

REGION MIDTJYLLAND

KORTLÆGNING AF REGIONAL KOLLEKTIV TRAFIK 2022

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Sammenfatning	4
2	Baggrund	7
3	Mulige potentialer for besparelser	8
3.1	Ruteøkonomi	8
3.2	Tilgængelige ruteoplysninger	9
4	Umiddelbare reduktionsmuligheder	10
4.1	Reduktion af kørselsomfang	10
4.2	Afkortning af ruter	11
4.3	Omlægning til flexbus	12
5	Regional transportopgave	14
5.1	Regionalt hovednet	15
5.2	Øvrige regionale busnet og uddannelsesruter	16
5.3	Rute karakteristika	16
5.4	Eksempler på ruter 'på kanten'	17
5.5	Mulig omlægning af ruter	21
6	Grøn omstilling	22
7	Tilskud til uddannelsesruter	24

PROJEKTNR.

DOKUMENTNR.

A246221

VERSION

UDGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KONTROLLERET

GODKENDT

1.0

08-09-2022

Kortlægning af regional kollektiv trafik 2022
NNKD, RIKO

JGL

RIKO

8	Bilag. Gennemgang af ruter	26
8.1	Rute 13 Herning – Haderup – Skive	27
8.2	Rute 15 Herning – Ringkøbing	28
8.3	Rute 21 Holstebro – Sørvad – Vildbjerg	29
8.4	Rute 24 Holstebro – Lemvig	30
8.5	Rute 26 Holstebro – Skjern	31
8.6	Rute 28 Holstebro – Viborg og 29 Holstebro – Haderup	32
8.7	Rute 33 Struer – Lemvig	33
8.8	Rute 40 Skive – Glyngøre – Nykøbing Mors	34
8.9	Rute 53 Viborg – Karup – Herning	35
8.10	Rute 55 Bjerringbro- Thorsø – Hammel	36
8.11	Rute 60 Silkeborg – Kjellerup – Viborg	37
8.12	Rute 61 Viborg – Aalestrup – Aalborg	38
8.13	Rute 62 Viborg – Ørum – Randers	39
8.14	Rute 64 Viborg – Vammen – Hobro	40
8.15	Rute 72 Holstebro- Vinderup – Skive	41
8.16	Rute 73 Randers – Bjerringbro – Silkeborg	42
8.17	Rute 81 Herning – Grindsted	44
8.18	Rute 100 Odder - Aarhus – Hornslet	45
8.19	Rute 103 Aarhus – Odder – Hou	47
8.20	Rute 104 og 105 Horsens – Juelsminde	48
8.21	Rute 110 Horsens – Brædstrup – Silkeborg	50
8.22	Rute 113 Aarhus – Galten – Silkeborg	51
8.23	Rute 114 Aarhus – Hammel – Fårvang	52
8.24	Rute 115 Hinnerup – Hadsten – Langå	53
8.25	Rute 116 Horsens – Herning	54
8.26	Rute 118 Randers – Aarhus	55
8.27	Rute 122 Rønde – Grenaa	56
8.28	Rute 123 Aarhus – Rønde – Ebeltoft	58
8.29	Rute 124 Aarhus – Silkeborg – Herning – Ringkøbing	59
8.30	Rute 200 Skanderborg – Aarhus – Hinnerup	60
8.31	Rute 202 Vejle – Hedensted – Horsens – Hovedgård – Aarhus	62
8.32	Rute 205 Vejle – Juelsminde	64
8.33	Rute 211 Randers – Ørsted (– Udbyhøj)	65
8.34	Rute 212 Randers – Auning – Ryomgård	66
8.35	Rute 213U Paderup - Uggelhuse - Allingåbro - Vivild – Fjellerup	67
8.36	Rute 214 Ryomgård – Glesborg – Grenaa	68
8.37	Rute 215 Vejle – Nr. Snede – Silkeborg	69
8.38	Rute 217 Randers – Hornslet – Rønde	71
8.39	Rute 221 Randers – Voldum – Hornslet	72
8.40	Rute 223 Randers – Hammel – Silkeborg	73
8.41	Rute 230 Randers – Hobro	75

8.42	Rute 235 Randers – Mariager	76
8.43	Rute 302 Aarhus - Beder - Byager - Malling - Norsminde - Odder	77
8.44	Rute 306 Odder – Horsens	78
8.45	Rute 319 Hornslet – Auning	79
8.46	Rute 331 Skanderborg - Odder	80
8.47	Rute 509 Ejstrupholm – Nørre Snede – Brædstrup	81
8.48	Rute 513 Vejle – Tørring	82
8.49	Rute 523 Tørring – Brædstrup	83
8.50	Rute 912X Aarhus - Skanderborg - Horsens - Billund Lufthavn	84
8.51	Rute 925X Aarhus – Aarhus Lufthavn	85
8.52	Aarhus Letbane L1 Aarhus H - Lystrup – Grenaa	86
8.53	Aarhus Letbane L2 Odder - Aarhus H - Lisbjerg – Lystrup	87
8.54	Tog 92 Holstebro – Skjern	88
8.55	Tog 93 Vemb - Lemvig – Thyborøn	90

1 Sammenfatning

Region Midtjyllands økonomiske ramme til kollektiv trafik er udfordret af usikkerhed pga. manglende billetindtægter og stigende kontraktpriser. Der forventes i øjeblikket en økonomisk ubalance på ca. 60 mio. kr. i 2023. I dette notat er det nuværende regionale transporttilbud screenet med henblik på at identificere potentialer for tiltag, som vil kunne give en nettoforbedring af den regionale økonomi på området.

Der er i screeningen undersøgt følgende muligheder:

- > Reduktion af nuværende kørselsomfang, hvor der er få passagerer.
- > Afkortning af ruter, hvor der kan nedlægges kørsel på delstrækninger.
- > En beskrivelse af, hvilke regionale opgaver de enkelte ruter løser, og hvor der måske kan være anledning til at ændre på regionens nuværende finansiering.
- > Regionens tilskud til uddannelsesruter vil kunne udfases.
- > Omstilling af drivmidler til grøn transport vil kunne sættes på pause.

For regionen er det væsentligt at have fokus på, hvordan der indenfor de midler, regionen har til rådighed, kan sikres mest mulig kollektiv trafik, som er til gavn for flest mulige borgere med et regionalt transportbehov.

Generelt yder regionen et skattefinansieret tilskud til samtlige regionale ruter. På baggrund af opgjorte kontraktudgifter og passagerindtægter kan der beregnes en selvfinansierungsgrad for den enkelte rute. Den gennemsnitlige selvfinansierungsgrad for den regionalt finansierede kørsel under ét er 53%. Indtægterne fra passagererne finansierer således samlet set godt halvdelen af driftsudgifterne, mens regionen alene finansierer nettounderskuddet. For at opnå en vis nettobesparelse på det regionale tilskud, kan regionen derfor være nødt til at gennemføre kørselsreduktioner, som giver en dobbelt så høj bruttobesparelse.

Reduktion og afkortning af ruter

I særskilt bilag (8) er hver enkelt regional rute beskrevet, idet der er beskrevet mulige ændringer i nuværende forhold, samt et skøn for de økonomiske potentialer i den forbindelse.

I forhold til at forbedre regionens nettoøkonomi ved kørselsreduktioner og ændret finansiering er der især potentialer på ruter med følgende karakteristika:

- > Lav selvfinansierungsgrad,
- > Lavt gennemsnitligt antal passagerer/tur,
- > Lav andel regionalt rejsende i forhold til andel lokalt rejsende,
- > Lav passagerbelægning set i forhold til frekvens,
- > Lav passagerbelægning på særskilte delstrækninger.

Med udgangspunkt heri er der identificeret nogle konkrete perioder/ture og/eller delstrækninger, hvor det vil være muligt at foretage en reduktion af den nuværende kørsel, som kun vil berøre få rejsende. Reduktionen kan gennemføres ved at fjerne ture i køreplanen, ved at nedsætte nuværende frekvens, eller ved at afkorte ruter og nedlægge betjening på delstrækninger med lav benyttelse.

Flexbus

En mulighed for besparelser kan i nogle tilfælde være at omlægge eksisterende buskørsel med få passagerer til flexbus betjening, eksempelvis om aftenen eller i

weekenden. Besparselsen ligger i, at flexbussen kun kører efter behov, og således ikke kører, hvis ingen bestiller den. Man skal dog være varsom med at anvende dette tiltag, idet der alene kan forventes en økonomisk gevinst, hvis den nuværende bus reelt kører helt tom på en stor andel af turene. Hvis en flexbus-afgang bliver bestilt til at køre flere gange om ugen, kan driftsudgifterne hertil hurtigt blive dyrere end den nuværende buskørsel. Der peges i dette notat i udgangspunktet ikke på muligheden for omlægning til flexbuskørsel, da dette forudsætter en meget lav anvendelse af nuværende trafik.

Det regionale transporttilbud

Der er ikke fastlagt meget konkrete lovkrav til, hvordan regionerne skal fastlægge ruter og serviceniveau for det regionalt finansierede transporttilbud, herunder hvordan den præcise rollefordeling skal være mellem den trafik, som hhv. region og kommuner finansierer.

Generelt gælder at det regionale transporttilbud betjener rejsemål i hver sin kommune, passerer mindst én kommunegrænse og forbinder byer af 'regional betydning', hvor der ikke er togbetjening. Der er indenfor disse formuleringer vide muligheder for fortolkning af, hvad 'den regionale transportopgave' egentlig består i.

På den baggrund kan der for en lang række af de regionale ruter stilles spørgsmålstegn ved, i hvilket omfang den nuværende regionale finansiering af kørsel medvirker til at opfylde et regionalt transportbehov af væsentlig betydning. Det kan i den forbindelse genovervejes, om den nuværende regionale finansiering af ruter evt. vil kunne gøre mere gavn andre steder.

Der peges ikke i dette notat på et konkret udvalg af ruter, som det anbefales regionen at undlade at finansiere fremadrettet. Men der er for en del ruters vedkommende noteret, at de primært benyttes til lokal transport internt i en kommune, og/eller at der kun er få, der benytter ruten til rejser over kommunegrænser, hvorfor den regionale transportopgave kan være begrænset.

Det anbefales at drøfte den fremtidige politiske prioritering af, på hvilke ruter med hvilke transportformål, de regionale midler skal anvendes.

Uddannelsessøgende

Der har hidtil været politisk fokus på, at de regionalt finansierede ruter skal kunne dække rejsebehov for elever i ungdomsuddannelser. Generelt spiller transport af uddannelsessøgende en langt større rolle i de tyndere befolkede dele af regionen. I de mere befolkede dele af regionen giver det mere mening at have fokus rettet mod at skabe et attraktivt transporttilbud, som kan være konkurrencedygtigt og tiltrække rejsende fra andre transportformer – primært bil.

I forbindelse med tidligere omlægninger og reduktioner af regional kørsel har regionen indgået aftaler om at yde et tilskud til en række kommuner, som påtog sig opgaven med en vis 'minimumstransport af uddannelsessøgende'. Således blev i 2010 besluttet at yde et tilskud, som i dag udgør ca. 9 mio. kr. årligt. Der blev ikke fastsat et udløbstidspunkt for dette regionale tilskud. Der vil være mulighed for at regionen beslutter at ophøre med at yde dette tilskud.

Ved en senere tilpasning af det regionale rutenet besluttede regionen i 2018 igen at give tilskud til en række kommuners transporttilbud til

uddannelsessøgende. Dette tilskud var på 5,5 mio. kr. årligt. Regionsrådet har for nylig besluttet at dette tilskud skal ophøre i 2023.

Grøn omstilling

En af årsagerne til ubalancen i det regionale budget er den stigende ekstraudgift til CO₂-neutral HVO-biodiesel. Regionen besluttede i 2021, at nogle kontrakter for regionalkørsel skulle køres med biodiesel. Forventningen var at merudgiften hertil ville være 7,5 mio. kr. årligt.

Disse kontrakter reguleres nu efter et biodiesel-indeks i stedet for et indeks for almindelig diesel. Siden beslutningen har de to indeks udviklet sig meget forskelligt. Således er biodiesel-indekset steget 29 %, mens det almindelige diesel-indeks 'kun' er steget 17 %. Derfor er merudgiften til at køre på biodiesel frem for konventionel diesel nu steget til 19 mio. kr. årligt, altså væsentligt mere end forventet.

De berørte buskontrakter er indrettet, så det er muligt for Regionen at sætte tilkøbet af biodiesel på pause med tre måneders varsel, hvilket umiddelbart vil reducere kontraktudgifterne med ca. 19 mio. kr. i 2023.

Det kan overvejes at benytte denne mulighed frem for at skulle gennemføre andre besparelser, herunder gennem væsentlige reduktioner i kørselsomfanget. Ved at sætte biodiesel på pause kan Regionen således undgå den tungeste del af de serviceforringelser og passagertab, der ellers vil være nødvendige for at bringe balance i regionens økonomi.

Samlet set

Ved kortlægningen af den regionale kollektive trafik er der identificeret en række potentialer for besparelser, der kan give en forbedring af regionens nettoøkonomi på området. Der er herunder beskrevet følgende muligheder:

- > Kørselsreduktioner som følge af få passagerer. Umiddelbart potentiale: 8,5 mio. kr., men yderligere muligheder på flere ruter
- > Ruteafkortninger. Umiddelbart potentiale: 7 mio. kr.
- > Pause i grøn omstilling: 19 mio. kr.
- > Udfasning af tilskud til transport af uddannelsesruter: 9 mio. kr.

Disse umiddelbare potentialer vil ikke kunne løse den samlede økonomiske udfordring.

Der herudover betydelige potentialer for besparelser, hvis regionen genovervejer og evt. ændrer i prioriteringen af de ruter og transportformål, som regionen finansierer.

2 Baggrund

Region Midtjyllands økonomiske ramme til kollektiv trafik er udfordret af usikkerhed primært forårsaget af to årsager. Dels manglende billetindtægter som følge af faldende passagertal og dels stigende kontraktpriser.

Passagertallet og indtægterne er bl.a. påvirket af en 'ny normal' efter Covid-19, hvor ændrede rejsemønstre, øget udbredelse af hjemmearbejde, virtuelle møder, mv. har reduceret transportbehovet. Det er usikkert, om indtægterne vil vende tilbage til niveauet før Covid-19. Kontraktpriserne er samtidig steget kraftigt som følge af indeksreguleringer pga. af stigende brændstofpriser samt meromkostninger i forbindelse med grøn omstilling.

I den forbindelse er COWI anmodet om at udarbejde en kortlægning af den nuværende regionale kollektive trafik, med henblik på at identificere potentialer for tiltag, som vil kunne give en nettoforbedring af den regionale økonomi på området.

Kortlægningen har fokuseret på den nuværende bus- og lokaltogstrafik, idet der ikke på den korte tid, der har været til rådighed, er arbejdet med andre mulige mobilitetsløsninger. Kortlægningen kan anvendes som grundlag i den efterfølgende proces med at skabe økonomisk balance på området, hvor også muligheder for andre mobilitetsløsninger kan inddrages.

Samlet set ser Region Midtjylland p.t. ind i en økonomisk udfordring med en forventet ubalance i størrelsesordenen ca. 60 mio. kr. i 2023 jf. seneste oplysninger fra Midttrafik. Heraf skyldes cirka halvdelen manglende indtægter, mens den anden halvdel skyldes øgede kontraktomkostninger.

Størrelsen af den økonomiske udfordring vil kunne ændre sig. Herunder kan der hen over efteråret evt. komme politiske tiltag fra Folketingets side, som vil kunne ændre på det øjeblikkelige billede. Den hidtidige udvikling i passagertal og indtægter samt i indeksregulering af kontraktpriser vil også kunne ændre sig. Det må dog nok forventes, at området fortsat vil kunne forvente økonomiske udfordringer af en vis størrelse, og det bør derfor overvejes, hvordan disse udfordringer vil kunne imødegås.

Dette notat er en kortlægning med gennemgang og beskrivelse af potentielle tiltag, som vil kunne give en nettoforbedring af den regionale økonomi på området. Der er ikke foretaget en prioritering mellem de enkelte tiltag, men tiltagene er beskrevet på et sammenligneligt niveau.

3 Mulige potentialer for besparelser

Det nuværende regionale transporttilbud er screenet med henblik på at finde muligheder for besparelser. I det følgende er på den baggrund beskrevet potentialer for tiltag, som vil kunne give en nettoforbedring af den regionale økonomi på området. Der vil kunne anvendes følgende 'håndtag':

- Reduktion af nuværende kørselsomfang på tidspunkter, hvor der er få passagerer.
- Afkortning af ruter, hvor evt. delstrækninger med få passagerer kan nedlægges.
- Regionale opgaver – hvor det kan gentænkes, hvad den regionale transportopgave egentlig omfatter, og hvorvidt dette kan give anledning til ændringer af nuværende regionale finansiering af transporttilbud.
- Drivmidler, hvor den tidligere besluttede omstilling til grøn transport ved anvendelse af biodiesel kan sættes på pause.
- Tilskud til uddannelsesruter, hvor tidligere aftalt regionalt tilskud til kommuner kan udfases.

Der gives i afsnit 4 et umiddelbart bud på nogle muligheder for at reducere den nuværende kørsel på steder og tidspunkter, som kun vil berøre få rejsende, fordi den nuværende kørsel kun anvendes af et begrænset antal passagerer.

Efterfølgende beskrives i afsnit 5 forskellige tilgange til, hvad den regionale transportopgave egentlig består af, og en beskrivelse af, hvordan dette kan give anledning til ændringer af hvilken kørsel, regionen prioriterer at finansiere.

I efterfølgende bilag (8) er hver enkelt regional rute beskrevet, idet der er beskrevet mulige ændringer i nuværende forhold, samt et skøn for de økonomiske potentialer i den forbindelse.

I afsnit 6 er beskrevet muligheder for besparelser ved at sætte omstilling til grøn transport på pause, og i afsnit 7 er beskrevet muligheder for besparelser ved at udfase regionale tilskud til uddannelsesruter.

Generelt vil der ikke kunne opnås forbedringer af økonomien gennem reduktioner, uden at det får mærkbare konsekvenser for borgernes rejsemuligheder. Hvis nuværende kørselsomfang bliver reduceret, vil transporttilbuddet afvige fra de hidtidige politiske prioriteringer for den regionale kollektive trafik, herunder det nuværende serviceniveau fastlagt i vedtagne trafikplaner.

Fra tidligere processer med tilpasninger af det regionale transporttilbud er det erfaringen, at dette kræver en omfattende proces med nøje afdækning af fakta og mulige konsekvenser samt involvering og evt. indgåelse af aftaler med berørte kommuner, mv. Der må endvidere forventes et højt engagement fra borgere, der berøres af påtænkte ændringer.

3.1 Ruteøkonomi

Generelt yder regionen et skattefinansieret tilskud til samtlige regionale ruter. Regionens økonomi for den enkelte rute består af dels en kontraktudgift, som er

den betaling, som operatøren modtager for at udføre kørslen, samt øvrige driftsudgifter. Og dels indgår de indtægter, som passagererne betaler for at rejse på den pågældende rute. Regionen finansierer nettodifferencen mellem udgifter og indtægter.

På alle ruter kan der på baggrund af opgjorte kontraktudgifter og passagerindtægter beregnes en selvfinansierungsgrad. Den gennemsnitlige selvfinansierungsgrad for den regionalt finansierede kørsel under ét er 53%. Selvfinansierungsgraden for de enkelte ruter er dog meget forskellig og kan svinge mellem 9-80%.

Det største potentiale for besparelser er naturligvis på de ruter, hvor selvfinansierungsgraden er lavest og regionens tilskud dermed forholdsvis højest. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at regionen yder tilskud til al regional kørsel, hvorfor der principielt er mulighed for at opnå besparelser på samtlige ruter.

Den gennemsnitlige selvfinansierungsgrad er som nævnt 53%. Indtægterne fra passagererne finansierer således samlet set godt halvdelen af operatør- og driftsudgifterne, mens regionen alene finansierer nettounderskuddet.

Derfor er det ikke kun kontraktomkostningerne der falder væk, når kørsel nedlægges. De tilhørende passagerindtægter forsvinder i udgangspunktet også.

Hvis der skal opnås en nettobesparelse af en vis størrelse, kan regionen derfor på ruter med en gennemsnitlig selvfinansierungsgrad være nødt til at gennemføre reduktioner med en dobbelt så høj bruttobesparelse på omkostningerne.

3.2 Tilgængelige ruteoplysninger

Som grundlag for gennemgangen af det nuværende regionale transporttilbud er anvendt fakta-ark fra Midttrafik for de enkelte ruter.

Der er især muligheder for at forbedre økonomien på ruter med følgende karakteristika:

- > Lav selvfinansierungsgrad,
- > Lavt gennemsnitligt antal passager/tur,
- > Lav andel regionalt rejsende i forhold til andel lokalt rejsende,
- > Lav passagerbelægning på visse tidspunkter/ture, herunder set i forhold til frekvens,
- > Lav passagerbelægning på særskilte delstrækninger.

Nuværende kørsel – ruteføring, frekvens, finansiering, mv. – kan være fastlagt som del af tidligere vedtagne trafikplaner og efter aftale med berørte kommuner, evt. i forbindelse med tidligere gennemførte omlægninger af den regionale trafik.

I denne screening af potentialer på de enkelte ruter er der ikke taget hensyn til disse forhold, idet der alene er udarbejdet en gennemgang af potentialer ud fra den faktisk registrerede brug og ruterne karakteristika i øvrigt.

4 Umiddelbare reduktionsmuligheder

Der er nedenfor beskrevet nogle umiddelbare reduktionsmuligheder. Her er der identificeret perioder/ture og/eller delstrækninger, der kun anvendes af få passagerer. Med henblik på at opnå en besparelse vil det her være muligt at foretage en reduktion af den nuværende kørsel, som kun vil berøre få rejsende. Reduktionen kan gennemføres ved at fjerne ture i køreplanen, ved at nedsætte nuværende frekvens, eller ved at afkorte ruter og nedlægge betjening på delstrækninger med lav benyttelse.

Det skal understreges, at de umiddelbare reduktionsmuligheder ikke kan løse den samlede økonomiske udfordring. Potentialerne her kan kun dække en del af det samlede behov for besparelser.

4.1 Reduktion af kørselsomfang

Den faktiske anvendelse af den nuværende trafik er gennemgået, og der er identificeret tidsrum og ture, hvor antal passagerer er lavt.

Dette kan skyldes, at der på ruten f.eks. ikke er et regulært passagergrundlag udenfor myldretiderne, dvs. om formiddagen, aftenen og i weekenden. Årsagen kan også være, at ruten er defineret som en hovedrute, hvor frekvensen kan være fastlagt ud fra betjeningsprincipper med en vis frekvens frem for ud fra faktisk passagergrundlag.

Endelig kan ruten på hele eller dele af strækningen køre parallelt med en anden rute, hvor den samlede frekvens og kapacitet kan være for høj i forhold til det samlede passagergrundlag.

Gennemgangen kan udpege ture i køreplanen som kan nedlægges uden at berøre ret mange nuværende passagerer. På ruter med en fastlagt frekvens, kan denne nedsættes i tidsrum, hvor kørselsbehovet er mindre.

Det kan i givet fald overvejes, om nuværende kørsel skal fjernes helt, eller erstattes af et tilbud om flexbus.

Der vil normalvis ikke være potentiale for at reducere kørselsomfang i myldretiderne, hvor der typisk vil være tilstrækkeligt med passagerer. Da kørsel i myldretiderne er dimensionerende for antal kontraktbusser på en rute, vil det normalt ikke være muligt at opnå besparelser ved at fjerne kontraktbusser fra systemet og dermed spare de faste busomkostninger.

En potentiel driftsbesparelse vil derfor alene fremkomme som følge af færre køreplantimer, hvilket reducerer potentialet for besparelser. En reduktion af kørselsomfanget kan også give en dårligere udnyttelse af kontraktbusserne i systemet. Jo dårligere en kontraktbus udnyttes, jo forholdsvis højere bliver den gennemsnitlige timepris i kontrakten.

I vedlagte bilag er beskrevet fakta og potentialer for de enkelte ruter. I forhold til potentiale for reduktion af nuværende kørselsomfang kan der umiddelbart peges på en række ruter, som typisk er karakteriseret ved en lav selvfinansierungsgrad, et lavt gennemsnitligt antal rejsende pr. tur og en lav passagerbelægning

på visse tidspunkter samtidig med at der kan være en forholdsvis høj frekvens. Det er eksempelvis nedenstående ruter:

- > På rute 24 kan kørselsomfanget reduceres med ca. 25% (se 8.4). Der vil være et besparelspotentiale på ca. 0,8 mio. kr.
- > På rute 26 kan kørselsomfanget reduceres, så der kun køres hverdage i myldretiden (se 8.5). Der vil være et besparelspotentiale på ca. 1,2 mio. kr.
- > På rute 33 kan kørselsomfanget reduceres med ca. 35% (se 8.78.78.7). Der vil være et besparelspotentiale på ca. 1,3 mio. kr.
- > På rute 122 kan nuværende frekvens reduceres (se 8.27). Der vil være et besparelspotentiale på ca. 0,7 mio. kr.
- > På rute 214 kan nuværende frekvens reduceres (se 8.368.35). Der vil være et besparelspotentiale på ca. 0,8 mio. kr.
- > På rute 223 kan kørselsomfanget reduceres med 3 dobbeltture/hverdage (se 8.40). Der vil være et besparelspotentiale på ca. 1,4 mio. kr.
- > På rute 319 kan 16 ud af 22 ture nedlægges (se 8.45). Der vil være et besparelspotentiale på 2,3 mio. kr., idet det resterende kørselsomfang er kommunalt finansieret.

Der skønnes at være et samlet besparelspotentiale med ovennævnte tiltag med reduktion af kørselsomfang på omkring 8,5 mio. kr.

Der er i bilaget nævnt yderligere en række ruter, hvor der kan være potentiale for besparelser ved at reducere betjeningsomfanget (herunder ruterne 15, 55, 60, 62 212 og 306).

4.2 Afkortning af ruter

Den faktiske anvendelse af den nuværende trafik er gennemgået, og der er identificeret evt. delstrækninger, hvor anvendelsen er lav, herunder markant lavere end på resten af ruten.

Dette kan skyldes, at ruten af historiske årsager har et bestemt forløb, som ikke nødvendigvis svarer til den nuværende rejsebehov. Det vil typisk dreje sig om en yderstrækning i den ene ende af ruten, hvor behovet på denne delstrækning kan være begrænset.

Disse ruter er ofte karakteriseret ved at den berørte delstrækning er regional og forløber over en kommunegrænse, mens der på (store dele af) den resterende rute måske primært udføres lokal transport. Betjeningsomfanget på yderstrækningen kan i forvejen være reduceret som følge af få passagerer.

Selvom kørselsomfanget på den berørte yderstrækning kan være reduceret, vil der ofte fortsat være kørsel i myldretiden. Kørslen på strækningen påvirker

dermed dimensioneringen af antal kontraktbusser på ruten. En nedlæggelse af delstrækningen vil derfor kunne reducere antal kontraktbusser på ruten, og dermed have et relativt højere besparelspotentiale.

I forhold til potentiale for afkortning kan der umiddelbart peges på følgende ruter:

- > Rute 105 kan afkortes mellem Smedkær og Juelsminde (se 8.20). Der vil være et besparelspotentiale for regionen på ca. 1,3 mio. kr.
- > Rute 110 kan afkortes mellem Brædstrup og Silkeborg (se 8.21). Der vil være et besparelspotentiale for regionen på ca. 1,0 mio. kr.
- > Rute 114 kan afkortes mellem Hammel og Fårvang (se 8.238.22). Der vil være et besparelspotentiale for regionen på ca. 0,4 mio. kr.
- > Rute 200 kan afkortes i Hinnerup Nord (se 8.30). Der vil være et besparelspotentiale for regionen på ca. 1,0 mio. kr.
- > Rute 202 kan afkortes, så den ikke kører til Tranbjerg/Aarhus (se 8.31). Afkortningen kan foretages i Horsens eller Hovedgård. Der vil være et besparelspotentiale for regionen på 1,0-3,1 mio. kr. afhængigt af hvor ruten afkortes.

Der skønnes at være et samlet besparelspotentiale for regionen med ovennævnte tiltag med afkortning af ruter på op til knapt 7 mio. kr.

4.3 Omlægning til flexbus

Et tiltag, som ofte nævnes som en oplagt besparelsmulighed, er at omlægge eksisterende buskørsel med få passagerer til flexbus betjening, eksempelvis om aftenen eller i weekenden. Her skal rejsende bestille turen på forhånd, og de bliver kørt af en vogn fra flextrafikken frem for med bus. Besparelsen ligger i, at flexbussen kun kører efter behov, og således ikke kører, hvis ingen bestiller den. Endvidere slipper man for at der kører store tomme busser på vejene.

Man skal dog være varsom med at anvende dette 'håndtag'. Det bør kun anvendes, og der kan alene forventes en økonomisk gevinst, hvis den nuværende bus reelt kører helt tom på en stor andel af turene.

Hvis en flexbusafgang bliver bestilt stort set hver dag, vil omkostningerne til kørslen være højere, end hvis buskørslen blot var fortsat. For bussens vedkommende er de faste busomkostninger i kontrakten nemlig dækket ind i den øvrige kørsel, hvorfor marginalomkostningerne til en køreplantur i forlængelse af anden buskørsel på ruten er begrænsede. En flexbustur vil ofte koste mere at gennemføre. Derfor vil en omlægning af nuværende buskørsel til flexbuskørsel først være en økonomisk fordel, hvis flexbusturen max bliver bestilt måske én gang om ugen, og så ikke kører de resterende dage.

