

Notat



Midttrafiks køreplanforslag og behandling af høringsbemærkninger for køreplanåret 2022/2023.

Dato 21-02-2022

Sagsnr. 1-30-75-3-20

Indhold:

- Beskrivelse af køreplanforslag i ny regional struktur i Midt- og Vestjylland
- Behandling af høringssvar – Regionalruter i Midt- og Vestjylland
- Behandling af høringssvar – Øvrige regionalruter i høring
- Behandling af høringssvar – Henvendelser på regionalruter, som ikke har været i høring

Side 1

Ny regional struktur i Midt- og Vestjylland

En væsentlig ændring til nye køreplaner, som træder i kraft til køreplan-skiftet den 26. juni 2022, er en ny regionalrute struktur i Midt- og Vestjylland. Ændringerne omfatter følgende ruter og strækninger:

- Rute 13: Skive-Herning
- Rute 21: Holstebro-Vildbjerg
- Rute 24: Holstebro-Lemvig
- Rute 26: Holstebro-Skjern
- Rute 28/29/928X: Holstebro-Viborg
- Rute 29: Holstebro-Feldborg
- Rute 33: Struer-Lemvig
- Rute 40: Nykøbing-Skive
- Rute 53/953X: Herning-Viborg
- Rute 60/960X: Viborg-Silkeborg
- Rute 960X/760: Aalborg – Viborg
- Rute 62/928X: Viborg-Randers
- Rute 72: Holstebro-Skive
- Rute 81: Herning-Grindsted

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

20. januar 2022

Journalnr.:
5.5.1-09061-2021

Kontaktperson:
Poul Masud

E-mail:
pom@midttrafik.dk

Baggrund og formål

Arbejdet med den nye regionale rutestruktur blev igangsat i efteråret 2020 som en del af en større fælles trafikplan for 8 midt- og vestjyske kommuner med mål om udarbejdelse af nye overordnede betjeningsprincipper på de enkelte strækninger.

I omlægningen har der været fokus på at skabe systemer med mere simple rutestrukturer, som fortsat sikrer god betjening af kunder i overensstemmelse med deres behov og de største rejsestrømme, samtidig med at vi har sikret en effektiv udnyttelse af ressourcerne.

Derfor har den overordnede planlægning taget udgangspunkt i følgende væsentlige planlægningsprincipper, som er anvendt indenfor den økonomiske ramme.

Så vidt muligt er der i planlægningen anvendt:

- Enkel og direkte linjeføring
- Entydigt stopmønster, hvor alle busser stopper ved alle stoppesteder
- Koncentrer ressourcerne
- Faste minuttal

Lynbusser erstatter parallelle X Busruter

Som del af arbejdet med at skabe en enkel rutestruktur med koncentrede ressourcer på færre ruter og med entydigt stopmønster arbejdes der med at etablere mere enstrengede løsninger for betjeningen af

strækninger. Det kan bidrage til at effektivisere buskørslen, så vi får mere bus for pengene.

Som del af dette arbejde gøres der bl.a. op med X-bus konceptet, som det kendes i dag, hvor standsende busser og X-busser køres parallelt med forskelligt materiel, stopmønster og ruteføring. Dette er en dyr løsning, bl.a. fordi:

- Forskelligt materiel vanskeliggør optimal vognudnyttelse
- Lange ruter har flere bindinger undervejs og stiller særlige krav til EU køre-hviletid
- Uens køretid og køreplanbindinger gør, at de to parallelle linjer ofte kører tæt efter hinanden og dermed skaber behov for flere afgange for at tilbyde samme oplevede frekvens for de rejsende.

Der skal derfor være gode grunde til at opretholde disse parallelle systemer, hvilket primært vil være i form af mange lange rejser, hvor der kan opnås en betydelig rejsetidsgevinst.

Omvendt kan kortere ruter og enstrengede systemer i højere grad tilpasses de lokale transportbehov og indgå betjeningen af f.eks. indfaldsveje og sammenknytning af oplandsbyer og hovedbyer. Dermed kan regionale ruter løse flere transportbehov undervejs og opnå flere passagerer samtidig med at kommunale busressourcer kan fokuseres på andre strækninger.

Denne tilgang hænger igen sammen med den harmoniserede rutestruktur og busmateriel, hvor hovedparten af de nye busruter vil blive kørt af laventrébusser, som er bedre egnede til at løse bybuslignende opgaver, bl.a. fordi de giver lettere adgang for gangbesværede og ældre brugere samt muliggør at passagerer kan medtage rollatorer og barnevogne m.v.

I konceptændringen vil der fortsat være mulighed for at tilgodese de kunder, der rejser langt med særligt direkte lynafgange, såfremt passagergrundlaget tilsiger det. Her vil der fra gang til gang være tale om en afvejning af behovet for at rejse langt kontra de fordele ensartet køreplan og stopmønster har for de kunder, der rejser kort.

Julenatbusser foreslås nedlagt

På enkelte af de regionale strækninger i Midt- og Vestjylland er der tilbud om natbusbetjening i 4 weekender op til jul og i forbindelse med Randers Festuge. Midttrafik har konstateret, at kun få har benyttet julenatbusserne de senere år (før Corona pandemien). Fra køreplansskiftet i juni 2022 foreslås den regionale natbusbetjening nedlagt. Det drejer sig om julenatbusserne på følgende ruter i Midt/Vest:

Rute 33, 40, 53, 60, 62, 85 og 124.

Rute 13: Skive-Herning

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening på strækningen Herning-Skive sker med rute 13 i et standsende system, hvor enkelte afgangene kører via Feldborg for at dække transporten af studerende ved ungdomsuddannelserne til/fra Herning. Både rute 13 og rute 53 betjener strækningen Herning-Sunds.

Analysen af kundernes rejsemønstre på nuværende rute 13 viser, at flest kunder rejser lokalt på strækningen. Flest kunder rejser på strækningen mellem Sunds og Herning, som også er betjent af rute 53. Også på strækningen mellem Skive og Haderup og mellem Haderup og Herning er der kunder, der rejser. Det er vurderingen, at få kunder rejser hele strækningen mellem Skive og Herning.

De fleste kunder rejser primært på afgangene morgen og eftermiddag, mens afgangene udenfor myldretiden generelt har få passagerer.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering er den grundlæggende betjeningsstruktur fastholdt, men der er foretaget justeringer, fordi vi ønsker at:

- Sikre en bedre kapacitetsudnyttelse, hvor afgangene med få kunder nedlægges
- Sikre en mere ensartet køreplan på skoledage og skolefridage
- Sikre et mere ensartet stopmønster, som tilgodeser de mange studerende, der rejser på strækningen

Den nye betjening

Udkastet til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager i store træk udgangspunkt i den betjening, der allerede findes i dag mellem Skive og Herning, men afgangene med lav benyttelse er nedlagt.

Ruteføringen på rute 13 ændres, så der i Herning køres via Gullestrupvej, HP Hansens Vej og Tingvej/Lillelundvej for at komme tættere på uddannelsesstederne. Betjening af Feldborg fortsætter med uændret niveau.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Betjeningsomfanget på ruten er tilpasset behovet, hvor afgangene med få kunder er nedlagt. Samtidig er kørslen blevet mere ensartet på skoledage og skolefridage, så afgangene nu er gældende på alle hverdage.

Antallet af afgangene på strækningen:

- Antallet af afgangene på hverdage reduceres med 2-3 afgangene pr. retning
- Antallet af afgangene på lørdage reduceres med 1 i hver retning
- Antallet af afgangene på søn- og helligdage forøges med 1 afgang i hver retning

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Ensartet og simpelt ruteforløb med standsende betjening
- Studerende ved ungdomsuddannelserne kan undgå busskifte eller en længere gangafstand fra Viborgvej
- Ensartet kørselsomfang, hvor alle afgangene er gyldige på hverdage
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogne. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen

Ulemper ved det nye system.

- Færre afgangene

Rute 21: Holstebro- Sørvad-Vildbjerg

Den nuværende betjening

Nuværende rute 21 betjener strækningen Holstebro-Sørvad-Vildbjerg. Ruten er tilpasset som uddannelsesrute til Holstebro. Strækningen Holstebro-Vildbjerg er også togbetjent, hvor der fra 13. december 2020 er to tog i timen på hverdage, hvilket er en udvidelse på hverdage i dagtimerne.

Med rute 21 opnår Sørvad kun begrænset betjening – 1 afgang i hver retning om morgenen og 2 afgang i hver retning om eftermiddagen på skoledage og ingen weekendbetjening.

