

# **Protokol fra møde den 3. december 2008 kl. 13:00 i Regionshuset, Viborg**

## **Panel for kollektiv trafik**

Mødet startede kl. 13:00 og sluttede kl. 15:15

**Tilstede:** Bent Ove Pedersen, Bente Nielsen, Bjarne Schmidt Nielsen, Laila Munk Sørensen, Aleksander Aagaard, Poul Dahl, Aage Koch-Jensen, Henrik Qvist

**Afbud:** Anna Marie Touborg

## 1. Status på omlægning af det regionale rutenet

### *Resumé*

*Kontaktudvalget vedtog på møde den 29. august 2008 at nedsætte en administrativ styregruppe med repræsentanter fra Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik. Styregruppen skal inden 1. april 2009 udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet. Styregruppen har foreløbig afholdt to møder og besluttet at gennemføre en ny kommunerunde.*

*I forbindelse med vedtagelsen af Regions Midtjyllands budget for 2009 vedtog Regionsrådet at udskyde de planlagte besparelser på rutenettet fra 2009 til 2010, idet der dog allerede i 2009, i dialog med kommunerne og Region Midtjylland, kan ske en reduktion af afgang på udvalgte ruter. Midttrafik har udarbejdet et forslag til reduktioner i buskørslen, som indebærer besparelser på ca. 6 mio. kr.*

### **Regional Udvikling indstiller,**

at Panelet for kollektiv trafik drøfter sagen.

### **Beslutning**

Panelet for kollektiv trafik drøftede sagen.

### **Sagsfremstilling**

Kontaktudvalget blev på møde den 29. august 2008 orienteret om status for arbejdet med planlægningen af det fremtidige regionale rutenet, herunder beslutning i Regionsrådet om forslag til ændringer i det regionale rutenet som det nuværende grundlag for at imødegå et øget udgiftspres. Efterfølgende har Regionsrådet i forbindelse med vedtagelsen af Region Midtjyllands budget for 2009 den 24. september 2008 besluttet at udskyde de planlagte besparelser på rutenettet fra 2009 til 2010, idet der dog allerede i 2009 i dialog med kommunerne og Region Midtjylland kan ske en reduktion af afgang på udvalgte ruter.

Midttrafik har på den baggrund udarbejdet et forslag til besparelser på det regionale rutenet gældende fra køreplansskiftet i 2009. Samlet set giver forslaget en besparelse på ca. 6 mio. kr. årligt. Der er hovedsagelig tale om at reducere afgang om aftenen og i weekender, hvor der ifølge passagerstatistikken er få passagerer (10 passagerer på dobbeltture eller derunder). Forslaget berører 46 af de 120 regionale ruter. Oplægget er drøftet og godkendt af vognmændene på de aktuelle ruter. Forslaget er i øjeblikket i høring hos kommunerne.

Kontaktudvalget vedtog på sit møde den 29. august 2008 at nedsætte en administrativ styregruppe med repræsentanter fra Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik. Styregruppen skal inden 1. april 2009 udarbejde et samlet forslag, der er koordineret mellem bestillerne med det formål at optimere det kollektive rutenet indenfor bestillerens økonomiske rammer, og er koordineret i forhold til Midttrafiks trafikplan for den kollektive trafik i Midtjylland. Udkast til Midttrafiks trafikplan forventes at foreligge i februar 2009.

Den administrative styregruppe (trafikstyregruppe), som består af ledende embedsmænd fra Viborg Kommune, Ringkøbing-Skjern Kommune, Århus Kommune, Midttrafik og Region Midtjylland, har foreløbig holdt to møder. Styregruppen har konstitueret sig med delt formandskab mellem Viborg Kommune og Region Midtjylland, og der er nedsat en sekretariatsgruppe.

Kommissoriet for gruppen vil være at udarbejde dels forslag til optimeret rutenet, dels oplæg om rollefordelingen mellem bestillerne og Midttrafik.

