Region Midtjylland

Orientering om status og proces for arbejdet med effektivisering af det regionale rutenet

Bilag

til Kontaktudvalgets møde den 13. juni 2008

Punkt nr. 2

6. maj 2008

Notat om et moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet - formål, principper og kriterier

Indhold

Indledning, baggrund og økonomiske udfordringer 1
Lovgivning 2
Principper for et moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet 2
Kriterier for serviceomfanget 3
Udfordringer og formål 4
Regional Udviklingsplan 4
Afgrænsning til lokale ruter 5
Proces- og tidsplan for et effektiviseret og moderniseret rutenet 6
Kort over det nuværende regionale rutenet 9
Skitse til fremtidigt regionalt rutenet 10

Indledning, baggrund og økonomiske udfordringer

I dette notat skitseres principper og kriterier for et moderniseret regionalt rutenet i Region midtjylland. Udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet har på sit møde den 27. februar 2008 anbefalet, at administrationen i samarbejde med Midttrafik arbejder videre med at konkretisere og konsekvensvurdere de skitserede principper og kriterier. Endvidere redegøres der for forslag til den videre proces med effektiviseringer af det regionale rutenet.

Region Midtjylland overtog den 1. januar 2007 bestiller- og dermed finansieringsansvaret for et net af regionale ruter. Rutenettet fremgår af Trafikplan 2007. Definitionen af regionalruter var simpel, nemlig at ruter, der overskrider en kommunegrænse, blev defineret som regionalruter, finansieret af Region Midtjylland. Den simple definition blev valgt af praktiske og tidsmæssige årsager bl.a. for at sikre en fortsat fremadskriden i dannelsen af Midttrafik. Herved påtog Region Midtjylland sig en del ruter, hvor overvejende dele af kørslen er af lokal karakter.

Region Midtjylland har et veludbygget jernbanenet, der dækker store dele af regionen. Togtrafikken, såvel fjern-, som regionaltrafikken, udgør en central del af den regionale kollektive trafik imellem de fleste større byer i regionen. Togtrafikken planlægges og finansieres af Staten.

Det blev i forbindelse med vedtagelsen af Trafikplan 2007 den 11. oktober 2006 i Forberedelsesudvalget besluttet, at rutenettet skal gennemgås og effektiviseres. Om den fremtidige regionale kollektive fremgår det af Trafikplan 2007 bl.a.:

- at den primære regionale opgave er betjening af pendlerstrømme inklusiv uddannelsessøgende mellem de nye kommuner
- at et centralt tema for arbejdet med en regional trafikplan bliver at skabe en god og effektiv betjening af de større samlede koncentrationer af regionale rejsemål i regionens store byer, samt at regionen opprioriterer de regionale opgaver ved at forbedre forbindelserne til de større byer, mod at kommunerne overtager lokale opgaver.

Udgangspunktet for gennemgangen og effektiviseringen af rutenettet er,

- at der opstilles målsætninger og vejledende servicemålsætninger for det regionale trafiknet, der skal være med til at understøtte vækst, uddannelse, beskæftigelse og bosætning samt skabe sammenhæng i regionen.

Det økonomiske tilskud til regional kollektiv trafik udgør ca. 40 % af Region Midtjyllands budget til regional udvikling. Administrationen har i sit foreløbige arbejde taget udgangspunkt i, at rammen også fremover vil udgøre samme andel af budgettet til regional udvikling, under forudsætning af at der ikke tilføres yderligere midler til området for kollektiv trafik.

Kravet om effektiviseringer og rationaliseringer er i efteråret 2007 blevet yderligere aktualiseret som følge af de omkostningsstigninger, der følger af ændringer i dieselafgifterne og mindreindtægter fra Bus&Togsamarbejdet. Herudover presses økonomien i den regionale kollektive trafik af, at satsreguleringen af kontraktbetalingen til busentreprenørerne overstiger satsreguleringen af bloktilskuddet, samt en generel indtægtsnedgang som følge af passagerfrafald. Den permanente virkning heraf kendes ikke førend der foreligger analyser af et endeligt regnskab 2007 for Midttrafik.

På længere sigt må der forudses udgifter til såvel investering i som drift af rejsekortet, samt investeringer i materiel til privatbanerne, herunder letbanen.