Sørvad er også betjent med enkelte afgang på rute 26, der betjener strækningen Holstebro-Spjald-Skjern. Rute 26 giver også Sørvad en begrænset betjening med 2 afgang i hver retning på skoledage, 3 afgang i hver retning på skolefridage samt 2 afgang i hver retning på lørdage. Sørvad har ingen betjening om søndagen.

Analysen af kundernes rejsemønster på nuværende rute 21 viser, at flest kunder rejser fra Sørvad til Holstebro, og kun meget få rejser fra Vildbjerg.

Det er vurderingen, at Sørvad bør tilgodeses med bedre betjening, da byen med sin indbyggerstørrelse har et større kundegrundlag.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering ændres betjeningsstrukturen mellem rute 21 og rute 26, fordi vi ønsker at:

- Prioritere anvendelsen af ressourcerne til byer med de største kundegrundlag
- Tilpasse betjeningsniveauet i forhold til den faktiske benyttelse

Den nye betjening

Udkastet til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager udgangspunkt i både ændret ruteføring og ændret kørselsomfang for rute 21. Ændringen på rute 21 skal ses i sammenhæng med ændringerne på rute 26.

Rute 21 ændres til at betjene Ørnhøj-Vind til/fra Holstebro af hensyn til betjening af uddannelsessøgende. Der er betjening med 1 morgenafgang mod Holstebro og 2 eftermiddagsafgang fra Holstebro. Kørslen er på skoledage.

Ændringen betyder, at der ikke er forbindelse mellem Sørvad og Vildbjerg med rute 21. Ændringen sker, da få kunder benytter bussen, og da Vildbjerg også er betjent af tog til/fra Holstebro.

Ændringen medfører også, at Vind vil opleve færre afgang, mens Sørvad, der betjenes med ny rute 26, vil opleve at få flere afgang.

Det skal bemærkes, at kunder i Vind vil have flere forbindelser fra Holstebro om eftermiddagen end blot rute 21, da der er gode forbindelser mellem rute 26 og rute 167. Dette kræver dog et buskifte i Sørvad. Rute 26 ankommer til Sørvad kl. 12.55, 13.55 og 14.58. Rute 167 kører mod Vind kl. 13.05, 14.05 og 15.05

Fakta om ny betjeningenBetjeningsomfanget

Betjeningsomfanget på ruten er reduceret:

- Antallet af afgang på skoledage reduceres med 1-2 afgang i hver retning

Fordele og ulemper ved ny betjeningFordele ved det nye system:

- En tilpasset betjening på strækningen, der svarer bedre til behovet.

Ulemper ved det nye system.

- Færre afgang for borgere i Vind.

Rute 24: Holstebro-Lemvig

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening mellem Holstebro og Lemvig sker med regional-rute 24.

Mellem Holstebro og Lemvig bliver byerne Krunderup, Linde og Rom betjent. Stoppestedet ved Rom Kirke benyttes også af borgere fra Lomborg, der ligger ca. 3,5 km. fra Rom. Lemvig Kommune har skoleruter, der fungerer som til- og frabringer til rute 24 med formål at skabe forbindelse til/fra uddannelse i Holstebro.

I Holstebro kører rute 24 via Døesvej, hvor både Uddannelsescenter UCH og Holstebro Gymnasium ligger. Rute 24 kører i Lemvig via Lemvig Gymnasium og Lemvig Havn på udvalgte tidspunkter.

Rute 24 er i Holstebro koordineret med tog til/fra Herning og i Lemvig til/fra Thyborøn. Togforbindelserne i Holstebro er prioriteret i forhold til Lemvig.

Analysen af kundernes rejsemønster på nuværende rute 24 viser, at kunderne rejser jævnt på det meste af strækningen mellem Lemvig og Holstebro. Analyserne viser også, at rute 24 bliver benyttet til bybuskørsel internt i Holstebro by.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering er den grundlæggende betjeningsstruktur fastholdt, men der er foretaget justeringer, fordi vi ønsker at:

- Sikre en tilpasset betjening på strækningen, der svarer bedre til behovet
- Sikre et mere ensartet og brugbart tilbud på alle hverdage, som indeholder flere afgange
- Sikre bedre tilpasning til togene

Den nye betjening

Udkastet til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager i store træk udgangspunkt i den betjening, der allerede findes i dag mellem Holstebro og Lemvig, men kørslen er justeret, så der opnås en mere harmonisk og ensartet betjening.

Med den nye køreplan er betjeningen på strækningen styrket med flere afgange og en mere jævn fordeling af afgange for at opnå en bedre tilpasning til togene.

Det er prioriteret at skabe forbindelse med togene til/fra Herning og togene til/fra Thyborøn. Toget på strækningen Struer-Holstebro-Herning kører to gange i timen med en jævn halvtimedrift på hverdage og standser ved det nye regionshospital i Gødstrup.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Betjeningsomfanget på ruten er ændret, så kunder vil opleve en mere ensartet betjening med flere afgange på hverdage samt lørdage.

Antallet af afgang:

- Antallet af afgang på hverdage øges med 5 afgang i alt for begge retninger
- Antallet af afgang på skoledage øges med 3 afgang i alt for begge retninger
- Antallet af afgang på lørdage øges med 2 afgang i alt for begge retninger

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Mere ensartet kørsel alle hverdage
- Flere og bedre forbindelser med tog til/fra Herning inden for 30 minutter.
- Flere bedre forbindelser med tog til Thyborøn inden for 30 minutter.
- Bedre pendlerforbindelser mod Holstebro om morgenen.
- Flere direkte forbindelser mellem Holstebro og Lemvig Centrum

Ulemper ved det nye system.

- Den jævne frekvens og koordineringen med tog fra Herning medfører forlænget ventetid på 10 minutter for studerende, der skal fra Holstebro mod Lemvig. Der er afgang fra stoppestederne på Døesvej ca. 30 minutter efter ringetid.

Rute 26: Holstebro-Skjern

Den nuværende betjening

Nuværende rute 26 betjener strækningen Holstebro-Spjald-Skjern. Rutens formål er at forbinde Spjald, Ørnhøj, Vind og Sørvad med Holstebro for kunder til uddannelse, job og fritid. Derudover er rutens formål at forbinde Spjald, Hanning og Finderup med Skjern for kunder til uddannelse, job og fritid. Derudover giver ruten forbindelse for elever fra Grønbjerg til Spjald Skole.

Rute 26 betjener Sørvad i begrænset omfang - 2 afgang i hver retning på skoledage, 3 i hver retning på skolefridage samt 2 afgang i hver retning på lørdage.

Byen Vind betjenes derimod med 8 afgang i hver retning på skoledage, 5 afgang i hver retning på skolefridage samt 3 afgang i hver retning både lørdag og søndag.

Hele strækningen Holstebro-Skjern er i forvejen betjent af tog. Det vil derfor være oplandsbyerne til Holstebro og Skjern, der skal tilgodeses med busrute 26. Ifølge opgørelsen af passagertællinger rejser kunder fra Ørnhøj, Vind og Sørvad typisk mod Holstebro. Kunder fra Finderup og Hanning rejser typisk mod Skjern. Kunder fra Spjald og Grønbjerg søger både mod Holstebro og Skjern.

Benyttelsen af nuværende afgang fra kunder i Vind er meget begrænset. Jf. tællinger fra efteråret 2019 har der Vind samlet været ca. 15 påstigere på hverdag. Der har i Sørvad på de få afgang, der kører via Sørvad på rute 26, været 7 påstigere på en hverdag. På rute 21 har der været 25 påstigere i Sørvad fordelt på 6 afgang. Det er vurderingen, at Sørvad bør tilgodeses med bedre betjening, da byen med sin indbyggerstørrelse har et større kundegrundlag. En opgørelse af byernes størrelse viser, at der er større potentiale i at betjene Sørvad med godt 1.100 indbyggere mod Vind med godt 200 indbyggere.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering ændres betjeningsstrukturen mellem rute 21 og rute 26, fordi vi ønsker at:

- Prioritere anvendelsen af ressourcerne til byer med de største kundegrundlag
- Tilpasse betjeningsniveauet i forhold til den faktiske benyttelse
- Sikre en mere ensartet køreplan med afgang gyldige på hverdage
- Sikre et mere ensartet stopmønster

Den nye betjening

Udkastet til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager udgangspunkt i en ny ruteføring for rute 26. Ændringen på rute 26 skal ses i sammenhæng med ændringerne på rute 21 – læs mere om rute 21 her

Rute 26 mellem Holstebro og Skjern omlægges til at betjene Sørvad på alle afgange og vil ikke længere betjene Vind. Vind betjenes fremover af rute 21, som omlægges mellem Holstebro og Ørnhøj til at betjene Vind og ikke Vildbjerg.

