

FynBus bestyrelse

Tillægsgagsorden til bestyrelsesmøde

Torsdag, den 22. januar 2015 kl. 16.00-18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Søren Vestergaard, Ærø
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde
Repræsentantskabsmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Sekretariatschef Ingrid Dissing
Planchef Søren Junker
Kommunikationschef Martin bødker Krogh
Drifts- og kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

Sag til drøftelse:**I. Fordeling af regionens tilskud til FynBus og Sydtrafik****Sagsnummer:**

201501-11674

Resumé:

Sydtrafik har anmodet Region Syddanmark om en fornyet drøftelse af fordelingen af regionens midler til den kollektive trafik mellem Sydtrafik og FynBus.

Principperne for den nuværende fordeling blev vedtaget i 2012, gældende for 2013 og frem. Sydtrafik mener, at to af de otte kriterier der anvendes til fordeling af regionens tilskud bør ændres. Det drejer sig om anvendelsen af kriterierne "befolkningstæthed" og "antal biler pr. km. Vej".

Regionen ønsker FynBus' bemærkninger til Sydtrafiks henvendelse senest 26. januar 2015 med henblik på udvalgs møde i februar måned.

Sagsfremstilling:**Baggrund**

Region Syddanmark har den 15. januar 2015 bedt FynBus om bemærkninger til en henvendelse fra Sydtrafiks Repræsentantskab, hvor regionen anmodes om en fornyet drøftelse af kriterierne for fordeling af regionens tilskud til kollektiv trafik mellem FynBus og Sydtrafik.

Sydtrafik ønsker, at to specifikke kriterier skal ændres således at tilskuddet til Sydtrafik øges, og tilskuddet til FynBus reduceres. Brevet er vedlagt som bilag I.1.

Henvendelsen drøftes i regionens Udvalg for Regional Udvikling i februar måned, og regionen ønsker FynBus' bemærkninger senest den 26. januar 2015.

Indtil udgangen af 2012 var tilskuddene som udgangspunkt fordelt således, at trafikselskaberne fik de beløb, som nogenlunde svarede til udgifterne til kollektiv trafik i de gamle amter, før kommunalreformen 2007. FynBus havde dog allerede i 2010 foretaget en tilpasning til regionens nye principper, og reduceret antallet af køreplantimer med 35 %.

Regionen ønskede at indføre rammestyring af den kollektive trafik, hvor tilskuddet fordeles efter en model, hvor der anvendes objektive kriterier (bloktilskudsmodel), og tages udgangspunkt i regionale principper (rammeforudsætninger) for den kollektive trafik.

Regionen sendte april 2012 et forslag til ny model i høring i Sydtrafik og FynBus. Forslaget var udarbejdet i et samarbejde mellem regionen og de to trafikselskaber.

Borgmesterforum Fyn udtrykte i brev til regionsrådsformand Carl Holst juni 2012 stor bekymring for de konsekvenser, en ændret fordeling ville få for de fynske kommuner, ikke mindst fordi de nye regionale principper for den regionale busdrift allerede i 2010, betød en nedskæring af den regionale buskørsel på Fyn med 35 %.

Regionen besluttede efterfølgende den nu gældende bloktilskudsmodel. Modellen er vedlagt som bilag I.2

Kriterierne for fordeling af midlerne er:

1. Befolkningstæthed
2. Befolkningstal
3. Antal biler pr. kilometer vej
4. Familier uden bil
5. Pendling
6. Indbyggertal for regionale rejsemål
7. Tværkommunal pendling til ungdomsuddannelser
8. Antal elever på ungdomsuddannelser

Rammemodel for fordeling

Sydtrafiks repræsentantskab fremhæver to af otte fordelingskriterier, som ønskes ændret: 1) befolkningstæthed og 3) biler pr. km vej.

Sydtrafiks opfattelse er, at de to kriterier giver en forkert fordeling af midlerne, og at de bør ændres, så tilskuddet til Sydtrafik øges.

Befolkningstæthed

Sydtrafik fremhæver, at en lav befolkningstæthed betyder, at der skal køres længere på de konkrete ruter, og at Sydtrafiks tilskud derfor skal øges.

FynBus bemærker, at lav befolkningstæthed ikke nødvendigvis er udtryk for større afstande, og der kan rejses en række faglige argumenter for og imod de enkelte kriterier.

Økonomiske konsekvenser af en ændring af kriteriet "befolkningstæthed"

Fordelingen mellem Sydtrafik og FynBus er nu 37/63 i forhold til kriteriet *befolkningstæthed*.

