midttrafiks og bestillernes budget og at evt. afvigelser kan forklares.
- At opkrævningen af bestillernes betaling til Midttrafik ændres.
- At muligheden for fælles finansiering af visse ruter anvendes.

Planlægning

Midttrafik ønsker i sit planlægningsarbejde at være så projektorienteret som muligt. Med den projektorienterede planlægningsform kommer man i bund med de enkelte områder, og det medfører, at der i planlægningen arbejdes forandringsorienteret – og tids- og ressourceforbruget på køreplanvedligeholdelse forsøges minimeret.

Midttrafiks bestyrelse behandler forslag til projektkatalog på møde i august måned. Forslag til projektkatalog udarbejdes af administrationen efter en administrativ høring hos bestillerne hen over sommeren. I forbindelse hermed har bestillerne mulighed for at indmelde ønsker til væsentlige ændringer/analyser af den kollektive trafik i kommunen eller (dele af) regionen. Midttrafik medvirker også til dannelsen af projektkataloget i form af trafikfaglige forslag til områder, der bør kigges nærmere på.

For at sikre en god planlægning af den kollektive trafik for den enkelte bestiller er det nødvendigt at have kendskab til bestillerens særlige ønsker og behov. Derfor vil det være hensigtsmæssigt, hvis disse angives fra bestillerens side i form af en beskrivelse af de overordnede principper og servicekrav.

Bestillernes medvirken er også vigtigt for at levere et godt samlet produkt. Bestillerne har dels et kendskab til de lokale politiske ønsker og prioriteringer. Samtidig har især de kommunale bestillere et godt lokalkendskab og kendskab til fremtidige udviklingsplaner i kommunen. Denne viden har Midttrafik ikke i samme omfang, og det er derfor vigtigt, at kommunerne – og især kommuner med bybustrafik – spiller en central rolle i planlægningen.

Midttrafiks opgave herefter bliver at levere en effektiv, innovativ og kundevenlig kollektiv trafik til glæde for såvel kunder som bestillere.

For alle kommuner gælder, at de selv er ansvarlige for køreplanlægningen på de ruter, der benævnes "rabatruter". Det er ruter, der i al væsentlighed er skoleruter, men i øvrigt åbne for alle. Disse planlægges af kommunerne, da de i praksis altid planlægges i forhold til skolernes ringetider. Midttrafik er ansvarlig for udbud og afregning og yder faglig rådgivning i forbindelse med planlægningen af rabatruterne. Navnet "rabatruter" har de fået, fordi disse ruter i forhold til Midttrafiks administrationsbudget får rabat. Desuden findes i nogle kommuner lukkede skolebusruter, hvor kommunerne varetager alle opgaver i forhold til planlægning, udbud og afregning. Sådanne ruter må kun anvendes af skoleelever.

Samlet set forudsætter det udarbejdede forslag til rollefordeling således:

- At der er et godt og tæt samarbejde mellem bestillere og Midttrafik.
- At der forefindes et holdbart og troværdigt projektkatalog, som Midttrafik kan bruge til at styre ressourcerne, og som bestillerne kan stole på gennemførelsen af.
- At der på "bestillerniveau" udarbejdes beskrivelse af de overordnede kørselsprincipper og servicekrav.

Bilag

Bilag A: Trafikstyregruppens forslag - Sammenfatning af ruteændringer.

Bilag B: Rutekort.

Bilag C: Midttrafiknettet – efterspørgsel og serviceniveau, Sammenfatning – Marts 2010.

Bilag D: Kommissorium for Trafikstyregruppen.