

---

Modtager            Region Midtjylland  
Udarbejdet af      Henrik Juul Vestergaard  
Cc  
Emne                Økonomiske udfordringer for Region Midtjyllands kollektive trafik – oplæg til økonomisk balance

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

3. oktober 2022

Journalnr.:  
5.5.2-14151.2019

Kontaktperson:  
Henrik Juul Vestergaard

E-mail:  
huv@midttrafik.dk

## Økonomiske udfordringer for Region Midtjyllands kollektive trafik – oplæg til økonomisk balance

### Baggrund

Region Midtjyllands økonomiske ramme til kollektiv trafik er udfordret primært af manglende billetindtægter og stigende kontraktpriser. Region Midtjylland vurderer på baggrund af opdaterede budgetoplysninger fra Midttrafik og forelæggende viden om bl.a. PL-regulering, at der i 2023 vil være en økonomisk ubalance på ca. 55-60 mio. kr. i 2023.

COWI har på vegne af Region Midtjylland screenet potentiale for besparelser på rutenettet og opsummeret resultatet i notatet "Kortlægning af regional kollektiv trafik 2022" fra september. Notatet peger på en række virkemidler som tilsammen kan give de ønskede besparelser, herunder reduktion af afgange med få passager, afkortning af ruter, nedlæggelse af ruter med lav regional betydning, udfasning af uddannelsesstilskud og midlertidigt at udskifte CO<sub>2</sub>-neutral biodiesel med konventionel diesel.

### Politisk behandling

Oplægget blev præsenteret for Udvalget for Regional Udvikling i september og temaet blev behandlet på regionsrådsmødet 28. september. Rådet besluttede at sætte brugen af biodiesel på pause – i første omgang i 2023. Det bidrager med en umiddelbar besparelse på omkring 17,5 mio. kr. Fraregnet et statsligt tilskud til biodiesel gældende for første halvår af 2023 er den reelle besparelse ca. 14 mio. kr. i 2023, hvorefter det ved fortsat fravalg vil slå fuldt igennem med 17,5 mio. kr. i 2024.

Rådet besluttede samtidig:

*At Midttrafik anmodes om at udarbejde et katalog med forslag til mulige driftsbesparelser for at bringe balance mellem Midttrafiks budget og den regionale ramme i 2023 og frem,*

*At beløbsrammen for kataloget fastlægges af Udvalg for regional udvikling på deres møde den 5. oktober 2022, og*

At Midttrafik anmodes om, at kataloget udarbejdes efter principper om, at der skal:

- gives rum for politisk prioritering af løsningsforslag
- indarbejdes hensyn til transport af uddannelsessøgende til uddannelsesinstitutioner samt til bevarelse af et minimum af regional trafik i regionen
- gives bud på regional og kommunal samfinansiering af ruter
- indgå nytænkning i forhold til mobilitetsløsninger

Rådets beslutning flugter med udvalgets indstilling tidligere på måneden og Midttrafik har derfor sideløbende arbejdet med kataloget. Dette notat udgør dermed et første udkast til det ønskede katalog.

### **Nyt statsligt bidrag i 2023**

Siden regionsrådsmødet har Regeringen besluttet at bidrage til driften af den kollektive trafik i trafikselskaberne med ekstra 140 mio. kr. i alt grunde stigende energipriser. Fordelingsmodellen ligger ikke endeligt fast, men ud fra tidligere fordeling skønnes pt. at 8-10 mio. kr. vil lande hos Region Midtjylland.

### **Den økonomisk udfordring i et tidsperspektiv**

Den økonomiske ubalance for Region Midtjyllands kollektive trafik i 2023 på omkring 60 mio. kr. er stor og Midttrafik ser med alvor på de udfordringer, det vil medføre for den kollektive trafik i 2023.

Driftsbesparelser kan været med til at lukke hullet, men vil i den store skala få store konsekvenser for serviceniveauet i det tilbud borgerne møder. Samtidig kan det være vanskeligt at gennemføre så store besparelser på én gang både af hensyn til kommunernes mulighed for at reagere og da det let kan medføre store kompensationer i kontrakterne med operatørerne. Mange er allerede beskåret kraftigt efter sidste regionale sparerunde i 2019.

Der er heldigvis også andre virkemidler som kan bidrage til løsningen, og særligt, hvis man ser udfordringen over en 3-årig periode vil omfanget af den økonomiske udfordring kunne brydes ned og håndteres gennem bidrag fra en række forskellige kilder samtidig med, at de kontraktmæssige udfordringer reduceres.

Regionsrådets beslutning om at sætte biodiesel på pause vil bidrage markant til at løse udfordringen. Løsningen bidrager med et stort beløb og det kan træde i kraft allerede fra årsskiftet, så det får stor virkning allerede i 2023. Samtidig kan statens ekstra tilskud i 2023 bidrage til at give lidt økonomisk rum til at tillade denne tidshorisont.

Der er mange usikkerheder og ukendte komponenter, som vil påvirke økonomien i den kollektive trafik i årene frem, og det er derfor vanskeligt at spå om udviklingen i den konkrete økonomiske udfordring – f.eks. hvordan

energipriserne vil udvikle sig. Nedenfor er dog gjort betragtninger om elementer, som fra Midttrafiks synspunkt er kendte eller vil være sandsynlige bidrag til løsningen af udfordringen.

- **Pause på biodiesel.** Besluttet af regionsrådet 28. september med ikrafttrædelse januar 2024. Forventning effekt på 14 mio. kr. i 2023 og 17,5 mio. kr. i 2024.
- **Statstilskud i 2023.** Engangsbeløb på forventeligt 8-10 mio. kr. til ekstra compensation for stigende energipriser. Tilskuddet er et engangsbeløb i 2023 og evt. omfang af compensation gennem PL eller yderligere tilskud fra 2024 og er ikke klarlagt.
- **Forventninger til passagervækst.** Passagererne er i løbet af 2022 langsomt vendt tilbage til busserne og har været løbende stigende i løbet af året. Indtægterne lå juli og august på hhv. 91 % og 92 % af 2019-niveauet, hvilket er en hurtigere tilbagevenden end forventet i foråret. Der ses et tilsvarende mønster i passagertallet. Midttrafik forventer at indtægterne fortsætter med at stige frem mod fuldt 2019-niveau i slutningen af 2023. Derfor forventer Midttrafik at budgettere med 95 % af 2019-niveauet i 2023 frem for de 92 %, der er lagt til grund i første forslag til budget. I 2024 budgetteres som i forslaget til budgettet med 100 %. Disse estimater er naturligvis behæftet med stor usikkerhed, men understøttes bl.a. af at den kollektive trafiks konkurrenceevne relativt til bil er forbedret i takt med inflation og de stigende brændstofpriser. Opnås dette passagerer-niveau vil det betyde en forbedring af økonomien i 2023 på 9 mio. kr. og en forbedring på 25 mio. kr. fra 2024 og frem.
- **Takststing i 2024.** Taksterne i den kollektive trafik styres af et stigningsloft, som reguleres årligt ved at se på prisudviklingen det foregående år. Fra 2023 stiger taksterne 4,9 % baseret på prisudviklingen i 2021. Den store inflation samfundet har oplevet i løbet af 2022 vil således først komme til udtryk i stigende takster i januar 2024. Hvis ikke der sker store fald i prisudviklingen i de sidste måneder af 2022, så vurderes det som minimum, at taksterne kan stige med yderligere 5 % i 2024, hvilket erfaringsmæssigt vil forbedre økonomien med 4 % (grundet priselasticitet). Det svarer for regionens vedkommende til 14 mio. kr. i ekstra indtægter fra 2024 og frem. Midttrafik har sammen med de øvrige trafikselskaber overfor staten påpeget muligheden for at fremrykke denne takststigning, så den kan bidrage til at dække udfordringen i 2023 – noget der vil kræve statsligt tilsagn.
- **Stort udbud i 2025.** Begrænsninger på besparelser i de nuværende kontrakter er som nævnt en binding for, hvor store driftsbesparelser der kan foretages uden at betale compensation til operatørerne. En meget stor del af den regionale kørsel skal udbydes med driftsstart i sommeren 2025. I forbindelse med udbud kan nye tilpasningerne laves