Lovgivning

Lov om trafikselskaber fastlægger, at regionerne skal finansiere et regionalt rutenet. Af lovbemærkningerne fremgår, at "….regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune." Der er i lovbemærkningerne ikke angivet en nærmere definition af bycentre. Kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Midttrafik skal rådgive region og kommuner om optimal rutestruktur og serviceniveau og skal koordinere bestillernes ønsker, så der skabes et sammenhængende kollektivt trafiknet.

Principper for et moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet

I stedet for at gennemføre rationaliseringer på det eksisterende rutenet som en langsom udtynding af "de svageste ruter" foreslår administrationen og udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet, at rutenettet principielt oprettes fra ny ud fra nogle overordnede principper i overensstemmelse med den definition af regionalt rutenet som fremgår af lov om trafikselskaber:

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.

Kriterier for serviceomfanget

I det følgende beskrives forslag til kriterier for fastlæggelse af serviceniveauet, dvs. kørselsomfang, antal afgange mv. på de enkelte ruter.

Kriterier for serviceomfanget

- **Pendling.** Definerer frekvens (kørselsomfang). Jo flere pendlere desto højere frekvens. Der opstilles kriterier for antal afgange baseret på omfanget af pendling mellem de byer eller bydele som ruten betjener.
- **Regionale rejsemål**. Herunder den specialiserede service og de kultur- og fritidsaktiviteter, som fortrinsvis findes i de større byer.
- **Økonomi.** Under hensyntagen til regionens økonomi vil ruternes selvfinansiering indgå i vurderingen af kørselsomfanget.
- **Passagertal.** Under hensyn til bæredygtighed såvel økonomisk som miljømæssig kan antallet af passagerer også være et kriterium for opretholdelse af en busrute (eller tur på en busrute). Fx min. 7 passagerer i bussen.
- **Regional udvikling.** Tilgængelighed fra hele regionen. På strækninger, eller evt. større dele af regionen, hvor der er for få pendlere til at berettige andet end en minimumsbetjening, kan det overvejes – evt. som forsøg, at indsætte flere afgange. Argumentet kan være hensyn til udkantsområder med henblik på at sikre tilgængelighed og balance i regionen.
- **Sund fornuft**. Dygtig planlægning kan vise sig at give nogle muligheder, som ikke umiddelbart falder inden for de ovenstående kriterier. Det skal der også være plads til.
- **Korrespondancer og mødetider.** Det er et grundlæggende kriterium for køreplanlægningen, at der skal være mulighed for at skifte fra en rute til en anden. Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem forskellige ruter, og i så fald må ruten med størst pendlerpotentiale prioriteres. Generelt skal det tilstræbes, at køreplaner – udover korrespondancer med busser og tog – tilpasses mødetider på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i muligt omfang.

Udfordringer og formål

Problemerne med at færre og færre benytter den kollektive trafik i Region Midtjylland kan bl.a. forklares med, at der ikke er sket en fortløbende tilpasning af den kollektive trafik til de store ændringer, der er foregået på arbejdsmarkedet i folks transportadfærd og generelt i samfundet igennem de sidste 20-30 år. I flæng kan nævnes:

- Ændringer i arbejdsmarked og bosætning betyder, at folk pendler længere og længere
- Flere biler som følge af en generel velstandsstigning
- Kollektiv trafik – især buskørsel – har dårligt image, tager for lang tid pga. omvejskørsel.
- Regionale ruter er overvejende tilpasset tidligere kommunale strukturer og løser derfor mange lokale opgaver

En konsekvens af udviklingen er:

- Stigende trængsel på vejnettet og i byerne
- Problemer med fremkommelighed
- Afledte miljøeffekter, klima, CO_2, mv.

Udviklingen i den kollektive trafik har dog ikke stået stille i perioden. Især skete der op igennem 1990'erne en del nyskabelser i den kollektive trafik i Danmark, bl.a.:

Xbus: Net af hurtige direkte forbindelser mellem byer i Jylland. Høj komfort. – Har været en succes siden starten i 1995.

Metro-busser: (ikke i Region Midtjylland) Koncentreret kørsel på strækninger i byer, hvor der er flest passagerer, ved at sammentænke regional- og bybuskørsel i større byer – indført i bl.a. Aalborg for 4-5 år siden.

Behovstyret kørsel: Teletaxi og telebus koordineret med andre offentlig betalte kørselsformer har muliggjort, at man kan fjerne "de store tomme busser i tyndtbefolkede landområder" og samtidig opretholde et tilbud om kollektiv trafik.

