

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. november 2007	1-30-75-24-07	Rikke Strandgaard	rss@midttrafik.dk	87 40 82 57

Projekt 21 - Gennemgang af det regionale rutenet og besparelser på regionale rutenet fra 2008

Midttrafik har aftalt med Region Midtjylland, at det regionale rutenet skal gennemgås med henblik på, at regionen kan justere det rutenet, der blev overtaget 1. januar 2007.

Hidtil har det været aftalen, at justeringen skulle foregå i forbindelse med processen omkring udarbejdelse af en trafikplan for Midttrafiks område, således at ændringer i finansiering af trafikken primært skulle træde i kraft i budget 2009.

Imidlertid har Region Midtjylland sendt en udskrift af budgetforlig til Midttrafik.

Midttrafik vil opfordre Region Midtjylland til at sende et officielt brev til Midttrafiks bestyrelse, om hvilke krav/ønsker regionen har til Budget 2008 samt til den kollektive trafik i årene fremover, både vedrørende drift af ruter og vedrørende betaling til fællesaktiviteter i trafikselskabet.

Af budgetforliget fremgår det, at Region Midtjylland vil have forslag til:

- Besparelser på busrutenettet på 7,0 mio.kr. netto
- Besparelse på Lemvig- og Odderbanen på 2,3 mio.kr. netto
- Besparelse på fællesaktiviteter i Midttrafik på 0,7 mio.kr.

Inden Midttrafik forholder sig til den opgave, som Region Midtjylland har stillet, kan Midttrafiks administration konstatere følgende bevægelser på den kollektive trafikks område - set ud fra Region Midtjyllands vinkel:

- **Midttrafik** har gennemført **udbud** på regionale ruter i det gamle Ringkjøbing Amt og dele af det gamle Århus Amt, som har givet Region Midtjylland en årlig besparelse på **11 mio. kr.**
- **Det tidligere Ringkjøbing Amt** gennemførte besparelser på Rute 14 til køreplanskifte januar 2007. Helårsvirkningen for denne besparelse er 450.000 kr., som ikke er medtaget i Budget 2008, da der er taget udgangspunkt i budget fra 2006.
- **Midttrafik** har gennemført **stordriftsfordele** i administration og på fællesaktiviteter, som giver Region Midtjylland en besparelse på 10 %, svarende til **4,1 mio. kr.** fra 2008.
- Midttrafik har måttet **justere indtægterne** på drift af busruter med en nedgang på 1,8 %, svarende til 5,2 mio.kr. Den **landsdækkende** tendens viser en tilbagegang i indtægter på op til 10 %.
- **Folketinget** vil vedtage en omlægning af energiafgiften for busselskaber, som betyder en forøgelse af Region Midtjyllands betaling til busselskaberne med 38 mio. kr. Region Midtjylland har oplyst, at den kun modtager 22,8 mio.kr. i Dut-kompensation.

- **Region Midtjylland** har oplyst, at der foreligger en efterregulering for 2006 vedr. bus-togsamarbejdet på ca. 7 mio. kr. på grund af fejlagtige afregningspriser. Regionens udgifter til bus/tog-samarbejdet er underbudgetteret med ca. 7 mio. kr.
- Inden det var oplyst, at Region Midtjylland blev underkompenseret i Dut'en på energiafgiften m.m., tiltrådte regionen et forslag til **projekter for regionale ruter**, der giver regionen en merudgift på 3,0 mio.kr. i 2008.

Midttrafik har forstået sin opgave på den måde, at Region Midtjylland ønsker, at bidraget til kollektiv trafik skal reduceres med 5 mio. kr. netto i 2008 og 10 mio. kr. netto i 2009 og årene frem.

Det har stor betydning for omfanget af opgaven, hvorvidt besparelsen skal findes til køreplanskiftet 2008, eller om de skal findes på mellemlangt sigt - indenfor 3 år. Der beskrives derfor konkret, hvornår en mulig besparelse vil være realistisk.