fuldt fleksibelt og uafhængigt af tidligere kontrakter. Samtidig kan planlægningen af kørslen optimeres så ressourcerne udnyttes bedst muligt, hvilket erfaringsmæssigt giver gode priser. Dermed opnås de mest effektive besparelser, når de kan ske i sammenhæng med udbud. Samtidig har vi gennem de senere år set en tendens til gode priser på udbud i forbindelse med grøn omstilling, hvor både Region Midtjylland og en række kommuner - bl.a. Horsens og Herning har fået gode priser på elbus-kørsel både på regionale og bybusruter. Dette udbud kan således blive en genvej til at opnå planlægningsmæssige synergier, effektive driftsbesparelser og en effektiv grøn omstilling samtidig.

Med ovenstående forudsætninger betyder det, at:

- Ubalance i **2023** reduceres fra 60 mio. kr. til **25 mio. kr.**
- Ubalancen reduceres i **2024 og 2025** til **3-4 mio. kr.** under forudsætning af, at passagerne vender **100 %** tilbage til af 2019 niveau.
- Ubalancen reduceres i **2024 og 2025** til **19-20 mio. kr.** under forudsætning af, at passagertallet stabiliserer sig på **95 %**

Midttrafik peger i dette notat på en række mulige driftsbesparelser som kan imødegå disse ubalancer.

Her udfordres ubalancen i 2023 af, at driftsændringer først vil kunne træde i kraft fra køreplansskiftet i sommeren 2023. Dermed vil driftsbesparelserne kun slå igennem med ca. 50 % effekt i 2023, men med fuld effekt i 2024. Det betyder, at man enten skal spare forholdsvis mere for at kompensere for halvårseffekten, eller at man kan finde en måde at dække det midlertidige underskud i 2023.

Her kunne en model med lånefinansiering f.eks. med staten som samarbejdspartner være en måde at købe tid til effektive besparelser, god proces med kommunerne og optimal udnyttelse af de muligheder, det store udbud med driftsstart i 2025 giver.

## Mulige driftsbesparelser

I 2019 gennemførte regionen store besparelser på den kollektive trafik, hvor der blev sparet på en række ruter med lav benyttelse eller lav regional transport. Det betyder også, at de resterende regionale busruter generelt har ganske høj benyttelse med en gennemsnitlig selvfinansieringsgrad på over 50 %.

Midttrafik har gennemgået regionens ruter og analyseret på benyttelse og mulige besparelser. Gennemgangen har vist, at der kan optimeres og findes besparelser – bl.a. på afgang med lav benyttelse hvor relativt få berøres. Gennemgangen viste også at, at det vil få store konsekvenser for passagererne og serviceniveauet, hvis der skal findes meget store besparelser.

Kataloget identificerer på baggrund af regionens ønsker 4 principielt forskellige pakker af tilpasninger af den kollektive trafik. Pakkerne kan danne baggrund for politisk drøftelse og prioritering. Pakkernes konsekvenser er kort opsummeret i nedenstående tabel, og udfoldes derefter kort i de efterfølgende afsnit.

Pakke	Brutto- besparelse (mio. kr.)	Netto- besparelse (mio. kr.)	Direkte berørte kunder pr. år	Besparelse pr. di- rekte berørt kunde
1. Ture med svag benyttelse	25,6	19,0	234.000	80
2. Nedlæggelse af ruter/strækninger med lav regional betydning	39,7	22,8	879.000	26
3. Uddannelsestilskud fra 2010	9,0	9,0	-	-
4. Yderligere besparelser	20,4	13,3	481.000	28

Tabellen viser, at der afhængig af prioritering, kan findes beløb der svarer til ubalancen på de regionale budget.

Som det fremgår vil pakke 1 med "Nedlæggelse af ture med svag benyttelse" være den mest effektiv måde at opnå besparelser, hvis man måler besparelsen op mod antallet af kunderne der berøres direkte. Denne pakke vil samlet kunne forbedre balancen med 19 mio. kr. netto.

Kataloget peger også på muligheden for at fjerne eller kraftigt reducere uddannelsestilskuddet tilbage fra 2010. Kun enkelte strækninger har større transport på tværs af kommunegrænser, og da Regionsrådet i juni besluttede at lade et tilsvarende tilskud fra omlægningen i 2019 ophøre fra sommeren 2023, kan det være rimeligt også at genbesøge dette tilskud.

Pakke 2 dækker ruter med svag transport over kommunegrænser. Mange ruter har god benyttelse og besparelsen i forhold til antallet af berørte kunder er relativt lille. Men der kan være en politisk stillingtagen til, hvilken rolle Regionerne skal spille på ruter, der har deres primære funktion lokalt. Ønsker Regionerne at implementere elementer fra denne pakke vil være

særligt vigtigt, at inddrage kommunerne, da der ofte vil være væsentlige transportbehov på strækningerne.

Der er endvidere peget på nogle yderligere besparelser, som er gennemførbare, men vil have store konsekvenser og derfor ikke anbefales.

Der er i oplæggene ikke taget konkret stilling til potentielle kompensationsløsninger vil medføre inden for de gældende kontrakter, da det bl.a. vil afhænge af, hvor store dele af kataloget, der aktiveres, og hvor meget kommunerne i givet fald vil ønske at opretholde. Det er dog et vigtigt opmærksomhedspunkt i det videre arbejde.