For så vidt angår forslag til optimeret rutenet bliver delopgaverne:

- At skabe et samlet overblik over de enkelte bestillers økonomiske rammer for den kollektive trafik.
- Skitsere forslag til tidsplan og proces for gennemførelse af optimeringen.
- Drøfte bestiller- og udførerroller for henholdsvis kommuner/region og Midttrafik.

Styregruppen har besluttet efter oplæg fra Midttrafik, at der i løbet af februar 2009 skal foreligge et udkast til plan for gennemførelse af et effektiviseret rutenet af regionale og lokale ruter, der lever op til kommunernes og regionens rammer til kollektiv trafik. Det indgår i arbejdet med planen, at Midttrafik sammen med Region Midtjylland gennemfører møder med samtlige kommuner i løbet af december 2008 og januar 2009. Forud for kommunemøderne udarbejder Midttrafik planoplæg for de enkelte ruter.

Kontaktudvalget har på møde den 14. november 2008 taget status for arbejdet med planlægning af den kollektive trafik til efterretning.

#### **Bilag:**

- Oplæg fra Midttrafik på reduktioner i buskørslen gældende fra 2009

1-31-75-1-08

## **2. Status på økonomien i den kollektive trafik**

### **Resumé**

*Efter seneste kvartalsrapport fra Midttrafik forventes et mindreforbrug i forhold til justeret budget 2008 på 12 mio.kr. Prognosen er dog behæftet med nogen usikkerhed.*

*Det er administrationens forventning, at forudsætningerne bag budget 2009 og besparelsesplanen for 2009-12 stort set holder, med tendens til at udgifterne bliver lidt mindre.*

### **Regional Udvikling indstiller,**

**at** Panelet for kollektiv trafik tager redegørelsen for økonomien i den kollektive trafik til orientering.

### **Beslutning**

Panelet for kollektiv trafik tog redegørelsen for økonomien i den kollektive trafik til orientering.

### **Sagsfremstilling**

#### **Forventet resultat 2008**

Midttrafik fremlagde den 23. maj 2008 et justeret budget 2008. Der forventes et merforbrug på busdrift, mens togdrift, administration og øvrige holder sig indenfor budgettet.

Det justerede budget for den regionale kollektive trafik er samlet på 227 mio.kr. mod 204 mio.kr. i oprindeligt budget. Da det oprindelige budget indeholdt en betaling af dieselafgift på 38 mio.kr. over 12 måneder, mod 9,5 mio.kr. over tre måneder i det justerede budget, er det reelle merforbrug større.

Administrationen forudsatte under udarbejdelsen af Regionens budget 2009 et forbrug på 231 mio.kr. i 2008. Forskellen skyldes, at administrationen har indarbejdet den endelige pl.sats som udmeldt i juni og et revideret skøn for dieselafgiften udmeldt af Danske Regioner også i juni.

Siden udarbejdelsen af justeret budget 2008 er der sket en række ændringer af forudsætningerne bag justeret budget 2008:

- Dieselafgiften vil få effekt i 4 måneder i 2008.
- Der er indgået en aftale mellem Trafikselskaberne i Danmark og vognmandsorganisationerne om udmøntningen af vognmændenes kompensation for dieselafgiften. Den faktiske kompensation er højere end forventet i juni.
- Den endelige pl.sats for 2008 er udmeldt.

Med udsendelsen af status på 3. kvartal 2008, som fremlagt på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 22. november 2008, tager Midttrafik alle disse forhold ind i en ny prognose, samt indarbejder en fremskrivning af faktiske udgifter og indtægter pr. 30. september til årsbasis.

Midttrafik forventer nu:

- Et mindreforbrug i den regionale bus trafik på samlet ca. 14 mio.kr. sammensat af mindreudgifter på 6 mio.kr. og merindtægter på 8 mio.kr.
- Et merforbrug på privatbanedrift på ca. 2 mio.kr.
- Administrationsudgifter svarende til justeret budget.

Hermed forventes et samlet forbrug på ca. 215 mio.kr. til regional kollektiv trafik i 2008. Midttrafik gør dog opmærksom på, at prognosen kan være usikker, især på indtægtssiden.

