

02-11-2018

REGIONALE BESPARELSER FAGLIGT FORUM

31. oktober
2018



midttrafik

REGIONENS BESPARELSER - ÅRSAGER

Oprindeligt 36 mio. kr.:

- Rejsekort
- Region har ikke løbende tilpasset kørselsomfang til stigende priser
- Merudgift til letbanen

Henover sommeren yderligere 24 mio. kr.:

- Stigende omkostningsindeks (diesel)
- Færre indtægter fra letbanen – forsinkelse
- Øgede driftsudgifter til letbanen
- Nye tog til Lemvigbanen

Regionsrådet har besluttet:

- At realisere Midttrafiks bruttokatalog på 60 mio. kr. fra 1. april-2019
- At der i realiteten ikke er en infasningsperiode

REGIONENS_BESPARELSER – OMFANG OG AFTALER

Bruttokataloget:

Udarbejdet af Midttrafik efter bestilling fra regionen.

- Sekundære regionale ruter og ruter med lav andel af regionalt rejsende
- 34 ruter er berørt af besparelserne med ca. 2,2 mio. påstigninger
- De regionale besparelser svarer til godt 20 % af regionens nettobudget til buskørsel i 2018

Politiske forhandlinger mellem region og kommuner

- Midttrafik kender ikke evt. aftaler, bortset fra en enkelt mindre, hvor ture på en rutevariant (rute 230) overgår til Randers Kommune

REGIONENS BESPARELSER - HVAD SKER DER NU?

- Med mindre andet aftales med kommunerne opsiger Midttrafik senest 31. december kontrakterne på den kørsel, regionen ikke længere vil finansiere – regionen skal betale kompensation til vognmænd, hvis reduktionen udgør mere end 20% - forventet ca.12 mio. kr. ved fuld opsigelse
- Det er helt urealistisk at gennemføre trafikplaner og køreplanændringer for 34. ruter med virkning fra 1. april 2019, da busselskaberne skal have endelige køreplaner inden udgangen af december 2018
- Der skal derfor senest ved udgangen af december måned være klare tilsagn fra bestillerne om finansiering af ruterne efter 1. april 2019. Dette skal være koordineret, mellem kommunerne.

REGIONENS BESPARELSER - HVAD SKER DER NU?

- Hvis der skal gennemføres nye trafikplaner og ændringer af køreplaner til køreplansskiftet 29. juni 2019 skal Midttrafik have klare politisk godkendte bestillinger senest ved udgangen af 2018, som umiddelbart kan danne grundlag for udarbejdelse af endelige køreplaner. Dette skal være koordineret, mellem kommunerne.
- Der vil ikke kunne gennemføres en normal høring af disse ændringer
- Hvis ikke der foreligger klare bestillinger på ruter og betjeningsomfang inden udgangen af 2018 kan de først træde i kraft ved et senere køreplansskifte. Da store køreplansskifter medfører omfattende processer i forhold til rejsekort, rejseplan køreplantavler og kommunikation anbefales det at disse ændringer først træder i kraft ved køreplansskiftet i juni 2020
- Regionen betaler evt. bod i resten af kontraktperioden, hvis kommunen overtager en del af kørslen på ruterne.

REGIONENS BESPARELSER – MIDTTRAFIKS MULIGHEDER

Midttrafik skal have tid og ressourcer til også at løse denne opgave.

- Midttrafik har i forvejen større køreplanprojekter, der skal gennemføres i perioden frem til køreplansskiftet i 2019 (Herning, Viborg, Randers og Odder)
- Midttrafik gennemfører normalt offentlig høring, inddragelse af busselskaber, sikrer politisk behandling og grundig planlægning, der inddrager øvrig kørsel. Dette må drosles ned på lavt niveau
- Bestiller og busselskaber må acceptere, at andre igangværende og kommende opgaver hos Midttrafik nedprioriteres, herunder den løbende optimering af køreplaner køretider, den årlige vurdering og sagsbehandling af ønsker og behov hos kommuner og skoler m.v.

REGIONENS BESPARELSER - IMPLEMENTERING

En implementeringsplan vil være helt afhængig af, hvornår kommunerne kan afgive klare bestillinger til Midttrafik. Midttrafik vurderer pt.

- a) at 1/3 – 1/2 af ruterne kan nås at blive omlagt til køreplansskift 2019, hvis der gennemføres et intensivt samarbejde om bestillingen mellem Midttrafik og kommunerne i den resterende del af 2018. Der vil ikke kunne gennemføres en normal høring og enkelte normale aktiviteter i Midttrafiks proces må gennemføres på et lavere niveau
- b) at ca. halvdelen af ruterne må udskydes til et senere køreplansskifte. Midttrafik vurderer pt., at det trafikplanen for Djursland og ændringerne i Horsensområdet er de tungeste i denne sammenhæng

REGIONENS BESPARELSER - IMPLEMENTERING

- Udfordringen er, at de kommuner, der kommer sidst i planlægningskøen, får merudgifter i overgangsperioden – regionen bør afsætte en regional implementeringspulje til at afbøde det
- Midttrafik kan heller ikke gennemføre de krævede besparelser i administrationen, samtidig med at vi løser en ekstraordinær planlægningsopgave

Midttrafik har behov for at kommunerne i fællesskab og sammen med Midttrafik tager ansvar for en plan for indfasning af regionens besparelser