Midttrafiks administration anbefaler – under forudsætning af bestyrelsens godkendelse – følgende forslag:

A. Nedklassificering af ruter og strækninger, hvor der er begrænset pendling og trafik mellem byområder i hver sin kommune.

Besparelsen for Region Midtjylland er i princippet let at gennemføre ved nedklassificering af ruter, hvis kommunerne accepterer at overtage kørslen i nuværende omfang. Region Midtjylland skal være opmærksom på, at kommunerne næppe er forpligtede til at overtage kørslen, hverken i nuværende omfang eller i reduceret omfang. Det kræver aftaler med kommunerne. Den nuværende opdeling i regionale og lokale ruter modsvarer den oprindelige fordeling af økonomien. Det faglige argument for nedklassificering er, at de nævnte ruter og strækninger primært varetager lokale rejsestrømme.

Nedenstående er to tabeller med en oversigt over henholdsvis strækninger og ruter, som hovedsageligt kører med lokale rejsende, og som derfor kan overvejes nedklassificeret. Tabellerne er opdelt på kommuner, og den regionale besparelse er angivet som en anslået helårlig nettobesparelse.

Tabel 1: Nedklassificering af strækninger med overvejende lokalt præg – fordelt på kommuner

Kommune	Rute		Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
Favrskov	115	Betjeningen af Vissing nedlægges som regional betjening.	50.000 kr.	?
Favrskov	117	Strækningen Hadsten – Langå: Nedlægges som regional strækning.	600.000 kr.	64.000
Hedensted	114	Strækningen Rask Mølle – Tørring nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	60.000
Horsens	209	Strækningen Rask Mølle – Brædstrup: Nedlægges som regional strækning, hører sammen med tabel 4.	100.000 kr.	10.000
Norrdjurs	352	Strækningen Bønnerup - Grenaa: Nedlægges som regional strækning.	800.000 kr.	140.000
Norrdjurs	213	Strækningen Fjellerup - Grenaa: Nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	86.000
Norrdjurs	120	Strækningen Grenaa – Rønde: Nedlægges som regional strækning. Der bevares evt. enkelte afgang Kolind – Grenaa af hensyn til elever i ungdomsuddannelser	1 mio. kr.	57.000
Odder	306	Betjeningen af Gylling nedlægges som regional betjening.	400.000 kr.	?
Skive	41	Strækningen Skive-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Rute 40 dækker de væsentligste regionale behov. Ruten administreres af NT.	1.2 mio. kr.	84.000
Syddjurs	217	Strækningen Hornslet - Rønde: Nedlægges som regional strækning.	500.000 kr.	68.000
Syddjurs	212	Strækningen Ebeltoft – Ryomgård kan nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	102.000
Syddjurs	120	Se under Norrdjurs		
Viborg	63	Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 64 og 65, som dækker de væsentligste regionale behov.	408.000 kr.	37.000
Viborg	65	Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 63 og 64, som dækker de væsentligste regionale behov.	962.000 kr.	118.000
Viborg	66	Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 59 og 960X, som dækker de væsentligste regionale behov.	1.14 mio. kr.	100.000

Table 2: Nedklassificering af ruter med overvejende lokalt præg – fordelt på kommuner