**Table 1:** Forventet forbrug på regional kollektiv trafik i 2008

| Mio.kr.                    | Midttrafiks oprindelige budget 2008 | Midttrafiks justerede budget 2008 | Regionens forventning til Midttrafiks resultat pr. sept. 2008 | Forventet resultat efter Midttrafiks statusrapport 3. kvartal 2008 |
|----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|---|--|
| Busbidrag                  | 137,1                               | 159,7                             | 164,1   | 145,8  |
| <i>Heraf dieselaftgift</i> | <i>38,0</i>                         | <i>9,5</i>                        | <i>12,7</i>   | <i>13,7</i>  |
| Togbidrag                  | 20,5                                | 20,5                              | 20,5  | 22,5   |
| Fællesudg.                 | 44,7                                | 44,7                              | 45,6  | 44,7   |
| Fællesudg.tog              | 0,8                                 | 0,8                               |   | 0,8  |
| Letbanen                   | 0,9                                 | 0,9                               | 1,0   | 0,9  |
| <b>I alt</b>               | <b>204,1</b>                        | <b>226,7</b>                      | <b>231,0</b>  | <b>214,8</b>   |

### Budget 2009

Det er administrationens forventning, at forudsætningerne bag Regionens budget 2009 og besparelsesplanen for 2009-12 stort set holder, men med tendens til at udgifterne bliver lidt mindre.

I budget 2009 og den tilhørende 4-årige besparelsesplan er det forudsat:

- At der gennemføres besparelser på i alt 120 mio.kr. i perioden, startende med 15 mio.kr. i 2009.
- At der overføres et underskud på 50 mio.kr. fra 2007 og 08.
- At der vil være en pl.udvikling på 9,5% i 2009, ikke mindst pga. meget høje oliepriser.
- At regionen kompenseres 100% for differencen mellem dieselaftgiften og DUT-tilskuddet i 2008 med et mellemregionalt tilskud, og med 50% af differencen mellem DUT-tilskuddet og de faktiske udgifter i 2009 - herefter kompenseres alene med DUT-tilskuddet.

Ved vedtagelsen af budget 2009 i Regionsrådet den 24. september 2008 blev det besluttet at udskyde besparelserne på det regionale rutenet fra 2009 til 2010, idet der dog allerede i 2009 i dialog med kommunerne og Region Midtjylland kan ske reduktioner på udvalgte afdelinger.

Der er udelukkende tale om en tidsmæssig forskydning. Det samlede mål for besparelserne – 120 mio.kr. over 4 år – er fastholdt.

1-30-76-56-07

### **3. Kattegatforbindelsen - Kattegatkomité**

#### **Resumé**

*Den 7. oktober 2008 blev Kattegatkomitéen stiftet af repræsentanter for erhvervslivet, uddannelsesinstitutioner, organisationer og politikere. Komitéen arbejder for beslutning om anlæg af en fast forbindelse til hurtigtog og biler over Kattegat mellem Jylland og Sjælland. For at påvirke Folketinget til at træffe beslutning om at sætte en tilbundsgående forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse i gang har Kattegatkomitéen foretræde for Folketingets Trafikudvalg den 27. november 2008.*

*Yderligere har Region Midtjylland fået Rambøll Management til at udarbejde en redegørelse om, hvilken betydning det vil få for Danmark, hvis landets vækst- og videntcentre bindes sammen med en fast Kattegatforbindelse. Denne redegørelse blev offentliggjort den 10. oktober 2008.*

#### **Regional Udvikling indstiller,**

**at** Panelet for kollektiv trafik tager orienteringen til efterretning.

#### **Beslutning**

Panelet for kollektiv trafik tog orienteringen til efterretning.

#### **Sagsfremstilling**

##### **Kattegatkomitéen**

Kattegatkomitéen blev stiftet den 7. oktober 2008 på initiativ af Region Midtjylland, Kommunekontaktrådet i Region Midtjylland og Århus Kommune og er nedsat for en toårig periode.