Det bemærkes i øvrigt, at Midttrafik efter gennemførelse af store driftsbesparelser altid vil trimme vores organisation, så den matcher den nye driftssituation, efter besparelsen er fuldt gennemført. Afhængig af valgte tilpasninger vil en reduktion af kørselsomfanget også give en besparelse i regionens administrationsbidrag til Midttrafik. Denne regnes i dag til lidt under 60 kr. pr. køreplantage. Ved en reduktion på f.eks. 30.000 køreplantage spares således 1,8 mio. kr. i administrationsgebyr ud over de angivne beløb, hvilket også vil bidrage positivt til den samlede økonomiske balance.

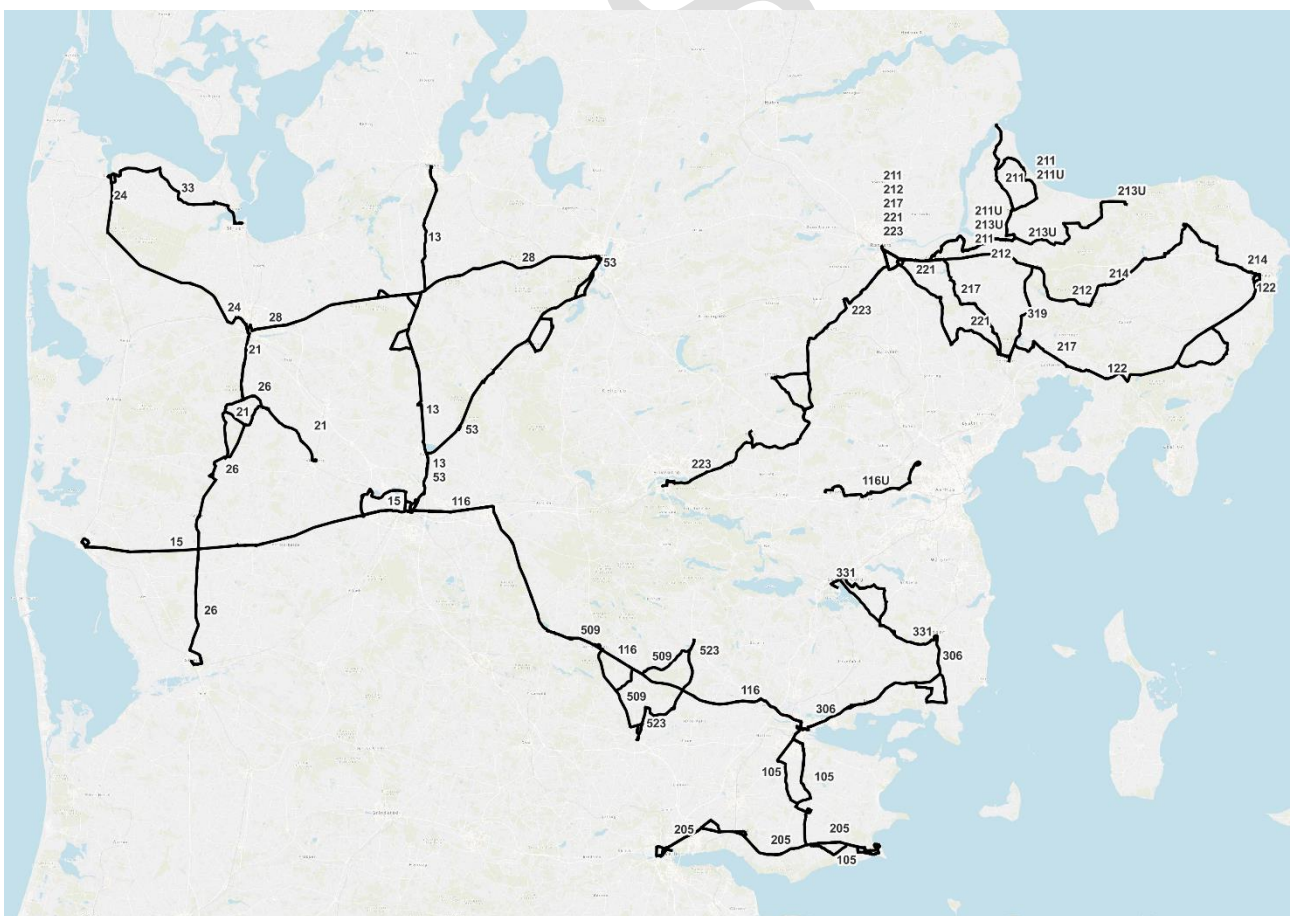
## Nedlæggelse af afgang med lav benyttelse

Midttrafik har gennemgået de regionale ruter for at udpege ture med lav benyttelse, som kunne nedlægges. Vi har taget udgangspunkt i gns. tal for efteråret 2022. I perioden lå passagertallet i gns. for Midttrafiks ruter ca. 10 % under niveauet i 2019 om end der vil være store variationer fra rute til rute.

Der findes ikke nogen entydig definition af, hvornår en tur har svag benyttelse. Udgangspunktet for gennemgangen her har været, at turen skal have under 5 passagerer.

Da det vognløbsmæssigt sjældent giver mening kun at spare en tur i den ene retning, har vi samtidig alene peget på ture som modsvares af en returkørsel med under 5 passagerer. Det er således dobbeltture (frem og tilbage) med under ca. 10 passagerer vi har lagt til grund.

Besparelserne er fundet på en bred vifte af ruter. Ruterne er vist i nedenstående kort, og i bilag 1 findes en oversigt over besparelspotentialet og de forudsatte reduktioner på de enkelte ruter.



Gennemgangen er foretaget hurtigt og skal derfor ses som et potentialestudie mere end som et facit for, hvor meget der helt præcist kan spares på den enkelte rute. F.eks. kan der vise sig udfordringer med blandede

vognløb og andre tekniske forhold, der kan påvirke resultatet, når den faktiske køreplanlægning igangsættes.

Der er i gennemgangen set bredt på tværs af regionens ruter uden skelen til bindinger fra tidligere aftaler og trafikplaner eller udbud.

### **Konsekvenser**

Samlet set viser kataloget et årligt besparelsespotential på ca. 19 mio. kr. netto.

Forslagene rammer primært afgangene aften, weekend og midt på dagen, da der er her efterspørgslen af lavest. Men det forringer selvsagt serviceniveauet på de ruter, der rammes.

De vil fortsat kunne bruges til transport af uddannelsessøgende og pendlere i myldretiden som i dag, men de vil i ringere grad kunne dække hele kundernes transportbehov – f.eks. til fritidsrejser og øvrige ture på skæve tidspunkter.

Med forslagene gøres op med målene for serviceniveau for hovednettet i Midttrafiks trafikplan 2019-2022. Hovednetsruter har således indgået i udpegningen af tynde ture på lige fod med øvrige ruter, også på strækninger som netop er omlagt i sommeren 2022.

I alt er der opgjort et årligt passagertal på 234.000 passagerer på de udpegede ture. Det er de direkte berørte passagerer. Det er dog sandsynligt, at besparelsen også vil påvirke passagertallet på de tilbageværende ture på ruterne negativt. Hvis en kunde ikke kan komme hjem fra biografturen fordi en aftenafgang er lukket, så vil vedkommende også falde fra på turen til byen sidst på eftermiddagen, selvom den tur stadig opretholdes. Det reelle passagertab forventes derfor at blive større.

