
Modtager Silkeborg Kommune
Udarbejdet af Thorarinn Aggi Thorarinsson
Emne Forslag til besparelse i Silkeborg Kommune - K23

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

27. oktober 2022

Journalnr.: 5.5.1-08950-
2022

Version: 1.0

Kontaktperson:
Thorarinn Aggi Thorarinsson

E-mail:
tat@midttrafik.dk

Forslag til besparelse K23

Efter ønske fra Silkeborg Kommune har Midttrafik udarbejdet dette notat for at fremlægge umiddelbare muligheder for besparelser i K23. Forslag til umiddelbare besparelser er omlæggelse eller nedlæggelse af ruter/linjer med svagt benyttede afgange, som her er defineret som afgange med under ca. 5 daglige påstigere. Derudover er der taget hensyn til om der er andre muligheder for kollektiv transport, eventuelt med øget gangafstand. Muligheder for besparelser igennem reduktion af kørslen tager i videst muligt omfang altid udgangspunkt i tider og steder, hvor passagerbenyttelsen er lavest.

Dette notat beskriver muligheder og konsekvenser for at opnå besparelser.

Forudsætninger i vurderingen

Udgangspunktet for vurderingen af muligheder er taget i passagerbenyttelsen på bybuslinjerne for perioden 1. marts – 31. maj 2022. Sammenlignelige passagertællinger fra andre perioder fremgår af bilag for bybuslinjer.¹ For lokalruterne er der lavet en vurdering ud fra passagertællinger i perioden 8. august – 14. oktober 2022. De økonomiske konsekvenser er vurderet ud fra ruteøkonomien for budget 2023.

Silkeborg bybusser

Silkeborg by er betjent med 12 bybuslinjer, som dækker hele Silkeborg by. Bybussystemet kører grundlæggende i halvtimesdrift i morgen og eftermiddagstimerne på hverdage og timesdrift i øvrige tidsrum. Midttrafik har kigget på alle bybuslinjer og er kommet frem til følgende forslag.

¹ Se bilag "Passagertal bybuslinjer"

Linje 1 Sygehuset – Sensommervej – Resenbro

Midttrafik kan pege på en mulighed for at nedlægge linje 1.

Ved at nedlægge linje 1 vil Sensommervej ikke længere blive betjent. Omkring 29 kunder på Sensommervej vil blive berørt af dette. De har dog mulighed for at tage en linje 113 eller 223, der kører fra Skærbækvej. Afhængigt af hvor på Sensommervej man plejer at stige på bussen, vil der være 150-730 meter til nærmeste alternative stoppested på Skærbækvej.

Der er i gennemsnit 4,3 kunder, der stiger på stoppestederne på Sensommervej i forbindelse med 7:16 afgang fra Silkeborg Trafikterminal. 5,0 kunder står af ved Resenbro Skole. I eftermiddagstimerne er der i gennemsnit 2 kunder, der stiger på ved Resenbro Skole. Eventuelle elever der bor på Sensommervej kan benytte linje 113 og 223 der betjenes fra Skærbækvej. Skærbækvej er dog klassificeret som værende trafikfarlig vej. Der bør opsættes 1-2 midterheller samt ekstra stoppesteder langs Skærbækvej.

Linje 113 og 223 betjener udover Sygehuset og Campus både Resenbro Plejecenter og standser tæt på Resenbro Skole. Midttrafik vil undersøge muligheden for at skabe bedre tilpasning til Resenbro Skole med rute 113 og 223 under hensyn til øvrige kundegrupper på ruterne. Såfremt det er muligt uden væsentlige negative konsekvenser for de mange øvrige kunder på rute 113 og 223, så vil det blive implementeret.

Øvrige kunder har gode alternative muligheder for kollektiv transport.

Nedlægges linje 1 vil det give en nettobesparelse på cirka 2,52 mio. kr. årligt.

Linje 4 Remstruplund - Virklund

Midttrafik kan pege på en mulighed for omlægelse af nuværende betjeningsniveau til uddannelses- og skoleniveau (2 morgenture og 3 eftermiddagsture).

Ved at omlægge linje 4 til uddannelses- og skoleniveau vil det berøre 90 kunder i Virklund området.² Derudover vil det berøre 40 kunder i den sløjfe der betjener Ågade/Sanatorievej, Remstruplund Plejecenter, AQUA og Vejlbøvej/Marienlundvej. Disse kunder har 200-600 meter til nærmeste alternative stoppested på Frederiksberggade.