Kattegatkomitéen er en sammenslutning af politikere og af interesser i det private erhvervsliv, organisationer, vidensinstitutioner mv., der alle arbejder for en beslutning om anlæg af en fast forbindelse til hurtigtog og biler over Kattegat mellem Jylland og Sjælland.

Kattegatkomitéens formål er, at:

- Synliggøre, udbrede og videreudvikle visionen om et nyt sammenhængende Danmark.
- Påvirke Folketinget til at igangsætte en tilbundsgående analyse/undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse
- Arbejde for en bred politisk beslutning om en fast Kattegatforbindelse.

Kattegatkomitéen har i dag 24 medlemmer, og der arbejdes på at få flere med fra Sjælland.

Komitéens første initiativ har været at søge foretræde for Folketingets Trafikudvalg. Dette foretræde finder sted den 27. november 2008. Formålet med foretrædet er at argumentere for,

at der skal afsættes midler til en tilbundsgående undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse i den kommende investeringsplan for infrastrukturuområdet.

Medlemmer af Kattegatkomitéen fungerer som en slags ambassadører for en Kattegatforbindelse og stiller sig til rådighed for pressen og andre medier.

Komitéen har udarbejdet en række statements, som kan bruges i argumentationen for en fast Kattegatforbindelse.

### **Rambøll rapporten**

Forud for stiftelsen af Kattegatkomitéen havde Region Midtjylland bedt Rambøll Management om at udarbejde en redegørelse om, hvilken betydning det vil få for den fremtidige udvikling i Danmark, hvis landets største vækst- og videncentre bindes sammen af en fast forbindelse via Kattegat med mulighed for højhastighedstog mellem Århus og København med kun én times transporttid.

Denne redegørelse blev præsenteret på det stiftende møde i Kattegatkomitéen den 7. oktober 2008 og offentliggjort den 10. oktober 2008, hvor bl.a. alle medlemmer af Folketinget modtog et eksemplar.

Den 28. august 2008 havde Transportministeriet offentliggjort en rapport om en fast Kattegatforbindelse, som NIRAS havde udarbejdet for ministeriet, en såkaldt screeningsundersøgelse af økonomien i en fast Kattegatforbindelse. Denne rapport konkluderer, at projektet ikke vil være realistisk uden et stort offentligt tilskud.

Rambølls redegørelse konkluderer, at den faste Kattegatforbindelse vil betyde en nytænkning af Danmarkskortet. Hvis "det store H" suppleres med en ringforbindelse, vil infrastrukturen bedre kunne løse de opgaver, der knytter sig til vidensamfundet. Samtidig vil en fast Kattegatforbindelse være med til at udskyde andre investeringer i veje og broer på strækningen mellem Århus over Odense til København.

Kattegatforbindelsen vil bidrage positivt til vækst og udvikling på begge sider af Kattegat, den vil give bedre adgang til specialiseret arbejdskraft, give et større markedsopland og give øget opland for kulturoplevelser og sportsarrangementer.

Samfundsøkonomisk vil en fast Kattegatforbindelse være særdeles attraktiv selv ved de lave vækstforudsætninger som NIRAS bruger i deres rapport. Det skal bemærkes, at NIRAS ikke foretager samfundsøkonomiske beregninger.

For drifts- og anlægsøkonomien er der opstillet forskellige forudsætninger med tilhørende følsomhedsberegninger, hvor de variable er årlig trafikvækst, trafikspring, åbningsår samt indregning af en restværdi efter 30 år. Endvidere er beregningerne foretaget både med og uden landanlæggene. Det viser sig, at kun ved de forudsætninger, som NIRAS har brugt i sin rapport for Transportministeriet, vil der være behov for et offentligt tilskud til forbindelsen. I alle andre opstillede scenarier vil forbindelsen kunne finansieres ved brugerbetaling.

Rambølls følsomhedsberegninger fremgår af nedenstående tabel.

