

Bilag I

Notat

FynBus' anbefalinger vedrørende Region Syddanmarks forslag til nye fordelingsprincipper for busservice

Region Syddanmark har med notatet "Nye fordelingsprincipper" af den 12. marts 2012 indbudt FynBus og Sydtrafik til en høring vedrørende forslag til nye fordelingsprincipper for midler til busbetjeningen i regionen. Nærværende notat udgør FynBus' høringssvar.

Region Syddanmark fordeler i 2012 i alt 210,1 mio. kroner til de 2 trafiksselskaber. Sydtrafik modtager 105,9 mio. kroner og FynBus modtager 104,2 mio. kroner.

Den nuværende fordeling er en videreførelse af de tidligere amters tilskud til Sydtrafik og FynBus.

Regionens forslag indebærer overordnet set, at rammebeløbet til den regionale busdrift på Fyn bliver beskåret med 7,2 mio. kroner eller 7 % til 97,0 mio. kroner.

Konsekvens af regionens forslag

Den umiddelbare konsekvens af en beskæring af FynBus' tilskud med 7,2 mio. kroner er, at FynBus må reducere kørselsomfanget med 20.000 køreplantimer. Det svarer til en reduktion af kørselsudgifterne på 10,2 mio. kroner, idet passagerindtægterne forventes at falde med 3 mio. kroner som følge af færre køreplantimer.

Region Syddanmarks principper for buskørsel af 2009, som er fuldt implementeret på Fyn, betød en beskæring af køreplantimetallet med 35 % fra 380.000 timer til 250.000 timer. Region Syddanmarks forslag til ændret fordeling af midlerne til buskørsel vil betyde en yderligere beskæring til 230.000 timer på Fyn. Dette svarer til en samlet reduktion af køreplantimetallet siden omlægningen i 2009 på 40 %.

FynBus' anbefalinger til regionens forslag om fordelingsprincipper

Regionens forslag til nye fordelingsprincipper bygger på 2 forhold:

1. Bus- og togservice adskilles. Herved flyttes ca. 4 mio. kroner fra FynBus til Sydtrafik.
2. Der etableres en rammemodel for fordeling af tilskuddet til busservice. Herved flyttes ca. 3 mio. kroner fra FynBus til Sydtrafik.

Ad 1

Hidtil er Vestbanen blevet finansieret af Sydtrafiks rammebeløb. I den nye model adskilles tog- og busservice. Der reserveres forlods 20,4 mio. kroner til Vestbanen og restbeløbet på 189,7 mio.

kroner reserveres til busservice. Dermed bliver udgiften til togdriften fremover et budgetmæssigt fællesanliggende for de 2 trafikelskaber.

FynBus er af den opfattelse, at bus- og togdrift supplerer hinanden og derfor tilskudsmæssigt må ses i sammenhæng. FynBus vil ikke afvise, at der kan være gode grunde til alligevel at tildele togdriften sin egen ramme. I givet fald bør der være tale om en budgetmæssig omplacering i Sydtrafiks andel af det regionale tilskud som ikke får indflydelse på FynBus' tilskudsandel.

1. FynBus anbefaler derfor, at tilskuddet til FynBus ikke reduceres begrundet i dette forhold.

Ad 2

Rammemodellen er sammensat af et forretningsmæssigt kriterium (2a) og en række demografiske kriterier (2b). Hvert kriterium vægter med en andel af den samlede tilskudsfordeling.

2. FynBus er enig i bloktilskudstanken, som indgår i anvendelsen af demografiske kriterier.

Kriteriernes sammensætning betyder, at tilskudsfordelingen mellem trafikelskaberne kun vil ændre sig langsomt.

3. FynBus finder det hensigtsmæssigt at tilskudsfordelingen ændrer sig langsomt og anbefaler, at justeringer af fordelingsbeløb udmøntes i forbindelse med udarbejdelse af nye trafikplaner. Det vil sige hvert 4. år.

Ad 2a

Det forretningsmæssige kriterium "indtægter pr. køreplantime" vægter med 25 %. Herved indbygges et konkurrenceelement mellem Sydtrafik og FynBus.

4. FynBus finder ikke dette konkurrenceelement hensigtsmæssigt og anbefaler, at et trafikelskabs mulige succes med at tiltrække nye passagerer i stedet udløser et forøget tilskud fra regionens side, som ikke er på bekostning af det andet trafikelskab.