Der er i dag 90 påstigninger i Virklund. 70% af disse påstigninger (63 kunder) har mindre end 800 meter til Horsensvej/Virklundvej, hvorfra de kan benytte linje 110 og 215. 27 kunder får mere end 800 meter til Horsensvej/Virklundvej (30%). 7:05 afgang fra Silkeborg er den travleste mht. antal påstigninger i Virklund området. Samlet set er der 16,4 der stiger på i Virklund "cirklen" ifm. 7:05 afgang fra Silkeborg. 14:37 afgang er den travleste afgang mht. antal afstigninger i Virklund "cirklen". Samlet set står 9,8 af i Virklund. 15:06 og 15:37 står der 7,1-7,8 af i Virklund. Midttrafik foreslår 2 morgenafgange til Silkeborg og 3 eftermiddagsafgange fra Silkeborg til Virklund for at tage hensyn til de uddannelsessøgende.

Ved omlægning til uddannelses- og skoleniveau, vil det give en nettobesparelse på cirka 1,36 mio. kr. årligt.

Linje 5 Lysbro - Funder

Midttrafik kan pege på en mulighed for omlæggelse af nuværende betjeningsniveau til uddannelses- og skoleniveau (2 morgenture og 3 eftermiddagsture).

Ved at omlægge linje 5 til uddannelses- og skoleniveau vil det berøre 97 kunder i området der primært betjenes af linje 5. Af disse 97 kunder, vil 70 kunder kunne benytte linje 124, der deler to stop med linje 5. 2 morgenafgange og 3 eftermiddagsafgange vil have samme rute som normalt for at tage hensyn til de uddannelsessøgende.

Linje 3 betjener strækningen mellem Silkeborg og Lysbro og linje 124 kan benyttes fra Skærskovhedevej. Linje 124 bør få to stop mere i begge retninger ved Skærskovhedevej/Funder Bygade samt Skærskovhedevej/Funder Skolevej, da der er flest påstigninger her. Så vil der være 27 kunder i Funder

² Se bilag "Linje 4 Virklund kortudsnit"

Kirkeby, der vil blive berørt af ændringen. Rute 35 betjener i øvrigt Funder Skole (Frederiksdal - Funder - Kragelund) med stop i Funder Kirkeby.

Ved omlægning til uddannelses- og skoleniveau, vil det give en nettobesparelse på cirka 1,28 mio. kr. årligt.

Linje 10 Solbakkevej – Silkeborg Bad - Gjessø

Midttrafik kan pege på en mulighed for omlægning af nuværende betjeningsniveau til uddannelses- og skoleniveau (2 morgenture og 3 eftermiddagsture).

Der er 66 kunder i alt i Gjessø. Af disse vil 35 kunder blive berørt af en ændring. Vi foreslår 2 morgenafgange til Silkeborg og 3 eftermiddagsafgange fra Silkeborg til Gjessø for at tage hensyn til de uddannelsessøgende.

Linje 10 betjener Vestre Skole. Der er flest påstigninger i Gjessø ifm. 7:15 afgang. Langt størstedelen stiger af ved Vestre Skole. Der er flest afstigninger i Gjessø ifm. 14:18 afgang, hvor de fleste passagerer kommer fra Vestre Skole. Der er mange tynde ture i formiddagstimerne samt sent eftermiddag/tidlig aften. Alle afgang på lørdage og søndage har under eller omkring 5,0 påstigere pr. afgang.

Ved omlægning til uddannelses- og skoleniveau, vil det give en nettobesparelse på cirka 0,28 mio. kr. årligt.

Linje 12 Kejlstrupvej – Tietgensvej

Midttrafik kan pege på en mulighed for at nedlægge linje 12.

Ved at nedlægge linje 12 vil sløjfen omkring Nordre Højmarksvej/Priorsvej ikke blive betjent. 49 kunder vil blive berørt af en nedlægning. Af de 49 kunder har 8 mindre en 800 meter til Nørreskov Bakke, hvor de kan benytte linje 9 eller linje 73 mod Silkeborg. 4 kunder har mindre end 800 meter til Kejlstrupvej, hvor de kan benytte linje 8, der blandt andet betjener College 360. De resterende kunder (37), har alle 1,0-1,5 km til nærmeste alternative stoppested. Sløjfen er generelt tyndt besat med kunder. Der er tre eftermiddagsafgange hvor der er hhv. 9.5, 8.3 og 5.2 påstigninger. Alle andre

afgange har mellem 0,1 - 4,8 påstigninger. 14 ud af 21 afgange har under 2,0 påstigninger.³

Nedlægges linje 12 vil det give en nettobesparelse på cirka 2,55 mio. kr. årligt.

