

Område: Økonomi
Afdeling: Økonomisk Sekretariat
Journal nr.:
Dato: 2. november 2012
Udarbejdet af: Frithjof Rødbro Jensen
E-mail: Frithjof.Roedbro.Jensen@regionsyddanmark.dk
Telefon: 76631251



Notat

Ny model for fordeling af det regionale tilskud til trafikskaberne

Kollektiv trafik

Baggrund

Region Syddanmark fordeler størstedelen af sit tilskud til regionens to trafikskaber, Sydtrafik og FynBus, efter en procentvis fordeling på 47 % til Sydtrafik og 53 % til FynBus. Denne fordelingsnøgle blev fastsat i forbindelse med regionens dannelse i 2007 og har af forskellige årsager været udsat for kritik.

På baggrund af regionsrådets beslutning 27. september 2010 om nye fordelingsprincipper, har regionens administration i samarbejde med trafikskaberne udarbejdet et forslag til tilskudsmodel. Forslaget har været i høring hos trafikskaberne i foråret 2012 og er justeret på baggrund af de indkomne svar.

Med budget 2013 vedtog regionsrådet at tilskuddet til trafikskaberne fra 2013 skal ske på baggrund af den nye model.

Den nye tilskudsmodel

Den nye model er en bloktilskudslignende rammemodel, der tildeler hvert trafikskaber en fast ramme på baggrund af en række fordelingskriterier. Kriterierne beror på officielle data, der er offentligt tilgængelige og bygger på bredt anerkendte opgørelsesmetoder. Kriterierne er forudsigelige og robuste. De beregnes som et 4 års gennemsnit, og hvert år beregnes et nyt 4 års gennemsnit. Denne metode minimerer usikkerheden for kortvarige udsving og sikrer, at tilskudsfordelingen er stabil over år.

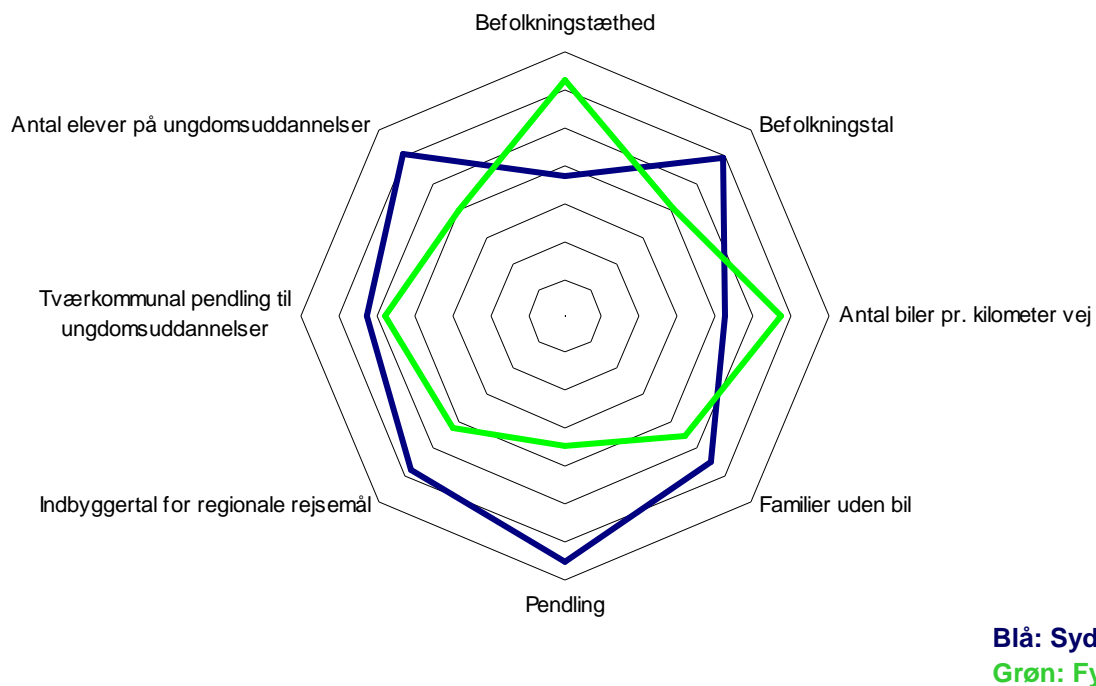
Modellens fordelingskriterier har en indirekte sammenhæng med kollektiv trafik. Kriterierne udgør et samlet hele, der afspejler tilskudsbehovet for kollektiv trafik i bred forstand.

Fordelingskriterier

- Befolkningstæthed har ud fra en trafikfaglig vurdering særlig relevans i en tilskudsmodel, eftersom kriteriet afspejler potentialet og eksistensberettigelsen for offentlig trafik. Tæt befolkede områder har passagerunderlag til et mere fintmasket rutenet, hvorimod der i tyndt befolkede områder er gennemkørende ruter, der har sværere ved at opfange passagerer.
- Befolkningstal indgår for at sikre en afbalanceret model, der tager hensyn til den regionale forpligtelse i tyndt befolkede områder.
- Antal biler pr. kilometer vej afspejler trafikintensiteten. Trængsel på vejene kan være udtryk for et mere generelt transportbehov og dermed udtryk for potentialet for kollektiv trafik. Megen trafik kan desuden betyde mindre mulighed for at køre i egen bil og kan derfor være udtryk for øget tilbøjelighed til at benytte kollektiv trafik.