Ændringen medfører, at Vind vil opleve færre afgange, mens Sørvad, der betjenes med ny rute 26, vil opleve at få flere afgange. Læs mere om rute 21 [her](#)

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Betjeningsomfanget på ruten øges:

- Antallet af afgange på skolefridage øges med 3 afgange i hver retning

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Ensartet og simpelt ruteforløb
- Ensartet kørsel alle hverdage
- Bedre og mere effektiv udnyttelse af busser, hvilket har positiv effekt i omkostningerne for busdriften
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogn. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen

Ulemper ved det nye system.

- Færre afgange for borgere i Vind.

Rute 28/29/928X: Holstebro-Viborg

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening på strækningen mellem Holstebro og Viborg (og Randers) sker i et tostrengt system. Dels et standsende system - rute 28 - som betjener alle stoppesteder på strækningen mellem Holstebro og Viborg og dels et X-bussystem - rute 928X - som kun betjener få centrale stop i hovedbyerne og forbinder strækningen med to afgange i hver retning på hverdage og nogle afgange søn- og helligdage. Rute 29 kører parallelt med rute 28 på strækningen Holstebro-Mejrup morgen og eftermiddag. Øvrige afgange på rute 29 kører via Mejdal og Tvis.

Tilbuddet af gennemgående afgange fra Holstebro til Randers på rute 928X er meget begrænset. På hverdage er der 2 sene eftermiddagsafgange i hver retning, og om søndagen er der 2 sene eftermiddagsafgange i hver retning samt en tredje afgang, hvor der er buskifte, men med korrespondance.

Formålet med det tostrengede system er både at tage et særligt hensyn til kunder, der rejser på mere lokale strækninger og til kunder, som rejser længere og særligt på tværs af hovedbyerne på strækningen.

Analysen af kundernes rejsemønstre på nuværende rute 28 og 928X viser, at langt størstedelen af kunderne rejser lokalt på strækningerne mellem Viborg-Mønsted og Holstebro-Skave. Mellem Mønsted og Skave er der en lav benyttelse.

Kun en meget lille andel af kunderne rejser på tværs af Viborg (bliver siddende i bussen over Viborg Rtb.) med nuværende rute 928X. Opgørelse af passagertællinger viser, at på en gennemsnitlig hverdag rejser stort set ingen kunder på tværs af Viborg. På en gennemsnitlig søndag rejser ca. 5 kunder på tværs af Viborg (bliver siddende i bussen). Det svarer til ca. 1 kunde pr. afgang og det udgør ca. 5% af rutens samlede påstigere på en søndag.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering har vi lavet betjeningen på strækningen om, fordi vi ønsker at:

- Tilgodese de største rejsestrømme, der rejser på strækningen mellem Viborg og Randers med ét standsende system med bedre og mere jævn fordeling af afgange
- Have en mere effektiv og optimal busudnyttelse med fokus på den centrale strækning, hvor de største kundestrømme findes
- Have et mere ensartet og simpelt ruteforløb, der giver en kundenvenlig køreplan med kun én rute på strækningen

- Give flere kunder mulighed for at benytte afgangene på strækningen, da flere afgange bliver standsende og betjener alle stoppesteder
- Have bedre mulighed for at optimere afgangstider til gavn for de største rejsestrømme, som findes lokalt

Den nye betjening

Udkast til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager udgangspunkt i en ny overordnet betjeningsstruktur i korridoren mellem Holstebro og Viborg.

Strækningen mellem Holstebro og Viborg betjenes fremadrettet med ét standsende system – rute 28 - med tilnærmelsesvis timesdrift på hverdage morgen og eftermiddag. På øvrige tidspunkter kan der være op til to timer mellem afgangene. Herudover vil der være nogle lynafgange mod Viborg om morgenen. På strækningen Holstebro-Mejrup-Skave og Holstebro-Haderup indgår rute 29 som en del af betjeningen på skoledage, hvor rute 28 og 29 tilsammen giver halvtimesdrift om eftermiddagen.

Omlægningen betyder, at rute 928X nedlægges, men til gengæld får rute 28 flere afgange på strækningen mellem Holstebro og Viborg, så kunder vil opleve stort set samme betjeningsomfang, som i dag. Kunder, der rejser på tværs af Viborg, skal fremover skifte bus.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Antallet af afgange mellem Holstebro og Viborg vil stort set være uændret på skoledage, dog vil 3 afgange i hver retning, som tidligere kun kørte på skoledage, udvides til at gælde alle hverdage. Dermed vil kunder opleve en øget betjening på alle hverdage.

Antallet af afgange i weekenden er ligeledes stort set uændret med en reduktion på en enkelt afgang i hver retning om søndagen. Reduktionen i antallet af afgange på søndage er primært et udtryk for kapacitetstilpasning, da afgangene havde få passagerer.

Rejsetid

- Kunder, som benytter nuværende rute 28, vil opleve stort set samme rejsetid ved benyttelsen af ny rute 28
- Kunder, som benytter nuværende rute 928X mellem Holstebro og Viborg, henvises til standsende ture på rute 28 og vil opleve en rejsetidsforøgelse på op mod 10 min afhængig af, hvor lang en strækning og i hvilken retning der rejses

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Mere overskuelige køreplaner, hvor alt er samlet i én køreplan
- Mere ensartet og simpelt ruteforløb med standsende betjening
- Bedre og mere effektiv udnyttelse af busser, hvilket har positiv effekt i omkostningerne for busdriften
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogne. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen
- Bedre mulighed for at optimere afgangstider på en kortere rute med færre planlægningsmæssige bindinger

Ulemper ved det nye system.

- Lidt længere rejsetid på hele rejsen mellem Holstebro og Viborg
- Kunder til Randers får et busskifte i Viborg

Rute 33: Struer-Lemvig

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening mellem Struer og Lemvig sker med regionalrute 33. Mellem Struer og Lemvig bliver byerne Resenstad, Gudum og Nørre Nissum betjent. I Nr. Nissum ligger Via University College, Seniorhøjskolen og tre efterskoler.

Rute 33 er i Struer koordineret med togene til/fra Herning og Aarhus og i nogen grad også Thisted. I Lemvig er rute 33 koordineret med tog til/fra Thyborøn. Togforbindelserne i Struer er prioriteret i forhold til Lemvig.

Analysen af kundernes rejsemønstre på nuværende rute 33 viser, at kunderne rejser jævnt på hele strækningen mellem Struer og Lemvig, hvor det største rejsemål er Nr. Nissum Seminarium & HF.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering er den grundlæggende betjeningsstruktur fastholdt, men der er foretaget justeringer fordi vi ønsker at:

- Sikre en tilpasset betjening på strækningen, der svarer bedre til behovet
- Sikre et mere ensartet og brugbart tilbud på alle hverdage
- Sikre bedre tilpasning til togene

Den nye betjening

Udkastet til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager i store træk udgangspunkt i den betjening, der allerede findes i dag mellem Struer og Lemvig, men kørslen er justeret, så der opnås en mere harmonisk og ensartet betjening.

Flere afgang, som i nuværende køreplan kun kører på skoledage, er udvidet til at køre alle hverdage, så der opnås et mere ensartet tilbud på alle hverdage. På søn- og helligdage er der færre afgang for at sikre en bedre kapacitetsudnyttelse og tilpasning til den faktiske benyttelse.

Natbus

Tilbuddet om natbus i 4 weekender op til jul nedlægges med køreplanen gældende K22 pga. lav benyttelse.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Betjeningsomfanget på ruten er ændret, så kunder vil opleve en mere ensartet betjening på hverdage.

Antallet af afgang:

- Antallet af afgang på skoledage reduceres med en enkelt afgang i den ene retning
- Antallet af afgang på skolefridage øges med 4 afgang i hver retning
- Antallet af afgang på søn- og helligdage reduceres med 2 afgang i hver retning

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Mere ensartet kørsel alle hverdage
- Der kan i Struer på stort set alle afgang opnås forbindelse med tog til/fra Aarhus inden for 5-25 minutter.
- Der kan i Struer på stort set alle afgang opnås forbindelse med tog til/fra Herning inden for 6-14 minutter.

Ulemper ved det nye system.

- Færre afgang på søndage.

Rute 40: Nykøbing-Skive

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening på strækningen mellem Skive og Nykøbing sker i et tostrengt system. Dels et standsende system - rute 40 - som betjener alle stoppesteder på strækningen og dels X-bussystem - rute 940X - som kun betjener få centrale stop i hovedbyerne.