Økonomi:

De førnævnte tiltag vil give en samlet nettobesparelse på cirka 8,00 mio. kr.

Samlet overblik over besparelsesmuligheder på bybuslinjer

| Forslag | Driftsbesparelse (timer og busser) samt bruttoøkonomi | Skønnet indtægtstab | Nettoøkonomi |
|--|---|--|---------------------------------|
| Nedlæggelse af linje 1 | Der spares 3016 timer á 575 kr. + en bus á 912.000 kr. Samlet besparelse = ca. 2.65 mio. kr. | Der er indtægter på ca. 540.000kr. om året. Vi forventer at 25% ikke vil bruge bussen længere. Det giver et skønnet indtægtstab på ca. 135.000 kr. | Nettobesparelse = 2,52 mio. kr. |
| Omlægning af linje 4 til uddannelses- og skoleniveau | Der spares 3698 timer á 575 kr. = ca. 2,13 mio. kr. Det foreslået kørselsniveau koster ca. 575.000 kr. årligt Samlet besparelse = ca. 1,55 mio. kr. | Der er indtægter på ca. 750.000 kr. om året. Vi forventer at 25% ikke vil bruge bussen længere. Det giver et indtægtsstab på ca. 190.000 kr. | Nettobesparelse = 1,36 mio. kr. |
| Omlægning af linje 5 til uddannelses- og skoleniveau | Der spares 3570 timer á 575 kr. = ca. 2,1 mio. kr. | Der er indtægter på ca. 990.000 kr. om året. | |

³ Se bilag "Linje 12 kortudsnit"

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>Det foreslået kørselsniveau koster ca. 575.000 kr. årligt</p> <p>Samlet besparelse = ca. 1,48 mio. kr.</p> | <p>Vi forventer at 20% ikke vil bruge bussen længere.</p> <p>Det giver et indtægts- tab på ca. 200.000 kr.</p> | <p>Nettobesparelse = 1,28 mio. kr.</p> |
| <p>Omlægning af linje 10 til uddannelses- og skoleniveau</p> | <p>Der spares 1820 timer á 575 kr. = ca. 1,05 mio. kr.</p> <p>Det foreslået kørselsniveau koster årligt 575.000 kr.</p> <p>Samlet besparelse = ca. 0,47 mio. kr.</p> | <p>Der er indtægter på ca. 390.000 kr. om året.</p> <p>Vi forventer at 50% ikke vil bruge bussen længere.</p> <p>Det giver et indtægts- tab på ca. 190.000 kr.</p> | <p>Nettobesparelse = 0,28 mio. kr.</p> |
| <p>Nedlæggelse af linje 12</p> | <p>Der spares 2940 timer á 575 kr. + en bus á 912.000 kr.</p> <p>Samlet besparelse = ca. 2,60 mio. kr.</p> | <p>Der er indtægter på ca. 530.000 kr. om året.</p> <p>Vi forventer at 10% ikke vil bruge bussen længere.</p> <p>Det giver et indtægts- tab på ca. 53.000 kr.</p> | <p>Nettobesparelse = 2,55 mio. kr.</p> |
| <p>Samlet</p> | <p>15.044 køreplanti- mer og 2 busser</p> | | <p>Samlet nettobe- sparelse ca. = 8,00 mio. kr.</p> |

Kontrakten for bybuslinjerne sætter dog nogle rammer for muligheden for at reducere i kørselsomfanget fra år til år og igennem hele kontraktperioden, da særlige kompensationsbestemmelser medfører væsentlige økonomiske omkostninger, hvis der reduceres mere end det tilladte.

Der er tidligere blevet reduceret i kørselsomfanget i kontrakten for bybuslinjerne, så derfor kan der kun reduceres 4.015 timer yderligere samt 2 busser uden at det udløser kompensation. Det betyder altså at der skal betales en kompensation for 11.029 køreplantimer á 73 kr. pr. time. Dette udløser en

kompensation på ca. 805.000 kr. Kompensationen er en éngangsbetaling det første år.⁴

Der vil være en særlig udfordring i forhold til den nuværende kontrakts bestemmelser om reduktionsmuligheder i kontraktperioden.