Da man ikke på forhånd kender kørselsomfanget på flexbusafgange, kan det være svært på forhånd at opgøre en forventet driftsøkonomi. De faktiske

omkostninger til flexbuskørsel vil nemlig være helt afhængig af, hvor ofte flexbussen bliver bestilt, og til hvor lange rejser.

Det bør endvidere indgå i overvejelserne, at en omlægning af ordinær buskørsel til flexbusafgange gør rejsen langt mere besværlig for kunderne. De skal aktivt bestille turen inden afgang, og de skal gøre det i god tid inden afgang, hvorfor muligheden for spontane rejser forsvinder. Disse besværligheder kan udgøre en barriere, og kan afholde rejsende fra at benytte kollektiv trafik.

Der peges i dette notat i udgangspunktet ikke på muligheden for omlægning til flexbuskørsel, da dette forudsætter en meget lav anvendelse af nuværende trafik.

5 Regional transportopgave

Der er ikke fastlagt meget konkrete lovkrav til, hvordan regionerne skal fastlægge ruter og serviceniveau for det regionalt finansierede transporttilbud, herunder hvordan den præcise rollefordeling skal være mellem den trafik, som hhv. region og kommuner finansierer. Der er i forbindelse med Lov om Trafikselskaber (fra strukturreformen i 2007) og i efterfølgende revisioner af loven beskrevet, at regionale ruter er karakteriseret ved at:

- > de betjener rejsemål i hver sin kommune,
- > de passerer mindst én kommunegrænse
- > de forbinder byer af 'regional betydning', hvor der ikke er togbetjening

Der er indenfor disse formuleringer vide muligheder for fortolkning af, hvad 'den regionale transportopgave' egentlig består i. Under alle omstændigheder fastlægges serviceniveauet dog politisk i den enkelte region.

En del af det nuværende regionale busnet i Midtjylland er baseret på de ruter, der blev 'overtaget' i forbindelse med strukturreformen i 2007 fra de tidligere hhv. Aarhus Amt, Ringkjøbing Amt, Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab og Vejle Amts Trafikselskab. Det samlede overtagne rutenet var præget af, dels at der var forskellige serviceniveauer og tilgange til rollefordeling og rutenettets udstrækning i de tidligere selskaber og dels, at der er stor forskel på befolkningsskoncentration og dermed passagergrundlag i øst og vest.

Det er en udfordring for den kollektive trafik at kunne tiltrække 'frivillige' betalende kunder, som aktivt vælger at benytte kollektiv trafik, frem for andre transportformer, og ikke kun befordre såkaldte 'tvangskunder', altså rejsende, der ikke har andre muligheder for transport, herunder mange uddannelsessøgende.

Generelt gælder, at jo højere befolkningsskoncentration, der er, jo bedre er passagergrundlaget for at kunne give et højfrekvent og attraktivt transporttilbud. Og jo mere attraktivt et transporttilbud, der kan gives, jo flere 'frivillige' rejsende er der mulighed for at kunne tiltrække.

På den baggrund er der forskel på, hvem der især anvender den kollektive trafik hhv. i øst og vest. Generelt spiller transport af uddannelsessøgende en langt større rolle i de tyndere befolkede dele af regionen, hvor andelen af 'frivillige' kunder på nogle strækninger kan være begrænset. Her lægges der i tilrettelæggelsen af transporttilbuddet derfor stor vægt på hensynet til de uddannelsessøgende.

I de mere befolkede dele af regionen er fokus i langt højere grad rettet mod at skabe et attraktivt transporttilbud for de store pendlerstrømme, som kan konkurrere med bilen, mens transport af uddannelsessøgende ikke har den samme vægt i tilrettelæggelsen af transporttilbuddet.

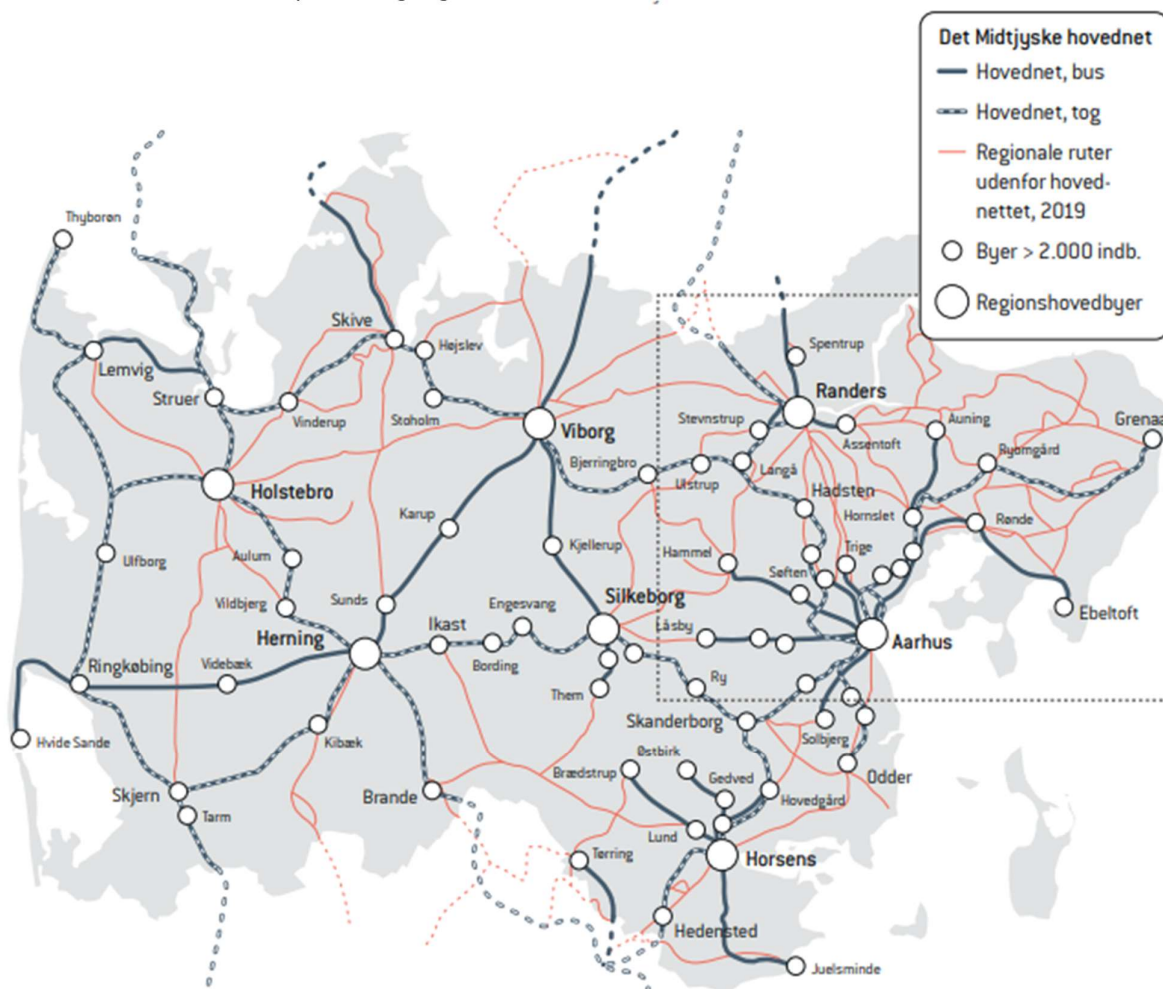
Det regionale rutenet baserer sig fortsat i et relativt stort omfang på det historiske rutenet, som regionen overtog i 2007. Rutenettet er dog siden blevet justeret flere gange ved fastlæggelse af betjeningsprincipper, og gennem samlede trafikplaner for områder, hvor det er søgt at harmonisere kriterierne for det regionale transporttilbud.

5.1 Regionalt hovednet

I Midttrafiks seneste trafikplan (2019-2022) blev der fastlagt et hovednet af regionale ruter. Det er tanken at det regionale hovednet skal danne rygraden i det samlede transporttilbud og være et net med en solid og stabil betjening, som den øvrige kollektive trafik kan bygges op om.

Hovednettet tager udgangspunkt i, at alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en god og stabil hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er orienteret imod, og at naboregionshovedbyer også skal være forbundet med en hovednetsforbindelse.

En forbindelse i hovednettet består i udgangspunktet af direkte bus eller tog, men kan også være en togforbindelse med skift undervejs, hvis rejsetiden er acceptabel. Endvidere kan en hovednetsforbindelse være flexbus på sparsomt benyttede afgang.



For hovednettet er der uafhængigt af det faktiske rejseomfang fastlagt en minimumsfrekvens på 1/1-timedrift i dagtimerne på hverdage (kl. 6-19) evt. med supplerende kørsel i myldretiderne, samt 2/1-timedrift om aftenen (kl. 19-23) og i weekenden (kl. 9-23).

5.2 Øvrige regionale busnet og uddannelsesruter

Ud over hovednettet er der en række øvrige regionalruter, der dækker andre rejserelationer ind imellem hovednettets forbindelser. Der er ikke på samme måde fastlagt serviceniveauer og minimumsfrekvenser for de øvrige regionale ruter.

Der har generelt været politisk fokus på, at de regionale ruter skal kunne dække rejsebehov for elever i ungdomsuddannelser, herunder på ruter og strækninger, hvor der måske ikke er et væsentligt regionalt rejsebehov herudover.

I forbindelse med tidligere omlægninger af regional kørsel har regionen således indgået aftaler med et antal kommuner om en vis regional medfinansiering af kørsel, der medtager uddannelsessøgende. Der er herudover et antal deciderede regionale uddannelsesruter, som alene er planlagt efter rejsebehov til uddannelsesinstitutioner.

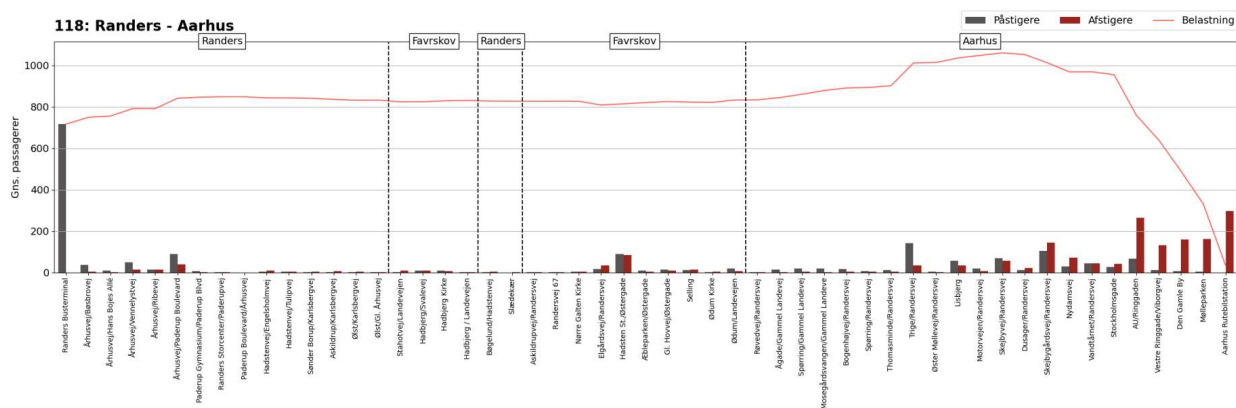
Denne betjening specifikt af hensyn til uddannelsessøgende er ofte karakteriseret ved, at der køres/finansieres en minimumsbetjening på 1-2 ture om morgenen ved elevernes mødetid samt 2-3 ture om eftermiddagen til hjemtransport.

5.3 Rute karakteristika

I fakta-ark fra Midttrafik indgår for alle ruter nogle grafer, som for en hverdag på den enkelte rute viser søjler med af- og påstigning på stoppesteder samt en kurve med belastningsgrad (=samtidige passagerer i bussen). Kommunegrænser fremgår af disse grafer med en stiple linje.

En graf for en overordnet regionalrute, som kører mellem større byer af regional betydning, er oftest karakteriseret ved, at der stiger mange passagerer af og på i de større byer i rutens ender, og at der på rutens øvrige forløb er en begrænset passagerudveksling og samtidig en høj belastning.

Et typisk eksempel på en sådan rute er vist nedenfor. Det er en graf for rute 118, som kører mellem Aarhus og Randers via Favrskov Kommune. Det er tydeligt, at mange passagerer kører mellem stoppesteder i hhv. Randers og Aarhus kommuner. Selvom ruten især på forløbet gennem Aarhus Kommune også benyttes til interne rejser i kommunen, er belastningen over kommunegrænserne høj, hvilket viser at ruten imødekommer et væsentligt regionalt rejsebehov.



5.4 Eksempler på ruter 'på kanten'

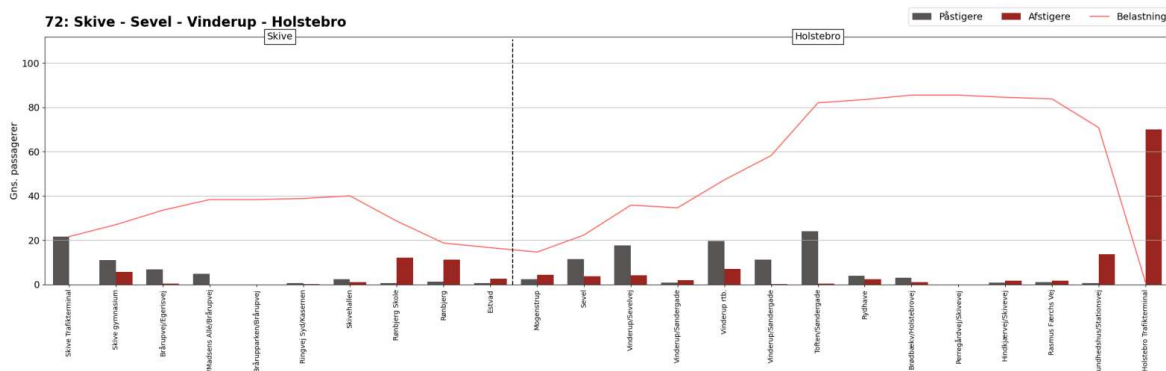
I det følgende er nævnt nogle eksempler på ruter, hvor der principielt kan stilles spørgsmålstejn ved, hvorvidt de dækker væsentlige regionale transportopgaver og regionale rejsebehov og derfor fortsat skal prioriteres finansieret af regionen.

De viste eksempler er ikke en fyldestgørende gennemgang af potentielle besparelser i det samlede rutenet, men er blot eksempler på ruter med de beskrevne karakteristika. Der henvises til det særskilte bilag (8), hvor de enkelte regionale ruter er gennemgået.

Få rejsende over kommunegrænsen

Nogle regionale ruter er karakteriseret ved, at ruterne primært bliver anvendt til interne rejser i kommuner i en eller begge rutens yderender, mens antallet af regionalt rejsende over kommunegrænsen/-erne er begrænset.

Et eksempel på en sådan rute er vist nedenfor. Det er en graf for rute 72, som kører mellem Holstebro og Skive via Vinderup. Her er det tydeligt, at ruten i stort omfang anvendes til rejser internt i primært Holstebro Kommune (Sevel-Vinderup-Holstebro) og rejser internt i Skive Kommune (Skive-Rønbjerg). Passagerbelastningen på ruten er klart lavest, hvor ruten passerer kommunegrænsen, og viser at det reelle behov for en regional forbindelse er begrænset.



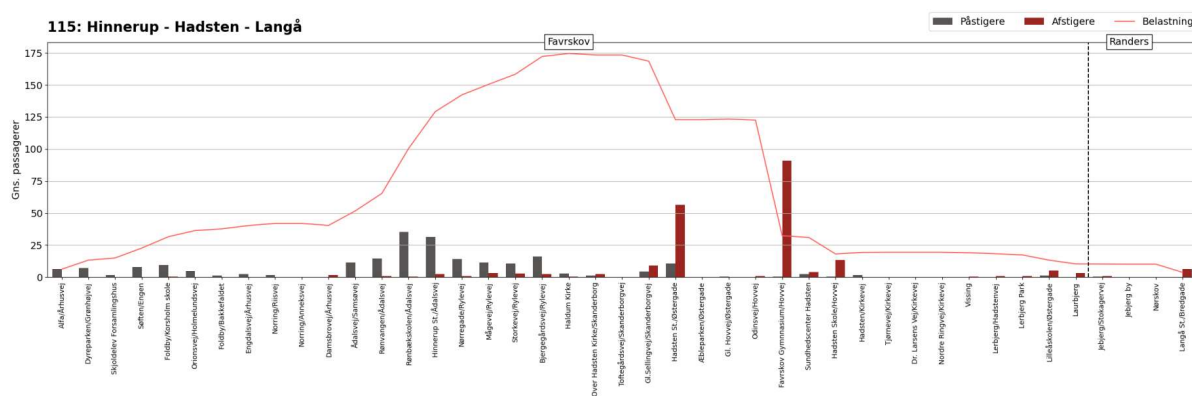
Selvom selvfinansieringsgraden og antal passagerer pr. tur på ruter med disse karakteristika ikke nødvendigvis ligger i den lave ende, kan der stilles spørgsmålstegn ved, om ruten dækker et væsentligt regionalt rejsebehov og derfor fortsat skal finansieres af regionen?

En række andre ruter er også karakteriseret ved at transportere relativt få rejsende over kommunegrænser, herunder ruterne 28, 40, 53, 62, 64, 73, 81, 116, 215 og 217.

Der kan være regionale ruter, hvor berørte kommuner finansierer dele af det samlede ruteforløb eller ture på visse delstrækninger på ruten. Sådanne aftaler om kommunal medfinansiering kan være indgået i forbindelse med tidligere omlægninger af den regionale rute. Der kan findes tilfælde, hvor det kan være vanskeligt at finde principielle argumenter for den fortsatte regionale finansiering af ruten.

Et eksempel på et sådant tilfælde ses nedenfor. Det er en graf for rute 115, som tidligere udgik fra Aarhus og kørte via Hinnerup-Hadsten til Langå. I dag betjenes strækningen Aarhus-Hinnerup af rute 200, mens rute 115 er afkortet til at køre mellem Søften/Hinnerup og Hadsten, og med enkelte ture, der fortsætter videre fra Hadsten via Laurbjerg til Langå i Randers Kommune.

Der er indgået aftale om, at de få ture på strækningen mellem Hadsten og Langå finansieres 100 % af Favrskov og Randers Kommuner. Regionen finansierer i dag således alene strækningen mellem Søften/Hinnerup og Hadsten. På denne strækning transporteres der bl.a. en del elever fra Hinnerup, der går på ungdomsuddannelser i Hadsten. Hele den strækning, som regionen finansierer, forløber imidlertid indenfor Favrskov Kommune.



<https://cowi.sharepoint.com/sites/A246221-project/Shared Documents/60-WorkInProgress/10-Documents/Rapport RM 06092022.docx>

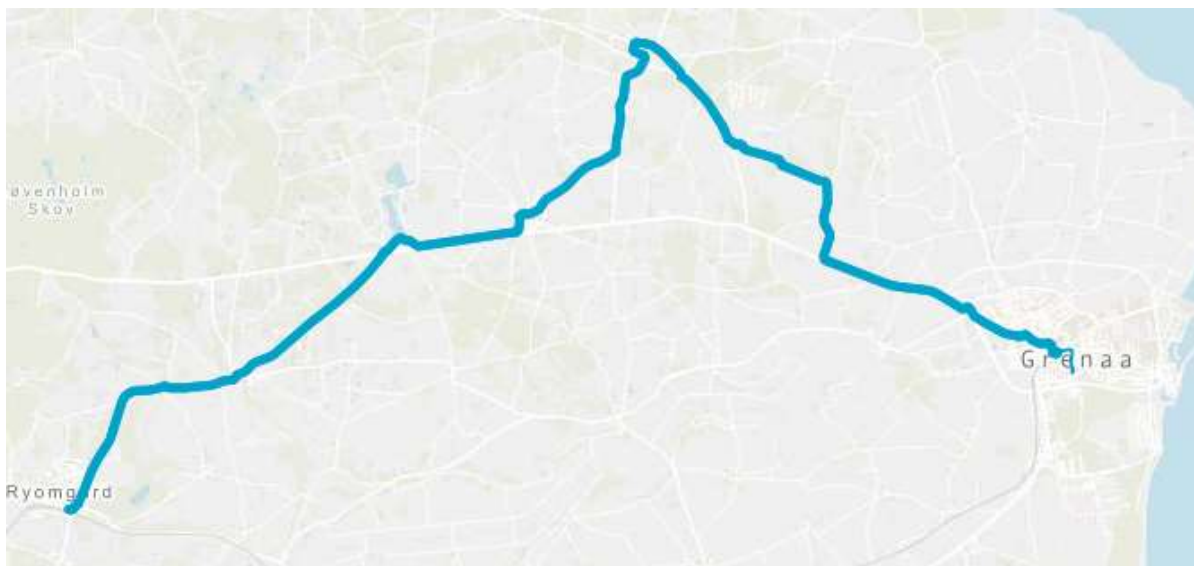
Rute 115 er ikke en del af det regionale hovednet, da der kører tog mellem samme destinationer.

Der kan stilles spørgsmålstegn ved, om det – uanset historikken – er regionens opgave at finansiere kørsel på en intern strækning i én kommune?

Regionens finansiering af rute 302 vedrører også efter en tidligere ruteomlægning alene den intern-kommunale strækning Aarhus-Malling.

Kommunalt begrundet ruteforløb

Nogle regionale ruter er karakteriseret ved at ruteforløbet i forbindelse med foretagne omlægninger/effektiviseringer er blevet tilrettelagt for fortsat at kunne opfylde lokale rejsebehov.



Et eksempel på en sådan rute er vist ovenfor. Det er ruteforløbet for rute 214, som kører mellem Ryomgård-Nimtofte og Grenaa, og som er blevet omlagt som en del af Trafikplan Djursland. Rute 214 kører i dag en større omvej via Glesborg på 6-7 km, hvilket betyder en rejsetidsforlængelse på 10-12 minutter pr. tur i forhold til, hvis den havde et mere direkte ruteforløb mellem Ryomgård og ad landevejen til Grenaa.

Det nuværende ruteforløb af 214'eren dækker byer og forbindelser, som tidligere har været dækket af to forskellige regionale ruter, hvorfor der samlet set er sket en effektivisering i forhold til den tidligere regionale kørsel. Der er en del lokalt rejsende med på ruten, hvilket kan begrunde omvejskørslen via Glesborg i Norddjurs Kommune. Den regionale 'hovedstrækning' mellem Ryomgård og Grenaa er dækket af letbanen, som giver et langt hurtigere rejsetilbud.

Rute 214 indgår ikke i det først definerede regionale hovednet, på grund af parallel togbetjening på strækningen. Men i Trafikplan for Djursland er ruten nu defineret som en del af hovednettet.

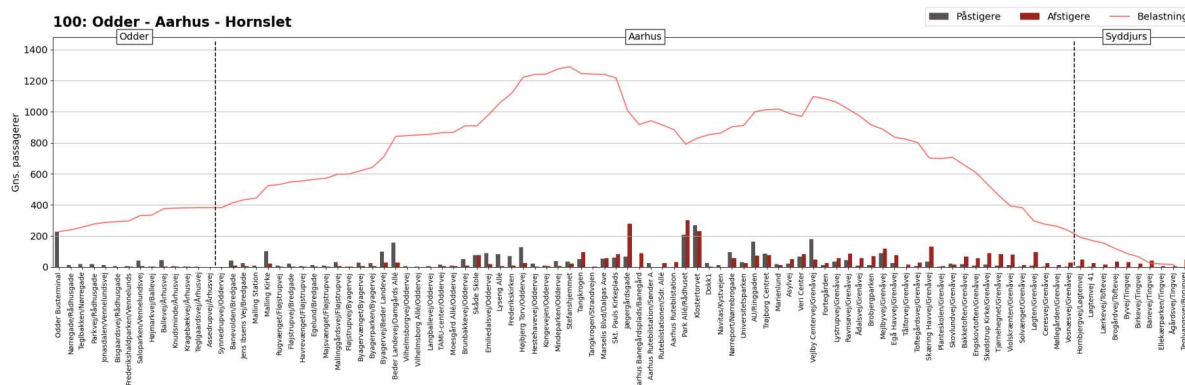
Der kan stilles spørgsmålstegn ved, om det – uanset historikken og at der er sket en effektivisering af den tidligere regionale kørsel i området – er regionens opgave at finansiere en regionalrute, hvor forbindelsen på hovedstrækningen dels er dækket af letbanen og dels køres med et så kringlet og lokalt begrundet ruteforløb, at der næppe er gennemrejsende passagerer?

Der kan på samme måde stilles spørgsmålstegn ved det regionale formål med de snørklede ruteføringer på eksempelvis rute 122 (Rønde-Grenaa via Rosmus-Balle), rute 211 (Randers-Ørsted via bl.a. Uggeluse) og rute 235 (Randers-Mariager via Spentrup), hvor ruteføringerne også er tilrettelagt med henblik på at sikre lokal betjening af mindre bysamfund.

Primært lokale rejsende

Nogle regionale ruter er karakteriseret ved at deres 'hovedopgave' udgøres af interne rejser indenfor en kommune midt på ruten, mens regionalt rejsende over kommunegrænsen til rutens yderpunkter er begrænset.

Et eksempel på en sådan rute er vist nedenfor. Det er en graf for rute 100, som kører mellem Odder og Hornslet via Aarhus Kommune. Omkring 80% af det samlede ruteforløb forløber i Aarhus Kommune fra Beder/Malling i syd via Aarhus C og til Løgten/Skødstrup i nord.



Det kan ses af grafen, at det er ved stoppesteder igennem Aarhus Kommune, at langt den største del af passagererne står på og af (søjlerne i grafikken). På de to relativt korte yderstrækninger af rute 100 passerer ruten kommunegrænserne til hhv. Odder og Syddjurs Kommuner. Det er tydeligt, at belægningen over kommunegrænserne (især til Hornslet/Syddjurs) er begrænset i forhold til belægningen på resten af ruten.

Samtidig betjener letbanen på alle hovedstrækninger både regionalt og lokalt de samme rejserelationer som rute 100 (Odder - Beder/Malling – Aarhus C - Løgten/Skødstrup – Hornslet). Af samme årsag er rute 100 ikke en del af det regionale hovednet.

Rute 100 har i sammenligning med andre regionale ruter en meget høj selvfinansieringsgrad og har også et gennemsnitligt meget højt antal passagerer pr. tur. Ikke desto mindre udgør regionens nettotilskud til ruten 7,8 mio. kr. årligt.

Der kan stilles spørgsmålstejn ved, - selvom der dagligt er flere hundrede rejsende, der passerer en kommunegrænse med rute 100 – om det egentlig er regionens opgave at finansiere en rute, hvor den regionale transportopgave over kommunegrænserne principielt er løst af letbanen, og hvor langt hovedparten af passagererne på ruten rejser internt i Aarhus Kommune?

Hovedopgaven på rute 200 er på samme måde at transportere rejsende internt på ruteforløbet gennem Aarhus Kommune. På denne rute er der dog en markant større andel, der rejser over kommunegrænserne til hhv. Skanderborg og Favrskov Kommuner.

5.5 Mulig omlægning af ruter

Der er i ovenstående rejst nogle principielle spørgsmål til, hvad der kan siges at være en regional transportopgave – illustreret med en række eksempler. Da der som nævnt ikke er helt præcise lovkrav til, hvordan regionerne skal fastlægge ruter og serviceniveau, vil det være op til en politisk beslutning, hvilket transporttilbud regionen skal finansiere fremadrettet. En ændret tilgang til, hvad den regionale transportopgave indebærer, vil kunne give muligheder for besparelser.

Den faktiske anvendelse af den nuværende regionale kørsel er gennemgået, og karakteristika for de enkelte ruter er beskrevet, herunder muligheder for ændringer. Der er herunder identificeret en række ruter, hvor der stilles spørgsmålstejn ved det regionale engagement i ruten. Der henvises til efterfølgende bilag (8) med gennemgang af de enkelte ruter.

Den regionale transportopgave på en rute kan således være begrænset i forhold til det samlede kørselsomfang på ruten. Der kan på den baggrund være et potentiale i helt at nedlægge ruten som en regional rute, eller at omlægge ruten til en uddannelsesrute, hvor regionen kun finansierer nogle få regionale ture på hverdage i myldretiden, uagtet at der på dele af ruten måske herudover kan være passagergrundlag for lokale rejser.

Der kan på de nuværende ruter være en relativt god selvfinansierungsgrad som følge af billetindtægter fra lokale rejsende. Regionen vil naturligvis miste disse indtægter, hvis det regionale kørselsomfang reduceres væsentligt, hvilket vil reducere besparelspotentialet.

De berørte kommuner vil næppe bifalde den form for omlægninger af den regionale finansiering, idet kommunerne med sådanne omlægninger vil miste nuværende betjening af lokalt rejsende, hvorfor de kan føle sig tvunget til at finansiere en lokal rute til at varetage de lokale transportbehov.