Formålet med det tostrengede system er både at tage et særligt hensyn til kunder, der rejser på mere lokale strækninger og til kunder, som rejser længere, og særligt på tværs af hovedbyerne på strækningen. X-busrute 940X er administreret af Nordjyllands Trafikselskab.

Ruteforløbene på nuværende rute 940X og regionalrute 40 er meget forskellige. Rute 940X, som også forbinder strækningen med både Viborg og Thisted, betjener hovedvejen mellem Skive og Nykøbing og har kun stop i Skive og Nykøbing, mens rute 40 betjener en lang række byer på en parallelstrækning. Da rute 40 har en væsentlig anden ruteføring mellem Nykøbing og Skive er køretidsforskellen mellem de to ruter ca. 30 minutter. Det er vurderingen, at de to ruter i korridoren løser hver deres formål og udgør til sammen en god betjeningsstruktur mellem Skive og Nykøbing.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering er den grundlæggende betjeningsstruktur fastholdt, men der er foretaget justeringer, fordi vi ønsker at:

- Sikre en bedre koordinering af betjeningen mellem rute 940X og rute 40
- Sikre en bedre kapacitetsudnyttelse, hvor afgang med få kunder nedlægges

Den nye betjening

Udkastet til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager i store træk udgangspunkt i den betjening, der allerede findes i dag mellem Skive og Nykøbing, men afgang med lav benyttelse er reduceret og frekvensen om aftenen og i weekenden ændres til fast 2-timers drift.

Natbus

Tilbuddet om natbus i 4 weekender op til jul nedlægges med køreplanen gældende juni 2022 pga. lav benyttelse.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Ruteføringen og dermed rejsetiden på strækningen mellem Nykøbing og Skive er uændret, men antallet af afgang på strækningen er reduceret. Dette sker som et led i bedre koordinering mellem rute 40 og 940X og bedre kapacitetstilpasning, da afgangene kører med få passagerer.

Antallet af afgang

- Antallet af afgang på hverdage reduceres med 3 i hver retning
- Antallet af afgang på lørdage reduceres med 4 i hver retning

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Bedre koordinering af betjeningen mellem rute 940X og rute 40
- Afgang fra gymnasiet i Nykøbing kl. 13.25 er rykket til 14.25 og harmonerer derfor bedre med ringetid kl. 13.50
- Bedre og mere effektiv udnyttelse af busser, hvilket har positiv effekt i omkostningerne for busdriften
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogne. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen

Ulemper ved det nye system.

- Lidt færre afgang

Rute 53/953X: Herning-Viborg

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening på strækningen Herning-Viborg sker i et to-tre-strengt system – dels et standsende system (regionalrute 53) og et X-bussystem med konceptet få "stop-hurtigt frem" (rute 953X). På rute 53 er der både standsende afgange og lynafgange. Hertil kommer rute 13, der lige som rute 53 og 953X betjener strækningen Herning-Sunds.

Den nuværende parallelbetjening på strækningen er ikke tilstrækkeligt koordineret, hvilket skyldes uens køretider mellem ruterne på strækningen. Det betyder, at der i nuværende betjening opleves flere afgange, hvor busserne kører lige efter hinanden eller i tæt afstand til hinanden, hvor begge busser kører med meget få passagerer. Det er særligt gældende udenfor myldretiden – midt på dagen og om aftenen.

Benyttelsen af kombinationen mellem en standsende rute og en X-busrute med få stop giver kun kunder med mulighed for at benytte de helt centrale stoppesteder i de større byer en betjening på alle afgange. Alle kunder, som benytter øvrige stoppesteder, har kun betjening med rute 53's standsende afgange.

Rejsetidsbesparelsen ved at anvende rute 953X i forhold til rute 53 er meget forskellig alt efter retning, strækning og tidspunkt. Rejsetidsbesparelsen med rute 953X er for gennemrejsende kunder Viborg-Herning og Viborg-Karup på ca. 20-25 minutter i forhold til de standsende ture på rute 53. Det vil sige, at der på denne strækning er en væsentlig tidsbesparelse. Mellem Herning og Sunds samt Herning og Karup er der kun en mindre køretidsbesparelse på ca. 5 min.

Analysen af kundernes rejsemønstre på nuværende rute 53 og 953X viser, at langt størstedelen af kunderne rejser lokalt på strækningerne mellem Viborg og Karup samt mellem Herning og Karup, hvor kun en meget lille andel af ruterne kunder rejser hele strækningen Viborg-Herning. Det er primært i myldretiden morgen og eftermiddag, at behovet for hurtigere forbindelser mellem hovedbyerne er størst.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering har vi lavet betjeningen på strækningen om, fordi vi ønsker at:

- Tilgodese de største rejsestrømme, der rejser på strækningen mellem Viborg og Herning med et mere struktureret standsende system med bedre og mere jævn fordeling af afgange
- Opnå et mere ensartet stopmønster, hvor flere stop på ruten undervejs tilgodeser flere kunder der rejser på strækningen
- Udnytte kapaciteten på strækningen bedre og undgå at flere busafgange kører i tæt efter hinanden med ganske få kunder i hver bus

- Fastholde et godt tilbud om hurtigere forbindelser mellem hovedbyerne på strækningen ved tilbud om lynbusafgange morgen og eftermiddag, hvor behovet er størst
- Have en mere effektiv og optimal busudnyttelse med fokus på den centrale strækning, hvor de største kundestrømme findes

Den nye betjening

Udkast til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager udgangspunkt i en ny overordnet betjeningsstruktur i korridoren mellem Viborg og Herning, hvor de største rejserelationer Viborg og Skelhøje/Karup samt mellem Herning og Karup fortsat vil have en god betjening.

Strækningen mellem Viborg og Herning betjenes med ét standsende system med grundlæggende timedrift i dagtimerne på hverdage suppleret med halvtimesdrift morgen og eftermiddag. For fortsat at tilgodese kunder, der ønsker at rejse hurtigere mellem de største byer på strækningen, er der indarbejdet lynafgange morgen og eftermiddag. Der opnås en køretidsbesparelse på ca. 20-25 minutter på en lynafgang i forhold til en standsende afgang.

Omlægningen betyder, at rute 953X nedlægges, men til gengæld får rute 53, der betjener strækningen mellem Viborg og Herning, væsentligt flere afgange. Tiderne mellem Herning og Sunds er forsøgt koordineret, så rute 13 og 53 ikke kører på de samme tidspunkter medmindre ruterne hver især har vigtige bindinger, eksempelvis ringetider på uddannelsesstederne.

Natbus

Tilbuddet om natbus i 4 weekender op til jul nedlægges med køreplanen gældende K22 pga. lav benyttelse.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Busafgange, som i dag kører lige efter eller i tæt sammenhæng med hinanden, og hvor der er meget få kunder i hver bus, er samlet til færre afgange. Dermed er der sket en tilpasning af kapaciteten, så det passer bedre til det faktiske behov.

Det betyder, at antallet af afgange på strækningen er reduceret, men altså ikke et udtryk for væsentlig forringet rejsemulighed. Der er fortsat gode forbindelser på strækningen.

Antallet af afgange:

- Antallet af afgange på hverdage reduceres med 6 i hver retning
- Antallet af afgange på lørdage reduceres med 3 i hver retning
- Antallet af afgange på søndage reduceres med 4 i hver retning

Rejsetid

- Kunder, som benytter nuværende rute 53, vil opleve stort set samme rejsetid ved benyttelsen af ny rute 53's ordinære standsende ture
- Kunder, som benytter nuværende rute 953X, kan ved benyttelsen af nye lynafgange på rute 53 opleve ca. samme rejsetid som i dag
- Nye lynafgange på rute 53 tilbydes morgen og eftermiddag, hvor behovet er størst. Kunder, der rejser udenfor disse tidsrum, eksempelvis midt på dagen, vil henvises til standsende afgange, hvor der opleves en rejsetidsforøgelse på op mod 20 minutter afhængig af, hvor lang en strækning og i hvilken retning, der rejses

Lynafgange

Grundlaget for at tilbyde lynbusafgange er størst morgen og eftermiddag på hverdage, hvorfor det er prioriteret at tilbyde lynbusafgange her. Udenfor disse tidspunkter er der tilbud med standsende afgange, hvor rejsetiden er længere.

Der er på hverdage planlagt 6-7 lynafgange i hver retning. Det er 4 afgange færre i hver retning end betjeningsomfanget med rute 953X.

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Mere overskuelige køreplaner, hvor alt er samlet i én køreplan pr. strækning
- Mere ensartet og simpelt ruteforløb med standsende betjening
- Bedre og mere effektiv udnyttelse af busser, hvilket har positiv effekt i omkostningerne for busdriften
- Jævn fordeling af afgange, så to busser ikke har afgang på samme tid, medmindre der er behov for mere kapacitet
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogn. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen

Ulemper ved det nye system.