Midttrafiks kontraktafdeling har vurderet, at i forhold til den konkrete kontrakt, så er det ikke muligt indenfor kontrakten at foretage reduktion op til ca. 34 % uden risiko for væsentlige konsekvenser. Det er vores umiddelbare vurdering, at vi samlet set kan reducere op til ca. 30 %. Den foreslåede reduktion på 15.044 timer vil give en samlet reduktion på 34,3% i kontraktperioden.

Hvis der skal findes besparelser på de øvrige bybuslinjer, er det vigtigt at have in mente, at hvis man begynder at skære i ruter, der har høj selvfinansiering, så skal man regne med en større bruttobesparelse, da der er større selvfinansiering på ruterne. Det vil medføre til en større reduktion i kontrakten og det vil øge risikoen for at vi ikke kan gennemføre besparelsen.

Den foreslåede reduktion aftales med Tide Bus, da den ligger ud over kontraktens rammer for ændringer. I den forbindelse kan der være risiko for, at Tide Bus vil modsætte sig reduktionen, eller at de vil kræve en højere kompensation.

Hvis det kommer til en tvist mellem Midttrafik og Tide Bus om reduktionen og kompensation, så er der stor risiko for, at Midttrafik vil tabe en sådan sag, da en reduktion af den foreslåede størrelsesorden ikke er hjemlet i kontrakten.

Kommunen skal være ovenstående risici bevidst, og være opmærksom på at det ikke nødvendigvis er sikkert, at der kan opnås den forventede besparelse, hvis det kommer til en juridisk tvist med Tide Bus.

⁴ Bemærk: overslaget på kompensationsbetalingen er beregnet i nyest kendte indeksniveau (oktober 2022). Den endelige kompensationsbetaling bliver beregnet med det kendte indeksniveau på tidspunktet for ikrafttrædelse.

Lokalruter i Silkeborg Kommune

I den nordlige del af Silkeborg Kommune (Kjellerup-området) er der lokalbetjening på ruterne 801-806. Lokalruterne formål er primært at betjene skoleelever til folkeskolerne og sekundært at sikre forbindelse ind til Kjellerup, hvor der er videreførelse med regionalruter til Viborg og Silkeborg. Hensynet er her primært i forhold til uddannelsessøgende og pendlere.

Lokalruterne har primært betjening på skoledage og enkelte afgang har kørsel på hverdage.

Det nære opland til Silkeborg by er betjent af lokalruterne 31-35.

Lokalruterne 31 og 32 har et todelt formål – dels at betjene skoleelever til folkeskolerne og dels at sikre forbindelser ind til Silkeborg by af hensyn til uddannelsessøgende og pendlere. Ruterne har kørsel med bus i dagtimerne på hverdage og lørdag formiddag, mens der i aftentimer på hverdage, lørdage samt hele søndag tilbydes afgang med Flexbus.

Lokalruterne 34 og 35 har kørsel på skoledage og betjener primært skoleelever til folkeskolerne. På ruterne er der planlagt korrespondance til øvrige bybusser og lokalruter, så der er mulighed for videreførelse ind til Silkeborg for uddannelsessøgende og pendlere.

Rute 313 er en større lokalrute, der betjener området Fårvang/Gjern/Voel med direkte kørsel til Silkeborg via Oslovej, hvor der er betjening af Silkeborg Gymnasium. På enkelte ture betjener ruten Thorsø. Om eftermiddagen er der betjening af Fårvang Skole. På tidspunkter med få kunder, samt aften og weekend består betjeningen af Flexbus. Om morgenen er der indsat dubleringsbus mod Silkeborg. Rute 313 er en meget velbesøgt linje med mange passagerer.

Midttrafik kan pege på en mulighed for at fjerne dårligt benyttede ture på rute 802 - 806. De dårligst benyttede afgang, er afgang som ikke betjener skoler på skolerrelevante tidspunkter.

| Forslag | Driftsbesparelse (timer og busser) samt bruttoøkonomi | Skønnet indtægtstab | Nettøkonomi |
|--|---|---|---------------------------------|
| Fjernelse af dårligt benyttede ture på 802-806 | Der spares 1.800 timer á 526 kr. Samlet besparelse = ca. 0,95 mio. kr. | Der er indtægter på ca. 450.000 kr. i alt for 802-806 Vi forventer at 10% ikke vil bruge bussen længere. Det giver et indtægtstab på ca. 45.000 kr. | Nettobesparelse = 0,90 mio. kr. |

På nuværende tidspunkt er der allerede blevet reduceret 25% i kontraktperioden.