6 Grøn omstilling

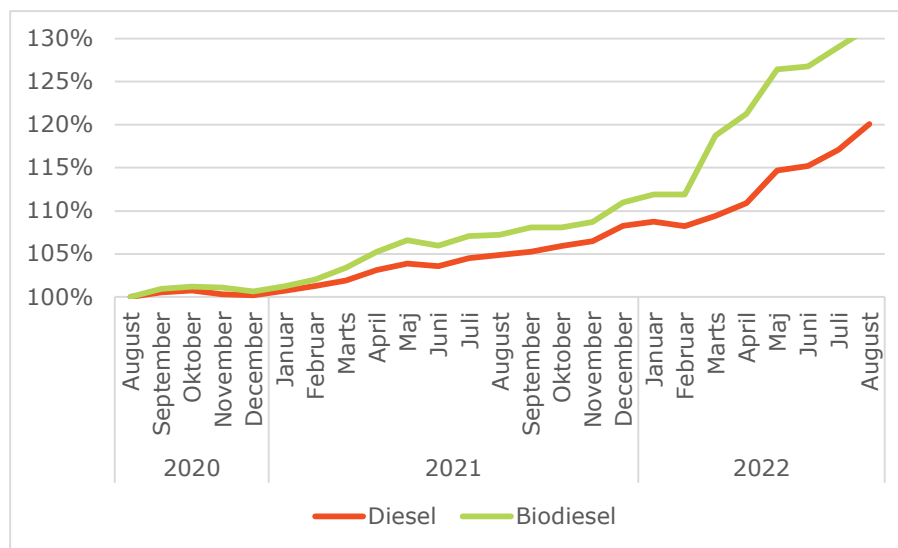
En af årsagerne til ubalancen i det regionale budget er den stigende ekstraudgift til CO₂-neutral HVO-biodiesel.

Region Midtjylland traf i maj 2021 beslutning om, at tre kontrakter for regional-kørsel med opstart i sommeren 2021 og ved årsskiftet 2022 skulle køres med biodiesel. Dette dækker i alt ca. 128.000 køreplantimer årligt. Herefter udløste Midttrafik en option i de pågældende kontrakter.

Busselskaberne kompenseres med et fastsat tillæg som merbetaling pr. køreplante for biodiesel. Endvidere betød beslutningen, at udgifterne til buskørsel på disse kontrakter fremover reguleres efter et biodiesel-indeks og ikke det normale dieselindeks.

Forventningen var, at de to indeks, og dermed den løbende prisregulering, ville udvikle sig parallelt. Men siden beslutningen blev truffet, er gabet mellem de to indeks vokset markant, således at udgiften per køreplante på biodiesel er steget uforholdsvist meget mere end en køreplante på almindelig diesel. Fra udbuddet i august 2021 til budget 2023 er biodiesel-indekset steget 29 %, mens det almindelige dieselindeks 'kun' er steget 17 %.

Forskellen på udviklingen mellem de to indeks siden august 2020 er illustreret nedenfor. August 2020 er taget som udgangspunkt, idet det var her, de tre kontrakter blev udbudt af Midttrafik.



Udviklingen betyder, at merudgiften til køre på biodiesel frem for konventionel diesel i budget 2023 ligger på 19 mio. kr. Da beslutningen blev truffet, var forventningen og det økonomiske udgangspunkt, at merudgiften til HVO kun ville være 7,5 mio. kr. Merudgiften er således blevet væsentligt større, og svarer nu til en merudgift til biodiesel på 148 kr. pr. køreplante.

Det kan set i lyset af de markant ændrede forudsætninger og i den nuværende økonomiske situation overvejes, hvor vidt Region Midtjylland fortsat ønsker at opnå CO₂-reduktion ved at anvende biodiesel i stedet for konventionel diesel.

Det kan således overvejes at sætte tilkøbet af biodiesel på pause, frem for at skulle finde andre besparelser, herunder gennem væsentlige reduktioner i kørselsomfanget. Kontrakterne med biodiesel løber til sommeren 2027, men er indrettet, så det er muligt for Regionen at sætte tilkøbet af biodiesel på pause.

Hvis tilkøbet sættes på pause, reduceres Regionens kontraktudgifter fra 2023 med 19 mio. kr. årligt. Hvis den nuværende prismæssige udvikling fortsætter, kan denne besparelse potentielt blive større. Omvendt kan besparelsen også potentielt blive mindre, hvis spændet mellem de to indeks indsnævres. Det vil være muligt at sætte forbruget af biodiesel på pause i en periode og afvente den videre udvikling i prisindekset.

Modsat besparelser ved nedlæggelse af kollektiv trafik, vurderes besparelsen på biodiesel ikke at få konsekvenser for passagertal og indtægter. Dermed vil omlægningen give fuld effekt på nettoøkonomien.

Det er også værd at bemærke at en besparelse ved at fravælge biodiesel vil kunne træde i kraft med 3 måneders varsel, modsat ændringer i den kollektive trafik drift, som tidligst kan ske fra sommeren 2023.

Som del af beslutningen med tilvalg af biodiesel ansøgte Region Midtjylland staten om midler til medfinansiering af den grønne omstilling. Her gav staten tilsagn om et driftstilskud for 2 år på 75 % af merudgiften til grønt brændstof, som den så ud på ansøgningstidspunktet. Det svarer til, at staten samlet har givet et tilskud på ca. 13 mio. kr. for to års drift (6,5 mio. kr. pr. år).

Det er uvist, hvordan staten vil forholde sig, hvis Regionen beslutter at sætte biodiesel på pause. Størstedelen af den berørte trafik vil ved årsskiftet have kørt på biodiesel i cirka 1,5 år ud af de 2 år, hvor Staten har givet tilskud.

Valget af biodiesel til erstatning af konventionel diesel blev i 2021 truffet ud fra et ønske om at gavne klimaet gennem lavere CO₂-udslip. Ved at skifte fra biodiesel til at de berørte busser igen kører på almindelig diesel, opnås den forventede CO₂-reduktion således ikke.

Det bemærkes, at hvis en tilsvarende forbedring af nettoøkonomien skal findes gennem besparelser på driften, vil det medføre et markant passagerfrafald. Alternativet for en stor del af de frafaldne passagerer vil være bil. Driftsbesparelser vil derfor i sidste ende også have en negativ klimaeffekt gennem øget CO₂-udledning fra biltrafikken.

I forhold til grøn omstilling skal endelig nævnes, at der på togområdet er sket og vil ske en yderligere grøn omstilling, som betyder en væsentlig CO₂-reduktion til gavn for klimaet. Således er der truffet beslutning om, at nuværende dieseltog på Lemvigbanen og Holstebro-Skjern-banen fra 2025 erstattes med batteritog. Endvidere kører letbanen på el, hvor togene på Odderbanen og Grenaa-banen tidligere kørte med dieseltog.

7 Tilskud til uddannelsesruter

Unge uddannelsessøgende udgør mange steder en væsentlig andel af passagerne i den regionale kollektive trafik, og størstedelen af regionalruterne betjener en eller flere uddannelsesinstitutioner i byerne. Transport af uddannelsessøgende er også betydningsfuld for økonomien, idet indtægterne fra salg af ungdomskort udgør en femtedel af de samlede indtægter. Salget af ungdomskort er dog faldende, da en stigende del af unge uddannelsessøgende i stedet kører i bil.

Tilskud 2010

I forbindelse med en effektiviseringsrunde, som blev besluttet i 2010 ophørte regionen med at finansiere en række lokale ruter, der transportererede uddannelsessøgende til en ungdomsuddannelse i nabokommunen.

Regionen besluttede dengang at give et tilskud til kommuner, hvor kommunerne videreførte et transporttilbud af de uddannelsessøgende. Tilskuddets størrelse blev dengang fastsat som omkostningerne til én dobbelttur om morgenen og to dobbeltture hjem om eftermiddagen med udgangspunkt i de 16 ruter, der dengang blev berørt. Dette regionale tilskud er blevet udbetalt lige siden og udgør i dag ca. 9 mio. kr. årligt.

Tilskuddet blev dog ikke givet til kommunernes drift på de specifikke ruter, men i stedet til at kommunerne påtog sig opgaven med 'minimumstransport af uddannelsessøgende'. Regionen har derfor ikke haft nogen indflydelse på, hvordan kommunerne efterfølgende har prioriteret og tilrettelagt kørselstilbuddet for uddannelsessøgende.

Ved en gennemgang af de daværende 16 ruter ses, at der i dag:

- > på 6 strækninger/ruter fortsat findes et transporttilbud
- > på 3 strækninger/ruter ikke længere findes et transporttilbud
- > på 3 strækninger/ruter kun delvist findes et transporttilbud
- > på 4 delstrækninger på tidligere ruter kun er et intern-kommunalt transporttilbud

Der blev ikke fastsat et udløbstidspunkt for det regionale tilskud, men i forbindelse med en sagsfremstilling på regionsrådets møde i juni 2022 er det dog blevet varslet, at det pågældende tilskud vil blive genvurderet.

Tilskud 2018

Ved en senere tilpasning af det regionale rutenet, som blev vedtaget i 2018, ophørte regionen helt eller delvist med at finansiere mere end 30 busruter. I den forbindelse blev igen besluttet at give et tilsvarende tilskud til ni kommuners drift af syv lokale ruter, der transporterer uddannelsessøgende til en ungdomsuddannelse i nabokommunen. Tilskuddet blev givet under forudsætning af, at de pågældende kommuner skulle videreføre betjening af uddannelsessøgende på de berørte ruter.

Dette tilskud på 5,5 mio. kr. årligt var et midlertidigt tilskud, idet det indgik i beslutningen, at det efter tre år skulle vurderes, om grundlaget for at opretholde tilskuddet fortsat var til stede. Regionsrådet har i juni i år besluttet, at dette tilskud skal ophøre med virkning fra juni 2023.

Samlet har regionen således ydet tilskud til kommunernes transporttilbud til uddannelsessøgende på tidligere regionale ruter for i alt 14,5 mio. kr. årligt. Heraf er det allerede besluttet at reducere en andel af dette med 5,5 mio. kr. Der er mulighed for at reducere tilskuddet med yderligere 9 mio. kr. årligt.

8 Bilag. Gennemgang af ruter

Det er for de enkelte ruter generelt oplyst:

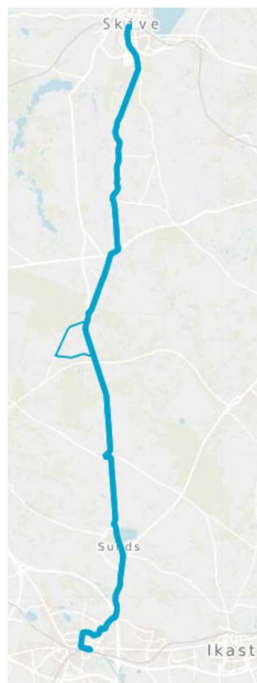
- > Rutens selvfinansieringsgrad - dvs. hvor stor en andel af driftsomkostningerne, der dækkes af passagerindtægter på ruten. Den resterende del finansieres af regionens skattefinansierede tilskud
- > Hvor stor en andel af de rejsende på ruten, der udfører regionale rejser, dvs. rejser over mindst en kommunegrænse. Hvis ruten forløber gennem mere end to kommuner kan denne andel af tekniske årsager ikke opgøres.
- > Det er anført, hvis der på ruten er en væsentlig andel af de rejsende, der alene rejser lokalt indenfor en kommune
- > Hvor mange passagerer, der gennemsnitligt er med på hver tur. Bemærk i den forbindelse, at dette tal naturligt vil være højere på længere ruter, frem for på korte ruter.
- > Hvor stor en andel af de samlede indtægter på ruten, som kommer fra salg af uddannelseskort og skolekort. Bemærk at indtægterne stammer fra indtægtsfordelingsmodellen, hvor indtægterne beregnes og fordeles på baggrund af en række forudsætninger.

Der er tale om en screening foretaget på basis af ruteinformationer modtaget fra Midttrafik. I nogle tilfælde er kørslen ændret i forbindelse med køreplansskiftet i 2022, hvorfor der endnu ikke findes oplysninger om den ændrede kørsel. Dette gælder herunder for de ruter, der har indgået i 'Ny regional struktur i Midt- og Vestjylland'. Screeningen er her foretaget på baggrund af oplysninger fra før ændringerne blev gennemført ved køreplansskiftet i år.

Potentialer for besparelser er vurderet på baggrund af beregninger af ændrede køreplantimetaler og skøn for konsekvenser for passagertal ved ændringer af kørslen. De beregnede potentialer gives med det forbehold, at der ikke har ligget konkrete vognløb og oplysninger om kontraktbusser til grund for beregningerne, ligesom der ikke er taget højde for eventuelle kontraktlige bindinger.

De skønnede potentialer for besparelser giver således primært et billede af proportionerne, som kan anvendes i en sammenligning mellem tiltag på forskellige ruter.

8.1 Rute 13 Herning – Haderup – Skive



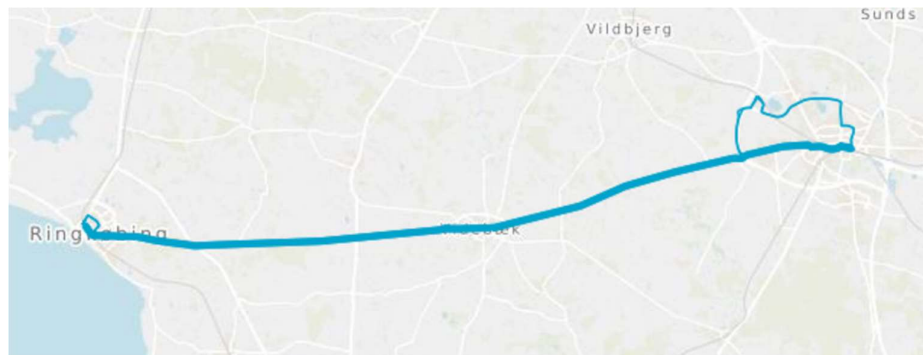
- > Rutens selvfinansieringsgrad: 33%
- > Andel regionale rejser: 32% (formodentlig flere, med kan ikke opgøres, da ruten kører gennem mere end to kommuner)
- > Andel lokalt rejsende i Herning Kommune: 55%
- > 14,0 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 30% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Enkelte ture kører en omvej via Feldborg, hvilket finansieres af Herning Kommune.

En pæn andel af de rejsende benytter ruten på hele strækningen, og belægningsgraden over de to passerede kommunegrænser (Skive-Viborg og Viborg-Herning) er forholdsvis høj. Der er dog også en del passagerer, der benytter ruten internt i Herning Kommune til de mindre bysamfund Haderup, Simmelkjær og Sunds.

Samlet set vurderes eksisterende køreplan at være passende i forhold til den faktiske brug.

8.2 Rute 15 Herning – Ringkøbing



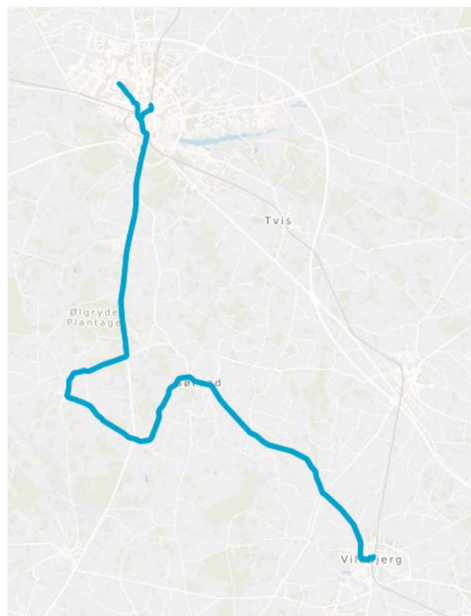
- > Selvfinansierungsgrad: 34%
- > Andel regionale rejser: 47%
- > 12,5 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Kører kun på hverdage
- > Ruten betjener uddannelsessteder i Ringkøbing og Herning samt Regionshospitalet Gødstrup.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 50% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Der er kun få passagerer med på afgangene udenfor myldretiderne. Rute 15 kører parallelt med rute 124, hvilket giver dobbelt betjening på hovedstrækningen. Rute 15 kører dog som standsende rute, mens rute 124 kører gennemkørende med få stop.

Det kan overvejes at reducere tyndt belagte afgangene på rute 15 udenfor myldretiderne, da der på disse afgangene er meget få passagerer med, og da rute 124 dækker transportbehovet på hovedstrækningen.

Kørselsomfanget på rute 15 kan dermed reduceres med ca. 25%. Der vil være et besparelspotentiale på ca. 1 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 50 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.3 Rute 21 Holstebro - Sørvad – Vildbjerg



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 46%
- > Andel regionale rejser: 90%
- > 10,1 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 72% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Det drejer sig om en uddannelsesrute, hvor der på skoledage kun køres én dobbelttur om morgenen. Her kører rute 21 direkte til Holstebro Gymnasium og UCH i Holstebro.

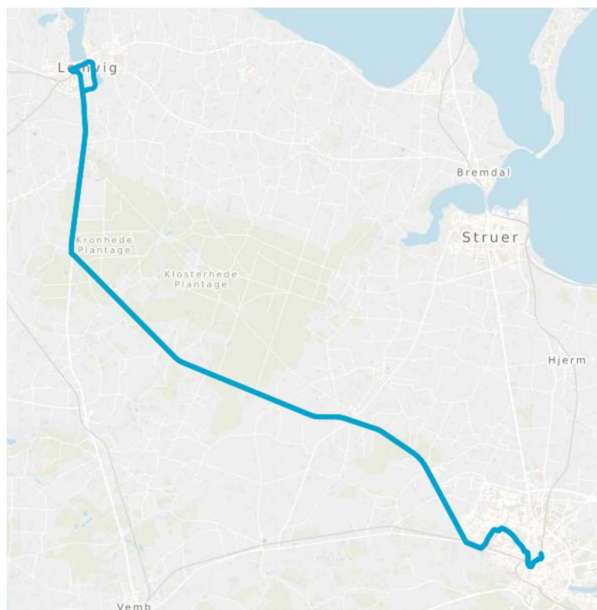
På hovedstrækningen mellem Vildbjerg og Holstebro kører også tog. Om eftermiddagen kører rute 21 kun på delstrækningen Vildbjerg-Sørvad, idet der i Vildbjerg er korrespondance med tog fra Holstebro.

Delstrækningen Sørvad-Holstebro betjenes også af rute 26, som dog kører udenom Sørvad om morgenen, hvor rute 21 betjener Sørvad.

Reelt sikrer rute 21 således en øget kapacitet og fungerer som dublering af rute 26 på strækningen ind til Holstebro, hvor det ikke umiddelbart kan anbefales at reducere.

Regionens nuværende nettotilskud til rute 21 er 234.000 kr.

8.4 Rute 24 Holstebro – Lemvig



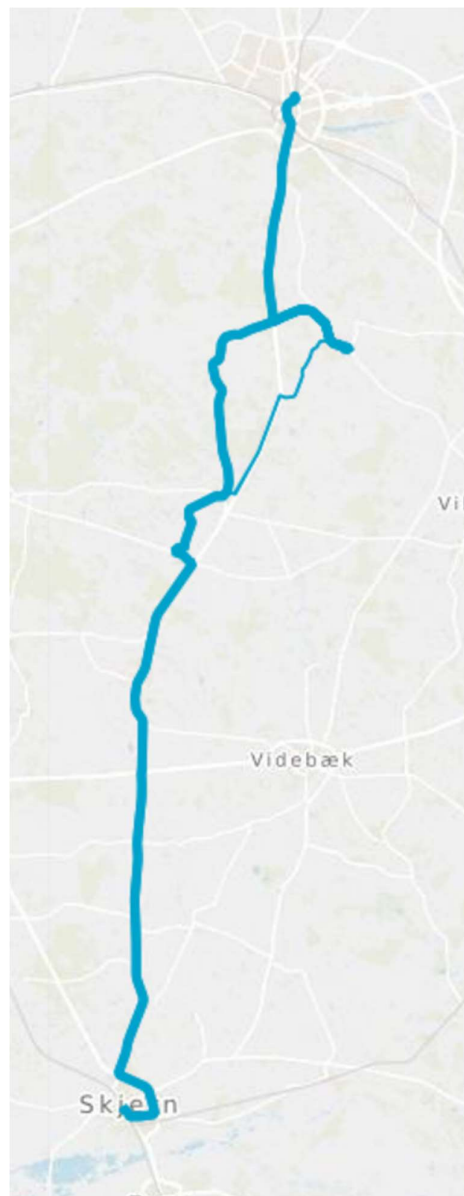
- > Selvfinansieringsgrad: 29%
- > Andel regionale rejser: 58%
- > 8,4 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Gennemsnitligt 277 passagerer i hverdagen
- > Ruten betjener uddannelsessteder i Lemvig og Holstebro.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 35% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Der er en forholdsvis høj frekvens i forhold til antallet af passagerer. I spidsperioderne køres der med halvtimesdrift, hvilket ud fra antallet af passagerer er for hyppigt, derudover er spidsperioderne meget store. Udenfor spidsperioderne køres vurderes betjeningsomfanget som passende.

Hvis antallet af afgange reduceres, vil der stadig være et dækkende niveau af betjening ift. uddannelsessøgende i både Lemvig og Holstebro.

Kørselsomfanget kan reduceres med 25%, hvilket vil give et potentiale for besparelser på 0,8 mio. kr. årligt. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 40 rejse dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.5 Rute 26 Holstebro – Skjern



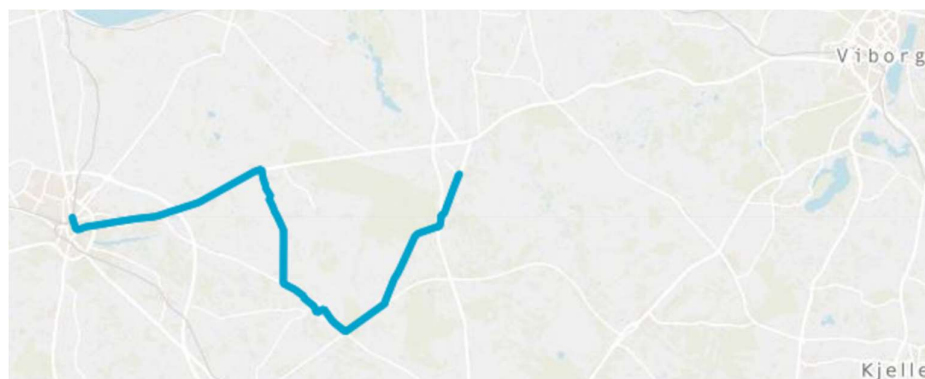
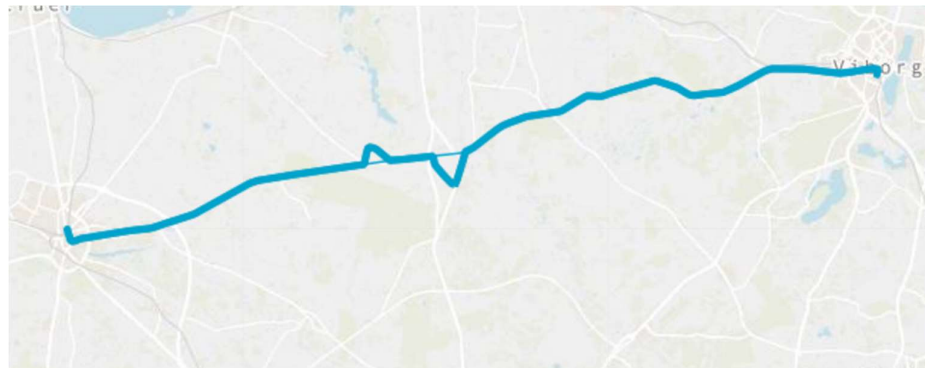
- > Selvfinansierungsgrad: 20%
- > Andel regionale rejser: 20%
- > 61% lokale rejser i Ringkjøbing-Skjern Kommune
- > 10,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Betjener uddannelsessteder i Holstebro, Skjern og Tarm
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 59% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Der er især få passagerer udenfor myldretiden, hvorfor der er et potentiale i at reducere i disse afgang. Der vil fortsat være en god betjening af de uddannelsessteder, som ruten dækker.

På 'hovedstrækningen' mellem Skjern og Holstebro kører der lokaltog over Ringkjøbing, hvor rejsetiden med tog er 18 min kortere end med bus. Der er en høj andel af passagerer på rute 26, som rejser lokalt i Ringkjøbing-Skjern Kommune.

Det kan overvejes at reducere i kørselsomfanget, så der på hverdage kun kører to dobbeltture (tur/retur) om morgenen og 4 dobbeltture om eftermiddagen, og så al buskørsel lørdag erstattes af flexbuskørsel. Der vil være et besparelspotentiale på omkring 1,2 mio. kr. årligt. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 60 rejsende på hverdage, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.6 Rute 28 Holstebro – Viborg og 29 Holstebro – Haderup



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 34 % (rute 28) og 20% (rute 29).
- > Andel regionale rejser: 25% (rute 28) og 61% (rute 29). Andelen er formodentligt højere på rute 28, men kan ikke opgøres, da ruten kører gennem mere end to kommuner.
- > Andel lokalt rejsende i Viborg Kommune 46% (kun rute 28). Og i Holstebro Kommune 23% (rute 28) hhv. 37% (rute 29).
- > 8,4 passagerer pr. afgang i gennemsnit fordelt på 38 afgang (rute 28) og gnsn. 10,5 pr. afgang fordelt på 3 afgang (rute 29)
- > Rute 28 og 29 er ifm. køreplansskiftet 2022 omlagt, idet tidligere rute 928X er nedlagt, rute 28 er udvidet og rute 29 har fået et andet forløb.
- > På rute 29 køres kun én morgentur og to eftermiddagsture i aktuel retning. På rute 28 køres med tilnærmet ½-timedrift i myldretid og 1/1-timedrift i dagtimer.
- > Der er relativt få rejsende med rute 28 om formiddagen og om aftenen.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 23% på rute 28 og 40% på rute 29 af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

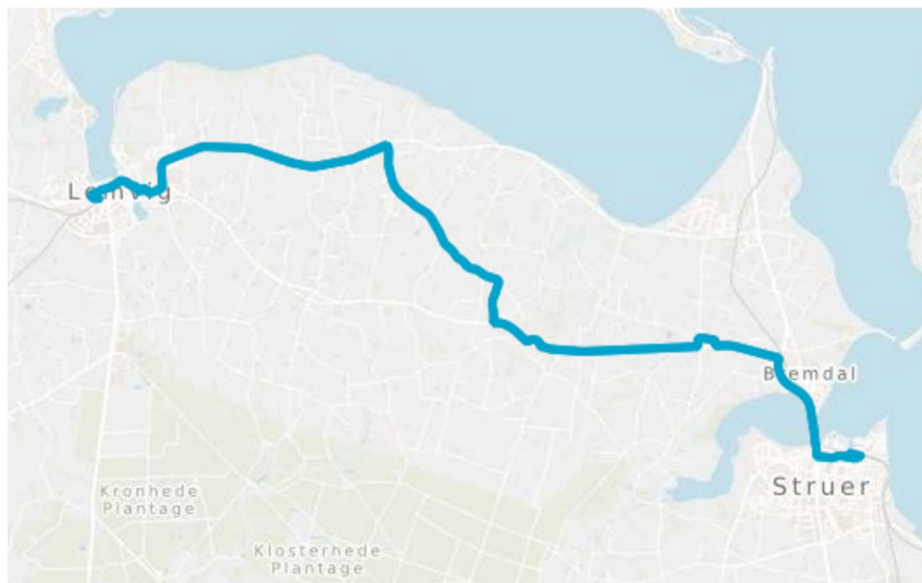
Rute 28 bliver i meget stort omfang anvendt til lokale rejser internt i hhv. Holstebro (Mejrup, Skave, Herrup) og Viborg Kommuner (Sjørup, Daugbjerg, Mønsted), idet ruten betjener en række små bysamfund langs ruteforløbet. Endvidere betjenes Haderup, som ligger i Herning Kommune, og hvor det kan være muligt at stige om til andre busruter.

Belægningen på rute 28 er lavest over kommunegrænserne, og det regionale transportbehov er relativt begrænset. Det er muligt med nogenlunde samme rejsetid at rejse med tog på hovedstrækningen mellem Holstebro og Viborg – dog med omstigning i Struer. Rute 28 er derfor ikke en del af hovednettet.

Det kunne overvejes alene at opretholde rute 28 som en regional uddannelses-/pendler-rute i forbindelse med mødetider i Holstebro og Viborg på hverdage. Den resterende kørsel på strækningen kunne nedlægges som regional kørsel, herunder kørsel i weekenden, idet denne primært udfører lokale kørselsopgaver.

Der vil være et besparelspotentiale på ca. 4,6 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 100 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.7 Rute 33 Struer – Lemvig



- > Selvfinansieringsgrad: 27%
- > Andel regionale rejser: 49%
- > 8,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Få passagerer i ydertidspunkterne
- > Ruten betjener uddannelsessteder i Struer, Lemvig og Nørre Nisum, samt tre efterskoler i Nørre Nisum.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 16% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 33 er en del af det regionale hovednet og har derfor 1/1-timedrift i dagtimer på hverdage. I myldretiderne er suppleret med flere afgang.

På strækningen imellem Struer og Lemvig er der ikke anden offentlig transport, hvorfor de nuværende passagerer ikke har andre muligheder for transport på strækningen.

Ruten er i Struer koordineret med togene til/fra Aarhus og Herning, og i Lemvig med togene til/fra Thyborøn. Derfor forbinder ruten området med kollektiv trafik til en række større byer, hvor der er kollektive forbindelser til resten landet.