- Familier uden bil er et kriterium, der omfatter de familier der ikke har en bil og som derfor må antages at have større tilbøjelighed til at benytte kollektiv transport. Kriteriet afspejler således til en vis grad et potentiale for flere passagerer i den kollektive trafik.
- Pendling omfatter antal personer med mere end 10 km mellem arbejdssted og bopæl. Kriteriet afspejler det generelle pendlingsbehov og dermed potentiale for en kollektiv trafik opgave.
- Indbyggertal for regionale rejsemål indgår for at udtrykke volumen i den opgave de regionale busser skal løfte, idet de regionale principper for busservice fastsætter en række regionale rejsemål, som de regionale busser skal betjene.
- Tværkommunal pendling til ungdomsuddannelser udtrykker behovet for transport af uddannelsessøgende på tværs af kommunegrænser og dermed, hvad der kan være en opgave for den regionale busservice.
- Antal elever på ungdomsuddannelser afspejler omfanget af uddannelsessøgende på ungdomsuddannelserne, hvilket udgør en stor del af passagerne i den kollektive trafik. Kriteriet er udtryk for omfanget af, hvad der kan være en opgave for den regionale bustrafik.

Figur 1: Fordelingskriterier og deres værdi set i forhold til hvert trafikelskab



Nye tilskudsrammer

Rammemodellen finder anvendelse på størstedelen af tilskuddet, og indebærer en ændret fordeling fra 47/53 pct. til ca. 50/50 pct. mellem trafiksselskaberne. Den øvrige del af tilskuddet består af puljer, der fortsat deles ligeligt mellem trafiksselskaberne, samt det af regionsrådet vedtagne ekstraordinære tilskud til Vestbanen.

Vestbanen

Sydtrafik vil også fremover opkræve tilskud fra regionen til finansiering af Vestbanens drift og investeringer, men fremover vil tilskuddet blive opkrævet særskilt.

Tilskudsbehovet udgør 24,9 mio. kr. jf. Sydtrafiks budget 2013-2016, hvilket finansieres ved dels 0,9 mio. kr. ved Statens investeringstilskud til privatbaner, der udbetales direkte fra Trafikstyrelsen til Sydtrafik, dels 24,0 mio. kr. direkte fra regionen.

Størstedelen af rammen til Vestbanen findes i form af allerede afsatte midler: I 2010-priser 15,0 mio. kr. oprindeligt afsat til drift, 2,5 mio. kr. oprindeligt afsat til investeringer, samt 2,5 mio. kr. fundet ved besparelser ved prioritering af rute 41, 48 og 88 jf. regionsrådet 28. februar 2011. Det skal understreges, at Sydtrafik jf. de reviderede principper for regional busservice har en stor grad af frihed til at finde andre måder at reducere omkostningerne på – fx andre transportløsninger eller rutetilpasninger.

En del af banens ramme findes også ved at tildele Vestbanen 2,0 mio. kr., som ellers er forbeholdt afdrag på rejsekortinvestering i Sydtrafik. Det indebærer, at Sydtrafik fortsat vil opleve deres ramme reduceret, men til og med 2015 vil midlerne indgå i finansieringen af Vestbanen. Fra 2016 omlægges investeringstilskuddet vedr. privatbaner til bloktilskudsfordelingen, og det deraf følgende øgede bloktilskud vil kunne overtage denne del af finansieringen, samt de forventede reinvesteringskrav for banen. Sydtrafik vil fra 2016 genoptage afdraget på rejsekortinvesteringen.

Sydtrafik gives samtidig henstand i forhold til afdrag og forrentning af regionens anlægstilskud til rejsekortinstallation på Vestbanen til og med 2015. Det årlige afdrag på 450.000 kr. afholdes inden for Vestbanens ramme fra 2016.

Sydtrafik

Sydtrafik tildeles en ramme på 88,6 mio. kr., hvilket er et løft på 6,4 mio. kr. i forhold til den nuværende tilskudsfordeling. Den nye ramme stemmer stort set overens med Sydtrafiks budget 2013-16, men det skal bemærkes, at der i Sydtrafiks budget indgår besparelser for at sikre rammeoverholdelse.

FynBus

Med den nye tilskudsmodel reduceres rammen til FynBus med -5,4 mio. kr. eftersom trafiksselskabet samtidig med afståelsen af -6,4 mio. kr. tilføres 1,0 mio. kr. som et varigt løft. Den nye ramme på 101,1 mio. kr. svarer stort set til FynBus' budget 2013-16.

Efter aftale har FynBus budgetteret med et tilskudsbehov ca. 5 mio. kr. under regionens tilskudsramme, så regionen dermed har kunnet betale af på mellemværendet. Med nulstillingen af mellemværendet kan det budgetterede serviceniveau videreføres uden væsentlige ændringer.

Øremærkede puljer

I trafiksselskabernes rammer til busdrift indgår "Flere med bussen" puljen på 2,0 mio. kr. i 2012 og 2,0 mio. kr. i 2013, som regionsrådet afsatte i forbindelse med budget 2012 til målrettede kampagner for at understøtte målsætningen om at få flere passagerer over i den kollektive trafik.

I rammerne indgår tillige 3,0 mio. kr. i 2012 og 3,0 mio. kr. 2013, reserveret til rabatordning for pensionister, der modtager ældrecheck. Midlerne er ikke blevet udmøntet i en konkret rabatordning, og er derfor ikke anvendelige for trafikelskaberne.

Endelig indgår i trafikelskabernes tilskudsrammer Udkantspuljen på årligt 5,0 mio. kr., der løber til og med 2013, idet 3,0 mio. kr. af midlerne fra 2014 målrettes uddannelseskørsel for unge med lang transporttid.

.