Der vil være en særlig udfordring i forhold til nuværende kontrakts bestemmelser om reduktionsmuligheder i kontraktperioden.

Midttrafik's kontraktafdeling har vurderet, at i forhold til den konkrete kontrakt, så er det ikke muligt indenfor kontrakten at foretage reduktion op til 45 % uden risiko for væsentlige konsekvenser. Det er vores umiddelbare vurdering, at vi samlet set kan reducere op til ca. 30 %. Den foreslåede reduktion på 1.800 timer vil give en samlet reduktion på knap 45% i kontraktperioden.

Den foreslåede reduktion på 1.800 køreplantimer skal aftales med Umove, da den ligger ud over kontraktens rammer for ændringer. I den forbindelse kan der være risiko for, at Umove vil modsætte sig reduktionen, eller at de vil kræve en højere kompensation.

Hvis det kommer til en tvist mellem Midttrafik og Umove om reduktionen og kompensation, så er der stor risiko for, at Midttrafik vil tabe en sådan sag, da en reduktion af den foreslåede størrelsesorden ikke er hjemlet i kontrakten.

Kommunen skal være ovenstående risici bevidst, og være opmærksom på at det ikke nødvendigvis er sikkert, at der kan opnås den forventede besparelse, hvis det kommer til en juridisk tvist med Umove.

Lokalruterne 802-806 har mange svagt benyttede afgang uden for skolerne og uddannelsesstedernes ringetider⁵, men ud fra en faglig og økonomisk vurdering anbefaler Midttrafik, at en eventuel nedlæggelse af ruter eller omlægning til uddannelses- og skoleniveau, først bør implementeres i forbindelse med næste udbud i 2024.

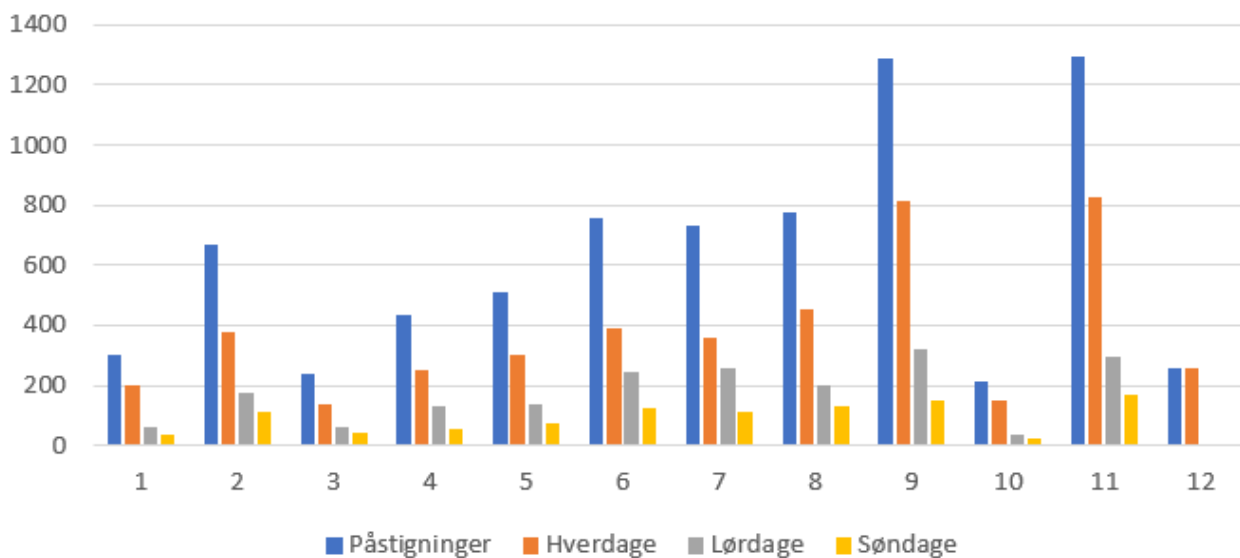
Hvis der foretages besparelser på disse ruter, fratager man de unges muligheder for at vælge hvor de vil studere og det vil også besværliggøre oplandets adgang til byerne. Derudover er der allerede barberet mere end 25% af køreplantimerne i kontraktperioden, og yderligere reducere af køreplantimer vil udløse fuld kompensation pr. køreplantime. Det betyder altså at ovenstående forslag om fjernelse af dårligt benyttede ture på rute 802-806 vil udløse en kompensation for 1800 køreplantimer á 91 kr. pr. time. Dette udløser en kompensation på ca. 163.800 kr.