- Længere rejsetid på ca. 20 minutter midt på dagen samt søn- og helligdage for kunder, der rejser Viborg-Karup og Viborg-Herning. For kunder Herning-Karup er rejsetidsforøgelsen på 5 minutter.

Rute 60/960X: Viborg-Silkeborg

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening på strækningen mellem Silkeborg og Viborg (og Aalborg) sker i et tostrengt system. Dels et standsende system - rute 60 - som betjener alle stoppesteder på strækningen og dels X-bussystem - rute 960X - som kun betjener få centrale stop i hovedbyerne og forbinder strækningen helt til Aalborg.

Formålet med det tostrengede system er både at tage et særligt hensyn til kunder, der rejser mere lokale strækninger og til kunder, som rejser længere, og særligt på tværs af hovedbyerne på strækningen.

Den nuværende parallelbetjening på strækningen er ikke tilstrækkeligt koordineret, hvilket skyldes uens køretider mellem ruterne på strækningen og særligt giver den lange X-busrute mellem Silkeborg-Viborg-Aalborg flere planlægningsmæssige bindinger undervejs og stiller særlige krav til EU køre-hviletid. Det betyder, at der i nuværende betjening opleves flere afgang, hvor busserne kører lige efter hinanden eller i tæt afstand til hinanden, hvor begge busser kører med få passagerer i hver. Det er særligt gældende udenfor myldretiden - midt på dagen og om aftenen.

Benyttelsen af kombinationen mellem en standsende rute og en X-busrute med få stop giver kun kunder med mulighed for at benytte de helt centrale stoppesteder i de større byer en betjening på alle afgang. Alle kunder, som benytter øvrige stoppesteder, har kun betjening med rute 60's afgang.

Køretidsforskellen mellem nuværende rute 60 og 960X på strækningen mellem Viborg og Silkeborg er 5 minutter og dermed er der i dag ikke den helt store tidsmæssige gevinst om kunder benytter rute 60 eller rute 960X på strækningen.

Analysen af nuværende kunders rejsemønster på rute 60 og rute 960X viser, at langt størstedelen af kunderne rejser lokalt på strækningen - primært mellem Viborg-Kjellerup og mellem Kjellerup-Silkeborg. Kun en meget lille andel af kunderne rejser på tværs af Viborg (bliver siddende i bussen over Viborg Rtb.) med nuværende rute 960X. Opgørelse af passager-tællinger viser, at på en gennemsnitlig hverdag rejser ca. 16 kunder på tværs af Viborg ud af rutens ca. 700 påstigere. Det svarer til ca. 2 % af de samlede påstigere på en gennemsnitlig hverdag. På en gennemsnitlig fredag er andelen af

Kunder, der rejser på tværs af Viborg lidt større (6%), mens andelen er størst på en gennemsnitlig søndag (12%).

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering har vi lavet betjeningen på strækningen om, fordi vi ønsker at:

- Tilgodese de største rejsestrømme, der rejser på strækningen mellem Silkeborg-Kjellerup-Viborg med ét standsende system med bedre og mere jævn fordeling af afgang
- Undgå at flere busafgange kører tæt efter hinanden med ganske få kunder i hver bus
- Have en mere effektiv og optimal busudnyttelse med fokus på den centrale strækning, hvor de største kundestrømme findes
- Have et mere ensartet og simpelt ruteforløb, der giver en kundenlig køreplan med kun én rute på strækningen
- Give flere kunder mulighed for at benytte afgangene på strækningen, da flere afgange bliver standsende og betjener alle stoppesteder
- Have bedre mulighed for at optimere afgangstider til gavn for de største rejsestrømme som findes lokalt

Den nye betjening

Udkaste til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager udgangspunkt i en ny overordnet betjeningsstruktur i korridoren mellem Silkeborg og Viborg (og Aalborg). Strækningen mellem Silkeborg og Viborg betjenes fremadrettet med ét standsende system med grundlæggende timedrift i dagtimerne på hverdage suppleret med halvtimesdrift morgen og eftermiddag.

Omlægningen betyder, at rute 60 betjener strækningen mellem Silkeborg og Viborg og får flere afgange, mens 960X til gengæld omlægges til kun at betjene strækningen mellem Viborg og Aalborg (ny rute 61). Kunder, der rejser på tværs af Viborg, skal fremover skifte bus og her har vi haft fokus på gode korrespondancer.

Natbus

Tilbuddet om natbus i 4 weekender op til jul nedlægges med køreplanen gældende K22 pga. lav benyttelse.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Busafgange, som i dag kører lige efter eller i tæt sammenhæng med hinanden, og hvor der kun er få kunder i hver bus, er samlet til færre afgange. Dermed er der sket en tilpasning af kapaciteten, så den passer bedre til det faktiske behov.

Det betyder, at antallet af afgange på strækningen er reduceret, men altså ikke et udtryk for væsentlig forringet rejsemuligheder. Der er fortsat gode forbindelser på strækningen.

Antallet af afgang

- På skoledage reduceres antallet af afgang med henholdsvis 6 i den ene retning og 7 afgang i den anden retning
- På skolefridage sker der en mindre reduktion på 4 afgang i hver retning, mens der om søndagen reduceres med 1 afgang i hver retning.

Rejsetid

Den overordnede rejsetid mellem Silkeborg og Viborg øges med ca. 4 minutter udenfor myldretiden i forhold til nuværende rute 960X, hvis man rejser hele strækningen.

I myldretiden er rejsetidsforøgelsen større – typisk ca. 5 minutter, men kan alt efter hvor langt kunder rejser, i hvilken retning og tidspunkt være tale om en større rejsetidsforøgelse. Rejsetidsforøgelsen skyldes primært, at rute 60 standser ved alle stoppesteder, og at der i Viborg køres via Sct. Jørgens Vej fremfor via Regionshospitalet. Denne ruteføring vurderes at give en større central betjening af Viborg by.

Rejsetid for rejser til/fra Aalborg

Hvis man sammenligner rejsetiden på nuværende rute 960X fra Silkeborg-Aalborg med kombinationsrejsen mellem ny rute 60 og ny rute 61 med skift i Viborg, er der tale om en samlet rejsetidsforøgelse på ca. 6-16 minutter alt efter tidspunktet for rejsen.

Forøgelse af rejsetiden skyldes primært udvidelsen i stopmønstret på begge strækninger, samt ønsket om robuste skiftetider i Viborg inden afgang.

Antal af afgang med forbindelse til/fra Aalborg svarer ca. til antallet af gennemgående afgang på rute 960X i dag.

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Mere overskuelige køreplaner, hvor alt er samlet i én køreplan pr. strækning
- Mere ensartet og simpelt ruteforløb med standsende betjening
- Flere kunder vil opleve et løft i antallet af afgang fra stoppesteder udenfor de centrale stoppesteder i de større byer
- Jævn fordeling af afgang, så to busser ikke afgår på samme tid
- Direkte betjening af Silkeborg Gymnasium til 2. mødetid
- Bedre mulighed for at optimere afgangstider til gavn for lokale rejsestrømme

Ulemper ved det nye system.

- Lidt længere rejsetid på hele rejsen mellem Silkeborg og Viborg
- Kunder til Aalborg får et busskifte i Viborg
- Ingen betjening af Regionshospitalet Viborg via Banevejen. Betjeningen sker via Sct. Jørgens Vej til rutebilstationen.

Rute 960X/760: Aalborg - Viborg

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening på strækningen sker hovedsageligt med rute 960X Aalborg-Viborg-Silkeborg. Den nuværende X-busrute blev senest revideret i 2019 med en udvidelse af stopmønsteret efter nedlæggelsen af rute 59, som også betjente strækningen mellem Viborg og Aalestrup. Efter nedlæggelsen af rute 59 var der behov for at rute 960X også betjente væsentlige byer i Viborg Kommune – Løvel, Bjerregrav og Møldrup.

Af den årsag er det vurderingen, at rute 960X ikke har afspejlet et normalt X-bussystem med konceptet "få stop-hurtigt frem". På skoledage er ruten suppleret af et mere standsende system (lokalrute 760), der dækker de huller i betjening af uddannelsessøgende, som rute 960X ikke har kunne betjene tilstrækkeligt.

Analysen af nuværende kunders rejsemønster på rute 960X viser, at godt halvdelen af rutens kunder rejser lokalt på strækningen – primært mellem Møldrup, Bjerregrav, Løvel og Viborg, mens godt halvdelen af kunderne rejser mellem Viborg og Aalborg.