Udfordringen for et revideret rutenet er derfor at tage højde for ændringerne på arbejdsmarkedet og i folks transportadfærd, fx ved at udnytte og videreudvikle succesfulde nyskabelser i den kollektive trafik.

Formålet med at modernisere og effektivisere det regionale rutenet er at:

- Få flere passagerer på de regionale ruter og i den kollektive trafik i øvrigt
- Være et konkurrencedygtigt alternativ for pendlere, der ellers benytter bil
- Bidrage til at styrke den kollektive trafiks image
- Rationalisere "det overtagne" regionale rutenet og dermed bidrage til en klar rollefordeling mellem regional og lokal kørsel
- Tilgodese uddannelsessøgende til ungdoms- og videregående uddannelser.

Regional Udviklingsplan

Den regionale udviklingsplan sammenfatter Regionsrådets visioner og strategier på bl.a. kollektiv trafikområdet. Med fokus på den regionale kollektive trafik, fremgår det at:

”Den kollektive trafik udbygges, så den reelt kan konkurrere tidsmæssigt med bilen på en række hovedstrækninger”, og at det er udfordringen at være et ”Attraktivt transporttilbud til arbejde og uddannelse” samt at sikre ”God adgang til den specialiserede service og til de kultur- og fritidsaktiviteter, der fortrinsvis findes i de store byer”.

Det fremgår endvidere, at den kollektive trafik er en af forudsætningerne for den regionale udvikling, og det konstateres, at ”Den regionale bustrafik overvejende er præget af pendlertrafik til arbejdspladser og uddannelsessteder. Pendlertrafikken er det helt afgørende grundlag for det regionale kollektive trafiknet. Der bør derfor fortsat være et sammenhængende regionalt net, der betjener disse rejsestrømme, så vidt muligt uden omvejskørsel og skift”.

Som et skridt på vejen fremhæves, at:

X bus nettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes, så vidt muligt med direkte busbetjening af større arbejdspladsområder og uddannelsessteder”.

De ovenfor beskrevne forhold kan sammenfattes til:

- X bus nettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes
- Ruterne betjener bycentre i hver sin kommune
- Arbejds- og uddannelsespendling i fokus
- Omvejskørsel og skift undgås så vidt muligt
- Uændret økonomisk tilskud
- Tidsplan - Iværksættelse fra 2010
- Togtrafikken yder et væsentligt bidrag til den regionale kollektive trafik

Afgrænsning til lokale ruter

Med et effektiviseret regionalt rutenet lægges op til en væsentlig reduktion i antallet af regionale ruter. Nedlæggelse af regionale ruter, som løser lokale kørselsopgaver, vil betyde, at kommunerne må overveje om de helt eller delvist vil oprette lokalruter, der løser de lokale kørselsopgaver, som den tidligere regionalrute varetog.

Lokalruterne i kommunerne varetager kørsel inden for den enkelte kommune i overensstemmelse med det serviceomfang, som kommunen fastlægger. I de fleste kommuner er der bybusbetjening i kommunens hovedby. Kommunerne er i henhold til folkeskoleloven forpligtet til at transportere skoleelever til og fra skole efter afstandskriterier i forhold til elevernes klassetrin. Kommunens transportforpligtelse gælder også i de tilfælde, hvor folkeskoleelever skal bevæge sig langs eller krydse en vej, der er erklæret trafikfarlig. Transporten af skoleelever vil typisk danne rygraden i det kommunale rutenet, og vil også tilgodese pendlere, elever til ungdomsuddannelser og rejsende, der benytter bussen til indkøbsformål og lignende. Endelig fungerer de lokale ruter som tilbringerruter til øvrig kollektiv trafik, tog, X busser og regionalruter. For pendlere og andre, der rejser langt, er det derfor afgørende, at køreplanerne er koordineret, så der er mulighed for at skifte fra lokalruter til tog, X busser og regionalruter.

Lovgivningen giver mulighed for, at nabokommuner i fællesskab kan drive lokale ruter, der krydser kommunegrænsen og løser lokale kørselsopgaver i hver sin kommune.