Midttrafik anbefaler derfor at førnævnte lokalruter indgår i en samlet analyse af mindre lokale ruter, som Silkeborg Kommune har bestilt hos Midttrafik. Analysen forventes at vise en økonomisk gevinst ved at de mindst benyttede lokalruter nedlægges i Midttrafik regi og i stedet udbydes som speciel rutekørsel (skoleruter) af Silkeborg Kommune.

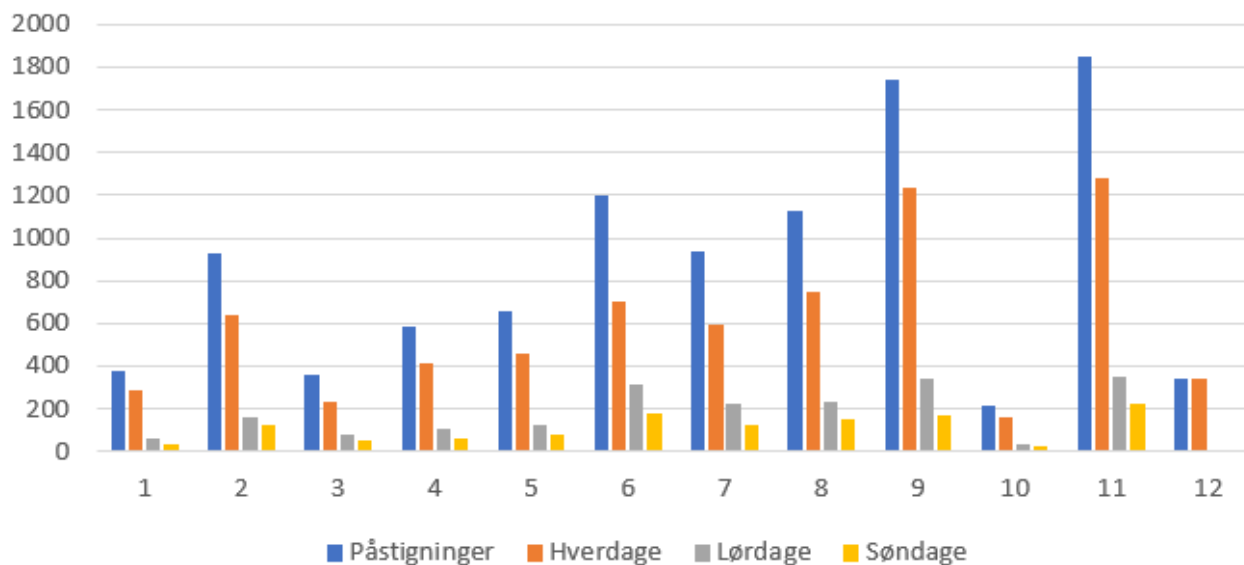
⁵ Se bilag "Passagertal lokalruter"