**Driftsøkonomiske konsekvensberegninger ved forskellige sæt af forudsætninger. Nuværdier, opgjort primo åbningsåret.**

|  | Transportministeriets beregning: 1,5 % vækst, 15,2 % trafikspring, åbning 2020 | 2,2 % vækst, 40 % trafikspring, åbning 2025 | 3,8% vækst, 40 % trafikspring, åbning 2025 | 2,2 % vækst, 40 % trafikspring, åbning 2030 |
|--|--|---|--|---|
| Anlægsudgift                           | -112,1   | -112,1                                      | -112,1                                     | -112,1                                      |
| Drift, vedligehold, reinvestering      | -29,0  | -29,0                                       | -29,0                                      | -29,0                                       |
| Provenu fra vejtrafik                  | 77,2   | 125,1                                       | 210  | 139,5                                       |
| Betaling fra bane                      | 15,2   | 15,2  | 15,2                                       | 15,2  |
| Restværdi efter 30 år                  | 14,3   | 14,3  | 14,3                                       | 14,3  |
| <b>Netto nuværdi</b>                   | <b>-34,4</b>   | <b>13,5</b>                                 | <b>98,4</b>                                | <b>27,9</b>                                 |
| Heraf landanlæg (investering og drift) | -26,8  | -26,8                                       | -26,8                                      | -26,8                                       |
| <b>Nuværdi ekskl. landanlæg</b>        | <b>-7,6</b>  | <b>40,3</b>                                 | <b>125,2</b>                               | <b>54,7</b>                                 |

Yderligere følsomhedsanalyser viser, at der vil være driftsøkonomisk balance for en fast Kattegatforbindelse, hvis der regnes med åbning i 2025, en årlig trafikvækst på 2,2 % og et trafikspring på 24 %.

### **Åbent samråd i Folketingets Trafikudvalg**

Den 6. november 2008 havde Folketingets Trafikudvalg indkaldt transportminister Lars Barfoed til et åbent samråd om de to rapporter fra henholdsvis NIRAS og Rambøll, hvor han skulle redegøre for forskellene i de to rapporter og for regeringens planer om en ny undersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat.

På samrådet konkluderede ministeren, at de to rapporter ikke var så forskellige endda, når der bruges de samme forudsætninger. Forskellene opstår, når Rambøll opstiller andre forudsætninger om trafikvækst, trafikspring, åbningsår og restværdi efter 30 år. Ministeren mener, der er grund til forsigtighed ved vurderingen af de fremtidige trafikmængder. Ministeren lovede endvidere på samrådet, at der i den kommende investeringsplan for infrastruktur vil blive sat penge af til at opbygge nye analysemodeller for trafikudviklingen mellem øst og vest i Danmark. Han afviste at igangsætte en tilbundsående undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse, før disse trafikmodeller er udviklet.

### **Bilag:**

- Kommissorium for Kattegatkomitéen
- Medlemmer af Kattegatkomitéen
- Pjece om Kattegatforbindelsen
- Statements for en fast Kattegatforbindelse



1-30-134-06

#### **4. Regeringens investeringsplan for infrastruktur**

Forslaget til Regeringens investeringsplan for infrastruktur var endnu ikke offentliggjort, derfor udgik punktet.

1-01-1-08

## **5. Erfaringsudveksling fra studieturen til Västra Götaland**

### **Resumé**

*Udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet var i perioden 28. - 29. august 2008 på studietur til Västra Götalandsregionen i Sverige. Formålet med studieturen var at blive inspireret af de svenske erfaringer med kollektiv trafik samt præsenteret for den svenske regions langsigtede strategi for kollektiv trafik. Rapport og regnskab for studieturen blev godkendt på møde i Regionsrådet den 19. november 2008.*

### **Regional Udvikling indstiller,**

**at** Panelet for kollektiv trafik drøfter erfaringer fra studietur til Västra Götalandsregionen, og

**at** Panelet drøfter forslag til afholdelse af konference om kollektiv trafik i 2009.

### **Beslutning**

Panelet for kollektiv trafik drøftede erfaringerne fra studieturen til Västra Götaland.