I tilfælde af, at kriteriet får den af Sydtrafik beskrevne betydning – lavere befolkningstæthed/mere tilskud – og fordelingen ændres til 63 % til Sydtrafik og 37 % til FynBus, vil FynBus miste ca. 18 mio. kr. i tilskud fra regionen. Det svarer til en reduktion i kørslen på ca. 18 %, og vil være til stor skade for den regionale kollektive trafik.

Antal biler pr. kilometer vej

Sydtrafik fremhæver, at der er færre biler pr. km vej i Sydjylland, og at dette øger behovet for buskørsel, med henblik på at sikre en bedre mobilitet.

FynBus bemærker, at der kan være modsat rettede argumenter, eksempelvis at færre biler pr. km vej kan være udtryk for at afstandene er større, eller at flere biler på vejene kan være et udtryk for mangel på kollektiv trafik.

Økonomiske konsekvenser af en ændring af kriteriet "biler pr. km. Vej"

I tilfælde af, at kriteriet *antal biler pr. kilometer vej* får betydningen færre biler pr. kilometer vej/mere tilskud, vil FynBus miste ca. 1,5 mio. kr. i tilskud fra regionen,

Generelle bemærkninger til tilskudsfordelingen

Sydtrafik har tidligere ønsket, at fordelingsmodellen udelukkende baseres på befolkningstallet, således at der gives et tilskud pr. indbygger.

Dette vil, ud fra en samfundsøkonomisk og trafikfaglig betragtning være uheldigt, idet områder med et lille behov for kollektiv trafik vil få lige så mange penge som et område med et stort behov.

Trafikselskaberne enedes derfor i 2012 om, at indføre en bloktilskudsmodel baseret på udvalgte kriterier. Selvom kriterierne betegnes som "objektive", kan der når som helst stilles spørgsmålstegn ved de valgte kriterier og ikke mindst deres vægtning. FynBus mener derfor ikke at modellen, som er udarbejdet i enighed, skal tages op til overvejelse med mindre der er tungtvejende reelle begrundelser herfor.

FynBus, Sydtrafik og regionen har tidligere forsøgt at foretage en beregning af tilskudsbehovet med udgangspunkt i en udmøntning af regionens principper. Det viste sig, at det ikke var muligt at nå frem til et resultat i enighed.

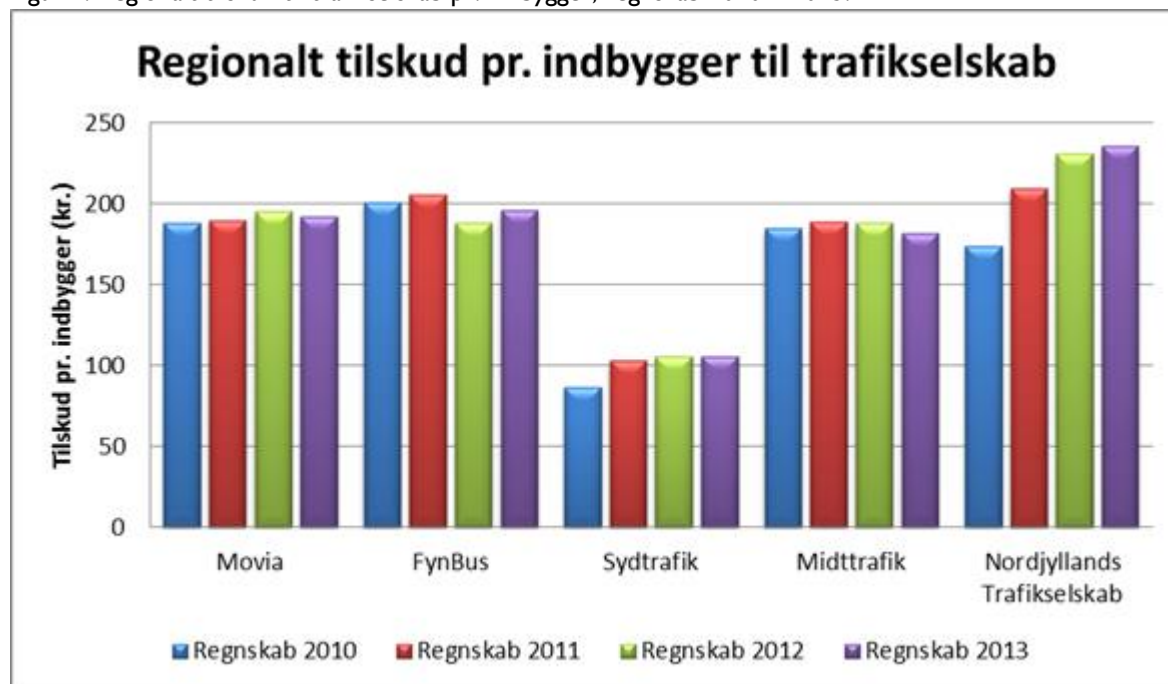
FynBus mener fortsat, at det regionale tilskud til trafikselskaberne bør svare til prisen for at udmønte de regionale principper. På Fyn er de regionale principper fuldt implementeret i 2010. Det medførte en besparelse i køreplantimerne på 35 % i 2010. Ved omlægningen af finansieringsprincipperne i 2012 overførtes ca. 7 mio. kr. fra FynBus til Sydtrafik. Det var muligt på grund af et stigende passagertal i FynBus område.