24-10-2022

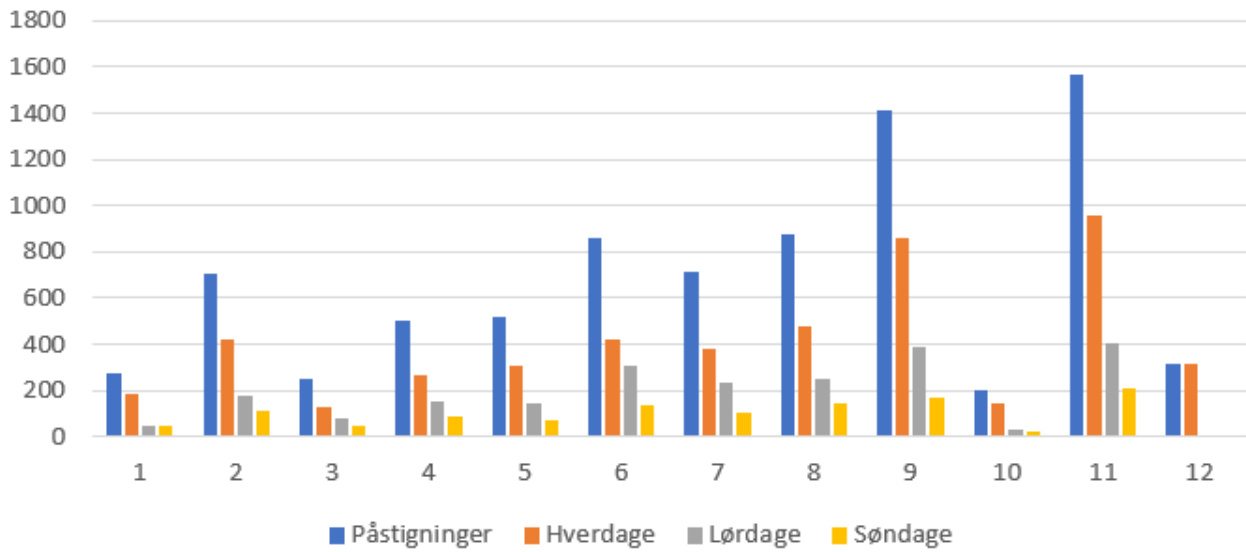
Påstigninger 6/9'21 - 28/2'22



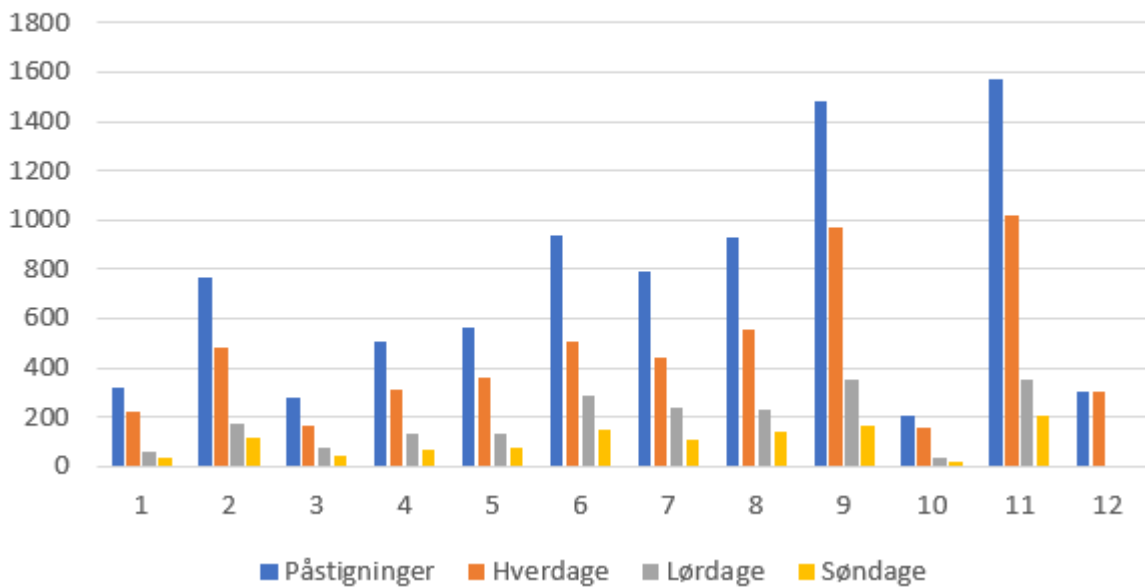
Påstigninger 1/3'22 - 31/5'22



Påstigninger 8/8'22 - 14/10'22

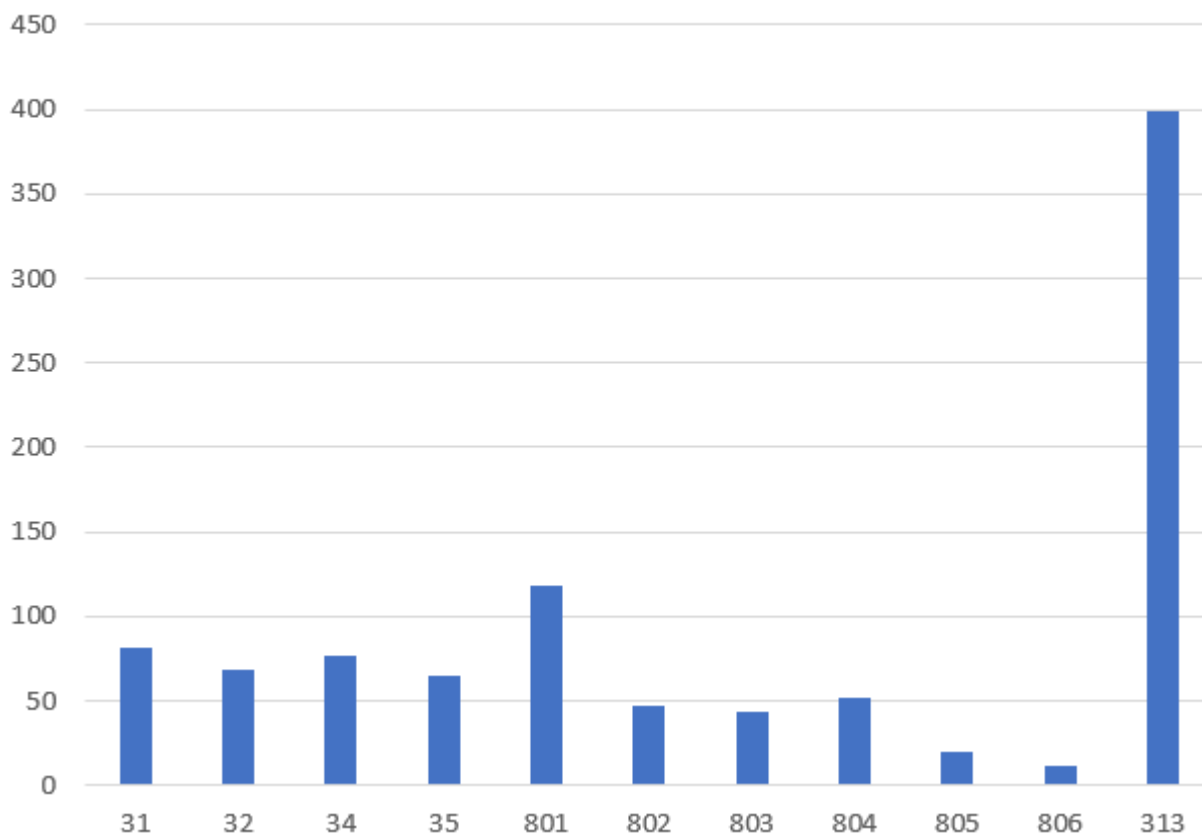


Påstigninger i gns 2021-2022

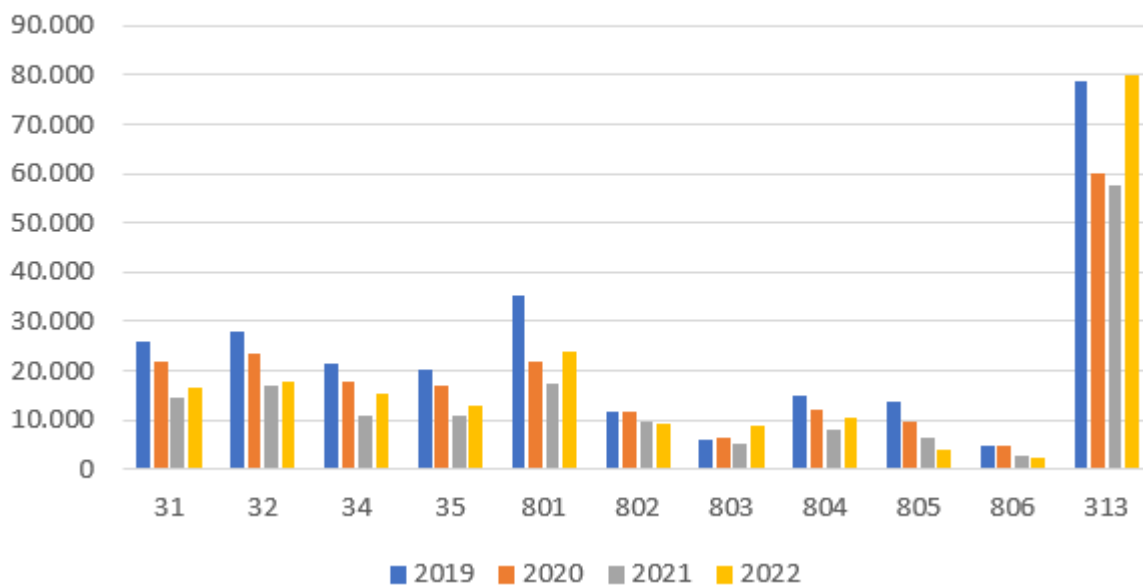


24-10-2022

Påstigninger 8/8 - 14/10 2022



Årligt passagertal



24-10-2022

Linje 4 Remstruplund – Virklund

Kortudsnittet viser at 70% af kunderne i Virklund stiger på bybussen mindre end 800 m fra Virklundvej og Horsensvej. Fra Virklundvej kan de benytte linje 110. Fra Horsensvej kan de benytte linje 215. De røde cirkler viser stoppesteder, der betjenes af hhv. linje 110 og 215.