Kommune	Rute		Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
Favrskov	111	Ruten nedlægges som regional rute. Sabro betjenes af Århus Kommunes bybusrute. Foldby betjenes på enkelte ture af bybusruten. Der etableres ny regionalrute Hammel-Foldby-Søften-Århus.	1.5 mio. kr.	264.000
Herning	11	Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er forbundet med tog.	492.000 kr.	49.000
Herning	12	Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er dækket med tog. Evt. kan enkelte ture opretholdes af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	855.500 kr.	63.700
Herning	19	Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er forbundet med tog.	978.000 kr.	44.700
Horsens	501	Ruten nedlægges som regional rute.	310.000 kr.	8.000
Horsens	502	Ruten nedlægges som regional rute.	1.3 mio. kr.	70.000
Horsens	509	Ruten nedlægges som regional rute. Enkelte ture bevares som regionale af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	300.000 kr.	23.000
Ikast-Brande	11	Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Herning kommuner, se Herning.		
Ikast-Brande	312	Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Silkeborg kommuner	526.000 kr.	44.000
Ikast-Brande	509	Ruten nedlægges som regional rute, og foreslås finansieret mellem Horsens og Ikast-Brande kommuner, se Horsens.		
Randers	230	Ruten nedlægges som regional rute i Region Midtjylland.	1.2 mio. kr.	232.000
Randers	61	Ruten nedlægges som regional rute, og splittes evt. op i to, pga. ny skolestruktur. Der opretholdes evt. enkelte afgange af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	974.000 kr.	63.000
Silkeborg	311	Nedlægges som regional rute. Der opretholdes evt. enkelte ture Ry (Gl. Ry) – Silkeborg af hensyn til ungdomsuddannelserne og pendlere.	930.000 kr.	97.000
Silkeborg	312	Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Silkeborg kommuner, se Ikast-Brande.		
Skanderborg	311	Se under Silkeborg.		
Skanderborg	109	Ruten nedlægges som regional, og reduceres til at køre Hørning station-Galten. Der kan evt. opretholde enkelte pendlerture ind til Århus.	1.5 mio. kr.	-

Skanderborg	116	Ruten nedlægges som regional rute. Strækningen i Århus Kommune kan betjenes af bybusrute. Galten-Skovby-Langkær gymnasium kan evt. betjenes af enkelte ture på bybusruten	1.8 mio. kr.	148.000
Viborg	54	Ruten betjener hovedsageligt skolebørn	1 mio. kr.	48.500
Viborg	61	Ruten to-deles pga. ny skolestruktur i Viborg. Se også Randers.		
Århus	111	Se under Favrskov		
	116	Se under Skanderborg		

Gennemføres den ovennævnte overførsel af ruter og strækninger til kommunal finansiering, kan der forventes en besparelse i størrelsesorden 21 mio. kr. Det er ikke sikkert, at dette kan gøres til køreplansskiftet 2008, da det er Region Midtjyllands opgave at forhandle nedklassificeringen igennem med de enkelte kommuner.

B. Reduktion af kørsel med lavest selvfinansiering og ringe benyttelse:

Som udgangspunkt vil det være i Region Midtjyllands interesse så vidt muligt at opretholde betjeningen på de primære regionale ruter. Besparelser vil derfor i høj grad ramme de ruter og strækninger, som alternativt foreslås nedklassificeret.

Det vil blive meget vanskeligt at gennemføre denne proces på et ordentligt fagligt grundlag og med de nødvendige høringer og politiske behandlinger til køreplansskiftet i 2008.

Økonomisk vil det være meget tvivlsomt at reducere på de store og i flere tilfælde overskudsgivende regionale ruter i Østjylland. For at opnå besparelser på kørslen uden tilsvarende tab af indtægter må der derfor reduceres på de ruter og strækninger, der alternativt kunne overgå til kommunerne og øvrige mindre regionale ruter med tyndt belagte strækninger. Der skal formentlig spares ca. 30.000 køreplantimer, hvis besparelsen skal opnås ad denne vej.

Tabel 3: Nedlægning af ruter med lav selvfinansiering/få passagerer

Rute			Anslået selvfinansierungsgrad	Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
68	Gedsted-Ålestrup-Hobro	Nedlægning af strækningen Gedsted – regionsgrænse. Området betjenes i forvejen med andre ruter, og der er kun få regionale rejsende.	38	50.000 kr.	-
78	Kjellerup-Frederiks		17	362.000 kr.	26.000
106	Horsens - Møgelkær	Oprettet ad hensyn til besøgende til Møgelkær statsfængsel.	Ikke kendt	49.000 kr.	Max. 1.000

Tabel 4: Nedlægning af ture med få passagerer

Rute			Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
24	Holstebro-Lemvig	Nedlæggelse af sidste omgang om aftenen	131.500 kr.	5.000
209	Vejle-Brædstrup	Tyndt besatte aftenture nedlægges, se også tabel 2 under Horsens for den samlede besparelse og passagerer.		