Så vidt FynBus er orienteret, er principperne ligeledes implementeret i Sydtrafiks område, samtidig med at den regionale ramme ikke er fuldt opbrugt. Det kan derfor være vanskeligt at se begrundelsen for, at Sydtrafik skal tilføres flere ressourcer.

Nøgletal viser, at FynBus får et tilskud fra regionen pr. indbygger som nogenlunde svarer til tilskuddet i Nordjylland og Midtjylland. Se figur 1 nedenfor.

Det er korrekt, at Sydtrafik får et lavere tilskud, men det skyldes, at Region Syddanmarks tilskud til kollektiv trafik er lavere end i de andre regioner. Regionens tilskud målt pr. indbygger ligger (2013-niveau) 22 % under de øvrige regioners gennemsnitlige tilskud. Det må betyde, at hvis Sydtrafik skal have flere penge, skal de ikke komme fra FynBus, som netop får det beløb som passer til principperne, og til tilskudsniveauet i de andre regioner.

Figur 1: Regionalt tilskud til trafiksselskab pr. indbygger, regnskab 2010 – 2013.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter henvendelsen fra Regions Syddanmark om tildelingskriterier for midler til den regionale, kollektive trafik.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 1.1

Brev fra Sydtrafik til RSD af 3. december 2014

Bilag 1.2

Fordelingsmodel for tilskud til regional buskørsel af 2012

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Søren Vestergaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Esbjerg, den 3. december 2014

Region Syddanmark

Udvalget for Regional Udvikling

Att: Stephanie Lose.

Kære Stephanie.

Dette brev er sendt på vegne af repræsentantskabet i Sydtrafik, da vi mener, at kriterierne i rammemodellen for regionens fordeling af midlerne mellem Sydtrafik og Fynbus, ikke på alle punkter, svarer til de reelle omkostninger ved at drive den kollektive trafik.

Vi er fuldt ud bekendte med, at den nuværende fordeling blev vedtaget i 2012, gældende for 2013 og frem.

Vores anke går på, at for 2 ud af de 10 fordelingskriterier efter vores opfattelse, bliver fordelt på et decideret forkert grundlag.

De 2 fordelingskriterier er:

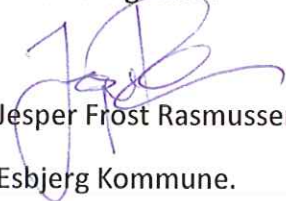
- **Befolkningstæthed.** Her viser statistikken tydeligt, at befolkningstætheden i Sydtrafik er væsentlig lavere end hos Fynbus. Det betyder, at der skal køres flere kilometer kollektiv trafik hos Sydtrafik for at sikre et givet serviceniveau af borgerne i Sydtrafik. Men da befolkningstætheden er mindre, bliver procentfordelingen til Sydtrafik, i modellen, på dette kriterie også mindre (37%). Det bør efter vores opfattelse være det modsatte for at sikre en ligeværdig fordeling af midlerne til dækning af de reelle omkostninger.
- **Antal biler pr. kilometer vej.** Statistikken viser at bilens udbredelse i Sydtrafik er væsentlig mindre end i Fynbus's område. Der er derfor behov for øget kollektiv trafik for at sikre betjeningen af befolkningen i Sydtrafik. Men da antal biler pr. kilometer vej er mindre, bliver procentfordelingen til Sydtrafik, i modellen, på dette kriterie også mindre (43%). Det bør efter vores opfattelse være det modsatte for at sikre en ligeværdig fordeling af midlerne til dækning af de reelle omkostninger.

Den nu gældende rammemodel er vedlagt dette brev.