Sammenfattende gælder for de lokale ruter:

- Lokale ruter løser kørselsopgaver indenfor den enkelte kommune
- Lokale ruter fungerer som tilbringerruter til tog og regionale ruter
- Lokale ruter kan løse mellemkommunale kørselsopgaver mellem nabokommuner

I konkrete tilfælde vil afgrænsningen mellem lokale og regionale ruter være vanskelig, med mulighed for en indbygget modstrid mellem regionale og lokale interesser. Det gælder bl.a. for tilbringerruter til nettet af X busser, lynbusser, regionale ruter og tog. Fx varetager en lokalrute måske noget skolekørsel, hvilket er i kommunens primære interesse, men som har et omfang, som betyder, at korrespondancer til en X busrute ikke kan opretholdes, så regionale pendlere ikke kan benytte lokalruten som tilslutningsbus til X bussen.

I sådanne tilfælde vil det være Midttrafiks opgave at finde en løsning, der tilfredsstiller de modsatrettede behov bedst muligt.

Proces- og tidsplan for et effektiviseret og moderniseret rutenet

Til at gennemføre rationaliseringerne og effektiviseringerne af det regionale rutenet har Regionsrådet nedsat et midlertidigt udvalg for kollektiv trafik og det regionale rutenet.

Udvalget har til opgave, at

Udarbejde forslag til revideret trafikplan, herunder
- Opstille kriterier for et sammenhængende regionalt rutenet, samt deraf følgende afgrænsning for lokale ruter,
- Udarbejde forslag til rationaliseringer i det regionale rutenet, herunder foreslå tidsplan for rationaliseringernes indførelse og sikre økonomisk råderum til udviklingsaktiviteter fremover,
- Opstille service- og kvalitetsmål for den regionale kollektive trafikbetjening

Udvalget har på sit første møde i januar 2008 opstillet en faseopdelt tidsplan for gennemførelse rationaliseringerne og effektiviseringerne.

Fase 0, gennemføres ved køreplanskiftet i juni 2008 og evt. januar 2009
Fase 1, gennemføres ved køreplanskiftet i juni 2009
Fase 2, gennemføres fra 2010

Fase 0 og 1 er reduktioner med udgangspunkt i det eksisterende regionale rutenet, og formålet er at få økonomien til at hænge sammen. Med hensyn til fase 0 indeholder regionens budget for 2008 besparelser på det regionale rutenet for ca. 7 mio. kr. Forretningsudvalget besluttede på mødet den 4. marts 2008 at gennemføre besparelser ved at nedlægge svagt benyttede ture og ruter. Besparelserne på rutenettet og en reduktion i tilskud til rutebilstationer beløber sig til 4,3 mio. kr. fra 2008 (svarende til godt 8,1 mio. kr. i 2009). Det resterende beløb dækkes af uforbrugte midler indenfor Regional Udvikling.

I Forretningsudvalgets beslutning indgår, ”at der arbejdes videre i samarbejde med Midttrafik og i dialog med kommunerne med forslag til besparelser og effektiviseringer i det regionale rutenet

gældende fra 2009, ligesom der også vurderes muligheder for forbedringer, hvor det nødvendige passagerpotentiale til stede".

Med hensyn til de besparelser, der skal gennemføres i fase 1, indleder administrationen i samarbejde med Midttrafik i april og maj 2008 drøftelser med berørte kommuner, således at kommunerne har mulighed for ved budgetlægningen, at tage højde for eventuelle merudgifter til kollektiv trafik i det omfang den enkelte kommune beslutter at videreføre hele eller dele af den kørsel regionen nedlægger. Omfanget af ændringer i det regionale rutenet vil afhænge af Midttrafiks regnskabsresultat for 2007 og budgetvirkningerne heraf for 2009.

Fase 2 omfatter en mere gennemgribende omlægning af det regionale rutenet. Heri indgår en redefinering af, hvad der er regional kollektiv trafik, og herunder hvilke kriterier, der skal være kendetegnende for regionale ruter.