Kun en meget lille andel af kunderne rejser på tværs af Viborg (bliver sidende i bussen over Viborg Rtb.) med nuværende rute 960X. Opgørelse af passagertællinger viser, at på en gennemsnitlig hverdag rejser ca. 16 kunder på tværs af Viborg ud af rutens ca. 700 påstigere. Det svarer til ca. 2 % af de samlede påstigere på en gennemsnitlig hverdag. På en gennemsnitlig fredag er andelen af kunder der rejser på tværs af Viborg lidt større (6%), mens andelen er størst på en gennemsnitlig søndag (12%).

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering har vi lavet betjeningen på strækningen om, fordi vi ønsker at:

- Tilgodese de største rejsestrømme, der rejser på strækningen mellem Aalborg-Aalestrup-Møldrup-Viborg med mere ensartet og simpelt ruteforløb med standsende betjening
- En mere kundevenlig køreplan med kun én rute pr. strækning.
- Mere ensartet stopmønster, hvor flere stops på ruten undervejs tilgodeser flere kunder der rejser på strækningen
- Bedre udnyttelse af kapaciteten på strækningen og bedre fordeling af afgang

Den nye betjening

Udkastet til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager i store træk udgangspunkt i den betjening, der allerede findes i dag mellem Viborg og Aalborg.

Rute 960X omlægges til ny rute 61, som kun betjener strækningen mellem Aalborg og Viborg. Nuværende lokalrute 760 nedlægges, hvor afganges flyttes til rute 61. Strækningen mellem Aalborg og Viborg betjenes dermed kun af ét standsende system med grundlæggende timesdrift omkring myldretid og 2 timers drift udenfor myldretid. Rute 61 udvides med i alt 5 stoppesteder i Viborg Kommune, samtidig nedlægges 3 stoppesteder, der før var betjent af rute 760. Betjeningsomfanget er stort set uændret.

Kunder, der rejser på tværs af Viborg mellem Aalborg og Silkeborg, skal fremover skifte mellem rute 61 og rute 60 i Viborg. I omlægningen af ruterne har der været fokus på gode korrespondancer. Læs mere om rute 60 her.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

På strækningen mellem Viborg og Aalborg er rejsemulighederne stort set uændret. Lokalrute 760 nedlægges, men relevante afganges til/fra Viborg implementeres i rute 61, hvor enkelte afganges, som kun var gyldige fredage, udvides til at gælde alle dage. Derfor vurderes betjeningsomfanget for stort set uændret og uden væsentlig forringelse i betjeningen af kunder.

Rejsetid

Der er stort set uændret rejsetid i betjeningen på strækningen.

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Mere overskuelige køreplaner, hvor alt er samlet i én køreplan pr. strækning
- Mere ensartet og simpelt ruteforløb med standsende betjening
- Bedre og mere effektiv udnyttelse af busser, hvilket har positiv effekt i omkostningerne for busdriften
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogne. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen
- Bedre mulighed for at optimere afgangstider på en kortere rute med færre planlægningsmæssige bindinger

Ulemper ved det nye system.

- Kunder, der rejser over Viborg mod Silkeborg, får et busskift i Viborg.

Rute 62/928X: Viborg-Randers

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening på strækningen mellem Randers og Viborg (og Holstebro) sker i et tostrengt system. Dels et standsende system - rute 62 - som betjener alle stoppesteder på strækningen og dels X-bussystem - rute 928X - som kun betjener få centrale stop i hovedbyerne og forbinder strækningen helt til Holstebro med få afgang.

Formålet med det tostrengede system er både at tage et særligt hensyn til kunder, der rejser på mere lokale strækninger og til kunder, som rejser længere, og særligt på tværs af hovedbyerne på strækningen.

Den nuværende parallelbetjening på strækningen er ikke tilstrækkeligt koordineret, hvilket skyldes uens køretider mellem ruterne på strækningen og særligt giver den lange X-busrute mellem Holstebro-Viborg-Randers flere planlægningsmæssige bindinger undervejs og stiller særlige krav til EU køre-hviletid. Det betyder, at der i nuværende betjening opleves flere afgang, hvor busserne kører lige efter hinanden eller i tæt afstand til hinanden, hvor begge busser kører med få passagerer i hver. Det er særligt gældende udenfor myldretiden - midt på dagen og om aftenen.

Nuværende rute 928X mellem Viborg og Randers kører under X-bus konceptet, men ruten er gennem årene løbende justeret med flere stoppesteder for at tilgodese nye behov for eksempelvis betjening hos AU Foulum. Dermed følger en del af kørslen på nuværende rute 928X ikke længere det grundlæggende princip for X-busbetjening med hurtige forbindelser, få stop og direkte ruteføring. Det er vurderingen, at kun godt halvdelen af nuværende afgang på 928X på hverdage kører den mest direkte rute. Til en vis grad er der en lidt rodet betjening, hvor det eksempelvis enten er rute 62 eller 928X, der betjener AU-Foulum

Analysen af kundernes rejsemønster på nuværende rute 928X og rute 62 viser, at langt størstedelen af kunderne rejser lokalt på strækningen mellem Randers og Viborg, hvor kun en lille andel af kunderne rejser på tværs af Viborg (bliver siddende i bussen over Viborg Rtb.) med nuværende rute 928X.

Tilbuddet af gennemgående afgang fra Holstebro til Randers på rute 928X er meget begrænset. På hverdage er der 2 sene eftermiddagsafgange i hver retning, og om søndagen er der 2 sene eftermiddagsafgange i hver retning samt en tredje afgang, hvor der er buskifte, men med korrespondance.

Opgørelsen viser, at på en gennemsnitlig hverdag rejser ingen kunder på tværs af Viborg. På en gennemsnitlig søndag rejser ca. 5 kunder på tværs af Viborg (bliver siddende i bussen). Det svarer til ca. 1 kunde pr. afgang og det udgør ca. 5% af rutens samlede påstigere på en søndag.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering har vi lavet betjeningen på strækningen om, fordi vi ønsker at:

- Tilgodese de største rejsestrømme, der rejser på strækningen mellem Viborg og Randers med et mere struktureret standsende system med bedre og mere jævn fordeling af afgang
- Fastholde et mere simpelt tilbud om hurtigere forbindelser mellem hovedbyerne på strækningen ved tilbud om lynbusafgange morgen og eftermiddag, hvor behovet er størst
- Tilbyde en mere enkel betjening af AU Foulum.
- Undgå at flere busafgange kører i tæt efter hinanden med få kunder i hver bus
- Have en mere effektiv og optimal busudnyttelse med fokus på den centrale strækning, hvor de største kundestrømme findes
- Give flere kunder mulighed for at benytte afgangene på strækningen, da flere afgang bliver standsende og betjener alle stoppesteder
- Have bedre mulighed for at optimere afgangstider til gavn for de største rejsestrømme som findes lokalt

Den nye betjening

Udkast til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager udgangspunkt i en ny overordnet betjeningsstruktur i korridoren mellem Viborg og Randers.

Strækningen mellem Viborg og Randers betjenes fremadrettet med ét standsende system suppleret med lynbusafgange morgen og eftermiddag, der tilsammen grundlæggende giver timesdrift i dagtimerne på hverdage, dog suppleret med ekstra afgang i myldretid morgen og eftermiddag. Lynbusafgangene betjener AU Foulum og samtidig giver mulighed for hurtigere forbindelse mellem hovedbyerne på strækningen.

Omlægningen betyder, at rute 928X nedlægges, men til gengæld får rute 62 flere afgang på strækningen mellem Viborg og Randers, så kunder vil opleve stort set samme betjeningsomfang som i dagens betjening.

Natbus

Tilbuddet om natbus i 4 weekender op til jul og i forbindelse med Randersugen nedlægges med køreplanen gældende K22 pga. lav benyttelse.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Antallet af afgang på strækningen er stort set uændret på hverdage, dog reduceres der med en enkelt afgang. Der er samlet set færre lynbusafgange, men flere standsende afgang.

Antallet af afgang:

- På lørdage øges med 2 i hver retning.
- På søndage fastholdes nuværende betjening.

Rejsetid

- Kunder, som benytter nuværende rute 62, vil opleve stort set samme rejsetid ved benyttelsen af ny rute 62's standsende afgang
- Kunder, som benytter nuværende rute 928X, kan ved benyttelsen af nye lynafgange på rute 62 opleve ca. samme rejsetid som i dag
- Nye lynafgange på rute 62 tilbydes morgen og eftermiddag, hvor behovet er størst. Kunder, der rejser udenfor disse tidsrum, eksempelvis midt på dagen, vil henvises til standsende afgang, hvor der opleves en rejsetidsforøgelse på op mod 10-15 min afhængig af, hvor lang en strækning og i hvilken retning der rejses

Lynafgange

På nuværende rute 928X er der 9 afgang i hver retning på hverdage, mens der på ny rute 62 tilbydes 5 lynafgange i hver retning.