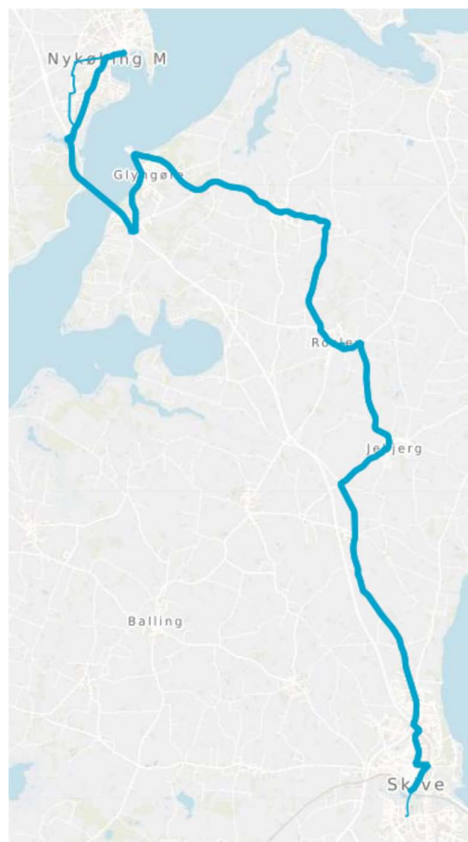
Rute 33 har en forholdsvis lav selvfinansierungsgrad, samtidig med der er et hyppigt antal af afgange og få passager i busserne. Mange af de passagerer, der er i bussen er regionale passagerer.

I morgen- og aften timerne er der flere afgange med meget få passagerer. I dag timerne er der mange afgange med under 10 passagerer pr. afgang.

Selvom ruten er en del af hovednettet, kunne det overvejes at reducere frekvensen på ruten udenfor myldretiden/hverdage til eksempelvis 90 minutters eller 2/1-timer drift.

Hvis kørselsomfanget reduceres med ca. 35% alle dage, vil der være et besparelsespotentiale på ca. 1,3 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 75 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.8 Rute 40 Skive – Glyngøre – Nykøbing Mors



- > Rutens selvfinansierungsgrad: 38 %
- > Andel regionale rejser: 30%
- > Andel lokalt rejsende i Skive Kommune: 68%
- > 15,8 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Markant flest rejsende i myldretiden, ikke mange rejsende om formiddagen og efter kl. 17.
- > Frekvens på 1/1-time drift i dagtimer hverdage og 2/1-time drift aften og weekend.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 21% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

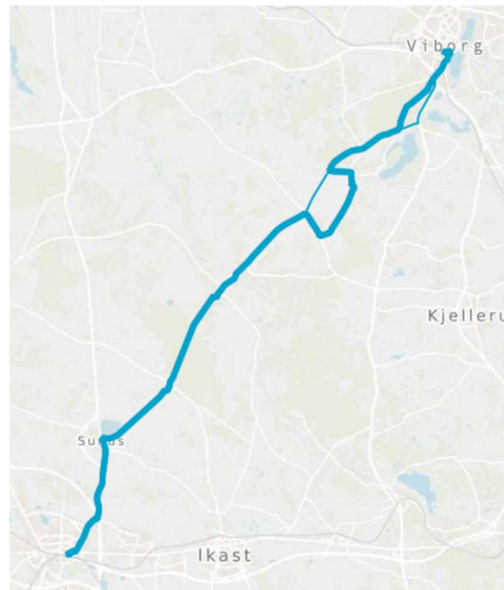
Størstedelen af ruten forløber internt i Skive Kommune mellem Skive og Glyngøre og ruten medtager en del lokale rejsende til en række mindre bysamfund på denne lokale strækning. I Skive kører ruten til Skive College på én morgentur, men har kun meget få rejsende med hertil (5<).

Nord for Limfjorden kører ruten 7-8 km ind i Morsø Kommune til Nykøbing, og medtager herunder ca. 30-35 daglige rejsende, der rejser tur/retur mellem Skive Kommune og Morsø Gymnasium, og et cirka tilsvarende antal, der rejser mellem Skive Kommune og Nykøbing Mors centrum. I alt rejser ca. 65 passagerer tur/retur over kommunegrænsen på hverdage. Ruten er en del af hovednettet.

Det kunne overvejes alene at opretholde ruten som en regional uddannelses-/pendler-rute i forbindelse med mødetider på Morsø Gymnasium og i Nykøbing, dvs. hverdage med 1-2 & 2-3 ture i aktuel retning og nødvendig kørsel i modsat retning. Den resterende kørsel på ruten kunne nedlægges som regional kørsel, idet denne alene udfører lokale kørselsopgaver.

I den nuværende ruteøkonomi har regionen en nettoudgift på 3,2 mio. kr. på rute 40. Der skønnes et besparelspotentiale på ca. 2 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 140 primært lokalt rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.9 Rute 53 Viborg – Karup – Herning



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 37 %
- > Andel regionale rejser: 18 %
- > 85 % af påstigerne i Viborg Kommune (55% af samtlige rejsende på ruten), og tilsvarende 77% af påstigerne i Herning Kommune (27% af samtlige rejsende på ruten) stiger af igen inden kommunegrænsen og rejser dermed internt i kommunerne.
- > 14,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit.
- > Frekvens på 1/1-time drift i dagtimer, suppleret med lynture i myldretid. Endvidere julenatbuskørsel.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 26% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

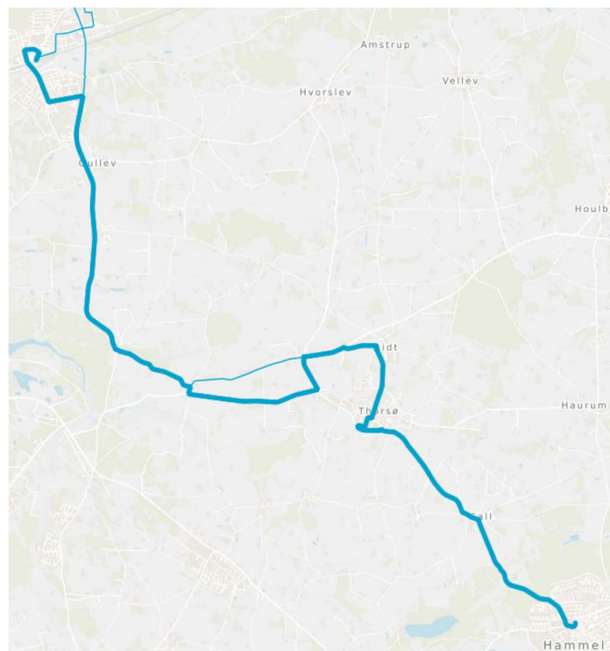
Rute 53 bliver i meget stort omfang anvendt til lokale rejser internt i hhv. Viborg (Hald Ege, Skelhøje, Frederiks, Karup og Kølvrå) og Herning Kommuner (Sunds og Ilskov), idet ruten betjener en række mindre bysamfund langs ruteforløbet. Der udføres flest korte rejser på ruten.

Belægningen på rute 53 er lavest over kommunegrænsen, hvor cirka 75 passagerer kører tur/retur på en hverdag. De regionale rejser udgør en relativt begrænset del af det samlede transportarbejde på ruten. Ruten er dog en del af regionale hovednet med en fastlagt frekvens hen over dagen/aftenen samt i weekenden.

Det kunne overvejes at alene at opretholde ruten som en regional uddannelses-/pendler-rute i forbindelse med mødetider i hhv. Viborg og Herning med en frekvens afpasset efter det regionale rejsebehov mellem de to byer. Den resterende kørsel på ruten kunne nedlægges som regional kørsel, idet denne primært udfører lokale kørselsopgaver.

Hvis eksempelvis halvdelen af nuværende kørselsomfang nedlægges som regional kørsel, skønnes der et årligt netto besparelspotentiale på omkring 4 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 180 primært lokalt rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.10 Rute 55 Bjerringbro- Thorsø – Hammel

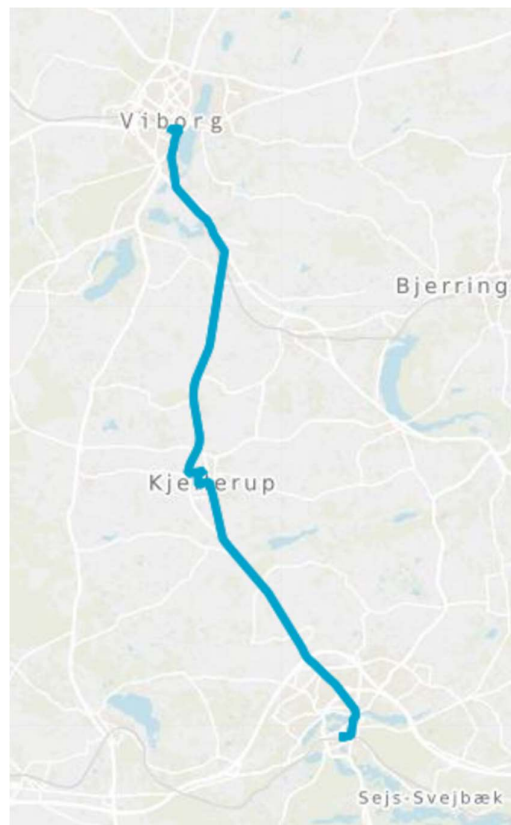


- > Selvfinansieringsgrad: 18%
- > Andel regionale rejser: 24%
- > 4,5 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Ruten betjener uddannelsessteder samt Grundfos i Bjerringbro.
- > Kørsel til Favrskov Gymnasium samt afgang, der kun kører mellem Thorsø og Hammel, finansieres af Favrskov Kommune
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 52% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 55 er en mindre kommunal rute, hvor der kun er regionale afgang om morgenen og om eftermiddagen på hverdage.

Det vurderes, at der kan reduceres fire dobbeltture på hverdage, da der er et par ture både morgen og aften, hvor der sidder under fem passagerer i bussen. Der vil være et besparelspotentiale på omkring 0,35 mio. kr. årligt på den regionalt finansierede del af ruten. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 50 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.11 Rute 60 Silkeborg – Kjellerup – Viborg



- > Selvfinansierungsgrad: 65%
- > Andel regionale rejser: 27%
- > 12 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > 49 daglige afgange
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 45% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 60 er en større regional rute med ½-timedrift i dagtimerne og 1/1-timedrift om aftenen. Ruten er en del af hovenettet og forbinder Silkeborg, Kjellerup og Viborg.

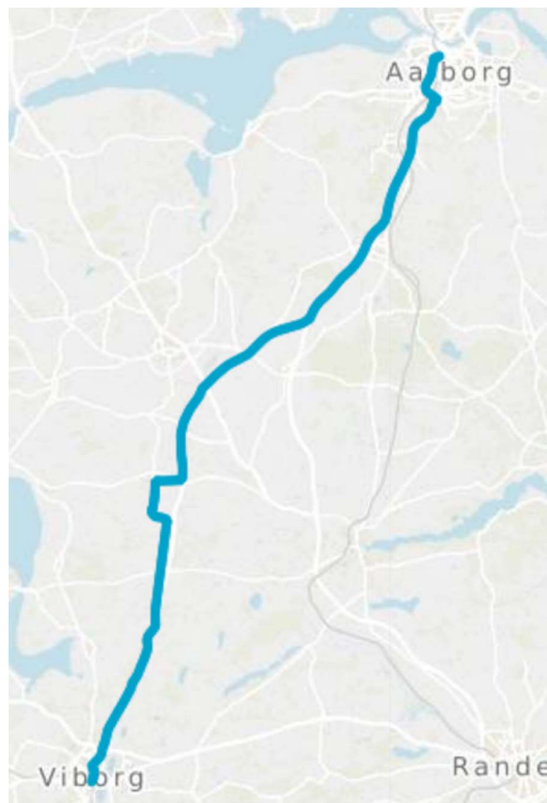
Forholdsvis mange passagerer rejser lokalt mellem Silkeborg og Kjellerup, og langt færre rejser mellem Kjellerup og Viborg. Der er således 69% lokale rejsende i Silkeborg Kommune.

Det kunne overvejes at udtynke ruten mellem Kjellerup og Viborg, hvor der er færrest passagerer. Alternativt kunne det overvejes at nedsætte frekvensen på den samlede rute, og kun fastholde et mindre antal regionalt finansierede ture mellem Silkeborg og Viborg.

Ved en halvering af kørslen mellem Kjellerup og Viborg på hverdage, vil der være et besparelsespotentiale på 1,4 mio. kr.

Ved en reduktion på 35% af den regionalt finansierede kørsel på hele ruten Silkeborg-Viborg på hverdage, vil der være et besparelsespotentiale på ca. 2 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 100 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.12 Rute 61 Viborg – Aalestrup – Aalborg



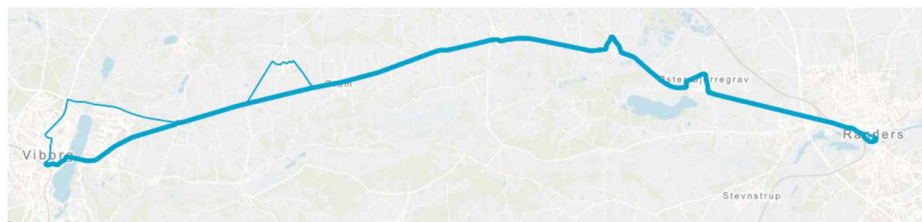
Midttrafik har oplyst, at den strækning, som rute 61 betjener, er en delstrækning fra tidligere X-bus rute 960X, som betjente strækningen Silkeborg-Viborg-Aalborg.

Rute 960X er netop nedlagt, og der er i stedet fra køreplansskiftet i 2022 etableret den ordinært standsende regionalrute 61 mellem Viborg og Aalborg.

Da ruten er helt ny, har Midttrafik meget begrænsede fakta på ruten, og kan endnu ikke oplyse selvfinansierungsgrad, andele regionalt rejsende, antal passagerer pr tur, mv. Kørsel nord for regionsgrænsen finansieres af Region Nordjylland.

Rute 61 har været en del af arbejdet med en ny regional rutestruktur i Midt- og Vestjylland, og Midttrafik vurderer derfor, at ruten har det rigtige og passende omfang. På den baggrund indgår rute 61 ikke i denne analyse.

8.13 Rute 62 Viborg – Ørum – Randers



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 34 %
- > Andel regionale rejser: 27 %
- > Forholdsvis mange lokale rejser i hhv. Viborg Kommune (mlm. Viborg og AU Foulum, Ørum og Hammershøj) og i Randers Kommuner (mlm. Randers og Sønderbæk og Bjerregrav), mens der er relativt få regionalt rejsende over kommunegrænsen.
- > Andel lokalt rejsende i Viborg Kommune 38% af det samlede antal passagerer på ruten og i Randers Kommune 35%.
- > Frekvens med tilnærmelse 1/1-timedrift i dagtimerne suppleret med lyn-ture i myldretiden hverdage, samt 2/1-timedrift i weekenden.
- > Relativt få rejsende udenfor myldretiden.
- > 10,1 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 14% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

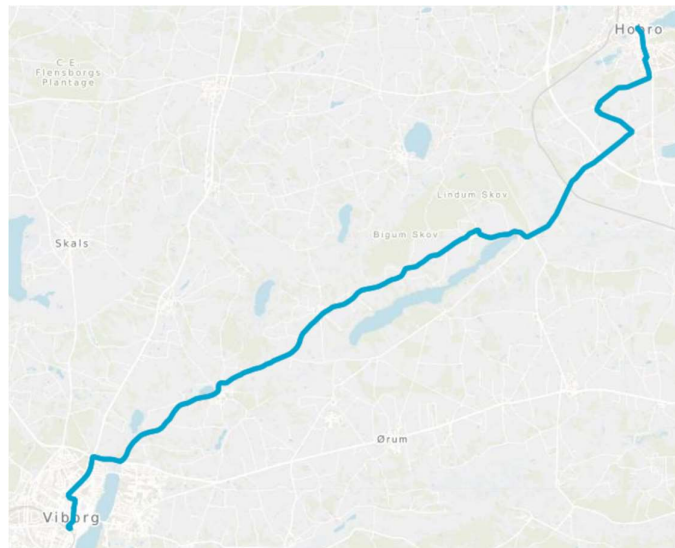
Belægningen på rute 62 er lavest over kommunegrænsen, hvor omkring 50 passagerer rejser tur/retur på en hverdag. De regionale rejser udgør en relativt lav del af det samlede transportarbejde på ruten.

På hovedstrækningen mellem Randers og Viborg er det muligt at anvende tog med omstigning i Langå med en kortere rejsetid end rute 62.

Det kunne overvejes at alene at opretholde ruten som en regional uddannelses-/pendler-rute i forbindelse med mødetider i hhv. Viborg/AU Foulum og Randers med en frekvens afpasset efter det regionale rejsebehov. Den resterende kørsel på ruten kunne nedlægges som regional kørsel, idet denne primært udfører lokale kørselsopgaver.

Hvis eksempelvis halvdelen af nuværende kørselsomfang nedlægges som regional kørsel, skønnes der et årligt netto besparelspotentiale på omkring 3 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 100 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.14 Rute 64 Viborg – Vammen – Hobro



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 33 %
- > Kørsel nord for regionsgrænsen (= kørsel i Mariagerfjord Kommune) finansieres af Region Nordjylland.
- > Andel regionale rejser: 16 %
- > Forholdsvis mange lokale rejser i hhv. Viborg Kommune (mlm. Viborg og Rødding, Vammen og Lindum) og i Mariagerfjord Kommuner (mlm. Hobro og Sdr. Onsild), mens der kun er få regionalt rejsende over kommunegrænsen.
- > Andel lokalt rejsende i Viborg Kommune er 57% og i Mariagerfjord Kommune 27%.
- > Mange korte rejsekortrejser på kun 1 zone (51%) indikerer også høj andel af lokaltrafik.
- > Frekvens med tilnærmet 1/1-timedrift i dagtimerne hverdage, samt 3 dobbeltture på weekenddage.
- > Meget få rejsende udenfor myldretiden.
- > 12,7 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 13% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

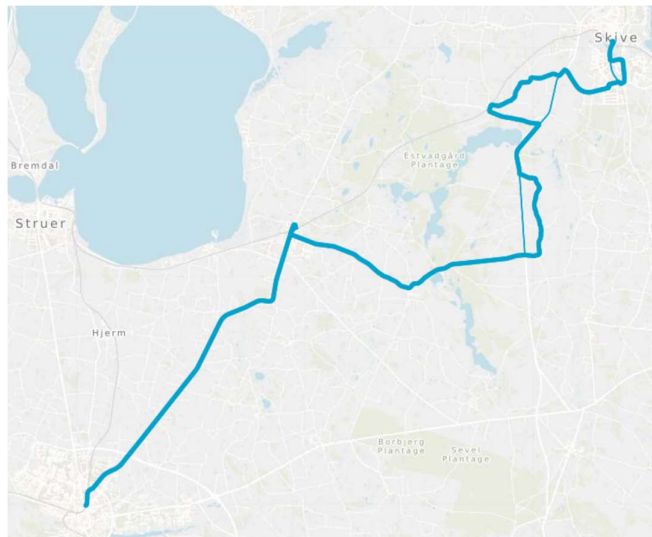
Belægningen på rute 64 er lavest over kommune/regions-grænsen, hvor små 30 passagerer rejser tur/retur på hverdage. De regionale rejser udgør en relativt lille andel af det samlede transportarbejde på ruten.

Det kunne overvejes at alene at opretholde ruten som en regional uddannelses-/pendler-rute i forbindelse med mødetider i hhv. Viborg og Hobro med en frekvens afpasset efter det regionale rejsebehov. Den resterende kørsel på ruten kunne nedlægges som regional kørsel, idet denne primært udfører lokale kørselsopgaver.

Hvis eksempelvis halvdelen af nuværende kørselsomfang nedlægges som regional kørsel, skønnes der et årligt netto besparelsespotentiale på omkring 2 mio.

kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 75 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.15 Rute 72 Holstebro- Vinderup – Skive



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 25%
- > Andel regionale rejser: 10%
- > Primært lokalt rejsende internt i Holstebro Kommune 68%, samt 22% lokalt rejsende i Skive Kommune.
- > Kun ca. 15 personer pr. dag rejser regionalt tur/retur over kommunegrænsen, svarende til 10% af alle passagerer på ruten.
- > 14,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 44% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Hovedopgaven for rute 72 er lokal transport i Holstebro Kommune mellem Holstebro og Vinderup-Sevel-Mogenstrup, hhv. lokal transport i Skive Kommune fra mindre bysamfund til uddannelsesinstitutioner i Skive. Derimod er der kun ganske få, der benytter ruten til at rejse over kommunegrænsen (cirka 15 passagerer tur/retur på hverdage).

På den overordnede regionale 'hovedstrækning' mellem Holstebro og Skive kan alternativt anvendes tog med omstigning i Struer med en væsentligt kortere rejsetid end med rute 72. Der er også togstation i Vinderup, hvorfor strækningen Vinderup-Skive har en hurtigere regional togbetjening end bussen.

På strækningen Holstebro-Vinderup (internt Holstebro Kommune) er det også muligt at rejse med tog (med omstigning i Struer). Der er nogenlunde samme rejsetid som bussen.

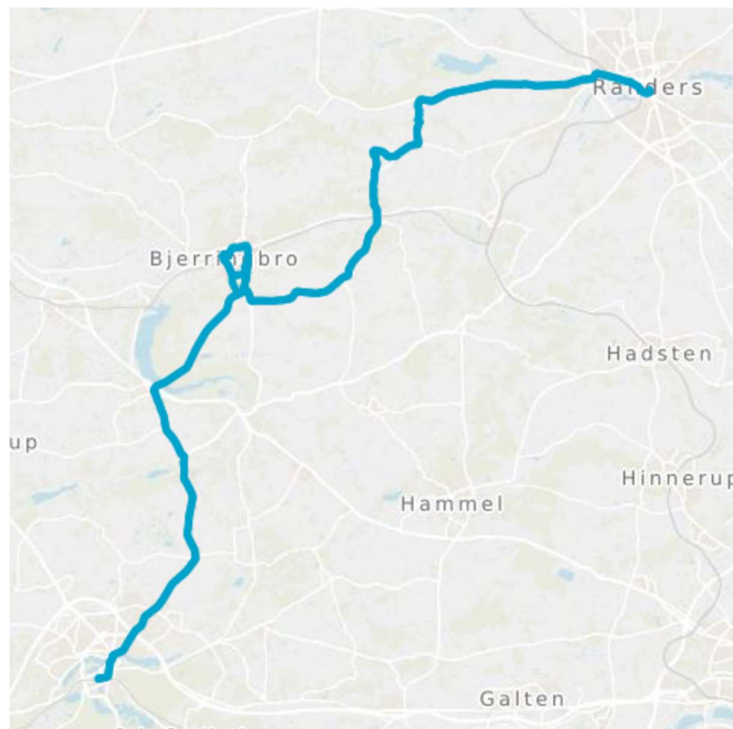
Den regionale relevans for busrute 72 ligger derfor primært i, at den betjener uddannelsesinstitutioner i både Holstebro og Skive. Herudover udfører ruten lokal betjening af de mindre bysamfund som Sevel, Mogenstrup og Rønbjerg, hvor

betjeningen af de to sidstnævnte udløser en større omvejskørsel (+ 6 km/+19 minutter pr. tur).

Det kunne overvejes helt at nedlægge ruten som regional rute, da det regionale rejsebehov er meget begrænset og på hovedstrækningen dækkes af tog.

Nuværende årlige bruttoudgifter på ruten er 5,1 mio. kr., nuværende indtægter er 1,3 mio. kr. Besparelsespotentialer er således de nuværende nettoudgifter på 3,8 mio. kr. Ændringen vil påvirke de ca. 315 rejsende, der i dag på hverdage rejser på ruten.

8.16 Rute 73 Randers – Bjerringbro – Silkeborg



- > Selvfinsieringsgrad: 47%
- > Andel regionale rejser: 13%
- > 19,9 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Ruten betjener uddannelsessteder i Randers, Bjerringbro og Silkeborg samt Grundfos i Bjerringbro.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 45% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Ruten er meget lang og forbinder strækningen mellem Randers og Silkeborg, hvor den undervejs kører gennem fire kommuner: Randers, Favrskov, Viborg og Silkeborg. Langs ruten betjenes byerne Bjerringbro og Ans og en række uddannelsessteder.

Der køres med 1/1-timedrift på hverdage i dagtimerne. I weekenden køres med ca. 2/1-timedrift idet dog en række ture udføres som flexbusafgange. En del

afgange på ruten kører kun delstrækningen Randers-Bjerringbro eller på strækningen Bjerringbro-Silkeborg.

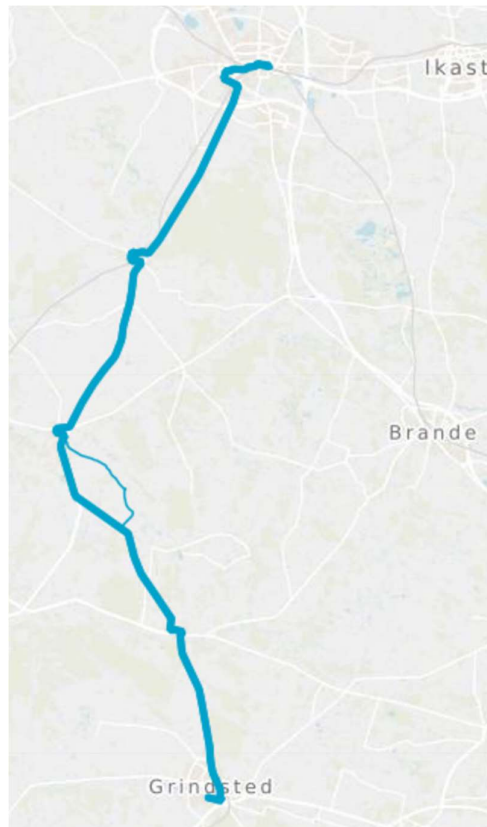
En høj andel af passagerne på ruten foretager lokale rejser i hhv. Randers Kommune (25%) og Silkeborg Kommune (37%). Der er en del passagerudveksling ved mange af stoppestederne undervejs på ruten. Der er en lav andel af passagerer, som rejser over kommunegrænserne samt i Favrskov og Viborg Kommuner.

Rute 73 er ikke en del af det regionale hovednet. På strækningen Randers-Bjerringbro kan anvendes tog med omstigning i Langå med kortere rejsetid end bussen.

Da ruten i relativt stort omfang anvendes til lokalkørsel, kan det overvejes at reducere den regionalt finansierede kørsel på ruten, idet der kan reduceres i kørslen udenfor myldretiden.

Hvis eksempelvis halvdelen af nuværende kørselsomfang nedlægges som regional kørsel, skønnes der et årligt netto besparelspotentiale på omkring 2,5 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke godt 100 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.17 Rute 81 Herning – Grindsted



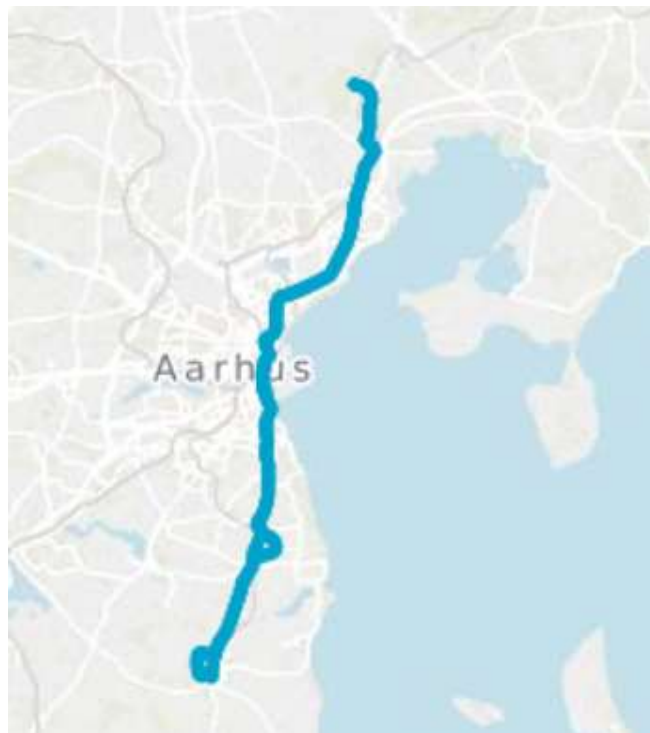
- > Rutens selvfinansieringsgrad: 40 %
- > Andel regionale rejser: 13 %
- > Forholdsvis mange lokale rejser i hhv. Herning (mlm. Herning og Kibæk-Sdr. Felding-Stakroge) og i Billund Kommuner (mlm. Grindsted og Sdr. Omme), mens der kun er få regionalt rejsende over kommune/regions-grænsen.
- > Andel lokalt rejsende i Herning Kommune er 63% og i Billund Kommune 24%.
- > Kun ca. 23 personer pr. dag rejser regionalt tur/retur over kommune/regions-grænsen, svarende til 13% af alle passagerer på ruten.
- > Der er kun få rejsende udenfor myldretiden.
- > 13,5 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 43% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)
- > Kørsel syd for regionsgrænsen, dvs. i Billund Kommune, er finansieret af Region Syddanmark.

Det kunne overvejes helt at nedlægge ruten som regional rute, da det regionale rejsebehov er meget begrænset.

Region Midtjyllands nuværende årlige bruttoudgifter på ruten er 4,1 mio. kr., nuværende indtægter er 1,6 mio. kr. Besparelsespotentialer er således de nuværende nettoudgifter på godt 2,4 mio. kr. Ændringen vil påvirke de ca. 340 rejsende, der i dag på hverdage rejser på ruten.

Det kan være en udfordring at der i forvejen er tyndt med regionale tværgående busforbindelser i Vestjylland, og at Region Syddanmark ikke nødvendigvis er enig i tiltaget.