Målt på, hvor meget der kan spares i forhold til konsekvenserne for passagererne, er besparelserne i denne pakke dog klart de mest effektive med 80 kr. pr. direkte berørt passager.



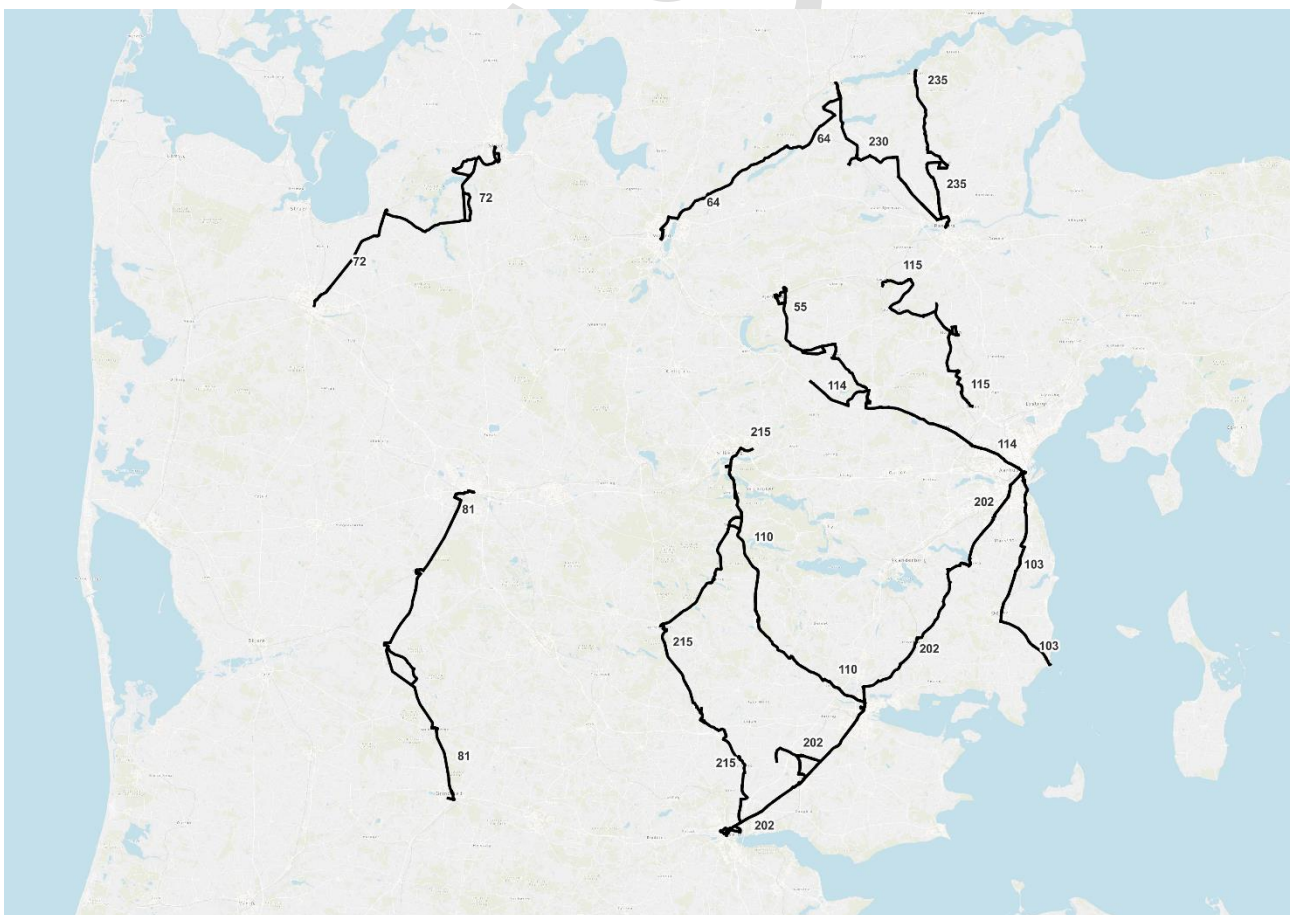
## Nedlæggelse af ruter og strækninger med lav regional betydning

En række ruter og strækninger er kendetegnet ved at have svag benyttelse på tværs af kommunegrænserne. Ruterne kan godt have mange passagerer, men karakteren af ruten er da typisk kørsel transport lokalt i kommunerne. Det kan derfor overvejes om disse ruter fortsat bør finansieres regionalt eller om regionen – helt eller delvist – skal trække sig fra ruterne og overlade betjeningen til kommunerne i det omfang kommunerne da ønsker at drive det videre.

Midttrafik har under dette punkt udpeget ruter med under 50 daglige rejsende på tværs af kommunegrænser i alt i begge retninger, og hvor den regionale andel af rejsende er lille.

Der er i udpegningen af disse ruter ikke taget hensyn til historikken i, hvorfor de finansieres regionalt – herunder aftaler fra tidligere trafikplaner og ruteomlægninger.

Disse ruter og løsningerne for dem er opført i bilag 2 og er vist på kortet nedenfor.



Der er i konsekvensoverslaget som udgangspunkt regnet på potentialet, hvis regionen trækker sig helt fra ruterne. En model med samfinansiering

mellem region og kommuner kunne også være en mulighed, men det vil i så fald være en politisk beslutning i dialog mellem parterne, og ikke noget Midttrafik umiddelbart kan opsætte klare kriterier for.

### **Konsekvenser**

Samlet set viser kataloget et årligt besparelspotentiale på ca. 22,8 mio. kr. netto. Det dækker over en besparelse på 40 mio. kr. brutto og et indtægtstab på ca. 17 mio. kr.

Forslagene rammer både en række hele ruter med lav transportandel på tværs af kommunegrænser og nogle delstrækninger på lange ruter, som har regional betydning på noget af strækningen, mens andre dele af ruten overvejende er lokalkørsel internt i kommunen.

I alt er der opgjort et årligt passagertal på 879.000 passagerer på de udpegede ruter og strækninger. Det viser at mange af ruterne er benyttede, men primært til lokale formål.

Der må dog som udgangspunkt forventes et stort passagerfrafald som følge af denne pakke. Hvordan passagererne konkret vil blive berørt, hvis regionen ikke vil finansiere ruterne, afhænger af, om og i hvilket omfang kommunerne da vil overtage kørslen.

Målt på, hvor meget der kan spares i forhold til antallet af direkte berørte passagerer, er denne pakke mærkbart mindre effektiv end pakken med nedlæggelse af tynde ture. I gennemsnit spares 26 kr. pr. direkte berørt passager.

Dette tal varierer naturligvis meget fra rute til rute, ligesom ruterne samlede regionale betydning og passagertal er meget forskellige.