Tabel 3 og 4 viser nogle enkelte eksempler på ruter og ture, som muligvis kan nedlægges/reduceres.

Hvis Region Midtjylland ønsker at nedklassificere ruter på et senere tidspunkt, bør kommunerne inddrages i besparelser på disse ruter, så man ikke ødelægger kundegrundlaget før en evt. overdragelse til kommunerne.

Det vil naturligvis være muligt at reducere serviceniveauet på de ruter, som Region Midtjylland ønsker at beholde. Det regionale rutenet har været gennem flere besparelsesrunder i de fleste af de tidligere amter siden 2000. Det betyder, at bundniveauet for yderligere besparelser hæves. Hvis det skal nås til 2008, skal der meldes en ramme ud nu, og der skal fastlægges nogle enkle principper – eksempelvis:

- Ture der betjener ungdomsuddannelser opretholdes.
- Ture med under 10 påstigere per dobbelttur fjernes.

C. Koordinering af lokal og regional kørsel – en fremtidig forbedring af indtægtssiden og en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne

Der er gode muligheder for at opnå driftsbesparelser/øgede indtægter gennem en samlet planlægning af regionale ruter og bybusser i de større byer i Region Midtjylland, som ikke tidligere har været en del af et trafiksselskab. Det drejer sig f.eks. om Århus, Randers, Silkeborg, Herning og Holstebro. Det vil kræve et tæt samarbejde med de nævnte kommuner og en betydelig planlægningsindsats over en længere periode.

En særlig problemstilling er, at Århus Kommune planlægger særskilt og detaljeret for bybusserne. Erfaringer fra Århus viser samtidig, at fordelingen af de økonomiske gevinster mellem region og kommune i en stiv indtægtsfordelingsmodel kan vanskeliggøre en koordinering. Der kan formentlig gennemføres enkelte projekter til køreplansskiftet 2008, men det vil i øvrigt være en proces, der vil forløbe over nogle år, hvis alle parter er interesseret i at nå resultater.

De projekter, som formentlig kan gennemføres til K08, er:

- Nedlæggelse af rute 111 Hinnerup – Foldby – Sabro – Århus, hvor Århus Kommune overtager betjeningen af Sabro og evt. forlænger til Foldby med Favrskov som medbetaler. Region Midtjylland finansierer en ny regionalrute Hammel - Foldby - Søften-Århus (projekt 5-8). (Anslået nettobesparelse på 1.5 mio. kr.)
- Nedlæggelse af rute 116 Århus – Tilst – Skovby – Galten, idet Århus Kommune forlænger en eksisterende rute/etablerer en ny rute til dækning af de mindre bysamfund i Århus på rute 116. Alternativt skulle 116 have nogle klare bybusopgaver i Århus, der kunne forbedre økonomien på ruten. (Anslået nettobesparelse på 1 mio. kr.)

Disse forslag er endnu ikke drøftet med Århus Kommune.

På sigt vil der være en række besparelser, der som med ophævelsen af restriktioner for påstigning kan forbedre kapacitetsudnyttelsen i Århus-området. Århus Amt og Århus Kommune har f.eks. tidligere vurderet, at der samlet vil være en stor besparelse ved at samordne betjeningen af Solbjerg med rute 202 og linie 52 ind til Århus. Århus Amt og Århus Kommune har også tidligere opgjort, at der er besparelsesmuligheder på de tynde tidspunkter, hvis man er villig til at acceptere skift til eller længere gangafstande til de regionale ruter på indfaldsvejene.