8.18 Rute 100 Odder - Aarhus – Hornslet



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 80 %
- > Andel regionale rejser: 9 % (måske mere, men det kan ikke opgøres, da ruten gennemkører mere end to kommuner)
- > Omkring 80 % af ruten forløber internt i Aarhus Kommune og betjener en række lidt større bysamfund hhv. syd (Beder-Malling) og nord for Aarhus (Vejlby-Skæring-Løgten-Skødstrup). En lille yderende af ruten forløber over kommunegrænsen til Hornslet i Syddjurs Kommune og den anden yderende af ruten løber over kommunegrænsen til Odder.
- > Ruten varetager således primært korte rejser internt i Aarhus Kommune, hvilket understreges af, at registrerede rejsekortrejser forløber over få zoner.
- > Samlet antal rejsende på ruten på en hverdag er omkring 7.000.
- > 51,8 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 13% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 100 kører delvist parallelt med letbanen og betjener grundlæggende de samme rejserelationer mellem bysamfund, såvel regionalt mellem Hornslet-Aarhus-Odder som lokalt indenfor Aarhus Kommune. En rejse med letbanen hele vejen mellem Odder og Hornslet indebærer en omstigning, hvor bussen tilbyder direkte rejseforbindelse. Der er dog ikke mange rejsende på denne samlede strækning.

Bussen har endvidere en række stoppesteder langs ruteforløbene i Odder og Hornslet, som giver kunderne kort gangafstand, hvor mange vil have en noget

længere afstand til letbanens standsningssteder. Det samme gør sig gældende i andre bysamfund, som betjenes af både rute 100 og letbanen.

Det kunne overvejes blot at opretholde enkelte regionale busture mellem hhv. Odder-Aarhus og mellem Hornslet-Aarhus – afpasset efter det reelle passagergrundlag i hhv. Odder og Hornslet. Disse ture kunne køre som supplement til letbanen på de mest belastede tidspunkter. Regionen kunne undlade herudover at påtage sig at dække lokale rejsebehov internt i Aarhus Kommune, som kan siges også at være betjent af letbanen og/eller af andre busforbindelser.

Selvom rute 100 har en meget høj selvfinansieringsgrad og i gennemsnit medtager mange passagerer på hver afgang, yder Region Midtjylland dog et betydeligt årligt skattefinansieret nettotilskud på ca. 7,8 mio. kr. til rute 100.

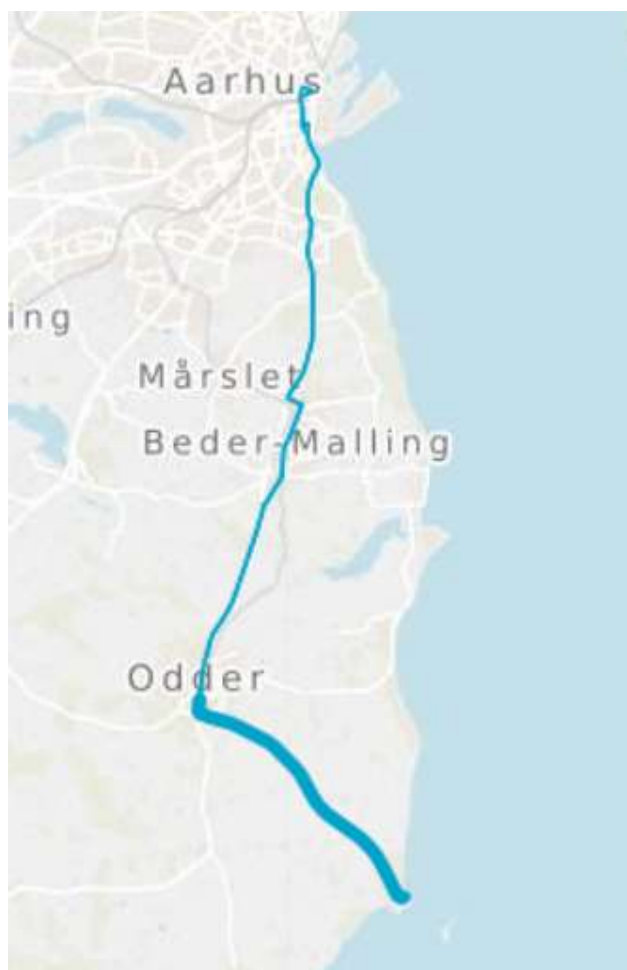
Der kunne derfor argumenteres for, at regionen med letbanen har tilgodeset det regionale rejsebehov, hvorfor der ikke er et regionalt behov for en parallel busrute.

Der er i dag omkring 650 som rejser over hver af de to kommunegrænser i hver retning, som rute 100 passerer hhv. til Odder og Syddjurs Kommune. Selvom disse passagerer udgør en begrænset andel af det samlede antal passagerer på ruten, er der således et betydeligt antal regionalt rejsende sammenlignet med de fleste andre ruter.

Der vil være et meget stort besparelspotentiale ved at nedlægge rute 100 som regionalrute, som principielt vil kunne udgøre det nuværende nettotilskud til rute 100.

Tiltaget vil dog indebære stor risiko for kapacitetsproblemer på letbanen, og konsekvenserne for såvel passagerernes rejsemuligheder og for belastningen på letbanen vil helt afhænge af, hvilket alternativt bustilbud der måtte blive etableret på den lange interne strækning gennem Aarhus Kommune. Der kunne i stedet være grundlag for evt. at drøfte muligheder for en aftale om en vis byrdefordeling af nettoudgifterne på rute 100 med Aarhus Kommune.

8.19 Rute 103 Aarhus – Odder – Hou



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 60 %
- > Andel regionale rejser: 22 % (måske mere, men det kan ikke opgøres, da ruten gennemkører mere end to kommuner)
- > Andel lokalt rejsende i Odder Kommune: 50%
- > 13,5 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 34% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

De fleste ture på rute 103 kører kun internt i Odder Kommune mellem Odder-Hou, hvor antal rejsende da også er størst. Rejsemønstret understreges af at der primært udføres rejsekortrejser i 2 zoner på ruten.

På hverdage køres på rute 103 to dobbeltture til/fra Aarhus aht. forbindelse med Samsøfærgen i Hou og tilsvarende én dobbelttur på weekenddage. På strækningen Aarhus-Odder kører rute 103 parallelt med hhv. letbanen, rute 100 og 302, og fungerer endvidere internt i Aarhus Kommune som en dublering/forstærkning af disse.

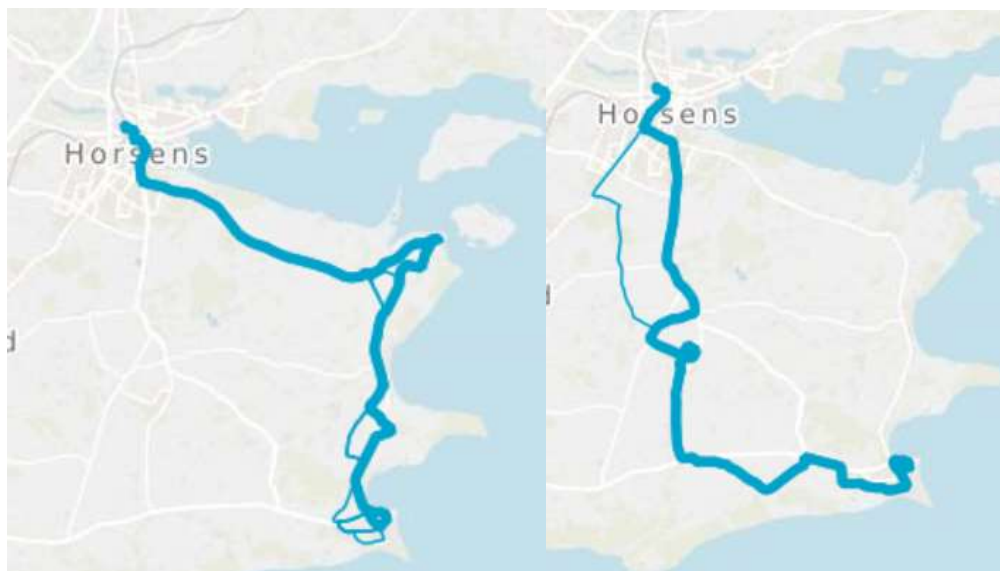
Rute 103 giver regional forbindelse mellem Aarhus og Samsøfærgen i Hou, og dette udgør den oprindelige opgave for ruten. En nedlæggelse af rute 103 vil derfor forringe forbindelserne for kollektiv trafik rejsende mellem Aarhus og Samsø. Der er på hverdage knapt 20 rejsende i hver retning, der benytter stoppestedet ved Hou Havn. Det vides ikke, om disse er rejsende til/fra færgen.

I dag sejler der dog en hurtigfærge direkte mellem Aarhus C (Dokk1) og Samsø, hvilket giver en langt hurtigere forbindelse mellem Aarhus og Samsø frem for at rejse via Hou. Der kan derfor argumenteres for, at det ikke er nødvendigt for regionen også at betjene Samsøfærgen i Hou for kollektiv trafik rejsende fra Aarhus.

Rute 103 kan på den baggrund nedlægges som regional rute, idet den interne lokalforbindelse mellem Odder og Hou principielt ikke er en regional opgave.

Nuværende årlige bruttoudgifter på rute 103 er 1,7 mio. kr., nuværende indtægter er 1,0 mio. kr. Besparelspotentialer er således de nuværende nettoudgifter på 0,7 mio. kr. Nedlæggelse af rute 103 kan dog udløse et behov for at kapacitetsforstærke andre regionale forbindelser mellem Aarhus og Odder, primært rute 100.

8.20 Rute 104 og 105 Horsens – Juelsminde



Rute 104 Horsens – Glud - Juelsminde:

- > Rutens selvfinansieringsgrad: 44 %
- > Mellemkommunal rute, hvor regionen alene finansierer fire dobbeltture
- > Andel regionale rejser: 55%
- > Andel lokalt rejsende i Hedensted Kommune 30%
- > 13,5 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 37% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 105 Horsens – Hornsyld - Juelsminde:

- > Rutens selvfinansieringsgrad: 37 %
- > Andel regionale rejser: 66 %
- > 16,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 24% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Både rute 104 og 105 betjener hovedstrækningen mellem Horsens – Juelsminde. Det er spørgsmålet, om det er en regional opgave at (med-)finansiere mere end én rute på denne hovedstrækning. Begge ruter passerer gennem Hedested Kommune, og betjener undervejs forskellige mindre bysamfund her.

Rute 105 har flest passagerer med på strækningen mellem Horsens og Hornsyld, mens der er langt færre passagerer med på strækningen mellem Hornsyld og Juelsminde. Delstrækningen Smedkær-Juelsminde betjenes af både rute 105 og rute 205 Vejle-Juelsminde. Her er den samlede kapacitet således høj, og medvirker til et forholdsvist færre antal passagerer på rute 105.

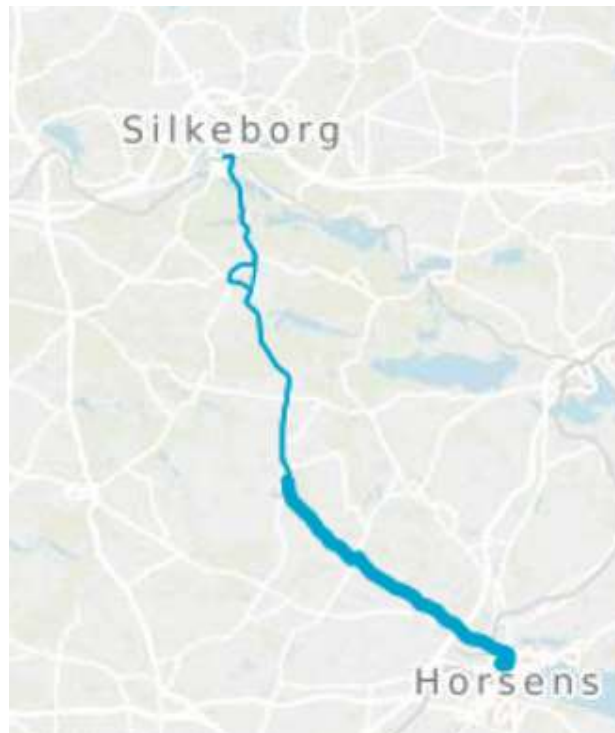
Det kan overvejes, om regionen fortsat skal medfinansiere rute 104. Nuværende nettoomkostning er ca. 0,4 mio. kr.

Endvidere kan det overvejes at afkorte rute 105, så den kører mellem Smedkær-Hornsyld-Horsens, mens strækningen Smedkær-Juelsminde alene betjenes af rute 205. En rejse mellem Horsens og Juelsminde vil i givet fald indebære en omstigning i Smedkær. Det bemærkes, at der ikke i dag findes en busvendeplads i Smedkær.

Kørsel på strækningen Smedkær-Juelsminde udgør 39% af den nuværende kørsel på rute 105. Nettobesparelspotentialet vil være omkring 1,3 mio. kr. På rute 105 sidder der over en hel hverdag i hver retning omkring 70 passagerer i bussen på strækningen mellem Smedkær og Juelsminde, som vil blive påvirket af omlægningen.

Det kan være problematisk at gennemføre de mulige besparelser på begge ruter, da argumentationen for en besparelse på rute 104 vil være, at der en parallel forbindelse med rute 105. Det hænger ikke sammen, hvis rute 105 samtidig afkortes.

8.21 Rute 110 Horsens – Brædstrup – Silkeborg



- > Selvfinansierungsgrad: 52% (på regionalt finansieret andel)
- > Andel regionale rejser: 9%
- > 16,8 passagerer pr. afgang i gennemsnit på hele ruten
- > Der er gnsn. 67 passagerer, der krydser kommunegrænsen/dag fordelt på 14 afgang, det giver gnsn. 4,8 regionale passagerer pr. afgang på strækningen.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 33% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Køreplanen er 'skæv', idet der køres langt flest ture på strækningen Horsens-Brædstrup og kun få ture videre over kommunegrænsen til/fra Silkeborg (2*7 på hverdage og 2*3 på weekend-dage).

Horsens Kommune finansierer alle de korte køreplanture, der kun kører internt i kommunen (Horsens-Brædstrup), mens Region Midtjylland alene finansierer de lange køreplanture, der kører Horsens-Brædstrup-Silkeborg.

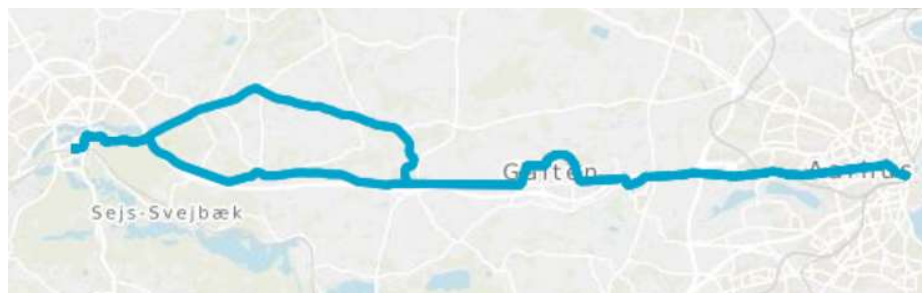
Både køreplan og finansieringsaftale tager således i forvejen i et vist omfang højde for den store andel af lokale rejser på ruten.

I faktaark for rute 110 fremgår en beregnet og relativt høj selvfinansierungsgrad for regionen. Indtægter på den regionale del af ruten er teknisk beregnet ud fra Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel, som ikke nødvendigvis er retvisende for de faktuelle rejsemønstre, hvorfor den reelle selvfinansierungsgrad kan være lavere.

Fakta-arket indikerer, at der rejser 30-35 personer tur/retur pr. dag over kommunegrænsen, hvilket kan siges at udgøre den regionale transportopgave.

Det kunne overvejes helt at nedlægge rute 110 som regionalrute, eller alternativt reducere antallet af regionale ture mellem Brædstrup og Silkeborg yderligere til et absolut minimum (f.eks. 1 + 2 ture/skoledage). Nettobesparelspotentialet herved vil være min. omkring 1 mio. kr. årligt.

8.22 Rute 113 Aarhus – Galten – Silkeborg



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 54%
- > Andel regionale rejser: 32% (formodentlig flere, men kan ikke opgøres, da ruten kører gennem mere end to kommuner)
- > 23,2 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Ruten betjener uddannelsessteder i Aarhus og Silkeborg.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 29% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

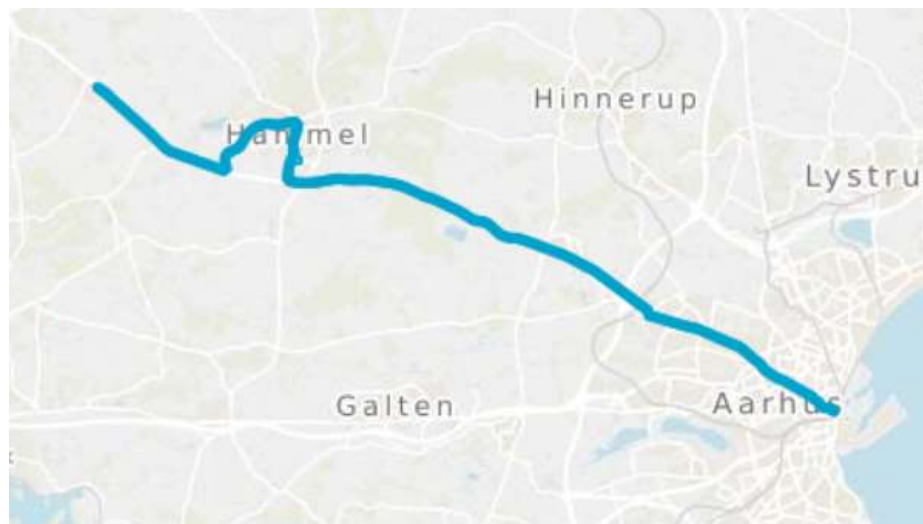
En relativt højfrekvent rute, hvor der i myldretiden bliver kørt med op til 15-minuttersdrift på strækningen Aarhus-Galten. Rute 113 har to forskellige ruterforløb mellem Galten og Silkeborg, hvor ca. hver anden tur kører via Låsby-Hårup hhv. via Voel-Sorring. Ruterforløbet via Sorring blev etableret efter nedlæggelse af en tidligere regional rute. I den forbindelse blev det aftalt, at Silkeborg Kommune finansierer 9 dobbeltture på den interne strækning mellem Sorring og Silkeborg.

Ruten kører igennem kommunerne Aarhus, Skanderborg og Silkeborg. På hovedstrækningen mellem Aarhus og Silkeborg er det muligt at rejse med tog eller rute 124. Rute 113 betjener en række bysamfund på vejen, som ikke har anden betjening, ligesom rute 113 passerer stoppesteder i hovedbyernes yderkanter.

Der er mange påstigninger ved stoppestederne langs hele busruten, hvor mange benytter ruten mellem oplandet og enten Silkeborg eller Aarhus. Der er også mange, der rejser hele vejen mellem Aarhus og Silkeborg.

Ruten løser en regional transportopgave, og har mange passagerer og en god belægningsgrad over kommunegrænserne. Samlet set vurderes eksisterende køreplan at være passende i forhold til den faktiske brug.

8.23 Rute 114 Aarhus – Hammel – Fårvang



- > Selvfinansierungsgrad: 56%
- > Andel regionale rejser: 20%
- > 25,1 passagerer pr. afgang i gennemsnit på hele ruten
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 24% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)
- > På strækningen, der krydser kommunegrænsen til Silkeborg Kommune (=strækningen Hammel-Fårvang), er der i gnsn. 9 passagerer/dag fordelt på 12 afgange. Det giver gnsn. mindre end 1 passager/tur på strækningen.

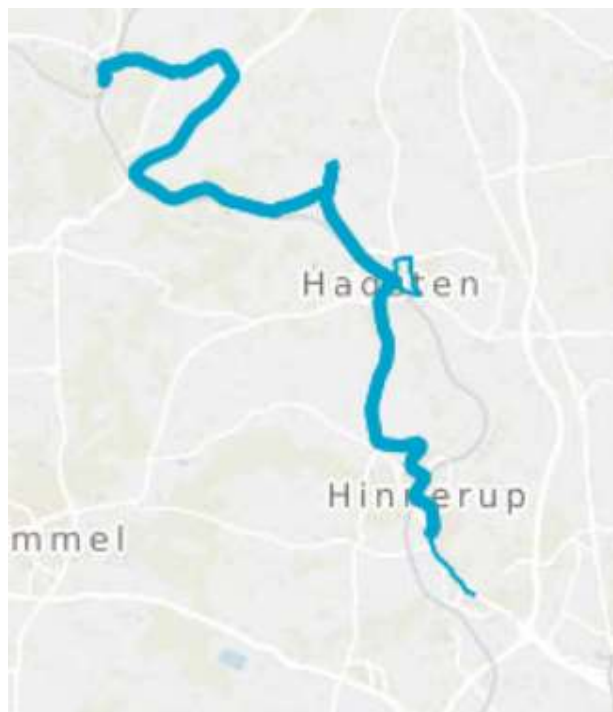
Rute 114 har tidligere kørt på strækningen Aarhus-Hammel-Fårvang-Viborg, men ruten er på et tidspunkt blevet afkortet, så den i dag kun kører primært (- og nu med en højere frekvens) på strækningen Aarhus-Hammel. Der er dog opretholdt nogle få pendlerrettede ture (2*6 ture på hverdage á 12-14 minutter) på strækningen Hammel-Fårvang i hhv. Favrskov og Silkeborg Kommuner, hvorved der er direkte forbindelse mellem Fårvang og Aarhus.

Ruten medtager på del strækningen til Fårvang kun meget få passagerer, og det kunne derfor være relevant at nedlægge kørslen her. Nedlæggelse af kørslen vil også gå ud over det lille bysamfund Svenstrup i Favrskov Kommune med små 300 indbyggere.

Der er ikke relevante alternative forbindelser på strækningen Hammel-Svenstrup-Fårvang. Der er dog skolebusruter mellem Hammel og Svenstrup og mellem Fårvang og Grauballe.

Der ligger omkring 650 køreplantimer på den berørte delstrækning mellem Hammel og Fårvang. Det skønnes, at der kan være en nettobesparelse på omkring 350.000 kr./årligt ved nedlæggelse af kørslen. Afkortningen skønnes dagligt at påvirke knapt 10 passagerer, som kører tur/retur på strækningen.

8.24 Rute 115 Hinnerup – Hadsten – Langå



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 56 %
- > Andel regionale rejser: 4 %
- > Andel lokalt rejsende i Favrskov Kommune: 96%
- > 9,7 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 76% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)
- > Kørsel mellem Hadsten og Langå finansieres af Favrskov og Randers Kommuner.

Det er de to berørte kommuner, der finansierer den del af ruten (Hadsten-Laurbjerg-Langå), der passerer kommunegrænsen til Randers Kommune, og hvor den meget lille andel regionale rejser på ruten udføres.

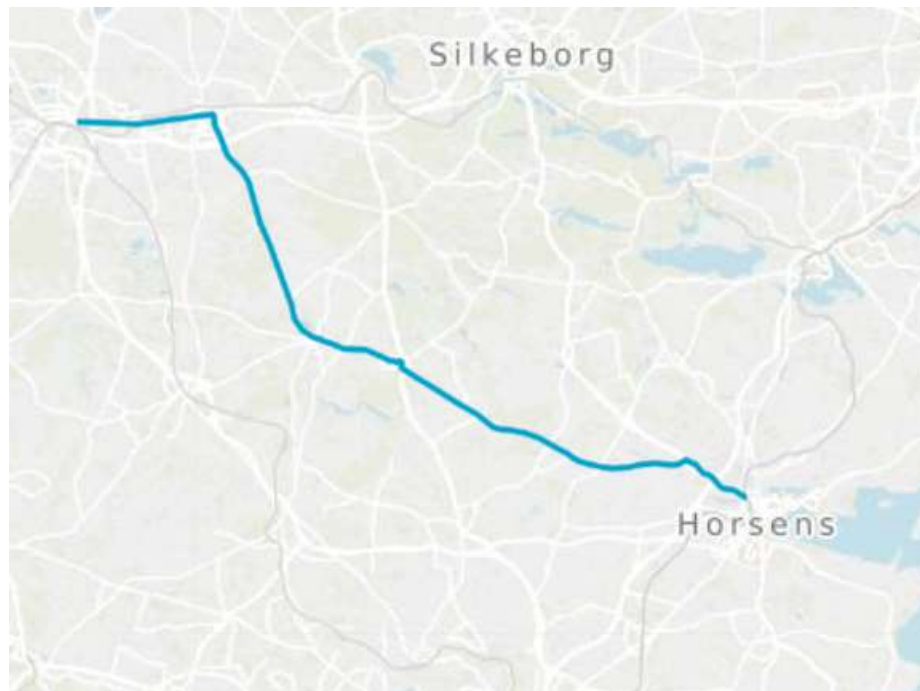
I realiteten forløber den del af rute 115, som regionen finansierer, alene internt i Favrskov Kommune mellem Hinnerup og Hadsten. Der er en del gymnasieelever, der transporterer sig på denne strækning til uddannelse i Hadsten på hverdage. Køreplanen omfatter dog 18-20 dobbeltture på hverdage samt 7 dobbeltture på weekenddage.

Der kan sættes spørgsmålstegn ved, om det er en regional opgave at transportere uddannelsessøgende internt i én kommune. Det kan derfor overvejes at nedlægge rute 115 som regional rute.

Nuværende årlige bruttoudgifter på rute 115 er godt 3,9 mio. kr., nuværende indtægter er 2,2 mio. kr. Besparelsespotentialer er således de nuværende netto-udgifter på 1,7 mio. kr. Tiltaget vil i givet fald berøre samtlige ca. 400 passagerer dagligt på ruten

Alternativt kan rute 115 ændres til en uddannelsesrute, som alene kører få ture i forbindelse med mødetider i Hadsten.

8.25 Rute 116 Horsens – Herning



- > Selvfinansierungsgrad: 34%
- > Andel regionale rejser: 25%
- > 20,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Ruten betjener uddannelsessteder i Herning, Ikast og Horsens
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 18% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 116 kører igennem fire forskellige kommuner; Herning, Ikast-Brande, Hedensted og Horsens. Der er en relativt mange, der benytter ruten til rejser internt i Horsens Kommune (Horsens-Lund/Vitten). Endvidere benyttes rute 116 af en del rejsende mellem Herning og Ikast. Der er relativt få passagerer med udenfor myldretiden/hverdage.

Ruten er lang, og det forholdsvist høje antal af passagerer pr. afgang foretager relativt korte rejser, hvilket resulterer i en lav belastning og en lav selvfinansierungsgrad.

På hovedstrækningen mellem Horsens og Herning er det hurtigere at rejse med tog med togsifte i Vejle. Der er også hurtigere togforbindelser på delstrækningen Herning-Ikast.

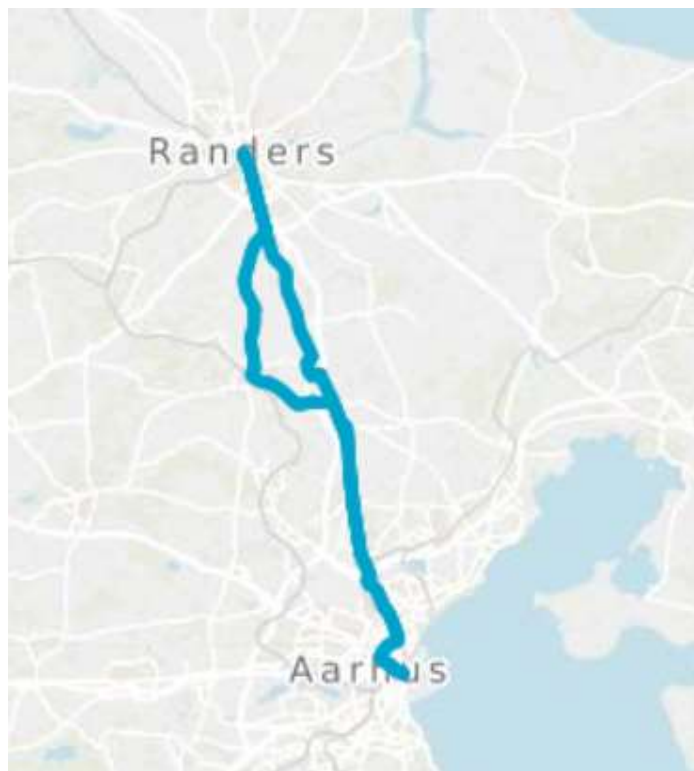
Der er færrest passagerer i bussen på strækningen mellem Nr. Snede (Ikast-Brande Kommune) og Lund (Horsens Kommune), hvor ruten passerer over to

kommunegrænser igennem Hedensted Kommune. Her rejser der i løbet af en hverdag omkring 50 passagerer tur/retur over kommunegrænserne.

Det kan overvejes at reducere den regionale finansiering til kun at dække uddannelseskørsel morgenen og eftermiddag, hverdage. Dette vil svare til en reduktion på ca. 65%.

Det skønnes, at der kan være en nettobesparelse på omkring 3,9 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 200 primært lokalt rejsende dagligt.

8.26 Rute 118 Randers – Aarhus



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 73%
- > Andel regionale rejser: 46%
- > Andel lokalt rejsende i Randers Kommune: 5%
- > Andel lokalt rejsende i Aarhus Kommune: 39%
- > 25,7 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > I alt rejser ca. 3.600 passagerer med rute 118 på en hverdag
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 29% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 118 kører efter en omlægning i dag ad to forskellige ruteforløb hvor ca. hver anden tur kører ad landevejen via Spørring-Hadbjerg og hver anden kører via Hadsten.