Proces- og tidsplan

18. januar 2008	Drøftelse af tids- og procesplan i udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet. Drøftelse af fase 0-forslag.
5. februar 2008	Forelæggelse af fase 0 i forretningsudvalget med henblik på efterfølgende beslutning i Regionsrådet.
20. februar 2008	Forelæggelse af fase 0 i Regionsrådet. Parallelt hermed høring i KKR. Forventet beslutning i Forretningsudvalget den 4. marts 2008.
27. februar 2008	Debat i udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet om principperne for det regionale rutenet (fase 2). Foreløbigt indspil til regionens budget 2009 på kollektiv trafikområdet (fase 1) drøftes.
Marts - April/maj 2008	Forslaget til principper og kriterier (fase 2) for regionalt rutenet konkretiseres og konsekvensvurderes af Midttrafik i samarbejde med administrationen (kørselsomfang, køreplantimer, antal busser, omkostninger, m.v.). Herunder med inddragelse af pendlingsanalyser – Midttrafik/Cowi.
Primo april 2008	Foreløbigt regnskab for 2007 for Midttrafik.
April 2008, møder med kommuner	I overensstemmelse med Forretningsudvalgets beslutning har administrationen aftalt, at Midttrafik, med deltagelse fra Regional Udvikling, gennemfører møder med samtlige kommuner i løbet af april 2008 for at redegøre for Region Midtjyllands planer om ændringer i de regionale ruter, samt om forventede besparelser for 2009.
6. maj 2008 Embedsmandsmøde	Møde i fagligt forum (embedsmandsforum), Om kommunernes og regionens bidrag til Midttrafiks trafikplan – herunder status for besparelser og effektiviseringer af det regionale rutenet.
13. maj 2008 Forretningsudvalget	Orientering om status og proces for effektiviseringer af det regionale rutenet.
14. maj 2008 Udvalget for kollektiv trafik og infrastruktur	Møde i det midlertidige udvalg for kollektiv trafik og det regionale rutenet. 1) Drøftelse af regnskab 2007 for Midttrafik. 2) Indspil til budget 2009 (fase 1-omlægninger) med henblik på anbefaling til Forretningsudvalg og Regionsråd. 3) Status for arbejdet med de skitserede principper for et effektiviseret regionalt rutenet (Fase 2).
20. maj 2008	Midttrafik inviterer til møde om fremtiden for den kollektive trafik i

Møde med Midttrafik, Kommunekontaktrådet og Region Midtjylland	region Midtjylland, set fra henholdsvis Midttrafiks, kommunernes og regionens side. På mødet præsenteres regionens oplæg til fremtidigt effektiviseret på rutenettet, såvel fase 1 som fase 2.
3. og 18. juni 2008	Forretningsudvalgsmøde og efterfølgende Regionsrådsmøde: 1) Indspil til Midttrafiks budget 2009 (herunder nødvendige fase 1-omlægninger i 2009). 2) Behandling af principper for det effektiviserede rutenet i hhv. Forretningsudvalg og Regionsråd.
Ultimo juni 2008	Region Midtjylland og de øvrige bestillere afgiver foreløbig meddelelse om budget for 2009 til Midttrafik, samt indsender forslag til projekter til Midttrafiks projektkatalog over større planlægningsprojekter for K2009.
August - september 2008	Midttrafik sender trafikplan i høring hos kommunerne og regionen.
21. august 2008	Regionens udvalg for kollektiv trafik behandler høringssvar til Midttrafiks trafikplan.
September 2008	Høringssvar til Midttrafiks trafikplan behandles i Forretningsudvalget og Regionsrådet.
Sept./okt. 2008	Vedtagelse af budgetter for 2009, kommunerne, regionen og Midttrafik.
Januar 2009	Midttrafiks bestyrelse forventes at vedtage Midttrafiks trafikplan.
28. juni 2009	Fase 1-ændringer træder i kraft ved køreplanskiftet.
Fra 2010	Indfasning af fase 2-ændringer påbegyndes.

Yderligere aktiviteter.

Efteråret 2008.
Evt. temamøde i Regionsrådet om regional kollektiv trafik. På mødet i Forretningsudvalget den 4. marts 2008 blev efterlyst et temamøde for Regionsrådet om, hvad man vil med den regionale kollektive trafik, herunder rollefordeling i forhold til kommunerne, balance i regionen og økonomi.