Århus Kommune har et ønske om en generel sanering af bybus-nettet, hvor de regionale ruter bør indgå i sammenhæng, derfor nævnes ingen deciderede projekter, hvor der er mulighed for koordinering endnu.

Lignende besparelser kan opnås ved koordineret planlægning i Silkeborg og Randers – eksempelvis på betjeningen af Resenbro i Silkeborg.

Koordinering af den lokale og den regionale kørsel er noget, som kræver ordentlig planlægning og inddragelse, og det er først realistisk med virkning fra K09/K10 eller senere. Det vil være realistisk, at der kunne opnås samlede besparelser i størrelsesordenen 10-15 mio. kr.

D. Revision af Projektkatalog for K08

- Projekt 22: X-bus har oplyst, at der vil være en merudgift på 1,5 mio.kr., fordi ruterne skal tilpasses nye køre-hviletidsbestemmelser. X-bus får til opgave at finde kompenserende besparelser herfor på X-busnettet, således at opfyldelsen af køre-hviletidsbestemmelserne bliver udgiftsneutral for regionen.
Konsekvensen er færre afgang på nogle ruter.
- Projekt 19: Nedlæggelse af rute 22 Holstebro-Ikast fastholdes og giver regionen en besparelse på 0,8 mio.kr. – er indarbejdet i budgettet.
- Projekt 3 og 4: **Etablering af ny ringrute** mellem Skanderborg-Århus-Hornslet fastholdes af hensyn til forbedringer for mange pendlere. Giver merudgift i 08 på 2,0 mio.kr. og i 09 på 0,9 mio. kr. – I forhold til nuværende budget 2008 en forbedring på **0,2 mio.kr.**

E. Besparelse på fællesaktiviteter i Midttrafik til K08

Midttrafik har gennemført besparelser på 10 % fra 2007 til 2008. Midttrafik kan kun gennemføre yderligere besparelser, hvis alle bestillere vil det, eller hvis regionen og en kommune kan blive enige om, at en aktivitet skal bortfalde.

For så vidt angår de aktiviteter, som alene finansieres af en kommune og regionen, anbefaler Midttrafik at lave en rammebesparelse på **tilskud til rutebilstationer på 0,4 mio.kr. fra 2008**. Kriteriet for besparelsen vil være, at der er togstationer i nærheden, hvor kunderne kan få information og salg eller anden form for alternativ.

Generelt for alle de nævnte forslag gælder det, at de kræver nøje planlægning og analyse af konsekvenser. Specielt bør Region Midtjylland tage stilling til de overordnede målsætninger for den kollektive trafik i forbindelse med de nævnte forslag.

De overordnede målsætninger siger, at den kollektive trafik er en forudsætning for den regionale udvikling. Det regionale net skal styrke sammenhængskraften i hele regionen og skal være en mulighed for at regionens borgere kan udnytte de tilbud om arbejde, uddannelse og fritid, som findes i de større byer såvel i regionen som i naboregionerne. Den kollektive trafik skal herved samtidig lette bosætningen i regionens yderområder.

- **Det handler primært om pendling.**
- **God adgang til arbejde og uddannelse.**
- **God adgang til specialiserede service-, fritids- og kulturtilbud.**
- **God sammenhæng mellem fysisk planlægning og den kollektive trafik.**
- **Reduktion af biltrafikken i de store byområder**
- **Udbygning af togtrafikken**
- **Efterspørgselsstyret trafik, hvor det giver bedre kvalitet for pengene.**
- **Effektiv ressourceudnyttelse**

Forslag B (reduktion af kørsel) vil være i konflikt med de fleste af målsætningerne. Det vil ikke kunne undgås, at adgangen til arbejde og uddannelse forringes pga. nedlæggelse af regionale ruter mm. Et alternativ kan være, at de berørte kommuner træder til og tilbyder et alternativ evt. i form af efterspørgselsstyret trafik.