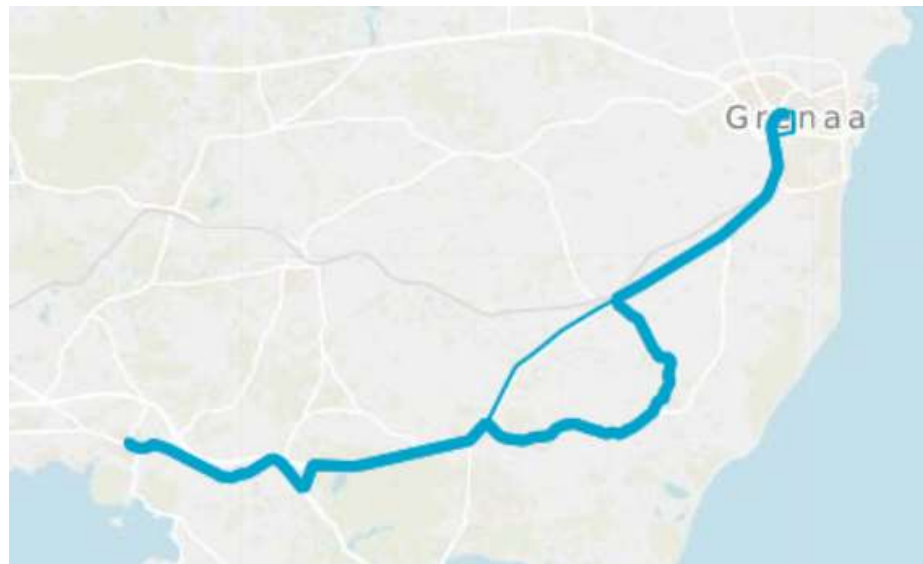
Rute 118 er en højfrekvent rute med min. ½-timesdrift i dagtimerne hverdage, suppleret med ekstra lynture i myldretiden, som kører via motorvejen. Lynturene er 10-15 minutter hurtigere end de ordinære ture.

På hovedstrækningen mellem Aarhus og Randers samt delstrækningerne Aarhus-Hadsten og Hadsten-Randers betjenes også af tog med relativt mange afgange. Togstationen i Randers er dog ikke så centralt placeret som busstationen. Endvidere betjener rute 118 en række store stoppesteder ved rejsemål hhv. i den nordlige ende af Aarhus og den sydlige ende af Randers, hvor der er langt til togstationen.

Ruten medtager primært rejsende på hovedstrækningen mellem Aarhus og Randers, og der sidder mange i bussen, når den passerer kommunegrænserne. Ruten medtager dog også i et vist omfang regionalt rejsende til/fra Hadsten. Endvidere er der en del internt rejsende i Aarhus Kommune, primært i Skejby og Trige, som også har bybusbetjening.

Rute 118 har en høj selvfinansierungsgrad, har mange passagerer pr. afgang, og transporterer omkring 2.000 regionalt rejsende pr. dag. Den eksisterende køreplan vurderes at være passende i forhold til den faktiske brug.

8.27 Rute 122 Rønde – Grenaa



- > Selvfinansierungsgrad: 21%
- > Andel regionale rejser: 48%
- > 7,9 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > En del af trafikplan Djursland
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 30% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 122 kører mellem Rønde i Syddjurs Kommune og Grenaa i Norddjurs Kommune. Der er mange, der rejser på hovedstrækningen, hvorfor der er en høj andel af regionale rejser på ruten. Det ses også ved, at 14% af rejsekortrejser foreløber over alle 6 zoner, som ruten kører igennem.

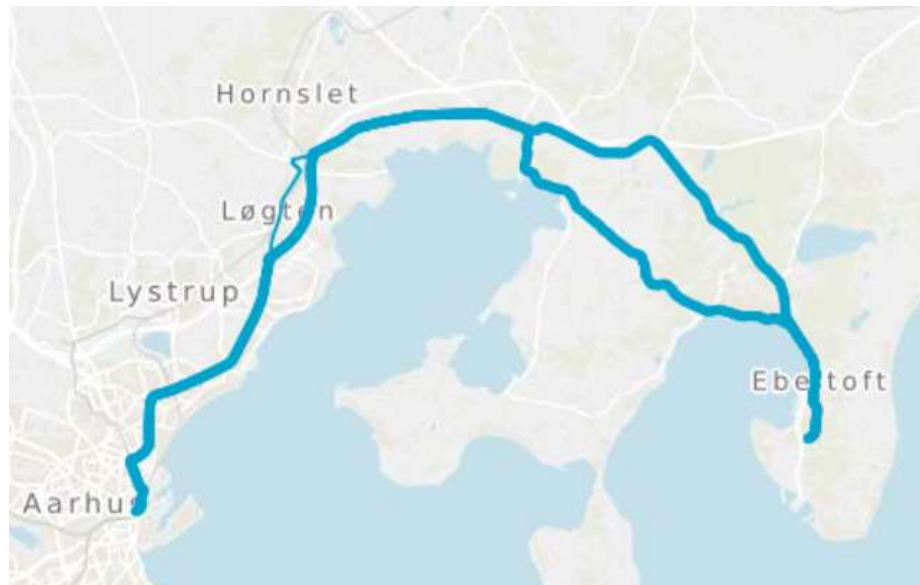
Ruten har 1/1-timedrift på hverdage i dagtimer og har 2/1-timedrift aften og weekend. Som del af trafikplan for Djursland kører rute 122 i dag en ca. 5 km lang 'omvej' via Rosmus og Balle af hensyn til lokale rejsebehov i Syddjurs Kommune.

Hvis der rejses på hovedstrækningen mellem Rønde og Grenaa er der muligt at kombinere letbanen med rute 121, hvor rejsen samtidig er en smule hurtigere end hvis der rejses med rute 122. På delstrækningen Trustrup-Grenaa kører rute 122 parallelt med letbanen.

Rute 122 har en lav selvfinansierungsgrad på 21%, og har et lavt gennemsnitligt antal passagerer pr. afgang. Især på afgangene udenfor spidsperioderne er der få passagerer.

Det kan overvejes at reducere i antallet af afgange uden for myldretiderne fra kl. 09.00 til 12.00 og igen efter kl. 16.00. I disse perioder kan der i stedet køres hver anden time, som der i forvejen gøres aften og weekend. Der kan være et besparelspotentiale på 0,7 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 30 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud.

8.28 Rute 123 Aarhus – Rønne – Ebeltoft



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 65%
- > Andel regionale rejser: 38%
- > Andel lokalt rejsende i Syddjurs Kommune: 23%
- > Andel lokalt rejsende i Aarhus Kommune: 39%
- > 26,5 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 19% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

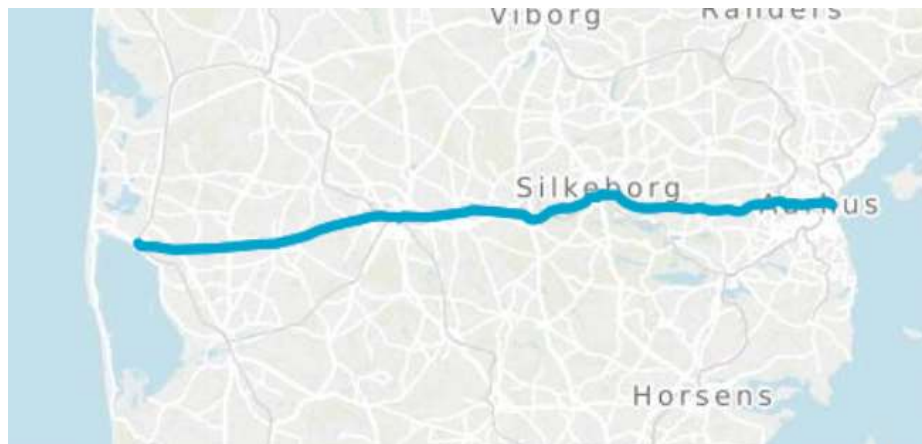
Rute 123 er en del af det regionale hovednet, og har i Rønne forbindelse til en række andre ruter, hvorfra der stiges om til rute 123 på rejser til/fra Aarhus. Rønne-Tåstrup-Feldballe betjenes også af rute 122. Rute 123 betjener uddannelsessteder i Aarhus og Rønne samt Syddjurs Friskole i Egers.

På strækningen Aarhus-Rønne kører rute 123 med en høj frekvens med 15-minuttes drift i dagtimer på hverdage, og med ½-timesdrift i andre tidsrum. Hver anden tur fortsætter videre på strækningen Rønne-Ebeltoft. Mellem Rønne og Ebeltoft køres på hverdage skiftevis via hhv. Grønfelt-Femmøller og via Tåstrup-Feldballe.

Den høje frekvens på ruten er bl.a. baseret på, at der er mange lokalt rejsende med på strækningen gennem Aarhus Kommune – Aarhus-Skæring-Skødstrup-Løgsten. Her kører rute 123 parallelt med letbanen og rute 100.

Den faste og høje frekvens mellem Aarhus og Rønne betyder dog også, at køreplaner for øvrige ruter i Rønne får gode korrespondancer med rute 123, hvorved store dele af Djursland sikres gode forbindelser til Aarhus. Bl.a. derfor vurderes den eksisterende køreplan for rute 123 at være passende.

8.29 Rute 124 Aarhus – Silkeborg – Herning – Ringkøbing



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 60%
- > Andel regionale rejser: 28% (formodentlig mere, men kan ikke opgøres, da ruten gennemkører mere end to kommuner)
- > 27,0 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Ruten betjener uddannelsessteder i Aarhus, Silkeborg, Herning og Ringkøbing.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 25% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

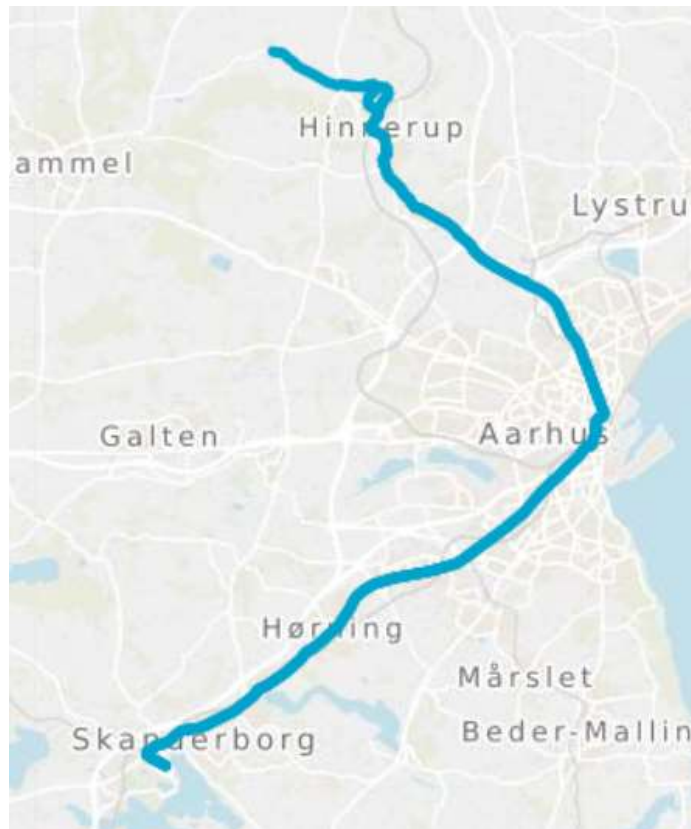
Rute 124 er en overordnet gennemkørende rute, som kun stander ved få udvalgte stoppesteder langs ruten. Ruten kører gennem Ringkøbing-Skjern, Herning, Ikast-Brande, Silkeborg og Aarhus Kommuner. På den samlede strækningen mellem Aarhus og Ringkøbing findes der ikke anden kollektiv transport, som i forhold til rejsetid kan konkurrere med rute 124.

På delstrækningen Ringkøbing-Herning kører rute 124 parallelt med rute 15. På delstrækningen Herning-Silkeborg kører rute 124 parallelt med tog. På delstrækningen Silkeborg-Aarhus kører rute 124 parallelt med både rute 113 og tog.

Rute 124 bliver i stort omfang benyttet på strækningen mellem Aarhus og Silkeborg, hvor der køres flest ture. På strækningen Herning-Ikast-Silkeborg, er der også en relativt høj benyttelse, og et lidt færre antal ture. På strækningen Herning-Ringkøbing er der markant færre passagerer, og der køres også et lavere antal ture.

Den regionale begrundelse for ruten kan evt. overvejes, da der på alle tre delstrækninger findes andre regionale rejsemuligheder. Ruten har dog en god benyttelse og en høj selvfinansieringsgrad. Samlet set vurderes eksisterende køreplan at være passende i forhold til den faktiske brug.

8.30 Rute 200 Skanderborg – Aarhus – Hinnerup



- > Selvfinansierungsgrad: 73 %
- > Andel regionale rejser: 23 %
- > 46,2 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Cirka 5.300 passagerer i alt en hverdag
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 19% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Der er formodentlig ikke mange, der rejser med rute 200 hele vejen mellem Skanderborg og Hinnerup, idet der her kører langt hurtigere tog, såvel mellem Skanderborg og Aarhus og mellem Aarhus og Hinnerup.

Rute 200 bliver i stedet i meget stort omfang anvendt til lokal transport med stor passagerudveksling på størstedelen af strækningen mellem Skanderborg og Aarhus. Bussen bliver populært sagt bliver 'fyldt og tømt' flere gange i løbet af ruteforløbet, og anvendes til mange lokale rejser internt i hhv. Aarhus og Skanderborg Kommuner samt over denne kommunegrænse.

På ruteforløbet i Favrskov Kommune har ruten i højere grad karakter af en rute, der transporterer rejsende fra Favrskov Kommune over kommunegrænsen til/fra Aarhus Kommune, mens ruten i mindre omfang anvendes til interne rejser indenfor kommunen.

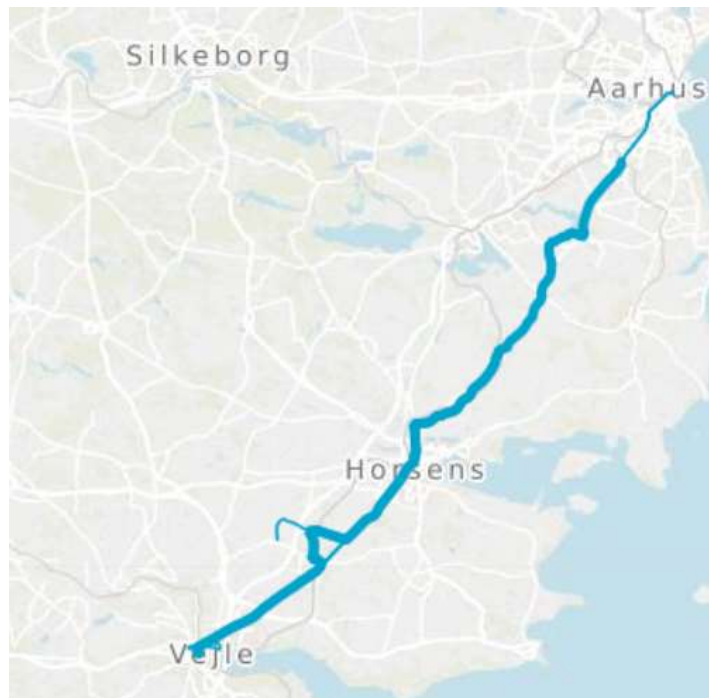
Ruteforløbet på rute 200 er karakteriseret ved i yderenden i Hinnerup at fortsætte fra Centrum/stationsområdet til beboelsesområder i Hinnerup Nord, hvor ruten ender.

Det kan overvejes, hvorvidt kørsel videre til et lokalt beboelsesområde er en regional opgave, eller om den regionale opgave er løst, hvis ruten blot har endestation ved Centrum/stationen. Principielt kunne transportbehov på yderstrækningen forudsættes dækket af lokaltrafik.

Det drejer det sig om en yderstrækning i Hinnerup på omkring 2,5 km pr. tur. Der køres skiftevis ad to forskellige ruteforløb, hvorved en større del af byområdet fladedækkes. Enkelte ture er forlænget yderligere mod Haldum og Vitten/Hadsten. Betjening af yderstrækningen i Hinnerup medfører et kørselsomfang på omkring 2.700 køreplantimer årligt. Op imod 80% af de rejsende på rute 200 til/fra Favrskov Kommune kører kun til Centrum/stationsområdet, hvorfor rejsende videre på yderstrækningen er forholdsvist begrænset.

Der kan være en brutto besparelspotentiale på 1,8 mio. kr. for yderstrækningen. Der må dog forventes et vist passagerfrafald, hvis omstigning og art af et alternativt lokalt transporttilbud ikke er attraktivt. Derfor vil netto besparelspotentialet være noget mindre, skønnet omkring 1 mio. kr. Afkortningen skønnes at påvirke omkring 140 passagerer i hver retning, som anvender rute 200 til/fra Hinnerup Nord.

8.31 Rute 202 Vejle – Hedensted – Horsens – Hovedgård – Aarhus



- > Selvfinsieringsgrad: 55 %
- > Andel opgjorte regionale rejser: 16% (- er dog formodentligt en langt højere andel, men kan ikke opgøres med de anvendte metoder, da ruten kører gennem hele 5 kommuner).
- > 23,7 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 35% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Det er karakteristisk for rute 202, at:

- > der er mange regionale passagerer mellem Vejle og Horsens Kommuner (gennem Hedensted Kommune), hvor ruten betjener uddannelsesinstitutioner og en række mindre bysamfund,
- > i Horsens står de fleste passagerer sydfra af og nye står på (og omvendt), – der er vurderes ikke at være mange gennemkørende passagerer gennem Horsens,
- > på strækningen nord for Horsens er der især passagerer med mellem Horsens og Hovedgård (=internt Horsens Kommune)
- > nord for Hovedgård er der et begrænset antal passagerer, herunder til landsbyer i Skanderborg Kommune og over kommunegrænsen til Aarhus Kommune,
- > de fleste ture nord for Hovedgård er afkortet i Tranbjerg i Aarhus Kommune, hvor rejsende til/fra Aarhus kan stige om til letbanen. I myldretiden kører dog 2*4 ture på rute 202 helt til/fra Aarhus af hensyn til pendlere og uddannelsessøgende.

- > På strækningen nord for Horsens vurderes der i gnsn. at være godt 100 passagerer/dag, der alene rejser Horsens-Hovedgård (internt i Horsens Kommune),
- > På strækningen, der krydser kommunegrænsen til Aarhus Kommune (=Hovedgård-Tranbjerg/Aarhus), er der i gnsn. små 100 passagerer/dag fordelt på 32 afgang. Det giver et gnsn. på ca. 3 passagerer/tur over denne kommunegrænse. En stor del af disse passagerer benytter formodentlig de 8 ture, som kører helt til/fra Aarhus, svarende til gnsn. 10-15 passagerer/tur.
- > Kørsel syd for Hedensted finansieres af Region Syddanmark, og er ikke relevant at kigge på i denne sammenhæng.

Der kunne overvejes to (reelt tre) alternative ændringer af ruten:

1) Delstrækningen mellem Hovedgård og Tranbjerg/Aarhus nedlægges. Alternativt kan myldretidsturene helt til/fra Aarhus opretholdes, mens alene de afkortede ture til/fra Tranbjerg nedlægges.

2) Ruten 'skæres over' i Horsens, og opretholdes alene på strækningen Vejle-Hedensted-Horsens. Den resterende kørsel på ruten kunne nedlægges som regional kørsel.

Ad 1: Den direkte forbindelse mellem Hovedgård og Aarhus forsvinder, og busbetjening af en række små bysamfund på strækningen i Skanderborg og Aarhus Kommuner nedlægges. En del af disse har dog også anden busbetjening.

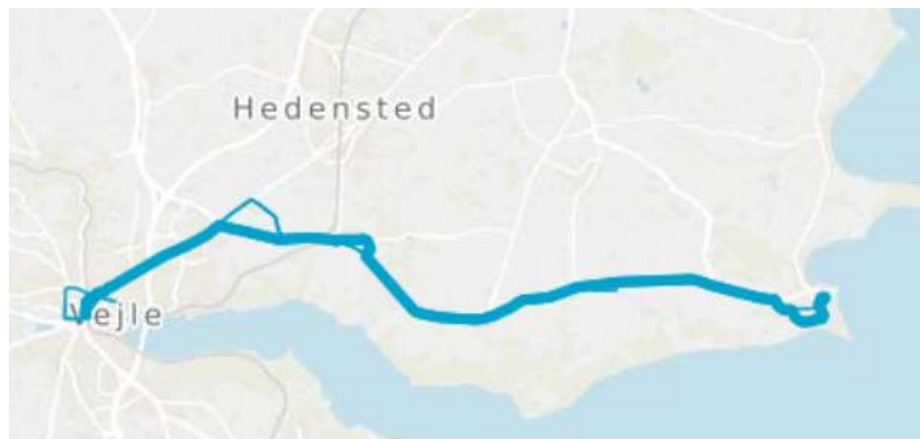
Der ligger omkring 5.500 køreplantimer i alt mellem Hovedgård og Tranbjerg/Aarhus, svarende til en bruttodriftsudgift på omkring 3,3 mio. kr./årligt. Herfra skal trækkes mistede indtægter fra den nedlagte kørsel, hvorefter netto besparelspotentialet vil ligge på **godt et par mio. kr.** Reduktionen skønnes i alt at påvirke omkring 150 rejsende på hverdage i hver retning, heraf 100 rejsende, som kører internt i Aarhus Kommune, samt 50 rejsende, som kører over kommunegrænsen til Aarhus Kommune.

Nedlægges alene de afkortede ture mellem Hovedgård og Tranbjerg svarende til ca. 3.700 køreplantimer/år, mens myldretidsturene til/fra Aarhus opretholdes, svarer det til en bruttoudgift på omkring 2,2 mio. kr., og et skønnet netto besparelspotentiale på **omkring 1 mio. kr.** Reduktionen skønnes at påvirke omkring 40 rejsende dagligt, som stiger om til anden trafik i Tranbjerg.

Ad 2: I dag er der rejsende med mellem Horsens og Hovedgård, men rute 202 medtager primært lokale rejsende, som principielt ikke er en regional opgave.

Ved afkortning af ruten i Horsens fjernes ca. 9.500 køreplantimer pr år svarende til en bruttobesparelse på ca. 5,7 mio. kr., og et skønnet nettobesparelspotentiale på **3,1 mio. kr.** Reduktionen skønnes at påvirke omkring 300 rejsende dagligt.

8.32 Rute 205 Vejle – Juelsminde

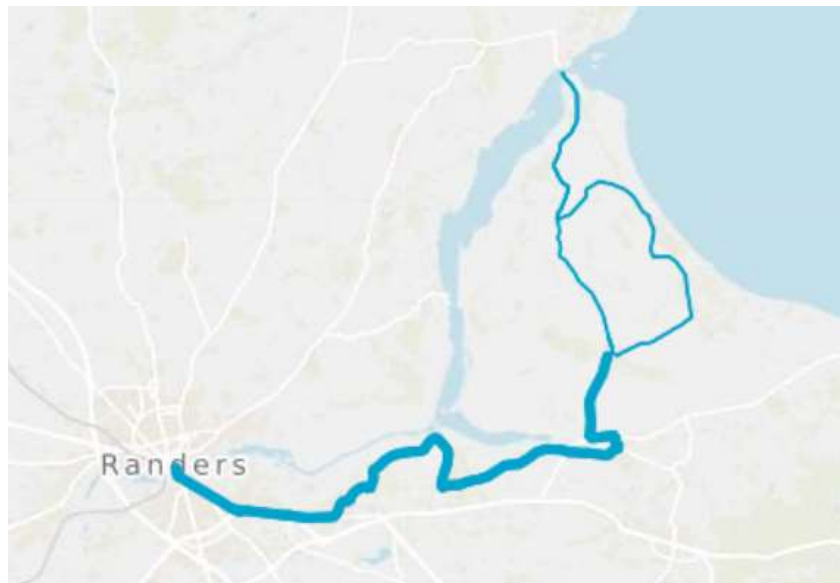


- > Rutens selvfinansieringsgrad: 46%
- > Andel regionale rejser: 51%
- > Andel lokalt rejsende i Vejle Kommune: 24%
- > Andel lokalt rejsende i Hedensted Kommune: 25%
- > Ruten betjener uddannelsessteder i Vejle
- > 12,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 27% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Der er mange på- og afstigninger i de mindre bysamfund, som ruten passerer. En stor del af passagererne benytter ruten til/fra Vejle. På strækningen Vejle-Smedkær kører der ikke andre ruter.

Strækningen Smedkær-Juelsminde betjenes også af rute 105. På denne delstrækning er belastningen på rute 205 lavest. Den samlede betjening af denne strækning bør derfor ses i sammenhæng med rute 105, hvor det kan overvejes at afkorte rute 105, og henvise passagerer herfra til rute 205.

8.33 Rute 211 Randers – Ørsted (– Udbyhøj)



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 20%
- > Andel regionale rejser: 36%
- > Andel lokalt rejsende i Randers Kommune: 54%
- > Andel lokalt rejsende i Norddjurs Kommune: 10%
- > Suppleres af rute 211U, der kører direkte til uddannelsessteder i Paderup i Randers.
- > 9,4 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 36% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

De fleste ture kører kun mellem Randers og Ørsted. Enkelte ture kører i myldretiden videre på strækningen Ørsted-Udbyhøj, herunder kører nogle ture på strækningen en omvej via de små bysamfund Hevring og St. Sjørup. Der er kun ganske få passagerer med nord for Ørsted.

Al kørsel mellem Ørsted og Udbyhøj er dog lokalkørsel, der finansieres af Norddjurs Kommune. Region Midtjylland finansierer således alene kørsel mellem Randers og Ørsted.

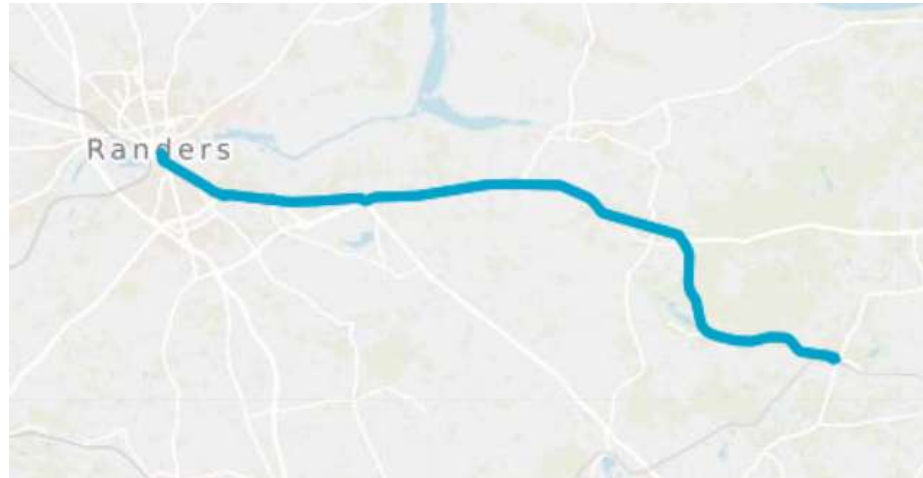
På strækningen Randers-Assentoft kører ruten parallelt med rute 212. På strækningen Assentoft-Allingåbro betjener rute 211 nogle små bysamfund (nordlige dele af Assentoft samt Uggelhuse og Langkastrup) i Randers Kommune.

Kørselsomfang og aftale med Norddjurs Kommune om kommunal finansiering er allerede tilpasset det aktuelle rejsebehov på de tyndeste dele af ruten. Det kan dog evt. overvejes, hvorvidt det er en regional opgave at betjene de små bysamfund internt i Randers Kommune.

Med hensyn til uddannelsesrute 211U fragter den dagligt små 50 passagerer, dvs. ca. 25 rejsende tur/retur, som er fordelt på 4 ture. Heraf er der omkring

10-15, der rejser tur/retur over kommunegrænsen, mens de resterende rejser internt Randers Kommune.

8.34 Rute 212 Randers – Auning – Ryomgård



- > Selvfinansierungsgrad: 35%
- > Andel regionale rejser: 37% (formodentlig flere men kan ikke opgøres, da ruten gennemkører mere end to kommuner)
- > Andel lokalt rejsende i Randers Kommune: 35%
- > 9,7 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Suppleres af rute 212U, der kører direkte til uddannelsessteder i Paderup i Randers.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 44% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

På strækningen Randers-Assentoft kører ruten parallelt med rute 211. Rute 212 kører gennem Randers, Norddjurs og Syddjurs Kommuner, og har forbindelse med ruter til andre dele af Djursland i hhv. Auning og Ryomgård.

Rute 212 er som en del af Trafikplan Djursland defineret som en del af hovednettet på Djursland, hvor der køres med 1/2-timesdrift hverdage i dagtimer og 1/1-drift aften og weekend.

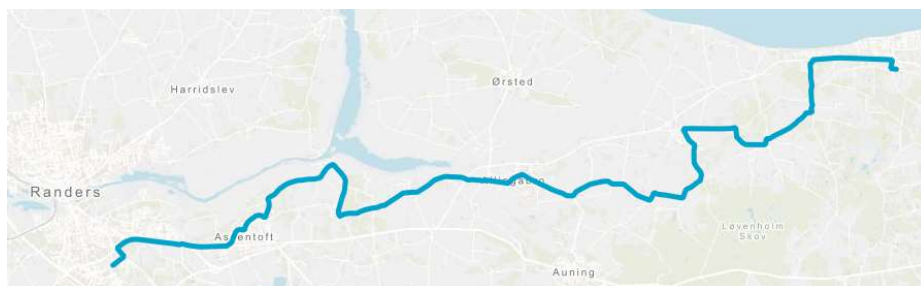
Udenfor myldretiderne er der relativt få passagerer med, hvorfor det kan overvejes at nedsætte frekvensen på ruten i andre tidsrum, selvom ruten er defineret som en hovedrute.