Grundlaget for at tilbyde lynbusafgange er størst morgen og eftermiddag på hverdage, hvorfor det er prioriteret at tilbyde lynbusafgange her. Udenfor disse tidspunkter er der tilbud med standsende afgang, hvor rejsetiden er længere.

Betjeningen på rute 928X består af flere forskellige ruteforløb, hvor der over årene er tilføjet flere stoppesteder pga. efterspørgsel. Det er således kun 5 ud af de 9 x-busafgange, der reelt kører direkte. De øvrige ture kører fx via AU Foulum, Sønderbæk m.fl.

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Mere overskuelige køreplaner, hvor alt er samlet i én køreplan
- Mere ensartet og simpelt ruteforløb med standsende betjening
- Bedre og mere effektiv udnyttelse af busser, hvilket har positiv effekt i omkostningerne for busdriften
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogne. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen
- Bedre mulighed for at optimere afgangstider på en kortere rute med færre planlægningsmæssige bindinger

Ulemper ved det nye system.

- Lidt længere rejsetid på hele rejsen mellem Randers og Viborg midt på dagen. I myldretiden er rejsetiden stort set uændret.

Rute 72: Holstebro-Skive

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening i korridoren mellem Holstebro og Skive sker i et tostrengt system – dels et standsende system (regionalrute 72) og et X-bussystem med konceptet "få stop-hurtigt frem" (rute 951X).

Formålet med det tostrengede system er både at tage et særligt hensyn til kunder, der rejser mere lokale strækninger og til kunder, som rejser længere, og særligt på tværs af hovedbyerne på strækningen. X-busrute 951X er administreret af Nordjyllands Trafikselskab.

Rute 72 betjener mellem Skive og Vinderup byerne Sevel, Mogenstrup og Rønbjerg. Hele strækningen Holstebro-Skive er også betjent af rute 951X, der mellem Holstebro og Vinderup kører samme strækning som rute 72. Mellem Vinderup og Skive kører rute 951X mere direkte via Kærgårdshold. Strækningen Skive-Vinderup bliver også direkte togbetjent.

Analysen af kundernes rejsemønster på nuværende rute 72 viser, at langt størstedelen af kunderne rejser på strækningerne mellem Holstebro og Vinderup og mellem Rønbjerg og Skive

Fra køreplansskiftet i 2021 har rute 951X fået to nye stoppesteder i Holstebro. Det er Rasmus Færchs Vej og Stationsvej. Herudover stopper rute 951X i Virksund og Hvidbjerg i Skive Kommune. Med det ændrede stopmønster på rute 951X er det vurderingen af rute 72 og 951X tilsammen udgør en god betjeningsstruktur.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering er den grundlæggende betjeningsstruktur fastholdt, men der er foretaget justeringer, fordi vi ønsker at:

- Sikre en tilpasset betjening på strækningen, der svarer bedre til behovet
- Sikre flere hurtige forbindelser mellem Skive og Holstebro
- Sikre en køreplan med mere ensartet kørsel alle hverdage
- Sikre et bedre og mere brugbart tilbud lørdage og søndage

Den nye betjening

Udkastet til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager i store træk udgangspunkt i den betjening, der allerede findes i dag mellem Holstebro og Skive, men der er indarbejdet få nye lynture på strækningen.

Mellem Vinderup og Skive, hvor benyttelsen er lav, når der ikke er skoleelever eller uddannelsessøgende, er der indarbejdet afgang, der kører mere direkte (lynafgang). Det vil sige uden at køre via Rønbjerg og Mogenstrup. Der er på disse afgang en køretidsbesparelse på 10 minutter i forhold til en normal standsende tur.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Betjeningsomfanget på ruten er ændret, så kunder vil opleve en mere ensartet betjening alle hverdage og flere afgangse i weekenden.

Antallet af afgangse:

- 3 afgangse i hver retning, som kun kører på skoledage, er udvidet til at gælde alle hverdage, mens 2-3 "halve" afgangse i hver retning, som kun kører mellem henholdsvis Skive-Vinderup og Holstebro-Vinderup er reduceret.
- Antallet af afgangse på lørdage øges med 2 i hver retning
- Antallet af afgangse på søndage øges med 1 i hver retning

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Nye lynafgangse sidst på eftermiddagen på hverdage, hvor køretiden mellem Holstebro og Skive er reduceret med ca. 10 minutter i forhold til en normal standsende afgang, hvilket vil give et bedre tilbud for pendlere
- Mere ensartet kørsel alle hverdage
- Bedre og mere brugbart tilbud lørdage og søndage.
- Bedre og mere effektiv udnyttelse af busser, hvilket har positiv effekt i omkostningerne for busdriften
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogn. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen

Ulemper ved det nye system.

- Forskellige ruteføringer med standsende afgangse, lynafgangse og X-busafgangse i den samlede betjening i korridoren.

Rute 81: Herning-Grindsted

Den nuværende betjening

Den nuværende betjening i korridoren mellem Herning og Grindsted sker med regionalrute 81.

Rute 81 betjener ud over byerne Herning og Grindsted også Kibæk, Sdr. Felding, Stakroge og Sønder Omme. Sandet betjenes på udvalgte tidspunkter. Strækningen Herning-Kibæk er også betjent af tog. I Kibæk by betjener rute 81 ud over Kibæk Station også stoppestederne Sandfeldparken og Møllegårdsvej.

Analysen af kundernes rejsemønster på nuværende rute 81 viser, at størstedelen af kunderne rejser på delstrækningerne mellem Sdr. Felding og Herning og Grindsted og Sdr. Omme. Kun en mindre andel rejser hele strækningen mellem Herning og Grindsted. Kibæk udgør et godt kundegrundlag for rute 81, selvom byen også er betjent af toget på strækningen Skjern-Herning. Passageranalysen viser også, at mange benytter rute 81 mellem Kibæk Station og Herning selvom der kører tog. Det skyldes, at rute 81 om morgenen fortsætter til uddannelsesstederne, så de studerende kan spare et busskifte.

Ruten har en mindre omvejskørsel via Sandet, hvor kun få kunder benytter tilbuddet.

Hvorfor har vi lavet betjeningen om?

Med udgangspunkt i ovenstående vurdering er den grundlæggende betjeningsstruktur fastholdt, men der er foretaget justeringer, fordi vi ønsker at:

- Sikre en tilpasset betjening på strækningen, der svarer bedre til behovet
- Sikre mere direkte betjening til nye relevante områder i Herning
- Sikre en køreplan med mere ensartet kørsel alle hverdage
- Sikre et bedre og mere brugbart tilbud lørdage og søndage.

Den nye betjening

Udkast til nye køreplaner gældende fra køreplansskiftet juni 2022 tager i store træk udgangspunkt i den betjening, der allerede findes i dag mellem Herning og Grindsted, men kørslen er justeret, så der opnås en mere harmonisk og ensartet betjening.

Flere afgang, som tidligere kun kørte på skoledage, er udvidet til at gælde alle hverdage, så der opnås en mere ensartet betjening, hvor hele strækningen mellem Herning og Grindsted får mere betjening. Særligt lørdagsbetjeningen er opgraderet, så der opnås en mere harmonisk betjening.

Ruteføringen på strækningen er justeret for at opnå en mere optimeret kørsel i forhold til behovet og betjening af arbejdspladser og boligområder.

Betjeningen af Sandet, der sker med få afgang og meget lille benyttelse, foreslås nedlagt.

Ruteføringen i Herning foreslås omlagt, så der køres ad Dæmningen, Ribisvej og Mørupvej/Mads Eg Damgårdsvej. Det giver kunder til hovedindgangen ved MCH ca. 400 i gangafstand, men til gengæld kommer rute 81 nu tættere på områder, der nu er uden busbetjening.

Fakta om ny betjeningen

Betjeningsomfanget

Betjeningsomfanget på ruten er ændret, så kunder vil dermed opleve en mere ensartet betjening alle hverdage og flere afgang om lørdagen.