Forslag A vil - forudsat accept fra de berørte kommuner om at overtage de nedklassificerede ruter/strækninger med uændret serviceniveau – være i harmoni med målsætningerne. Det kræver aftaler mellem Region Midtjylland og de berørte kommuner.

På mellemlangt sigt (indenfor 3 år) vil der kunne findes besparelser, uden at det vil gå ud over målsætninger – tværtimod – da der søges mod en løsning, som giver en mere effektiv ressourceudnyttelse, hvilket jo netop er et af målene i sig selv.

Uanset hvordan Region Midtjyllands besparelse skal gennemføres, vil den kræve en stor planlægningsindsats, høringsrunder og politiske behandlinger i både Midttrafik, kommunerne og regionen.

Selv hvis principperne og rammerne for besparelserne bliver lagt fast nu, vil det blive vanskeligt at gennemføre denne proces på et ordentligt fagligt grundlag og med de nødvendige høringer og politiske behandlinger frem til køreplansskiftet i 2008.

Når Region Midtjylland har besluttet sig konkret for, hvilke projekter, der skal gennemføres, vil det kræve en ekstraordinær planlægningsindsats i Midttrafik. Ressourcerne hertil vil gå fra allerede godkendte og planlagte projekter.

For regionen vil det betyde, at følgende projekter udsættes eller afslås (afsluttes uden gennemførelse):

- Projekt 22: Tilpasninger til nye kørehviletidsbestemmelser – IKKE X-busruter, se evt. punkt D.
- Projekt 31: Norddjurs Kommune har ønsket en lynbus Grenaa-Randers på regionalrute 214 evt. en X-bus.
- Projekt 32: Norddjurs har ønsket en forbedret betjening af området nord for Auning, at få rute 119 udenom Mørke samt at der koordineres i Auning.
- Projekt 33: Der er stadig enkelte problemer med korrespondancer til Grenaabanen på regionalruterne 352 og 121.
- Projekt 36: Omlægning af regionalrute 61 Randers – Løvsdal – Viborg. Udskydes indtil videre.
- Projekt 40: Opsplitning af rute 913X Århus – Esbjerg på hverdage ad hensyn til pendlere Silkeborg-Århus. Udskydes indtil videre.
- Projekt 41: Betjening af Tebstrup evt. Gedved på regionalrute 107. Udskydes indtil videre.
- Projekt 42: Omlægning af afgang Rønde-Århus til ny motorvej Søften-Skødstrup (regionalruterne 120, 121, 122 og 123)
- Projekt 46: Betjening af Karup Lufthavn fra Viborg og Holstebro (Viborg – Karup Lufthavn er lokal betjening)
- Projekt 47: Betjening af Foulum med forbindelser fra Århus Universitet (ny X-bus rute)
- Projekt 56: Ændring af linieføring til betjening af Hvalpsund-Breum på rute 951X (X-bus kan ikke anbefales, at forslaget gennemføres)
- Projekt 57: Ny rute Skive – Karup Lufthavn – Herning – Billund Lufthavn

Ingen kommunale projekter udsættes eller afslås (afsluttes uden gennemførelse) på grund af Region Midtjyllands besparelser.

Følgende projekter udskydes/afsluttes af anden grund:

- Projekt 29: forbindelse mellem Østbirk og Brædstrup er blevet en del af projekt 26, og slettes derfor fra projektkataloget.
- Projekt 35: Forlængelse af de regionale ruter til gymnasiet – finansieret af Odder Kommune. Kommunen har selv afslået at finansiere projektet, og det slettes derfor af projektkataloget.
- Projekt 37: Koordinering af rute 231 og 73 – projektet afsluttes da koordineringen er i orden. Kan evt. tages op igen i forbindelse med en gennemgang af Randers lokaltrafik.
- Projekt 38: Koordinering af regionale og lokale ruter i Resenbro ved Silkeborg. (udskydes foreløbig – strider imod regionale målsætninger om direkte transport, omvendt kan det betyde flere passagerer)
- Projekt 39: Analyse af skolebusruter i Silkeborg Kommune – forventes udskudt til K09