Denne anbefaling matcher tillige den økonomiske sammenhæng i den underskudsgivende offentlige trafik, nemlig, at et veltilpasset trafiksystem, der skaber flere passagerer, har stigende udgifter. Det er således ikke realistisk på den ene side at forvente et stigende passagerantal og samtidig fastholde tilskuddets størrelse.

Ad 2b

FynBus er enig i de enkelte kriteriers relevans. FynBus er uenig i nogle af de enkelte kriteriers vægtandele.

"Befolkningstæthed" vægter med 25 %. Ud fra en trafikfaglig vurdering afspejler dette kriterium potentialet og eksistensberettigelsen for offentlig trafik og bør derfor vægte betydeligt højere end øvrige kriterier.

5. FynBus anbefaler af vægten forøges til 30 %.

"Befolkningsantal" vægter med 20 %. Ud fra en trafikfaglig vurdering tilgodeses herved de tyndt befolkede områder. Det betyder, at kriteriet begunstiger "tynde" ruter på bekostning af ruter med mange passagerer.

6. FynBus anbefaler en reduceret vægt på 15 %.

"Antal biler pr. kilometer vej" vægter med 5 %. Dette kriterium belyser passagerpotentialet og bør vægte højere ud fra Region Syddanmarks principper og ønsker om at overflytte billister til kollektiv trafik.

7. FynBus anbefaler, at vægten forøges til 7,5 %.

"Antal elever på ungdomsuddannelserne" vægter med 5 %. Ud fra en trafikfaglig synsvinkel er dette kriterium af mindre betydning i regional sammenhæng. For lokaltrafik er det et betydende kriterium.

8. FynBus anbefaler en reduceret vægt på 2,5 %.

Såfremt FynBus' anbefalinger følges, vil det betyde, at FynBus' tilskudsbeløb, under den givne ramme, ikke ændres ved overgang til den nye ordning.

Det fremgår ikke af høringsforslaget, hvornår fordelingsprincipperne planlægges indfaset.

9. FynBus anbefaler, at implementering af de nye principper i ændret form foretages i forbindelse med den kommende trafikplan i 2017. Det er ikke realistisk, at implementere den nye ordning allerede i forbindelse med trafikplanen for 2013-16.

Tilskudssammenligning

Tilskuddene til Sydtrafik og FynBus er en fortsættelse af bloktilskuddene fra de tidligere amter. Tilskuddet fra Ribe Amt var betydeligt lavere end de øvrige amters tilskud.

I vedlagte notat "Nøgletal for offentlige tilskud til regional og kommunal buskørsel" (bilag I.1) konkluderer FynBus, at

- Region Syddanmarks tilskud til buskørsel målt pr. indbygger ligger 30 % under de øvrige regioners tilskud
- FynBus' tilskud svarer til de øvrige trafikselskabers regionale tilskud
- Sydtrafiks tilskud ligger 40 % under de øvrige trafikselskabers regionale tilskud

10. På den baggrund anbefaler FynBus, at Region Syddanmark retter op på de historiske skævheder ved at yde et tilskud til busservice, der svarer til øvrige regioners tilskud til busservice.

FynBus' anbefalinger

Her gives et samlet overblik over FynBus' anbefalinger:

1. FynBus er enig i bloktilskudstanken, som indgår i anvendelsen af demografiske kriterier.
2. FynBus anbefaler, at tilskuddet til FynBus *ikke* reduceres begrundet i en adskillelse af bus- og togservice.
3. FynBus anbefaler, at justeringer af fordelingsbeløb udmøntes i forbindelse med udarbejdelse af nye trafikplaner som konsekvens af langsom ændring i de demografiske kriterier. Det vil sige hvert 4. år.
4. FynBus anbefaler, at et trafikselskabs mulige succes med at tiltrække nye passagerer udløser et forøget tilskud fra regionens side, som *ikke* er på bekostning af det andet trafikselskab.
5. FynBus anbefaler at vægten "*befolkningstæthed*" forøges til 30 %.
6. FynBus anbefaler en reduktion af vægten "*befolkningsantal*" til 15 %.
7. FynBus anbefaler, at vægten "*antal biler pr. kilometer vej*" forøges til 7,5 %.
8. FynBus anbefaler en reduktion af vægten "*antal elever på ungdomsuddannelserne*" til 2,5 %.
9. FynBus anbefaler, at implementering af de nye principper i ændret form foretages i forbindelse med den kommende trafikplan i 2017.
10. FynBus anbefaler, at Region Syddanmark retter op på de historiske skævheder i tilskuddene ved at yde et tilskud til busservice, der svarer til øvrige regioners tilskud til busservice.