## **Nedlæggelse af regionale tilskud til uddannelsestransport fra 2010**

I forbindelse med en effektiviseringsrunde, som blev besluttet i 2010 op-hørte regionen med at finansiere en række lokale ruter, der transportererede uddannelsessøgende til en ungdomsuddannelse i nabokommunen.

Regionen besluttede dengang at give et tilskud til kommuner, hvor kommunerne videreførte et transporttilbud af de uddannelsessøgende. Tilskuddets størrelse blev dengang fastsat som omkostningerne til én dobbelttur om morgenen og to dobbeltture hjem om eftermiddagen med udgangspunkt i de 16 ruter, der dengang blev berørt. Dette regionale tilskud er blevet udbetalt lige siden og udgør i dag ca. 9 mio. kr. årligt.

Tilskuddet blev dog ikke bundet til ruterne, men givet som sum til de pågældende kommuner til 'minimumstransport af uddannelsessøgende'. Regionen har derfor ikke haft nogen indflydelse på, hvordan kommunerne efterfølgende har prioriteret og tilrettelagt kørselstilbuddet for uddannelsessøgende.

En gennemgang af kommunernes transporttilbud langs de oprindelige ruter viser at meget har ændret sig. Enkelte ruter betjenes slet ikke længere – en del ruter kører internt i kommuner eller har langt overvejende lokaltransport, men enkelte fortsat har væsentlig transport på tværs af kommunegrænser.

Der blev ikke fastsat et udløbstidspunkt for det regionale tilskud i 2010. Regionsrådet har i juni i år besluttet, at et tilsvarende tilskud fra besparelserne i 2019 skal falde bort fra sommeren 2023 og varslede i den forbindelse også at 2010-tilskuddet skulle genbesøges.

Dette forslag kan sammenlignes med "nedlæggelse af ruter med lav regional betydning", da konsekvensen mange steder vil være at kommunerne herefter må forholde sig til i hvad omfang, de vil opretholde transporten på de ruter, regionen hidtil har givet støtte til.

Forskellen er at der her er tale om ruter som kommunerne allerede selv "ejer", i det omfang de stadig køres og at der for manges vedkommende overvejende er tale om lokale rejsestrømme.

Da der er stor forskel i, hvilken rolle uddannelsestilskuddet finansierer på de forskellige strækninger kunne et alternativ være at gennemgå den regionale transportopgave på de tilbageværende ruter og så fortsætte tilskud til ruter, der har væsentligt regional betydning, men det på øvrige strækninger bortfalder.

### **Konsekvenser**

Nedlæggelse af det samlede uddannelsestilskud vil spare regionen for 9 mio. kr. årligt netto.

Konsekvensen vil i første omgang blive på den kommunale økonomi i de kommuner der mister tilskuddet. Her kan de vælge at reducere tilsvarende i kørslen, hvilket dermed vil forringe service for passagerer på ruterne.

Tilskuddet er fordelt som følger i 2023 priser:

Hedensted	1.124.000
Horsens	384.000
Norrdjurs	574.000
Randers	842.000
Ringkøbing-Skjern	1.927.000
Skive	776.000
Viborg	3.445.000
<b>I alt:</b>	<b>9.072.000</b>

UDKAST

## Yderligere besparelsemuligheder

For nogle ruter er der identificeret yderligere besparelsemuligheder ud over de ovenstående pakker.

Det dækker bl.a. ruter, der har afgang med svag benyttelse og som reduceres tilbuddet så meget, at man kan overveje at skære helt ind til benet og kun opretholde dem som uddannelsesruter med få daglige myldretidsafgange. Det betyder dog, at også afgang der i dag har væsentligt mere end 5 påstignere i gennemsnit nedlægges.

Pakken dækker bl.a. også muligheden for yderligere afkortning og nedlæggelse af enkelte ruter.

De ruter, hvor yderligere besparelser er vurderet fremgår af bilag 4 og er vist på kortet nedenfor.



## Konsekvenser

Kataloget over yderligere besparelsemuligheder estimeres at kunne give en mulig nettobesparelse på 13,3 mio. kr. Bruttobesparelsen er estimeret til 20,4 mio. kr., mens indtægtstab er estimeret til 7,1 mio. kr.

Generelt vurderes de yderligere besparelsmuligheder at have store negative konsekvenser for passagererne. 481.000 årlige passagerer berøres direkte af ændringerne, hvilket svarer til 28 kr. besparelse pr. direkte berørt passager.

Forslagene anbefales derfor kun at blive bragt i spil, hvis det er strengt nødvendigt for at sikre den økonomiske balance.

UDKAST

## Fleksible mobilitetsløsninger

Med lave passagertal i tyndtbefolkede områder og på skæve tidspunkter kan det være relevant at udfordre om andre mobilitetsformer end den faste rutekørsel med 12 meter lange busser er den mest effektive måde at bruge pengene på.

Midttrafiks automatiske tælleudstyr giver et godt grundlag til at forstå efterspørgslen og tilbyde det transporttilbud der rammer bedst.

Midttrafik ser i forbindelse med sådanne ændringer åbent på, hvordan vi finder det rette værktøj til en given transportopgave.

Ud over almindelige rutebusser kan bl.a. små busser eller paletten af vores flextilbud indgå, hvor det giver mening.

Private aktører kan også spille en rolle – særligt hvis vi kan understøtte at flere kan køre sammen, men effekten af sådanne tiltag ser erfaringsmæssigt ud til at være begrænset til et niveau, hvor det kan være et supplement til, men ikke en reel erstatning for kollektiv trafik.

### Små busser

Har en rute generelt lav benyttelse, men samtidig opfylder et vigtigt transportbehov, så kan mindre busser være en del af løsningen. Det bruger Midttrafik f.eks. på servicebusser i et par byer, ligesom der i kommende udbud for Holstebro forventes én mindre bus i bybusbetjeningen.

På de fleste ordinære ruter er udfordringen imidlertid, at der er stor spidsbelastning i myldretiden, særligt til skolernes og uddannelsesstedernes ringetider. Når der er kapacitetsbehov for store busser i myldretiden, så bliver det ofte ineffektivt at køre med små busser udenfor myldretiden, da der dermed skal indkøbes ekstra små busser til at køre, mens de store står i garage. På de fleste afgang kan man således opleve at passagererne godt kunne være i mindre busser, mens myldretidsafgangene er de dimensionerende.

Det kræver således at transportbehovet på en rute skal kunne klares med små busser hele dagen også på de kolde regnvejrsdage, hvor der flest med, for at små busser er økonomisk fordelagtige.

### Flextrafikken som alternativ til rutebus

Et andet værktøj er flextrafikken. Her arbejder Midttrafik p.t. på en harmoniseret flex-løsning, hvor det skal være enklere for kunderne at forstå og bruge vores forskellige flexprodukter.