Hvis frekvensen nedsættes til 1/1-timedrift hverdage udenfor myldretiden og 2/1-timedrift aften og weekend, vil køreplanen blive reduceret med 11 dobbeltture på hverdage og 7 dobbeltture på weekenddage. Besparelspotentialet skønnes til netto 3,2 mio. kr. årligt.

Reduktionen skønnes at påvirke omkring 100 rejsende dagligt, som vil opleve et dårligere rejsetilbud, herunder dårligere muligheder for korrespondance med anden trafik.

Med hensyn til uddannelsesrute 212U fragter den dagligt omkring 50 passagerer, dvs. ca. 25 rejsende tur/retur, som er fordelt på 3 ture. Heraf rejser omkring 10 til/fra Ryomgård, mens de resterende primært kører til/fra Auning.

8.35 Rute 213U Paderup - Uggelhuse - Allingåbro - Vivild - Fjellerup



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 7%
- > Andel regionale rejser: 55%
- > Andel lokale rejser i Randers Kommune: 37%
- > 9,2 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 32% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Ruten er en uddannelsesrute, som forbinder uddannelsessøgende fra Fjellerup-Vivild-Allingåbro til uddannelsessteder i Paderup i Randers. Der med én tur helt til Paderup om morgenen og én tur retur om eftermiddagen, samt to 'halve' ture Fjellerup-Allingåbro, hvor der er forbindelse videre til/fra Paderup med rute 211U.

Rute 213U supplerer i de små bysamfund betjeningen med den kommunalt finansierede lokalrute 213, der tidligere var en regionalrute med et længere ruteforløb. Ruten blev omlagt i forbindelse med Trafikplan Djursland.

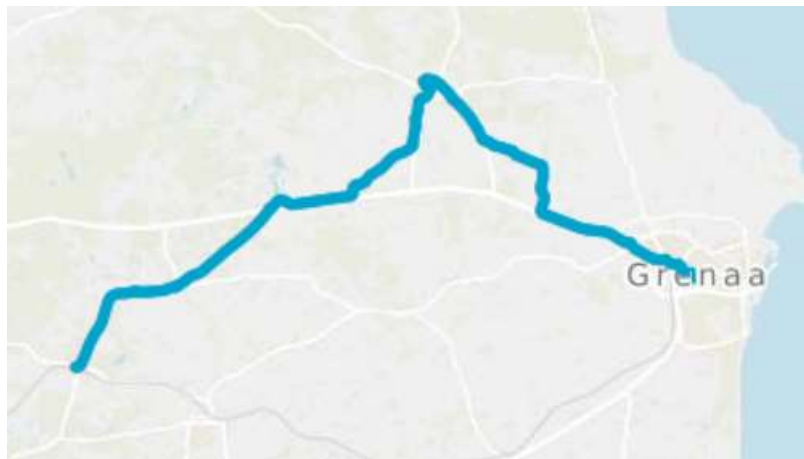
Ruten 213U har en lav selvfinansieringsgrad. Der transporteres gennemsnitligt i alt 37 passagerer fordelt på 4 daglige afgange. Heraf transporteres omkring 25 passagerer ind til Paderup om morgenen, heraf kommer ca. 15 fra Norddjurs Kommune, mens de resterende kører internt i Randers Kommune.

Om eftermiddagen er der ganske få rejsende med rute 213U retur fra Paderup, hvor belægningen over kommunegrænsen kun er ca. 5 passagerer.

Det kan overvejes helt at nedlægge ruten 213U, idet der for mange af de eksisterende passagerer vedkommende vil være alternative rejsemuligheder.

Da det nuværende regionale nettotilskud til ruten er ca. 1 mio. kr., vil dette udgøre potentialet for besparelser. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 20 passagerer tur/retur dagligt.

8.36 Rute 214 Ryomgård – Glesborg – Grenaa



- > Selvfinansieringsgrad: 20%
- > Andel regionale rejser: 43%
- > 7,7 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > 32 daglige afgange
- > Betjener uddannelsessteder i Grenaa
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 28% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 214 kører mellem Grenaa og Ryomgård, hvor ruten mellem hoveddestinationerne kører parallelt med letbanen. I Ryomgård har rute 214 korrespondance med rute 212 til Randers samt rute 121 til Rønde.

Andelen af passagerer, som rejser over kommunegrænsen er forholdsvis høj på 43%. Der er dog ingen passagerer, som rejser mellem de to endestationer, da disse passager i stedet kan benytte letbanen med en kortere rejsetid.

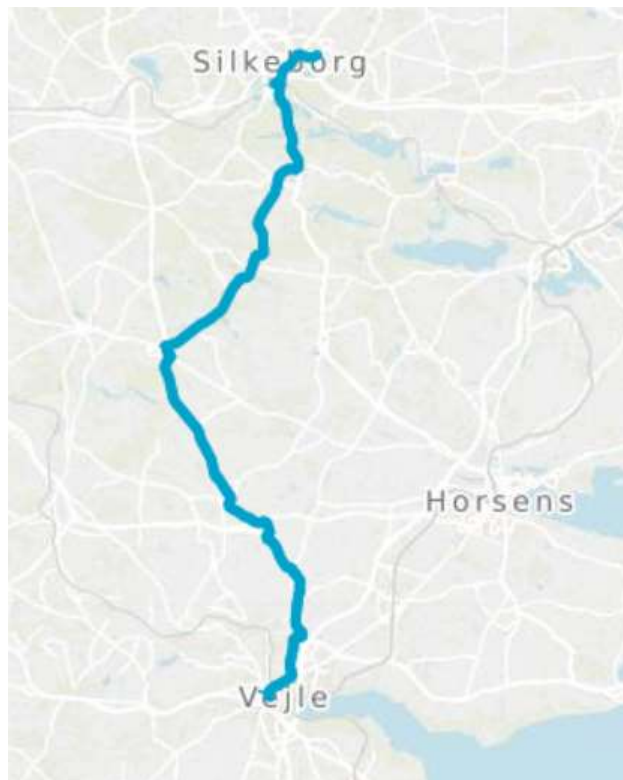
Rute 214 kører som en del af Trafikplan Djursland en omvej via Glesborg for at betjene lokale rejsebehov. Dette udgør en 6-7 km's omvej i forhold til, hvis ruten kørte den direkte rute ad landevejen.

Ruten har 1/1-timedrift i dagtimerne hverdage og har 2/1-timedrift aften og weekend. Ruten har få passagerer per afgang, samtidig med at den har en lav selvfinansieringsgrad. Derfor kan der reduceres i antallet af afgange over dagen, hvor de afgange med færrest passagerer nedlægges, dvs. udenfor myldretidene.

I perioderne mellem kl. 08.00 og 12.00 samt efter kl 16.00 kan frekvensen ned-sættes til 2/1-timedrift. Dermed vil der fortsat være en god dækning til uddannelsesstederne i Grenaa.

Der vurderes at der dagligt kan reduceres tre dobbeltture, hvilket vil give et besparelspotentiale på ca. 0,8 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 25 rejsende dagligt.

8.37 Rute 215 Vejle – Nr. Snede – Silkeborg



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 53 %
- > Andel regionale rejser: 21 % (formodentlig mere, men det kan ikke opgøres, da ruten gennemkører mere end to kommuner)
- > Andel lokalt rejsende i Silkeborg Kommune 40 %, og i Vejle Kommune 9%.
- > Ruten gennemkører i alt 4 kommuner: Vejle, Hedensted (Lindved, Ølholm, Tørring, - herunder Tørring Gymnasium), Ikast-Brande (Nr. Snede), og Silkeborg (Bryrup, Velling, Them, Rodelund).
- > Kørsel på strækningen syd for regionsgrænsen gennem Vejle Kommune finansieres af Region Syddanmark.
- > 16,1 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 32% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Der er absolut flest rejsende i de to yder-ender af ruten, dels regionale rejsende mellem Vejle og en række mindre byer i Hedensted Kommune, og dels interne rejser i Silkeborg Kommune mellem Silkeborg og primært Bryrup/Them.

Der er meget få rejsende over kommunegrænserne til Ikast-Brande Kommune, dvs. til/fra Nr. Snede, hvor den gennemsnitlige belægning pr. tur kun er ca. 2 passagerer. Rute 215 har i Nr. Snede forbindelse med rute 116 (Horsens-Herning), 182 (Klovborg-Ikast) og 191 til Brande. Det vides ikke, hvor mange rejsende, der anvender denne mulighed for omstigning.

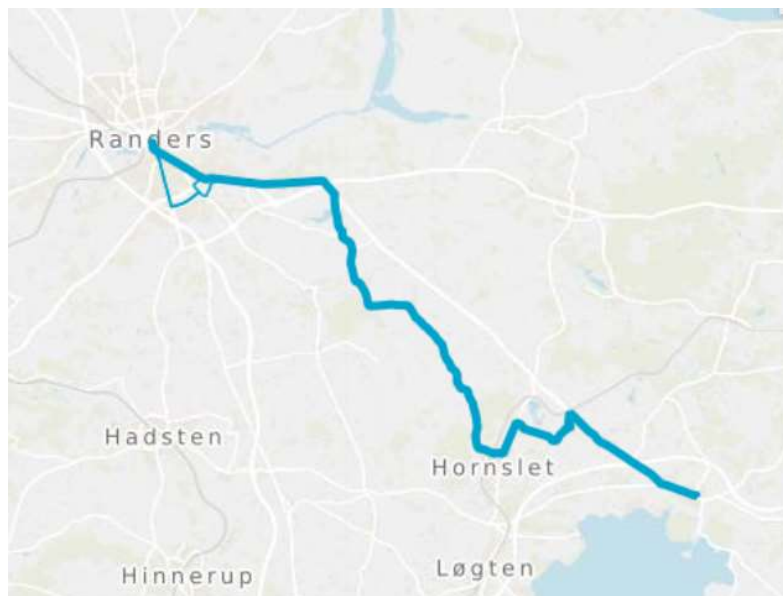
I forhold til uddannelsessøgende på rute 215 til/fra Tørring Gymnasium ser disse alene ud til at komme sydfra, dvs. fra byer i Vejle og Hedensted Kommuner, mens rute 215 ikke anvendes af uddannelsessøgende nordfra (Ikast-Brande og Silkeborg Kommuner. Formodentlig søger uddannelsessøgende herfra i stedet nordpå mod Silkeborg.

Det kan overvejes at nedlægge nuværende rute 215 som regional rute mellem Vejle og Silkeborg. I stedet kan ruten opretholdes – evt. alene som regional uddannelsesrute – på strækningen Vejle-Tørring. De opgaver, som rute 215 udfører i dag på den resterende strækning Tørring-Nr. Snede-Silkeborg er enten meget små eller de er lokale transportopgaver.

På strækningen nord for Tørring, som kunne nedlægges som regional rute, er nuværende kørselsomfang omkring 8.200 køreplantimer. Der skønnes et netto besparelspotentiale her på 2-3 mio. kr. årligt. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 250 passagerer tur/retur, heraf mange lokalt rejsende.

Omdannes kørslen på strækningen Vejle-Tørring til uddannelsesrute med et lavere kørselsomfang er besparelspotentialet for Region Midtjylland kun lidt lavere, idet Region Syddanmark finansierer en del af denne del af ruten.

8.38 Rute 217 Randers – Hornslet – Rønde



- > Selvffinansieringsgrad: 33%
- > Andel regionale rejser: 24%
- > 60% lokale rejser i Syddjurs Kommune
- > 16,9 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Betjener uddannelsessteder i Randers og Rønde
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 48% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)
- > En del af trafikplan Djursland

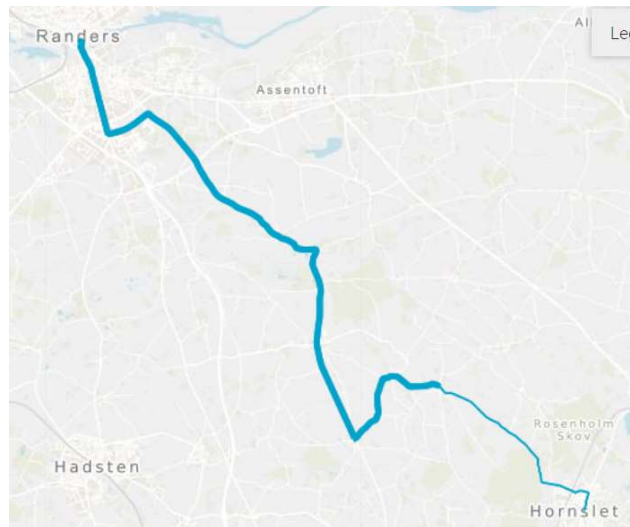
Rute 217 har afgange hver anden time samt ekstra afgange morgen og eftermiddag. I Rønde har ruten korrespondance med rute 123 til Ebeltøft samt 121 til Knebel. Mellem Randers og Hornslet kører også rute 221 ad en anden ruteføring.

Ruten har en del lokale rejser i Syddjurs Kommune, primært mellem Hornslet og Rønde. Mange passagerer rejser ikke så langt med rute 217, herunder rejser 62% af de passagerer, som benytter rejsekort, kun i 1-2 zoner. Selvom bussen har et relativt højt antal passagerer pr. afgang, er belægningen ikke høj. Der er endvidere relativt få passagerer udenfor myldretiderne.

Det kan overvejes alene at opretholde regional finansiering af nogle få ture på hverdage i forbindelse med mødetider i Randers og Rønde. Den resterende kørsel på ruten kunne nedlægges som regional kørsel, idet denne primært udfører lokale kørselsopgaver.

Det vil svare til at kun cirka 27% af kørslen på ruten opretholdes som regional kørsel. Der skønnes et nettobesparelspotentiale på ca. 3 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 150 rejsende dagligt.

8.39 Rute 221 Randers – Voldum – Hornslet



- > Selvfinansierungsgrad: 25 %
- > Andel regionale rejser: 44 %
- > 6,6 passagerer pr. afgang i gennemsnit (113 passagerer/dag fordelt på i alt 17 afgang, heraf 7 regionalt finansierede)
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 35% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)
- > De fleste ture (og flexbusture) på ruten kører alene på strækningen Randers-Voldum. Disse finansieres af Favrskov Kommune.
- > Regionen finansierer alene én dobbelttur Randers-Hornslet og 2+3 ture Randers-Søby på hverdage i myldretiden.
- > De regionalt finansierede ture giver forbindelse til uddannelsesinstitutioner i Randers fra en række små bysamfund (Søby og Halling i Syddjurs Kommune, Voldum i Favrskov Kommune og Årslev i Randers Kommune).

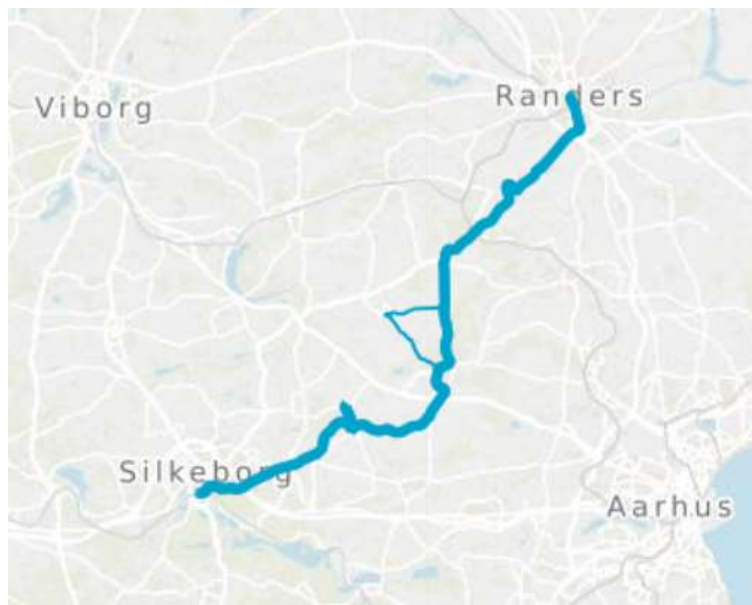
Rute 221 giver forbindelse mellem Randers og Hornslet i Syddjurs, som dog også har forbindelse med rute 217.

Der er et begrænset antal rejsende med på den delstrækning i Syddjurs Kommune, som ikke finansieres af Favrskov Kommune, – i alt 10-15 daglige passagerer, som rejser tur/retur på i alt 7 ture. Det giver gnsn. ca. 2 passagerer/tur på strækningen. De regionalt finansierede ture medtager dog også passagerer på strækningen gennem Favrskov og Randers Kommuner.

På grund af det spinkle passagergrundlag kunne det overvejes helt at nedlægge rute 221 som regional rute. Det vil betyde, at en række små bysamfund med samlet set omkring 1500 indbyggere vil miste forbindelse til uddannelsesinstitutioner i Randers. Alternativt kan lokale busforbindelser dække dette kørselsbehov, herunder ved at Favrskov Kommune udvider det kørselsomfang på ruten, som kommunen i dag finansierer.

Jf. oplysninger i fakta-ark for rute 221 vil der være et netto besparelspotentiale på ca. 1 mio. kr./årligt. Nedlæggelsen skønnes at påvirke samtlige omkring 115 rejsende på ruten i dag, idet der ikke er taget højde for, om Favrskov Kommune vil fortsætte med den kørsel, som den finansierer i dag.

8.40 Rute 223 Randers – Hammel – Silkeborg



- > Selvfinansieringsgrad: 45 %
- > Andel regionale rejser: 24 % (formodentlig højere, men kan ikke opgøres, da ruten kører gennem mere end to kommuner).
- > 18,2 passagerer pr. afgang i gennemsnit. Rutenes længde og det at der er en del af- og påstigning undervejs medvirker til et forholdsvis højt antal passagerer/tur. Antal samtidige passagerer i bussen (belastningen) er dog ikke så høj.
- > Ruten medtager en del uddannelsessøgende herunder til Silkeborg Gymnasium.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 54% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)
- > Der er relativt mange passagerer, der rejser internt i Silkeborg Kommune (34% lokale rejser), primært mellem Silkeborg og Voel, samt til Gjern. Enkelte ture på ruten kører dog ikke via Gjern.
- > Der er relativt færre passagerer med på delstrækningerne videre mellem Gjern/Voel og Hammel og mellem Hammel og Randers.
- > Rute 223 har 1/1-timedrift i begge retninger i dagtimerne hverdage.

Den samlede belastning/dag på strækningen Silkeborg-Voel er ca. 130 passagerer i begge retninger fordelt på 27 ture (gnsn. belastning på 9,6 passagerer/tur), mens belastningen/dag på de øvrige strækninger er omkring 80 passagerer i begge retninger (gnsn. belastning på 5,9 passagerer/tur).

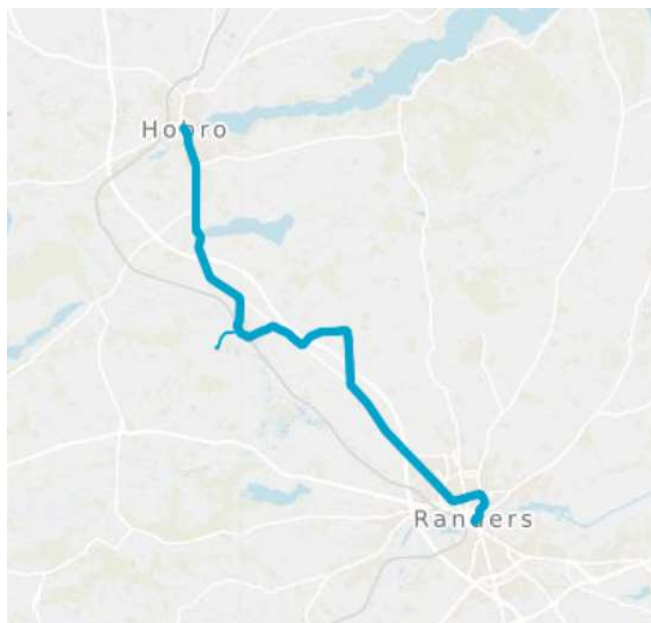
Antal rejsende på hele strækningen mellem Randers og Silkeborg (13 zoner) er begrænset, - der udføres kun ganske få rejsekortrejser på mere end 6 zoner. Der er mange hhv. af- og påstigende passagerer i Hammel på rute 223, hvilket understøtter at der ikke er så mange gennemkørende passagerer igennem Hammel.

Rute 223 har i mange tilfælde gode køreplan-korrespondancer i Hammel til rute 114, 55 og 314. Det vides ikke i hvilket omfang og i hvilke relationer korrespondancerne anvendes.

Det kan overvejes at reducere antal køreplanture på mindre benyttede delstrækninger, så der på strækningen Hammel-Randers kun opretholdes 1/1-time drift i myldretiden, mens frekvensen nedsættes til 2/1-timedrift udenfor myldretiden, ligesom der er aften/weekend.

Kørselsomfanget kan i givet fald reduceres med 3 ture i hver retning på hverdage, og det betyder en reduktion på ca. 2.300 køreplantimer årligt. Der skønnes et nettobesparelspotentiale på ca. 1,4 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 60 rejsende dagligt.

8.41 Rute 230 Randers – Hobro



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 37 %
- > Andel regionale rejser: ca. 20 %. Opgørelsen i fakta-ark er fejlbehæftet, så andel er skønnet ud for oplysninger i fakta-ark.
- > Andel lokalt rejsende i Randers Kommune ca. 80 %.
- > Kørsel på en lille delstrækning mellem Fårup og Nørnbæk finansieres af Randers Kommune
- > Kørsel mellem regionsgrænsen og Hobro finansieres af Region Nordjylland.
- > Ikke mange rejsende udenfor myldretiderne.
- > 12,1 passagerer pr. afgang i gennemsnit.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 39% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

På rute 230 udføres primært interne rejser i Randers Kommune mellem Randers og en række mindre bysamfund, herunder Asferg, Purhus og Fårup/Nørnbæk. Ca. halvdelen af kørslen på ruten udføres kun på denne strækning.

Resterende ture kører over kommune/regionsgrænsen til/fra Hobro. Her er der relativt få dagligt rejsende, og strækningen betjenes heller ikke i weekenden.

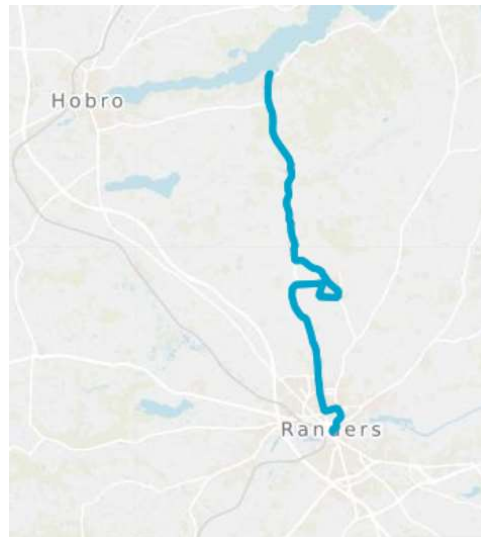
Rejsende på 'hovedstrækningen' mellem Randers og Hobro har mulighed for at benytte tog med langt kortere rejsetid. Rutens hovedmission er dermed betjening af de mindre bysamfund på ruten, primært i forhold til lokale rejsebehov.

Det kan overvejes helt at nedlægge rute 230 som regional busrute. Dette skal dog i givet fald besluttes i samarbejde med Region Nordjylland.

Nuværende årlige bruttoudgifter på ruten er 5,5 mio. kr., nuværende indtægter er 2,0 mio. kr. Besparesespotentialer er således de nuværende nettoudgifter på

3,5 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke samtlige omkring 500 rejsende dagligt på ruten, hvoraf en stor del er lokalt rejsende.

8.42 Rute 235 Randers – Mariager



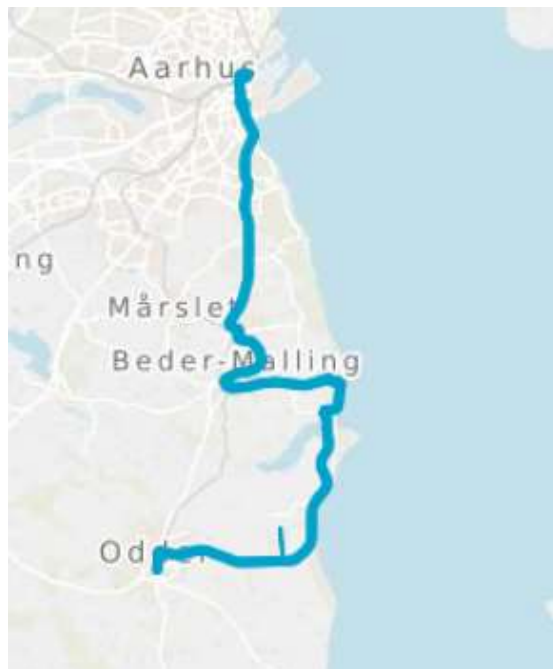
- > Rutens selvfinansieringsgrad: 34 %
- > Andel regionale rejser: 26 %
- > Andel lokalt rejsende i Randers Kommune er 74 %.
- > Kørsel nord for kommune/regionsgrænsen til Mariager finansieres af Region Nordjylland
- > 12,9 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 40% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

På rute 235 udføres i stort omfang interne rejser i Randers Kommune primært mellem Randers og Spentrup. En del ture på ruten udføres kun på denne strækning. Resterende ture kører over kommune/regionsgrænsen til/fra Mariager.

Det kan overvejes helt at nedlægge rute 235 som regional busrute. Dette skal dog i givet fald besluttes i samarbejde med Region Nordjylland.

Nuværende årlige bruttoudgifter på ruten er 5,4 mio. kr., nuværende indtægter er 1,9 mio. kr. Besparelspotentialer er således de nuværende nettoudgifter på 3,6 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke samtlige omkring 570 rejsende dagligt på ruten, hvoraf en stor del er lokalt rejsende.

8.43 Rute 302 Aarhus - Beder - Byager - Malling - Norsminde - Odder



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 35%
- > Andel regionale rejser: 12%
- > Andel lokalt rejsende i Aarhus Kommune er 64 %.
- > Andel lokalt rejsende i Odder Kommune er 24 %.
- > 19,4 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 27% af samlede indtægter på rute 302 (Q1/2022)

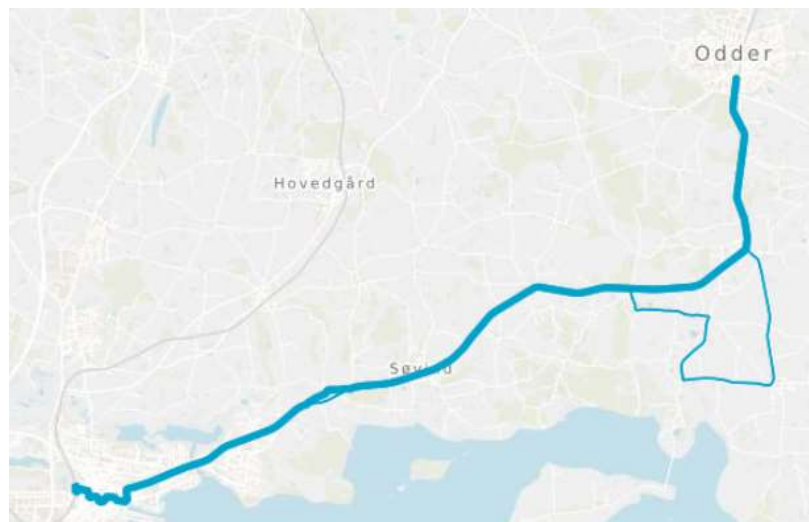
Aarhus og Odder Kommune finansierer al kørsel langs kysten mellem Malling og Odder, hvoraf en del udføres som flexbus, herunder al kørsel i weekenden.

Region Midtjylland finansierer alene buskørsel på strækningen i Aarhus Kommune mellem Aarhus og Malling, hvor der på rute 302 udføres én dobbelttur om morgenen og 4 dobbeltture om eftermiddagen på hverdage.

Buskørslen med rute 302 indgår i den samlede betjening og kapacitet på strækningen Aarhus-Odder sammen med rute 100 og rute 103. Reelt udgør rute 302 på denne strækning en myldretidsforstærkning af rute 100.

Eventuelle ændringer af rute 302 skal ses i sammenhæng med planlægningen af betjening og kapacitet på rute 100 mellem Aarhus og Odder.