Kort over det nuværende regionale rutenet

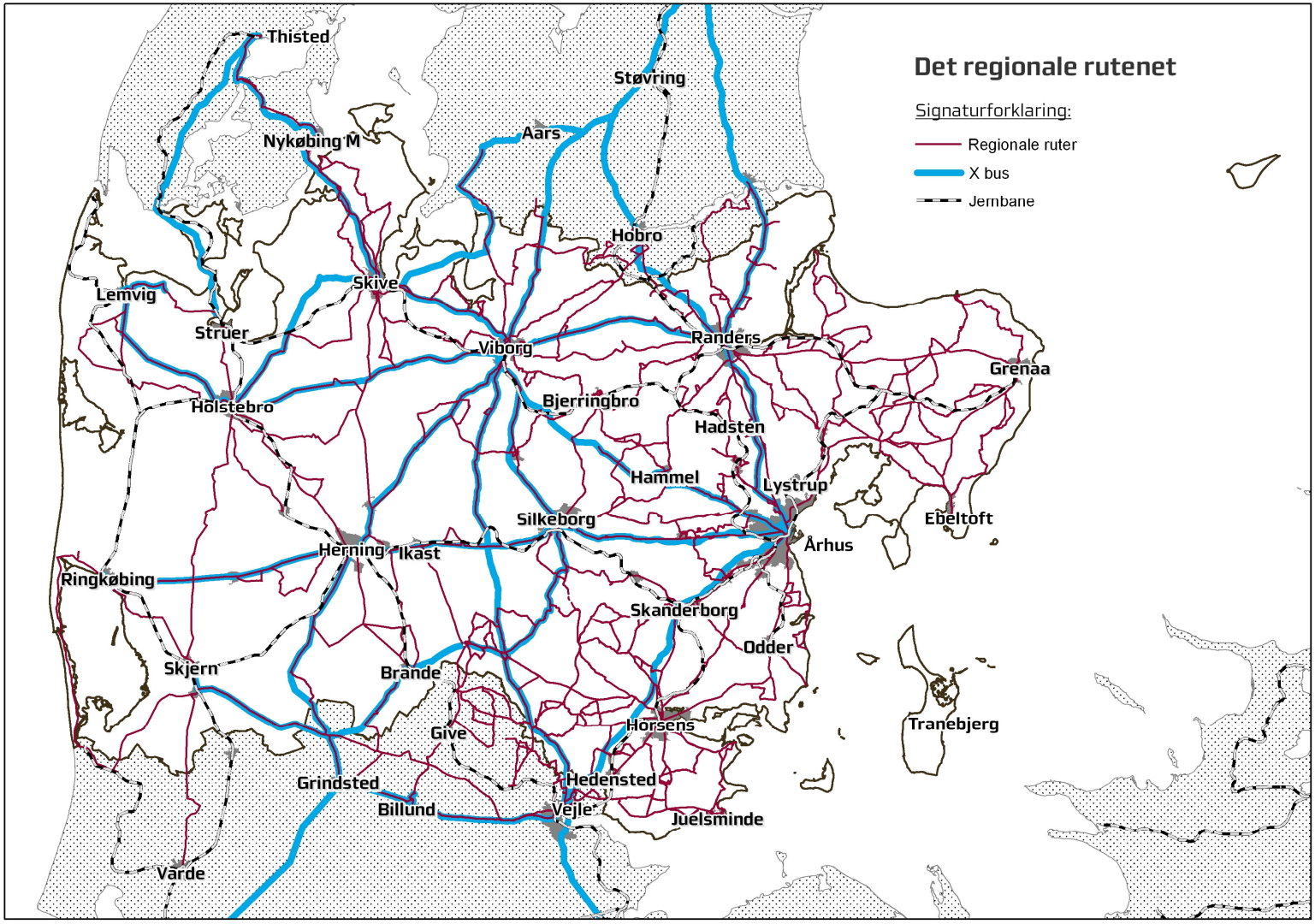


Fig. 1. Det nuværende regionale rutenet. Det fremgår, at udbredelsen af de regionale ruter varierer meget i regionen.