Her kan adresse til adressekørslen "flextur" fungere som basismobilitet i områder, hvor der ikke kører bus og sikre, at alle har transportmulighed, om end det kan være dyrere for kunden end en almindelig bus. I flextur finansieres den af kørselsudgiften som ikke dækkes af kunden i stedet af den kommune hvor turen starter.

Alternativt har Midttrafik produktet "flexbus" til almindelig kollektivtakst. Flexbus er kørsel med flexvogne fra stoppested til stoppested på en fastlagt rute, som kun kører, hvis den bestilles. Denne model kan direkte bruges som erstatning af tynde ruter og afgang, hvis der er meget få passagerer med. Her kan regionen også finansiere kørslen, da den afregnes til flexbusrutens ejer.

Midttrafik ser et væsentligt potentiale i den fleksible udnyttelse af vogne som alternativ til busafgange med meget få passagerer og har brugt det med succes til at dække lokale transportbehov både i den løbende driftstilpasning og mere grundlæggende i flere trafikplaner – bl.a. i Silkeborg og Randers. Løsningen har dog sin begrænsninger:

- Fra kundens vinkel kan vi se, at dér hvor flexbus erstatter rutebussen sker samtidig et frafald i passagerer – der er således en barriere ved at bruge flextur, som ikke er der ved almindelig rutebus.
- Flexbussen har sin styrke på afgang og ruter, hvor transportbehovet er meget lavt og varierende. Flere faste daglige kunder på en afgang medfører hurtigt, at tilbuddet bliver dyrt for kommunen at drive og at besparelsen på en busafgang dermed udhules markant.

Sidstnævnte understreges også i COWIs rapport, som konkluderer at man skal være meget varsom med at bruge flexbus, hvis ønsket er at opnå besparelser.

I forhold til de foreslåede løsningspakker i dette katalog kunne flexbusafgange i mange tilfælde erstatte de tynde ture i løsningspakke 1. Dette vil dog være med risiko for at en stor del af besparelsen så i stedet vil gå til at flexbetjene færre kunder, og at der derfor er behov for større besparelser andre steder.

### **Private mobilitetsløsninger**

Private mobilitetsformer kan også bidrage til et stærkere samlet mobilitetsbillede. På de regionale rejser vil det for mange af dem der ikke selv har adgang til bil være samkørsel der kan være det bedste alternativ til kollektiv trafik.

Der er igennem længere tid arbejdet med at udarbejde et projektoplæg til udrulning af en samkørselsplatform som del af Kollektiv Trafikplan for Midt- og Vestjylland. Arbejdet har vist at den største udfordring er at få skabt tilstrækkelig kritisk masse i et system til at folk tilvælger det. Dette gælder særligt i tyndt befolkede områder, hvor det grundlæggende antal ture er lave.

Skal det lykkes at understøtte øget samkørsel skal det således være let og billigt for brugerne og frem for alt skal så mange som muligt kende til tilbuddet – markedsføring og kommunikation vil være en central del af arbejdet med at understøtte denne transportform.



Selv hvis disse dele prioriteres vurderes samkørsel blot at være en lille brik i at sikre det samlede mobilitetsbillede. I forbindelse med projektet i Midt- og Vestjylland foretog arbejdsgruppen sammen med en af de store aktører på markedet for samkørsel. Her lød vurderingen at potentialet i hele Midt- og Vestjylland ville være 30.000 årlige ture i projektets 3. år – svarende til 80-100 ture pr. dag.

Dette skyldes bl.a. at mange erfaringsmæssigt hopper ud af samkørselsplatformen igen, når de har knyttet forbindelser til samkørselspartnere, men det forhold uagtet viser det at samkørsel må forventes at spille en begrænset rolle i det samlede mobilitetsbillede og ikke kan stå alene som erstatning for kollektiv trafik.

UDKAST

## Bilag 1 Mulig nedlæggelse af svagt benyttede afgange

Nedlæggelse af svagt benyttede afgange					
Rute	Forslag	Berørte passagerer årligt	Besparelse i køreplantimer	Bruttobesparelse	Nettobesparelse
13	Nedlæggelse af en dobbeltafgang på hverdage (aften) mellem Haderup og Herning	2.000	333	178.488 kr.	114.232 kr.
15	Nedlæggelse af 25% af afgangene	12.500	1.753	1.244.173 kr.	853.913 kr.
21	Nedlæggelse af ruten, da alle afgange er svagt benyttede	1.224	341	262.065 kr.	132.395 kr.
24	Nedlæggelse af to dobbeltafange på hverdage samt en dobbeltafgang på både lørdage og søndage	5.250	1.025	556.575 kr.	421.494 kr.
26	Nedlæggelse af aften- og weekendkørsel	3.946	1.114	597.104 kr.	489.508 kr.
28	Nedlæggelse af fire dobbeltafange på hverdage samt en dobbeltafgang på søndage	10.872	2.063	1.106.016 kr.	884.334 kr.
33	Nedlæggelse af fire dobbeltafange på hverdage (to midt på dagen og to aften) samt tre dobbeltafange på lørdage	11.550	2.000	1.086.159 kr.	817.592 kr.
53	Nedlæggelse af afgange på hverdage: En afgang fra Frederiks til Herning, en afgang Karup-Viborg, samt en dobbeltafgang (aften) mellem Herning og Viborg	7.000	1.054	565.070 kr.	382.636 kr.
105	Nedlæggelse af to dobbeltafange på hverdage (en om morgenen og en om aftenen) samt to dobbeltafange søndag	3.866	1.252	782.024 kr.	489.756 kr.
116	Nedlæggelse af to afgange på hverdage (en om morgenen og en om aftenen) samt en morgenafgang på lørdage mellem Horsens og Nørre Snede	2.354	475	296.695 kr.	186.908 kr.
116U	Nedlæggelse af ruten	3.600	1.000	794.600 kr.	789.577 kr.
122	Frekvensen kan nedsættes uden for myldretiden svarende til en reduktion på ca. 45 procent på hverdage samt weekend	21.780	3.800	2.991.422 kr.	2.352.187 kr.
205	Nedlæggelse af to dobbeltafange (en om morgenen og en om aftenen), en dobbeltafgang på lørdage (morgen) samt en dobbeltafgang på søndage (aften)	5.652	334	208.750 kr.	106.463 kr.
211	Frekvensen kan nedsættes uden for myldretiden svarende til en reduktion på ca. 30 procent på hverdage samt weekend	18.694	2.712	1.762.995 kr.	1.375.136 kr.
211U	Nedlæggelse af en afgange på skoledage (formiddag)	1.200	243	157.950 kr.	150.053 kr.
212	Frekvensen kan nedsættes uden for myldretiden svarende til en reduktion på ca. 45 procent på hverdage samt weekend	46.046	6.500	4.222.790 kr.	2.636.621 kr.
213U	Nedlæggelse af to afgange på skoledage (en om formiddagen og en om eftermiddagen) mellem Fjellerup og Allingåbro	800	406	263.900 kr.	250.705 kr.
214	Frekvensen kan nedsættes uden for myldretiden svarende til en reduktion på ca. 45 procent på hverdage samt weekend	19.282	3.800	2.468.708 kr.	1.933.811 kr.
217	Nedlæggelse af aftenafgange: En dobbeltafgang på hverdage, en dobbeltafgang på lørdage samt to dobbeltafange på søndage	4.022	860	558.708 kr.	395.244 kr.
221	Nedlæggelse af en dobbeltafgang på hverdage (eftermiddag)	1.250	300	179.100 kr.	140.564 kr.
223	Nedlæggelse af en dobbeltafgang på hverdage (morgen) mellem Silkeborg og Hammel samt en afgang mellem Hammel og Randers	1.750	458	319.757 kr.	186.865 kr.
306	Nedlæggelse af fire dobbeltafange på hverdage (to formiddag/middag og to om aftenen) samt en dobbeltafgang på søndage (aften)	11.996	1.475	877.625 kr.	438.813 kr.
319	Nedlæggelse af afgange, som finansieres af regionen, dvs. alle afgange undtagen timedrift i myldretiden på hverdage	18.020	3.577	2.613.008 kr.	2.369.940 kr.