Panelet tilsluttede sig forslaget om afholdelse af konference om kollektiv trafik i 2009. Administrationen udarbejder forslag.

### **Sagsfremstilling**

Udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet var på studietur til Västra Götalandsregionen i Sverige i perioden fra den 28. august til den 29. august 2008.

Formålet med studieturen var at blive inspireret af de svenske erfaringer med kollektiv trafik samt præsenteret for den svenske regions langsigtede strategi for kollektiv trafik. Udvalget havde på studieturen møder med Västra Götalandsregionen og regionens trafiksselskab Västtrafik.

Udvalget fik af de svenske værter en veltilrettelagt orientering om planer for udviklingen af den kollektive trafik i Västra Götalandsregionen og konkrete initiativer på området. Den kollektive trafik er i Västra Götalandsregionen organiseret efter næsten samme model som i Danmark, og strategien for udviklingen af den regionale busstrafik svarer i hovedtræk til de principper, Regionsrådet har fastlagt for et fremtidigt regionalt rutenet i Region Midtjylland.

Med udgangspunkt i Västra Götalandsregionens overordnede mål for regionale rejser og det igangværende projekt K2020 har Västtrafik formuleret en strategi, der går ud på at øge den kollektive trafiks markedsandel og antallet af kollektive trafikrejser samt udarbejde en standard for regional buskørsel, som skal være gældende i hele regionen.

Generelt går strategien for den regionale busstrafik ud på følgende:

- Rutestrukturen skal forenkles

- Lokale ruter skal fungere som føderuter til de regionale ruter
- Der skal i samarbejde med kommunerne etableres centrale parkeringsanlæg af høj standard for biler og cykler i de større bycentre (Parker og Rejs anlæg)
- De bevægelseshæmmedes muligheder for at bruge bustrafikken skal forbedres
- Bustrafikken skal gøres mere miljøvenlig

Västtrafik skelner i sin strategi for ressourceindsatsen mellem højfrekvente strækninger (overvejende strækninger til og fra Göteborg), middelfrekvente strækninger og lavfrekvente strækninger.

Västtrafik vil sætte flest ressourcer ind på at øge udbuddet på de højfrekvente strækninger. Fremkommeligheden skal øges, og markedsføringen skal intensiveres.

På middelfrekvente strækninger vil udbuddet være mindre og på lavfrekvente strækninger vil normal busdrift blive erstattet af behovsstyret kørsel, hvor passagergrundlaget er begrænset.

Västtrafik vil vurdere behovet for udarbejdelse af en særskilt strategi for samordning af bus- og togtrafikken.

Regionsrådet godkendte på møde den 19. november 2008 afrapportering og regnskab for studieturen.

Regionsrådsmedlem Henrik Qvist har foreslået, at der i det nye år i samarbejde med kommunerne og Midttrafik afholdes en konference om kollektiv trafik, hvor bl.a. erfaringerne fra studieturen til Sverige kan inddrages.

1-00-8-08

## **6. Fastlæggelse af møderække for 2009**

### ***Resumé***

*Forslag til mødedatoer i 2009 for panel for kollektiv trafik.*

|                                       |
|---------------------------------------|
| <b>Regional Udvikling indstiller,</b> |
|---------------------------------------|

at Panelet for kollektiv trafik fastlægger mødedatoerne for 2009.

### **Beslutning**

Følgende mødedatoer blev besluttet:

Onsdag den 11. marts kl. 12-15 i Bovbjerg Fyr

Onsdag den 27. maj kl. 13-15 i Viborg

Onsdag den 2. september kl. 13-15 i Viborg

Onsdag den 11. november kl. 13-15 i Viborg

### **Sagsfremstilling**

Følgende forslag til mødedatoer i 2009 for panel for kollektiv trafik har tidligere været sendt i høring hos panelets medlemmer:

- Onsdag den 11. marts
- Onsdag den 27. maj
- Onsdag den 2. september
- Onsdag den 11. november

Som udgangspunkt holdes møderne i Viborg kl. 13-15.

## **7. Eventuelt**

Intet.