Skitse til fremtidigt regionalt rutenet

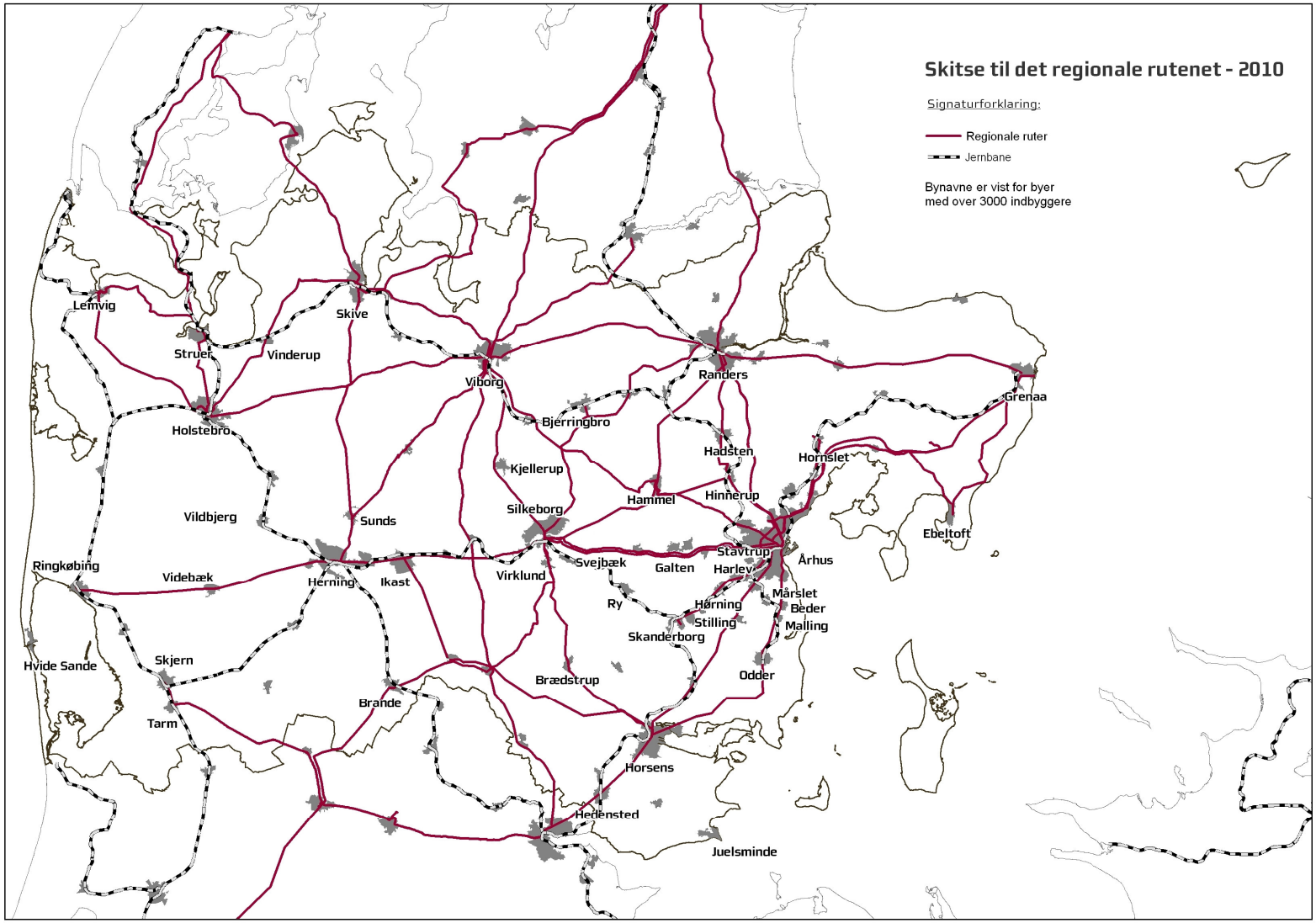


Fig. 2. Eksempel på et gennemgribende effektiviseret regionalt rutenet ud fra udkastet til principper og kriterier. Som kriterie for bycentre er valgt byer med mere end 5000 indbyggere. De anførte bynavne er byer med flere end 3.000 indbyggere.

Skitse til det regionale rutenet - fra 2010/2011

Signaturforklaring:

Regionale ruter

Jernbane

Bynavne er vist for byer
med over 3000 indbyggere

Lemvig
Skive
Vinderup
Struer
Viborg
Randers
Grenaa
Bjerringbro
Holstebro
Kjellerup
Hadsten
Hornslet
Hammel
Hinnerup
Silkeborg
Vildbjerg
Sunds
Galten
Ebeltoft
Harlev
Stavtrup
Århus
Svejbæk
Virklund
Herning
Ikast
Mårslet
Beder
Malling
Ry
Hørning
Stilling
Videbæk
Ringkøbing
Skanderborg
Hvide Sande
Odder
Brædstrup
Skjern
Tarm
Brande
Horsens
Hedensted
Juelsminde