8.44 Rute 306 Odder – Horsens



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 51%
- > Andel regionale rejser: 41%
- > Andel lokalt rejsende i Horsens Kommune: 40%
- > Andel lokalt rejsende i Odder Kommune: 19%
- > 9,7 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 23% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

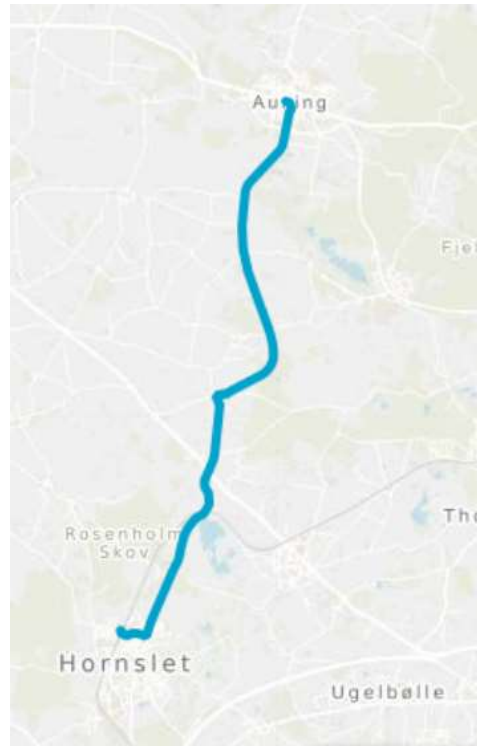
Der udføres en del lokale rejser mellem hhv. Horsens og Haldrup-Søvind i Horsens Kommune og mellem Odder og Ørting-Hundslund i Odder Kommune. I køreplanen er der en 'halv' tur fra Hundslund til Odder om morgenen på hverdage. På en enkelt dobbelttur søndag aften kører ruten en omvej via Gylling og Falling i Odder Kommune. Rute 306 supplerer således i begrænset omfang lokalkørsel i Odder Kommune.

Ruten har afgang hver anden time og betjener uddannelsessteder i både Horsens og Odder, derudover betjenes Horsens Sygehus.

Der er kun få rejsende med om formiddagen og om aftenen. Det kan derfor overvejes at reducere i kørselsomfanget på disse tidspunkter. Der kan eksempelvis reduceres med 4 dobbeltture på hverdage udenfor myldretiden. Det vil berøre 35-40 passagerer dagligt, som vil opleve et dårligere transporttilbud.

Dette skønnes at give et besparelspotentiale på 0,5 mio. kr.

8.45 Rute 319 Hornslet – Auning



- > Selvfinansierungsgrad: 9 %
- > Andel regionale rejser: 80 %
- > 1,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Der er registreret gnsn. 57 passagerer pr. hverdag på rute 319 fordelt over 44 afgang. Det giver et meget lavt antal rejsende pr. tur.
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 43% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

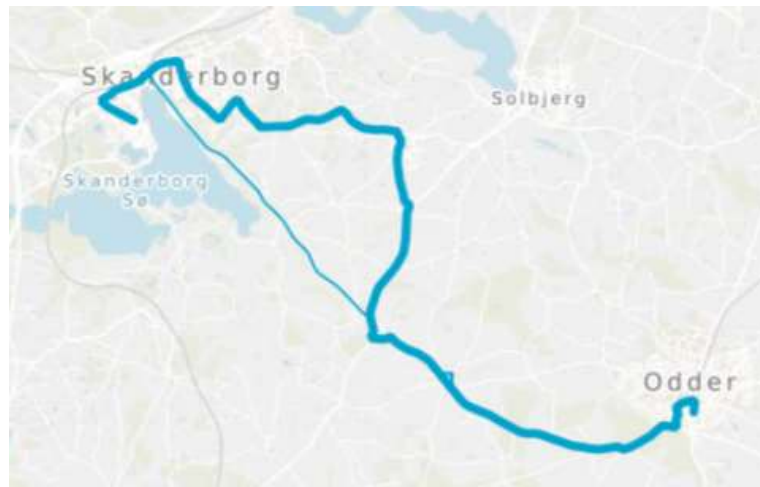
Rute 319 kører mellem Hornslet og Auning med 22 afgang i hver retning på hverdage (½-timesdrift i myldretid, 1/1-drift på andre tidspunkter/hverdage samt 2/1-time drift aften/weekend), og der er i Auning flexbusforbindelser videre til/fra Allingåbro-Ørsted. I Auning er der endvidere busforbindelser mod Randers, Ryomgård og Vivild-Glesborg.

Rute 319 er en del af trafikplan Djursland og udgør en nord-syd gående forbindelse mellem Hornslet/Syddjurs Kommune med cirka 6200 indbyggere, og Auning/Norrdjurs Kommune med godt 3000 indbyggere. Ruten betjener en række små bysamfund langs ruteforløbet med i alt omkring 700 indbyggere – primært i Syddjurs Kommune. Norrdjurs Kommune finansierer 6 af i alt 22 dobbeltture på hverdage.

På baggrund af den meget lave benyttelse kan kørselsomfanget udtyndes kraftigt. Der vurderes at kunne fjernes 16 ud af 22 dobbeltture hverdage samt al weekendkørsel, så der kun køres 6 dobbeltture på hverdage. Der vil evt. kunne være belæg for at omlægge buskørsel til flexbus ligesom på strækningen mellem Auning og Ørsted.

Da Norrdjurs Kommune i forvejen finansierer de 6 dobbeltture, som vurderes at være et passende kørselsomfang på ruten, kan regionen overveje helt at trække sig fra finansiering af ruten. I givet fald er besparelspotentialt regionens nuværende nettoomkostninger på ruten, som er 2,3 mio. kr. Reduktionen skønnes at påvirke omkring 10-15 rejsende dagligt.

8.46 Rute 331 Skanderborg - Odder



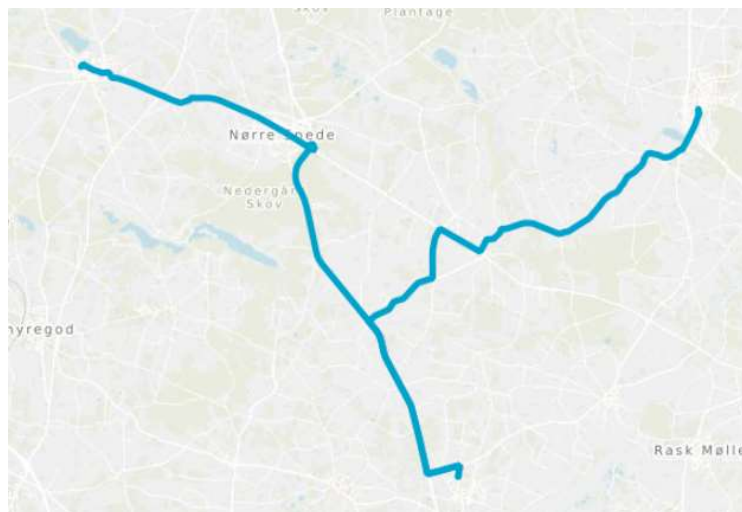
- > Rutens selvfinansieringsgrad: 47%
- > Andel regionale rejser: 51%
- > Andel lokalt rejsende i Odder Kommune: 18%
- > Andel lokalt rejsende i Skanderborg Kommune: 31%
- > 11,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 58% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 331 kører med 1/1-timedrift i dagtimerne og betjener uddannelsessteder i Skanderborg og Odder. Der er ikke andre transportforbindelser mellem Skanderborg og Odder.

Der er ikke mange rejsende udenfor myldretiderne, da ruten i stort omfang anvendes af uddannelsessøgende. En stor del af indtægterne på ruten kommer således også fra uddannelseskort og skolekort.

Det kan overvejes at reducere i kørselsomfanget med 2 dobbeltture udenfor myldretiden på hverdage. Dette skønnes at give et besparelspotentiale på 0,3 mio. kr., og vil berøre omkring 20 passagerer dagligt, som vil opleve et dårligere transporttilbud.

8.47 Rute 509 Ejstrupholm – Nørre Snede – Brædstrup



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 4%
- > Andel regionale rejser: 61%
- > 8,6 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > 2 daglige afgange til indmødetid om morgenen
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 82% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Ruten er en uddannelsesrute som kører uddannelsessøgende fra hhv. Ejstrupholm-Nørre Snede og Brædstrup-Tyrsting-Sandvad til Tørring Gymnasium om morgenen. I alt benytter omkring 18 passagerer de to busafgange.

Mellem Ejstrupholm og Tørring kan der være forbindelse med omstigning ved anvendelse af rute 116 og 215. Mellem Nr. Snede og Tørring kan anvendes rute 116. Mellem Brædstrup og Tørring kan anvendes rute 523. Disse alternative forbindelser bruges, når eleverne kører hjem efter skoletid.

Rute 509 udgør således primært en kapacitetsmæssig forstrækning af de busruter, der kører til Tørring om morgenen. Det kan undersøges nærmere, hvorvidt der generelt er tilstrækkelig passagerkapacitet med de alternative forbindelser, således at rute 509 vil kunne undværes.

Det regionale nettotilskud til rute 509 udgør 0,28 mio. kr., hvilket i givet fald udgør besparelspotentialet.

8.48 Rute 513 Vejle – Tørring



- > Rutens selvfinansieringsgrad: 24%
- > Andel regionale rejser: 32%
- > Andel rejser i Vejle Kommune: 61%
- > 6,4 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > I alt 71 rejsende på ruten pr. dag fordelt på 11 afgange
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 6% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)
- > Kørsel syd for regionsgrænsen finansieres af Region Syddanmark

Rute 513 er en uddannelsesrute, som både betjener Tørring Gymnasium i den ene ende, og i den anden ende kører til Vejle Trafikcenter, hvor der er forbindelse til bl.a. ungdomsuddannelser i Vejle.

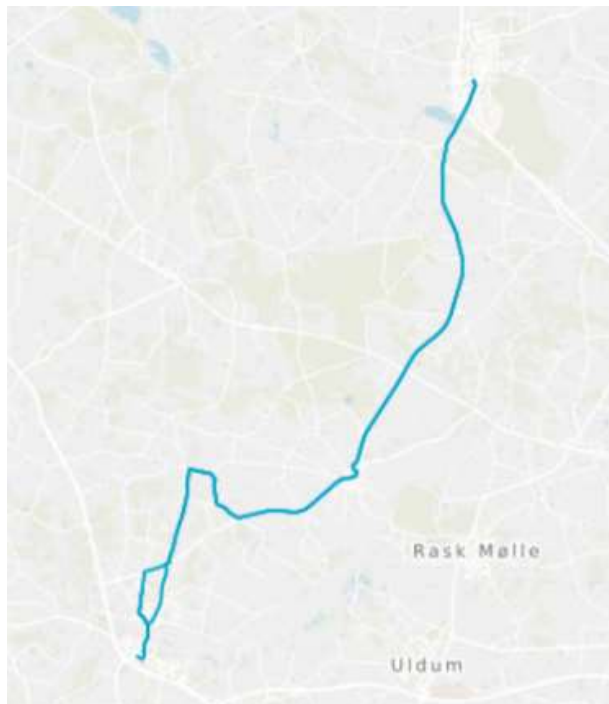
Der køres i alt 11 afgange på skoledage, hvilket er højt for en uddannelsesrute. Der er forskellige ruteføringer på forskellige ture, og ruten anvendes herunder til lokale rejser i Vejle Kommune.

Der rejser cirka 10-12 passagerer over kommunegrænsen til Tørring i Hedensted Kommune i begge retninger. Tilsvarende anvender omkring 10 passagerer stoppestedet ved Tørring Gymnasium tur/retur.

Det kan overvejes at stoppe Region Midtjyllands finansiering af ruten, hvorefter Region Syddanmark kan tage stilling til rutens fortsatte eksistens.

Det regionale bruttotilskud til rute 513 udgør 0,4 mio. kr., hvilket i givet fald udgør besparelspotentialet.

8.49 Rute 523 Tørring – Brædstrup



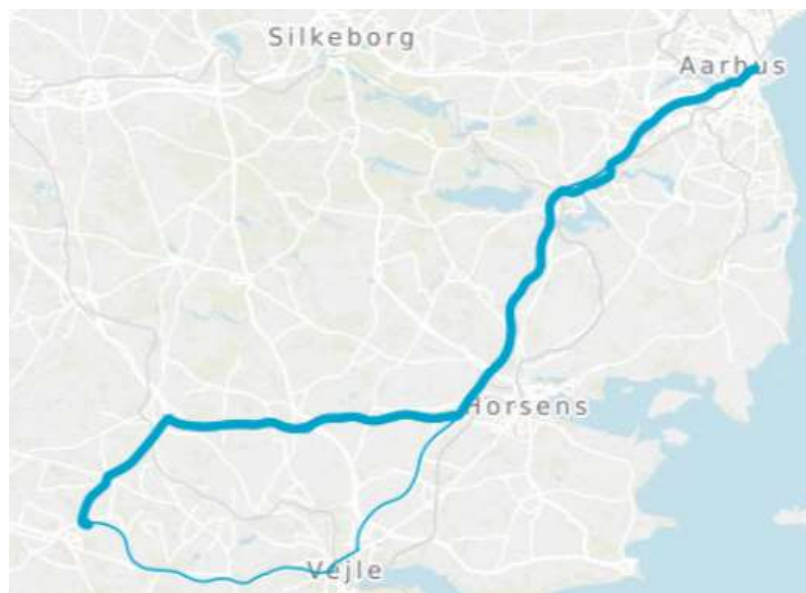
- > Rutens selvfinansieringsgrad: 38%
- > Andel regionale rejser: 44%
- > 4,2 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > 17 daglige passagerer fordelt på 4 afgang
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 78% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Ruten er en uddannelsesrute som kører uddannelsessøgende fra Brædstrup til Tørring Gymnasium. Ruten har gennemsnitligt kun 17 daglige passagerer pr. dag fordelt på fire afgang, og benyttes altså reelt af omkring 8-9 gymnasieelever

Det kan overvejes, om det prioriteres, at der fra Brædstrup skal tilbydes transport af uddannelsessøgende til gymnasier i hhv. Tørring (rute 523), Horsens (rute 110) og Silkeborg (rute 110).

Nettotilskuddet til 523 er ca. 240.000 kr. årligt, som udgøre besparelspotential, hvis rute 523 nedlægges.

8.50 Rute 912X Aarhus - Skanderborg - Horsens - Billund Lufthavn

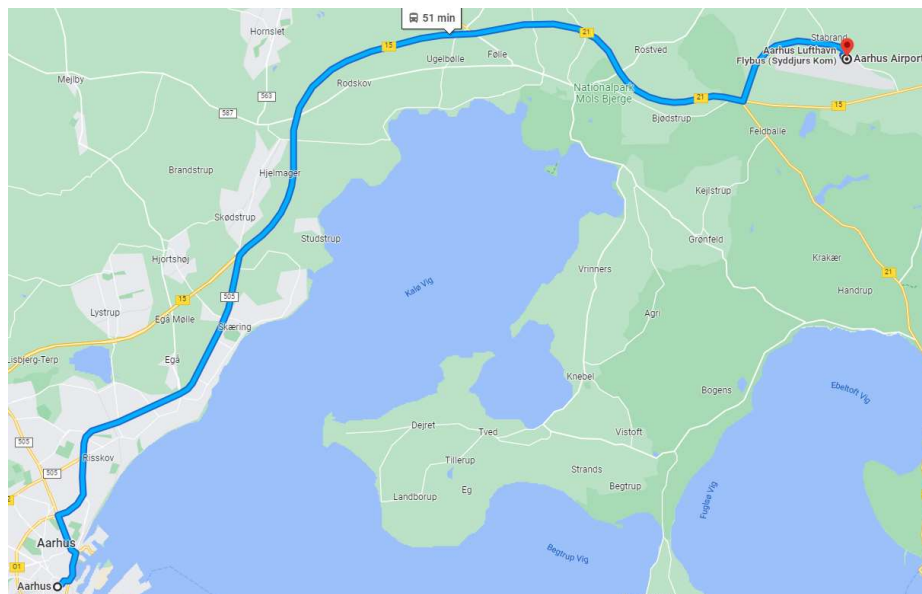


- > Rutens selvfinansieringsgrad: 70%
- > Andel regionale rejser: 86%
- > 12,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør 0% af samlede indtægter på ruten (Q1/2022)

Rute 912X er en lufthavnsbusrute, som på cirka hver anden tur kører direkte og uden stop mellem Aarhus og Billund Lufthavn, mens de øvrige ture også standser i Skanderborg og ved Horsens. Enkelte ture om natten kører også via Vejle.

Den eksisterende køreplan vurderes at være passende i forhold til den faktiske brug.

8.51 Rute 925X Aarhus – Aarhus Lufthavn

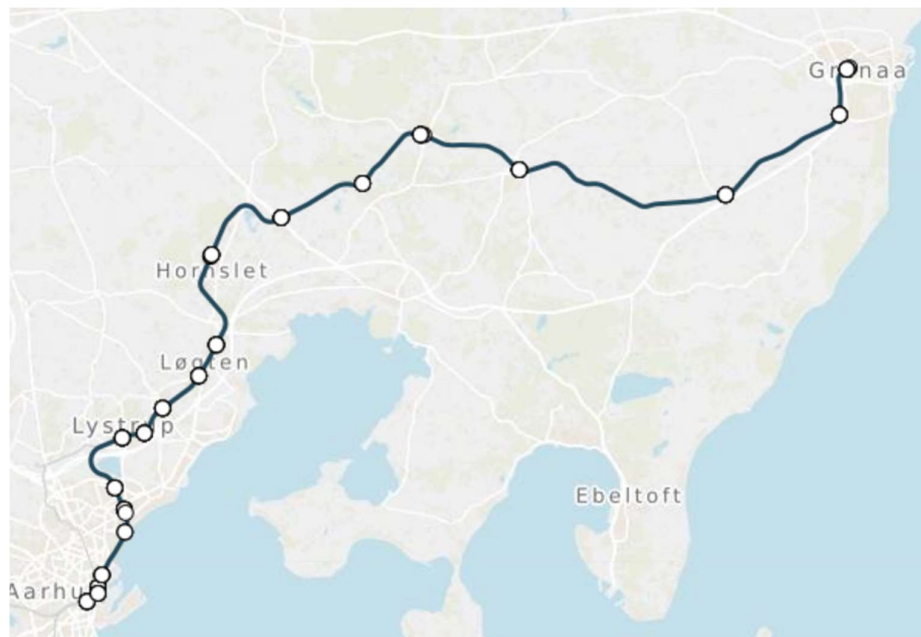


Midttrafik har oplyst, at der ikke er udarbejdet fakta-ark for rute 925X.

Det skyldes at lufthavnsbusrute 925X er et helt særligt produkt, der kører efter en særlig aftale. Rute 925X følger således ikke en fast køreplan som alle andre ruter, men bliver i stedet planlagt og løbende tilpasset til konkrete aktuelle fly-ankomster og -afgange.

Midttrafik har på den baggrund foreslået at udelade 925X fra denne analyse.

8.52 Aarhus Letbane L1 Aarhus H - Lystrup – Grenaa

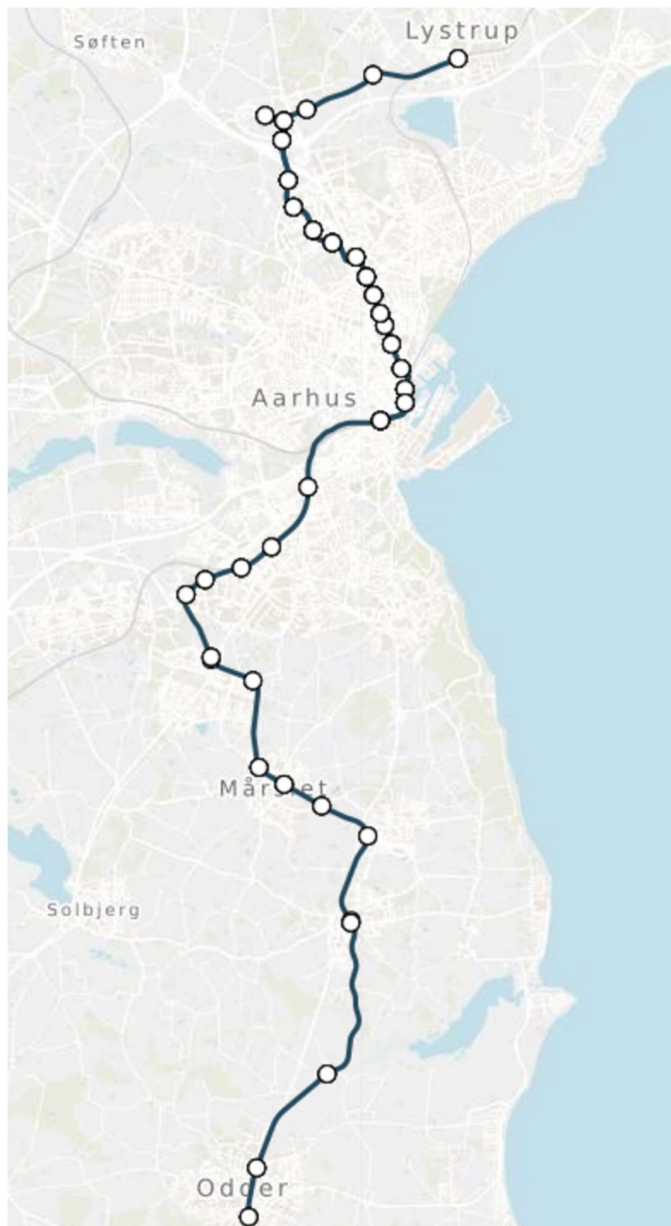


- > Andel regionale rejser: 19%
- > Andel lokalt rejsende i Aarhus Kommune: 57%
- > 56,5 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > På fakta-ark fra Midttrafik er ikke oplyst selvfinansierungsgrad for L1.
- > Finansiering af letbanen, herunder fordeling af udgifter og indtægter, er delt mellem regionen og Aarhus Kommune efter en særlig aftale.

L1 udgør principielt den tidligere Grenaa-bane strækning på letbanen, mens L2 udgør den tidligere Odderbane-strækning samt den nye strækning mellem Aarhus H-Skejby-Lisbjerg-Lystrup.

L1 og L2 er sammenfaldende på strækningen langs havnen i Aarhus mellem Aarhus H og Nørreport. Endvidere betjener både L1 og L2 Lystrup station, hvor der er mulighed for omstigning.

8.53 Aarhus Letbane L2 Odder - Aarhus H - Lisbjerg - Lystrup



- > Andel regionale rejser: 7%
- > Andel lokalt rejsende i Aarhus Kommune: 93%
- > 55,5 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > På fakta-ark fra Midttrafik er ikke oplyst selvfinansierungsgrad for L2.
- > Finansiering af letbanen, herunder fordeling af udgifter og indtægter, er delt mellem regionen og Aarhus Kommune efter en særlig aftale.

Byrdefordelingsaftalen mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland giver ikke mulighed for at lave en entydig henførelse af omkostningsandelene af letbanetrafikken til hverken Aarhus Kommune eller Region Midtjylland, og økonomien på letbanen er ikke opdelt på L1 og L2. Der er herunder ingen oplysninger om hvor stor en andel indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør på letbanen.

Ifølge Interessentskabsaftalen mellem parterne, finansieres nettodriftstilskuddet til letbanedrift efter en aftalt fordeling.

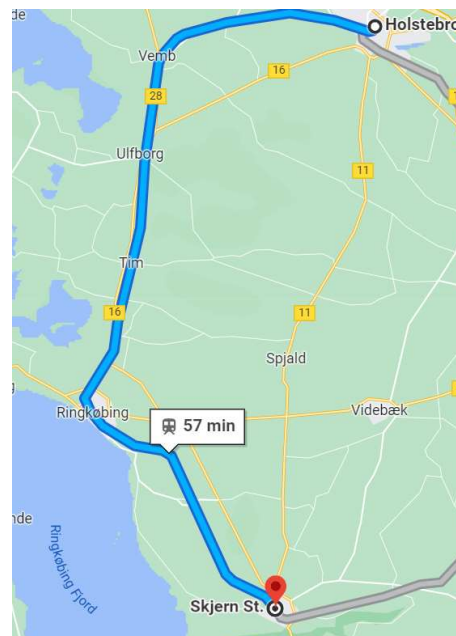
I Midttrafiks regnskab 2021 er opgjort regionens andel af de samlede udgifter, og indtægter på letbanen (både L1 og L2):

- > Trafikkøb: 149,5 mio. kr.
- > Øvrige driftsudgifter: 2,6 mio. kr.
- > Rejsekortdrift: 4.3 mio. kr. kr.
- > Udgifter i alt: 156,4mio. kr.
- > Andel af indtægter: 39,5 kr.
- > Selvfinansierungsgrad beregnet på baggrund af ovenstående: 25,2%

Staten yder jf. gældende lovgivning et tilskud til regionen til driften af letbanen, hvori driften på Grenaa-bane strækningen indgår. Dette tilskud indgår i regionens finansiering af letbanedriften, hvorfor den beregnede selvfinansierungsgrad på letbanen ikke er helt sammenlignelig med tilsvarende selvfinansierungsgrader på bustrafik og dennes påvirkning af regionens økonomi.

Letbanen oplever i øjeblikket stigende passagertal, som ligger ud over niveauet før Covid-19.

8.54Tog 92 Holstebro – Skjern



- > Andel regionale rejser: 28%
- > Andel lokalt rejsende i Ringkøbing-Skjern Kommune: 45%, og 26% i Holstebro Kommune
- > Der rejser på en gennemsnitlig hverdag 920 passagerer med toget
- > 26,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > På fakta-ark fra Midttrafik er ikke oplyst selvfinansierungsgrad for togrute 92
- > Der er ingen oplysninger om hvor stor en andel indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør

På hovedstrækningen mellem Holstebro og Skjern kører også rute 26. Mellem Ringkøbing og Skjern kører også busrute 560. Der kører ikke en busrute mellem Holstebro og Ringkøbing.

Toget medtager især passagerer ved standsningsstederne i byerne Holstebro, Ringkøbing og Skjern, mens antal passagerer ved de mellemliggende standsningssteder er mere begrænset.

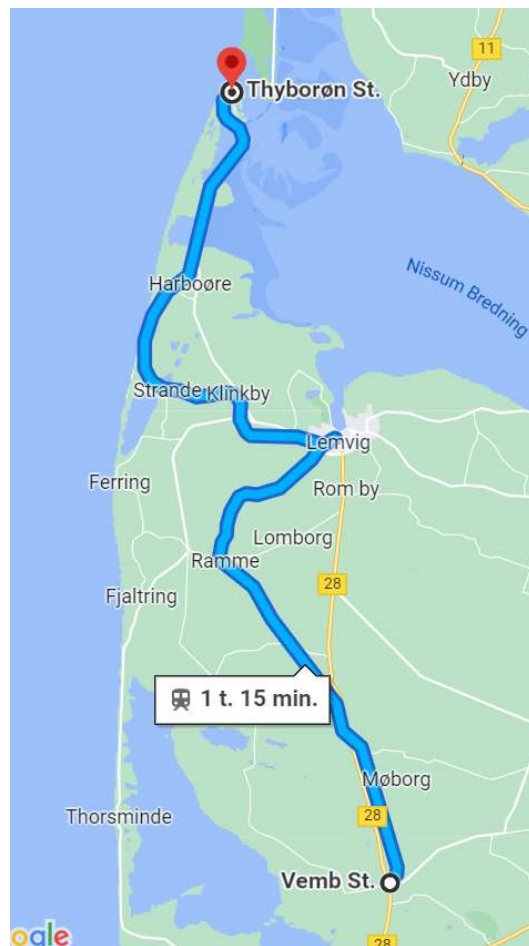
I forhold til mange busruter er det gennemsnitlige antal passagerer pr. togafgang relativt højt. Passagerkapaciteten i toget er dog højere end busserne.

I Midttrafiks regnskab 2021 er opgjort følgende udgifter og indtægter på Holstebro-Skjern banen:

- > Operatørudgifter: 39,6 mio. kr.
- > Passagerindtægter 12,8 mio. kr.
- > Selvfinansierungsgrad beregnet på baggrund af ovenstående: 32,3%

Staten yder et tilskud til regionen til driften af banen, som indgår i regionens finansiering heraf. Bloktilskuddet fra staten til togdriften er bundet tæt op på driftsomfanget på banen, hvorfor evt. reduktioner i driften vanskeligt kan slå igennem som nettobesparelser for regionen.

8.55Tog 93 Vemb - Lemvig – Thyborøn



- > Andel regionale rejser: 11%
- > Andel lokalt rejsende i Lemvig Kommune: 89%
- > Der rejser på en gennemsnitlig hverdag i alt 625 passagerer med toget
- > 22,3 passagerer pr. afgang i gennemsnit
- > Der er ingen oplysninger om hvor stor en andel indtægter fra uddannelseskort og skolekort udgør

Der er ingen alternative kollektive trafikforbindelser på togstrækningen.

Toget medtager flest passagerer på strækningen mellem Lemvig og Thyborøn, mens antal passagerer på strækningen Lemvig-Vemb er mere begrænset. Der er flest af- og påstigende passagerer ved Lemvig st.

Hovedparten af banen forløber i Lemvig Kommune, hvorfor der primært udføres kortere rejser internt i kommunen. Der er ikke de helt store rejsemål i Vemb i Holstebro Kommune, hvorfor antal rejsende med banen over kommunegrænsen hertil er begrænset.

I forhold til mange busruter er det gennemsnitlige antal passagerer pr. togafgang relativt højt. Passagerkapaciteten i toget er dog højere end i busserne.

I Midttrafiks regnskab 2021 er opgjort følgende udgifter og indtægter på Holstebro-Skjern banen:

- > Operatørudgifter: 19.968.000 kr.
- > Passagerindtægter 2.600.000 kr.
- > Selvfinansierungsgrad beregnet på baggrund af ovenstående: 13,0%

Staten yder et tilskud til regionen til driften af banen, som indgår i regionens finansiering heraf. Selvfinansieringsgraden på banen er lav, og der er relativt få med toget på afgangene udenfor myldretiden, især er det tyndt om aftenen. Driftsomfanget kan derfor overvejes. Bloktilskuddet fra staten til togdriften er imidlertid bundet tæt op på driftsomfanget på banen, hvorfor evt. reduktioner i driften vanskeligt kan slå igennem som nettobesparelser for regionen.