<b>Nedlæggelse af svagt benyttede afgang</b>					
<b>Rute</b>	<b>Forslag</b>	<b>Berørte passagerer årligt</b>	<b>Besparelse i køreplantimer</b>	<b>Bruttobesparelse</b>	<b>Nettobesparelse</b>
331	Nedlæggelse af fem dobbeltafgange på hverdage (en om morgenen, to om formiddagen og to om aftenen) samt hele weekendkørslen.	14.668	2.126	1.264.970 kr.	784.281 kr.
509	Nedlæggelse af en afgang	1.000	116	72.500 kr.	71.050 kr.
523	Nedlæggelse af ruten	4.000	457	397.249 kr.	283.052 kr.
<b>Total</b>		<b>234.322</b>	<b>39.573</b>	<b>25.828.401 kr.</b>	<b>19.037.129 kr.</b>

UDKAST

## Bilag 2 Mulig nedlæggelse af ruter og strækninger med lav regional betydning

<b>Ruter med svag regional betydning</b>					
<b>Rute</b>	<b>Forslag</b>	<b>Berørte passagerer årligt</b>	<b>Besparelse i køreplantimer</b>	<b>Bruttobesparelse</b>	<b>Nettobesparelse</b>
55	Nedlæggelse af afgang som regionen finansierer, dvs. afgang mellem Bjerringbro og Hammel	24.750	2.670	2.312.919 kr.	1.968.208 kr.
64	Nedlæggelse af ruten	93.370	4.668	3.576.314 kr.	2.381.071 kr.
72	Nedlæggelse af ruten	86.902	6.899	5.023.506 kr.	3.846.197 kr.
81	Nedlæggelse af ruten	110.460	5.704	4.014.458 kr.	2.340.435 kr.
103	Nedlæggelse af strækningen mellem Odder og Hou	33.300	1.220	725.900 kr.	303.908 kr.
110	Nedlæggelse af afgang som regionen finansierer, dvs. de afgang som betjener hele strækningen mellem Silkeborg og Horsens.	102.000	5.028	3.623.673 kr.	1.823.748 kr.
114	Nedlæggelse af strækningen mellem Hammel og Fårvang	7.750	600	419.220 kr.	181.419 kr.
115	Nedlæggelse af afgang som regionen finansierer, dvs. alle afgang mellem Søften/Hinnerup og Hadsten	114.268	4.500	4.032.933 kr.	1.961.853 kr.
202	Nedlæggelse af strækningen mellem Hovedgård og Aarhus	85.022	5.472	3.950.333 kr.	1.535.194 kr.
215	Nedlæggelse af strækningen mellem Tørring - Silkeborg	127.434	10.774	7.273.769 kr.	3.253.837 kr.
230	Nedlæggelse af afgang som kun kører mellem Nørbæk/Fårup og Randers	65.466	3.581	3.145.327 kr.	2.122.732 kr.
235	Nedlæggelse af afgang som kun kører mellem Spentrup/Gassum og Randers	28.344	1.845	1.608.579 kr.	1.114.205 kr.
<b>Total</b>		<b>879.066</b>	<b>52.962</b>	<b>39.706.930 kr.</b>	<b>22.832.807 kr.</b>

## Bilag 3 Vurdering af status på ruter med uddannelsstilskud fra 2010 (Status K21)

Følgende afsnit beskriver hvorvidt de daværende regionalruter fortsat eksisterer i nugældende køreplaner eller om de evt. er erstattet af andre ruter eller helt nedlagt. Dermed gives en vurdering af om daværende ruternes primære betjening fortsat tilbydes med nugældende ruter og køreplaner.

### **Rute 41 Skive-Oddense-Nykøbing**

Daværende regionalrute eksisterer nugældende køreplan som rute 41 Skive-Glyngøre-Durup. Ruten betjener ikke Nykøbing, men kun internt i Skive Kommune mellem Glyngøre, Durup og Skive.

### **Rute 45 Skive-Sjørup**

Daværende regionalrute 45 skabte forbindelse mellem Sjørup og Skive. I nugældende køreplaner eksisterer denne regionale forbindelse ikke længere.

### **Rute 51 Viborg-Stoholm-Skive**

Daværende regionalrute 51 skabte forbindelse mellem Viborg og Skive over Sparkær og Stoholm. I nugældende køreplan giver rute 740 Viborg-Stoholm-Skive den samme rejsemulighed. Der er primær kørsel i dagtimerne morgen og eftermiddag.

### **Rute 54 Viborg-Thorning-Engesvang**

Daværende regionalrute 54 skabte forbindelse mellem Engesvang over Thorning til Viborg. I nugældende køreplan giver rute 711 Viborg-Hald Ege-Birgittelyst-Almind-Thorning-Gråmose er en forbindelse fra Gråmose, Thorning og Almind i Silkeborg Kommune til Viborg. Der er primær kørsel internt i Viborg Kommune, men der tilbydes regionale forbindelser morgen og eftermiddag.

### **Rute 55 Viborg-Bjerringbro-Hammel**

Daværende regionalrute 55 skabte forbindelse mellem Hammel-Bjerringbro-Viborg. I nugældende køreplan er der flere ruter der betjener strækningen. Strækningen mellem Viborg og Bjerringbro er dels togbetjent (halvtimesdrift i dagtimerne) og betjent med rute 770 Viborg-Bruunshåb-Bjerringbro. Rute 770 tilbyder primært betjening i dagtimerne. Aften og weekend er der betjening med Flexbus. Strækningen mellem Bjerringbro og Hammel er betjent med rute 55 Bjerringbro-Thorsø-Hammel, som giver en betjening mellem de to byer over Thorsø.