Ud fra ovennævnte håber vi, at udvalget for Regional Udvikling, vil drøfte sagen på ny, således at fordelingen af midlerne bliver foretaget ud fra et mere korrekt grundlag set i forhold til de faktiske omkostninger. Vi kan derved i fællesskab sikre ens rammevilkår for den kollektive trafik i hele Region Syddanmark, at vi får opretholdt eller måske endda forbedret den kollektive trafik, til gavn for befolkningen i Sydtrafik's område.

Vi ser naturligvis frem til, at høre konklusionerne fra udvalgets drøftelse af ovennævnte.

Med venlig hilsen



Jesper Frost Rasmussen
Esbjerg Kommune.

Medunderskrivere af dette brev er:

Peder Hummelose, Vejle Kommune

Knud Erik Langhoff, Kolding Kommune

Steen Wrist, Fredericia Kommune

Jørgen Bruun, Vejen Kommune

Lars B. Thomsen, Billund Kommune

Poul Rosendahl, Varde Kommune

Søren Rishøj Jakobsen, Haderslev Kommune

Jan Riber Jakobsen, Aabenraa Kommune

Allan Skjøth, Tønder Kommune

Frode Sørensen, Sønderborg Kommune

Kristine Kaas Krog, Fanø Kommune

Fordelingsmodel: Rammemodell

	Kriterie	Enhed		Fordeling		Vægt			Akkumuleret		
		Sydtrafik	FynBus	Sydtrafik	FynBus		Sydtrafik	FynBus	Sydtrafik	FynBus	
Fordelingskriterier*	Befolkningstæthed	82	139	37%	63%	0,36	0,13	0,22	0,13	0,22	0,36
	Befolkningstal	715.847	485.635	60%	40%	0,34	0,20	0,14	0,34	0,36	0,70
	Antal biler pr. kilometer vej	20,0	26,9	43%	57%	0,05	0,02	0,03	0,36	0,39	0,75
	Familier uden bil	109.553	91.329	55%	45%	0,05	0,03	0,02	0,39	0,41	0,80
	Pendling	156.111	81.753	66%	34%	0,05	0,03	0,02	0,42	0,43	0,85
	Indbyggertal for regionale rejsemål	368.265	270.068	58%	42%	0,05	0,03	0,02	0,45	0,45	0,90
	Tværkommunal pendling til ungdomsuddannelser	10.210	9.377	52%	48%	0,05	0,03	0,02	0,47	0,48	0,95
	Antal elever på ungdomsuddannelser	35.756	23.141	61%	39%	0,05	0,03	0,02	0,50	0,50	1,00
	Total			54%	46%	1,00	0,5031	0,4969			

*Fordelingskriterierne er beregnet som et 4 års gennemsnit

Rammefordeling	Sydtrafik	FynBus	VB i alt	Puljer	Ekstra VB	Tilskud i alt
Samlet ramme til kollektiv trafik				3,06	10,88	212,38
Rammer jf. ovenstående fordeling**	87,55	100,64	24,19			212,38

**Inkl. puljer, PL fremskrivning til 2015 1,0%, DUT samt særskilt ramme til Vestbanen

Noter:	
Befolkningstæthed	Danmarks Statistik, Folketal/km2 (ARE207) 2011-2014
Befolkningstal	Danmarks Statistik, Folketal 1. kvartal (FOLK1) 2011-2014
Antal biler pr. kilometer vej	Danmarks Statistik, Bestanden af køretøjer (BIL707) pr. kilometer vej (VEJ11) 2011-2014
Familier uden bil	Danmarks Statistik, Antal husstande uden bil (BIL800) 2011-2014
Pendling	Danmarks Statistik, Antal personer med mere end 10 km. ml arbejdssted og bopæl (AFSTA1) 2010-2013
Indbyggertal for regionale rejsemål	Danmarks Statistik, Folketal fordelt på byer (BEF44) 2011-2014
Tværkommunal pendling til ungdomsuddannelser	Undervisningsministeriet, Databanken, Elevtal (EAK), Byg-selv-tabel, Antal uddannelsessøgende fra anden kommune end uddannelsesstedet. Rækker: Bopæl og Institutionsbeliggenhed, Kollonner: Bestand, Forberedende udd., Gymnasiale udd., Erhvervsfaglige udd., 2009-2012
Antal elever på ungdomsuddannelser	Undervisningsministeriet, ibid., Antal studerende i gang med uddannelse pr. 30/9, 2009-2012 Elevregistret er et forløbsregister som opdateres årligt. Det seneste år betragtes som foreløbigt og vil blive erstattet af opdaterede tal det efterfølgende år. Særlige forhold har de seneste år påvirket uddannelsesstatistikken. For at undgå store udsving bruges tal fra 2009-2012.