- Projekt 43: Gennemgang af det lokale rutenet i Syddjurs Kommune – der ventes ingen større ændringer før K09. Kommunen hyrer ekstern bistand.
- Projekt 44: Betjening af ungdomsuddannelser i Syddjurs + Egå – der ventes ingen større ændringer før K09. Kommunen hyrer ekstern bistand.
- Projekt 49: Gennemgang af lokalkørslen i Hedensted Kommune. En del af projektet gennemføres til K08, og en del er udskudt til K09.

Opsummering

Midttrafik opfordrer Region Midtjylland til at sende et officielt brev til Midttrafiks bestyrelse, om de sparekrav regionen har til Budget 2008 samt til den kollektive trafik i årene fremover. Midttrafik vil foreligge sagen for bestyrelsen og herefter sørge for at informere og inddrage kommunerne.

Midttrafik har i dette notat fremlagt forskellige muligheder for at spare 5 mio. kr. i forbindelse med køreplansskiftet i juni 2008. Fælles for Midttrafiks forslag er, at der er forsøgt at leve op til de overordnede retningslinier for den kollektive trafik, og der er forsøgt at mindske generne for buspassagerne:

- X-bus finder indenfor eget budget 1,5 mio. kr. til overholdelse af køre- hviletidsbestemmelser.
- Den nye ringrute – rute 101 – i Århus-området: her vurderer Midttrafik, at der kan spares 0,2 mio. kr. i forhold til Budget2008/projektkataloget.
- Nedlæggelse af rutebilstationer kan give en besparelse på 0,4 mio. kr. om året.
- Resten skal findes ved nedklassificering af ruter og strækninger på i alt 2.9 mio. kr.
- Besparelser på regionalrute 14 er vurderet til 0,45 mio. kr., som ikke er med i Budget2008. Midttrafik foreslår, at besparelsen på regionalrute 14 overføres til at etablere en ny regionalrute Hammel – Foldby – Søften – Århus (projekt 5), som oprindeligt var planlagt til køreplansskiftet september 2007 samtidig med ringruten. Da projektet hører sammen med 3 andre projekter og involverer Favrskov og Århus Kommune vurderer Midttrafik, at ruten kan gennemføres til køreplansskiftet juni 2008.

Uanset hvordan Region Midtjyllands besparelse skal gennemføres, vil den kræve en stor planlægningsindsats, høringsrunder og politiske behandlinger i både Midttrafik, kommunerne og regionen.

Over længere sigt er det Midttrafiks vurdering, at der er grundlag for mange besparelser i både nedklassificering, nedskæring samt ved bedre koordinering i hovedsageligt det tidligere Århus Amt og tidligere Ringkøbing Amt, hvor der ikke tidligere har været trafikelskaber. Disse forslag kræver dog så store planlægningsressourcer og mange forhandlinger med berørte kommuner, at en tids-horisont på op til 3 år er mest realistisk

I forbindelse med besparelser bør Region Midtjylland tænke de overordnede retningslinier for den kollektive trafik samt regionens målsætninger for udvikling ind i deres spareplaner. Det er Midttrafiks anbefaling, at Region Midtjylland vælger at fokusere på koordinering af den lokale og regionale trafik – specielt indenfor bybuskommunerne (løsning C). Dette vil give en effektiv ressourceudnyttelse og udvikling i rutenettet, og Midttrafik anslår, at der kan opnås besparelser på 10-15 mio. kr. Nedklassificering er baseret på en strategi, som skal følges, men den forudsætter accept fra kommunerne. Endelig indgår nedlæggelse af ture med få kunder som en integreret del af den løbende køreplanlægning.