### **Rute 58 Ringkøbing-Hvide Sande-Nr. Nebel**

Daværende regionalrute 58 skabte forbindelse mellem Ringkøbing over Hvide Sande til Nr. Nebel. Strækningen mellem Ringkøbing og Hvide Sande betjenes i nugældende køreplan af rute 580 Ringkøbing-Hvide Sande-

(Årgab-Bjerregård). Ruten giver kun betjening internt i Ringkøbing-Skjern Kommune og ikke længere en regionalforbindelse til Nr. Nebel. Der er kørsel i dagtimerne og aften hverdage samt i weekenden.

### **Rute 61 Viborg-Løvskal-Randers**

Daværende regionalrute 61 skabte forbindelse mellem Viborg over Vejrumbro, Løvskal, Ålum til Randers. I nuværende køreplaner findes ikke en regional forbindelse over strækningen. Viborg og Randers er regionalt betjent med rute 62. Strækningen indenfor Viborg Kommune mellem Tindbæk-Løvskal-Vejrumbro og Viborg er i nugældende køreplaner betjent med rute 751 Viborg-Vejrumbro-Løvskal-Tindbæk. Ruten giver betjening i dagtimerne på skoledage.

Strækningen indenfor Randers Kommune mellem Ålum-Tånum og Randers er betjent med regionalrute 73, hvor der er betjening i dagtimerne og aften hverdage samt i weekenden.

### **Rute 61 Skjern-Borris-Sdr. Felding**

Daværende regionalrute 61 skabte forbindelse mellem Skjern og Sdr. Felding over Borris. Strækningen er fortsat betjent i nugældende køreplan af rute 561 Skjern-Borris-Sdr. Felding.

Ruten giver betjening morgen og eftermiddag på skoledage.

### **Rute 65 Viborg-Klejtrup-Hobro**

Daværende regionalrute 65 skabte forbindelse mellem Viborg-Klejtrup-Hobro. Strækningen internt i Viborg Kommune mellem Klejtrup og Viborg betjenes i nugældende køreplaner af rute 766 Viborg-Skals-Møldrup-Klejtrup-Lindum. Forbindelsen fra Klejstrup til Viborg sker altså over Møldrup og Skals. I Møldrup er der mulighed for korrespondance til mellem rute 766 og rute 960X (rute 61 fra K22). Rute 766 giver primært betjening morgen og eftermiddag på skoledage. Forbindelsen mellem Klejtrup og Hobro sker med rute 265 Hobro-Brøndum-Hvornum-Klejtrup, hvor der tilbydes forbindelser primært morgen og eftermiddag. Rute 265 administreres af Nordjyllands Trafikselskab.

### **Rute 66 Viborg-Skals-Ålestrup**

Daværende regionalrute 66 skabte forbindelse mellem Viborg, Skals og Aalestrup. I nugældende køreplaner findes forbindelsen Viborg til Aalestrup over Skals ikke. Strækningen mellem Viborg, Skals og Møldrup betjenes i nugældende køreplaner af rute 766 Viborg-Skals-Møldrup-Klejtrup-Lindum. I Møldrup er der mulighed for korrespondance til mellem rute 766 og rute 960X (rute 61 fra K22) til Aalestrup. Rute 766 giver primært betjening morgen og eftermiddag på skoledage.

**Rute 114 Horsens-Tørring**

Daværende regionalrute 114 skabte forbindelse mellem Tørring og Horsens. I nugældende køreplan giver rute 114 Horsens-Tørring fortsat den samme rejsemulighed. Der er kørsel i dagtimerne på hverdage.

**Rute 219 Vejle-Glud**

Daværende regionalrute 219 skabte forbindelse mellem Glud og Vejle. I nugældende køreplaner eksisterer denne regionale forbindelse ikke længere.

**Rute 307 Vejle-Sdr. Omme-Skjern**

Daværende regionalrute 307 skabte forbindelse mellem Skjern, Sdr. Omme og Vejle. Forbindelsen til Vejle findes ikke længere, men strækningen mellem Skjern og Sdr. Omme betjenes i nugældende køreplaner af rute 596 Skjern - Tarm - Hoven - Ørbæk - Sdr. Omme. Ruten giver betjening morgen og eftermiddag på skoledage.

**Rute 237 Randers-Gjerlev-Havndal-Hadsund**

Daværende regionalrute 237 skabte forbindelse mellem Randers og Hadsund. I nuværende køreplaner eksisterer rute 237 Randers-Mejlby-Gjerlev-Havndal-Hadsund fortsat, hvor der er betjening i dagtimerne og aften hverdage samt i weekenden.

**Rute 352 Ryomgård-Bønnerup-Grenaa**

Daværende regionalrute 352 skabte forbindelse mellem Ryomgård til Grenaa via Bønnerup. I nugældende køreplaner eksisterer rute 352 Glesborg-Bønnerup-Grenaa fortsat og betjener strækningen fra Glesborg over Bønnerup til Grenaa. Der er kørsel morgen og eftermiddag på hverdage. På øvrige tidspunkter, midt på dagen og i weekenden er der betjening med Flexbus.

**Rute 508 Thyregod-Tørring**

Daværende regionalrute 508 skabte forbindelse mellem Tørring og Thyregod. Strækningen betjenes af rute 341 Tørring-Thyregod, dog med meget begrænset kørsel. Ruten tilbyder 1 afgang om morgenen, mens 1 eftermiddagsafgang tilbydes i kombination af rute 117 Tørring-Give mellem Tørring og Vonge, og rute 341 mellem Vonge og Thyregod. Både rute 341 og 117 administreres af Sydtrafik.

## Bilag 4 Yderligere muligheder for besparelser

<b>Yderligere tiltag</b>					
<b>Rute</b>	<b>Forslag</b>	<b>Berørte passagerer årligt</b>	<b>Besparelse i køreplantimer</b>	<b>Bruttobesparelse</b>	<b>Nettobesparelse</b>
15	Nedlæggelse af ruten	85.000	5.258	5.296.196 kr.	3.634.936 kr.
26	Reducér til uddannelsesrute	29.500	3.985	2.135.960 kr.	1.751.066 kr.
28	Reducér til uddannelsesrute	58.178	7.143	3.829.401 kr.	3.061.865 kr.
104	Nedlæggelse af afgang som regionen finansierer, dvs. to dobbeltafange på hverdage om morgenen, en dobbeltafgang på lørdage samt en dobbeltafgang på søndage	19.754	1.050	729.996 kr.	399.450 kr.
202	Nedlæggelse af strækningen mellem Horsens og Aarhus	102.716	4.000	2.498.480 kr.	970.969 kr.
230	Nedlæggelse af ruten	105.326	3.409	2.550.529 kr.	1.721.312 kr.
306	Reducér til uddannelsesrute	57.472	3.909	2.325.855 kr.	1.162.928 kr.
331	Reducér til uddannelsesrute	22.500	1.714	1.019.830 kr.	632.295 kr.
<b>Total</b>		<b>480.446</b>	<b>30.468</b>	<b>20.386.248 kr.</b>	<b>13.334.820 kr.</b>

UDKAST