Antallet af afgang:

- 3 afgang, som kun kørte på skoledage, er udvidet til at gælde alle hverdage, mens 2 "halve" afgang, som kun kørte mellem henholdsvis Herning-Sdr. Felding og Grindsted-Sdr. Felding er reduceret
- Antallet af afgang på lørdage øges med henholdsvis 2 og 3

Fordele og ulemper ved ny betjening

Fordele ved det nye system:

- Mere ensartet kørsel alle hverdage
- Flere hele afgang Herning-Grindsted
- Bedre og mere brugbart tilbud lørdage og søndage
- Omvejskørsel via MCH og Sandet med få eller ingen kunder undgået
- Bedre og mere effektiv udnyttelse af busser, hvilket har positiv effekt i omkostningerne for busdriften
- Busser med lav indstigning til gavn for betjening i byområder og for gangbesværede kunder med eksempelvis rollator samt kunder med eksempelvis barnevogn. Bussen kan køre helt tæt ved kantstenen, så kunderne kan træde direkte ombord på bussen

Ulemper ved det nye system.

- Kunder i Sandet får længere afstand til rute 81 – ca. 2,8 km.
- De få kunder til/fra MCH får længere afstand til rute 81 – ca. 400m.

Behandling af hørings svar

Regionalruter i Midt- og Vestjylland

Omfatter ruterne:

13 Herning – Haderup - Skive
21 Holstebro – Sørvad - Vildbjerg
24 Holstebro – Lemvig
26 Holstebro – Spjald - Skjern
28 Holstebro – Haderup - Viborg
29 Holstebro – Feldborg
33 Struer - Lemvig
40 Nykøbing – Glyngøre – Roslev - Skive
53/953X Viborg – Karup/Kølvrå – Herning
60 Viborg – Kjellerup - Silkeborg
61 Viborg – Aalestrup - Aalborg
62 Randers - Ørum - Viborg
72 Holstebro – Vinderup - Skive
81 Herning – Sdr. Felding - Grindsted
85N NATBUS Holstebro – Ulfborg – Ringkøbing
928X Holstebro – Viborg - Randers
960X Silkeborg – Viborg - Aalborg

Behandling af høringssvar

Øvrige regionalruter i høring

Omfatter ruterne:

15 Herning – Videbæk -Ringkøbing
64 Viborg – Vammen – Hobro
100 Odder – Aarhus – Hornslet
110 Horsens – Brædstrup – (Silkeborg)
118 Aarhus – Randers
124 Ringkøbing – Herning – Silkeborg – Aarhus
200 Skanderborg – Aarhus – Hinnerup

15 Herning – Videbæk -Ringkøbing

Høringsforslag	Der er etableret to nye direkte forbindelser mellem Ringkøbing/Videbæk og Herning via Regionshospitalet i Gødstrup om morgenen. Afgang fra Ringkøbing kl. 5.50 fortsætter på rute 124 mod Aarhus kl. 7.00. Afgang fra Ringkøbing kl. 6.30 kører på alle hverdage og fortsætter på rute 124 mod Aarhus. Ændringerne får følgevirkninger på andre afgang på rute 15 og rute 124 Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Aarhus. Nogle afgang på rute 15 er erstattet af nye afgang på rute 124. Der er også afgang på rute 124, der erstatter afgang på rute 15. Herudover er der afgang, hvor tiderne er justeret, så de kører 5-20 minutter tidligere eller senere.
Økonomi og fakta	Forslaget betyder en besparelse af køreplantimer på ca. 500 timer svarende til en anslået bruttoudgift på ca. 250.000 kr. årligt. (overslag ud fra en nøgletalsbetragtning – 500 kr./time og 500.000 kr. pr. kontraktbus)
Høringssvar	Midttrafik har modtaget 1 hørings svar 1) Øvrige henvendelser
Sagsbehandling	Der er forslag om, at afgang via Gødstrup får et andet rutenummer for at undgå misforståelser for kunder til Snejbjerg. Det er Midttrafiks vurdering, at størstedelen af kunderne orienterer sig i køreplanen, inden de rejser, og Midttrafik anbefaler altid, at man frem søger sin rejse på rejseplanen.dk. Midttrafik vil arbejde videre med forslaget om en adskillelse af afgangene, der kører via Gødstrup og de afgang, der ikke kører via Gødstrup. Af hensyn til kunder, der rejser ml. Ringkøbing-Herning, bør der også tages stilling til nummereringen på rute 124. Midttrafik forslår, at der arbejdes videre med forslaget til køreplansskiftet i 2023. Til den tid er der også flere erfaringer med, hvor mange kunder der benytter rute 15 til/fra Gødstrup.
Økonomi ved sagsbehandling	Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.
Beslutning	Det anbefales at fastholde høringskøreplanen

Eventuelle mindre tilpasninger vil kunne forekomme efter høringsbehandlingen, fx mindre tilpasninger i rutens køretider og afgangstider.

64 Viborg – Vammen – Hobro

Høringsforslag	Afgangen fra Vammen til Viborg Rtb. kl. 6.45 på skoledage nedlægges pga. lav benyttelse. For at give en bedre fordeling af kørslen på skolefridage vil afgangene kl. 10.35 fra Hobro og kl. 12.55 fra Viborg ændres til kun at køre skoledage. Afgangene kl. 11.45 fra Hobro og kl. 11.50 fra Viborg ændres til at køre alle hverdage.
�konomi og fakta	Forslaget betyder en besparelse af køreplantimer på ca. 155 timer årligt svarende til en �nsl�et �rlig bruttobesparelse på ca. 78.000 kr. <i>(overslag ud fra en n�gletalsbetragtning – 500 kr./time og 500.000 kr. pr. kontraktbus)</i> <u>Bemærk:</u> Besparelsen tilfalder Viborg Kommune, der finansierer den nedlagte tur.
Høringssvar	Midttrafik har modtaget 6 høringssvar. 1) �nske om justering af afgangstid (3 høringssvar) 2) Utilfredshed med høringsforslaget (2 høringssvar) 3) �nske om ændret ruteforløb (1 høringssvar)
Sagsbehandling	Ad 1) 1 kunde ønsker at ankomst til Viborg kl. 7.35 rykkes 20 min. 1 kunde ønsker at ankomst til Viborg kl. 7.40 rykkes til senere. Ankomst til Viborg er kl. 7.36/7.40 er bl.a. af hensyn til mulighed for at komme videre til uddannelser ude i byen og kan derfor ikke justeres uden det går ud over øvrige kunder. 1 kunde ønsker at afg. 15.40 rykkes ca. 30-40 min frem til ca. 15.10. Afgangen er tilpasset ringetider på Viborg Gymnasium. Afgangen har i dag ca. 25 kunder. Afgangen hænger sammen med forudgående tur fra Hobro kl. 14.20, der er tilpasset ringetider på ungdomsuddannelser i Hobro. Ad 2) 2 kunder udtrykker utilfredshed med nedlæggelsen af afgang kl. 6.45. Jf. tidligere passagert�ellinger har der været lav passagerbenyttelse på afg. kl. 6.45.

Midttrafik vurderer, at passagergrundlaget fortsat er begrænset.

Ad 3)

1 kunde ønsker, at ruten kører gennem Nørre Onsild på afgang 6.38 fra Hobro.

Det er ikke muligt at justere ruteforløbet, som ønsket, uden væsentlige konsekvenser for øvrige kunder på øvrige afgang. Ønsket kan ikke imødekommes.

**Økonomi ved
sagsbehandling**

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Beslutning

Det anbefales at fastholde høringskøreplanen.

Eventuelle mindre tilpasninger vil kunne forekomme efter høringsbehandling, fx mindre tilpasninger i rutens køretider og afgangstider.

100 Odder – Aarhus – Hornslet

Høringsforslag

Fra august 2022 udvides driften på Letbanens linje L1 mellem Hornslet og Aarhus i myldretiden, hvorfor driften tilsvarende reduceres på rute 100. Udvidelsen på L1 betyder, at der mellem Aarhus og Hornslet fremover vil være 4 afgangene i timen i myldretiden på hverdage. Den øgede drift vil ligge om morgen i tidsrummet ca. 7-9 og igen om eftermiddagen i tidsrummet ca. 13.30-17.30, hvilket betyder, at der tilføjes 8 dobbeltture til L1.

Med et udvidet driftsniveau på L1 reduceres driftsniveauet tilsvarende for rute 100 mellem Hornslet og Aarhus. Reduktionen på rute 100 medfører, at følgende afgangene nedlægges:

Afgang fra Hornslet kl. 6.39.

Afgang fra Aarhus kl. 13.26, 13.46, 14.06, 14.26, 14.45, 15.05, 15.25, 15.45, 16.05, 16.25 og 16.45.

Afgangene fra Hornslet kl. 6.59, 7.19 og 7.30 bibeholdes på baggrund af kapacitetsbehov. Afgang fra Hornslet kl. 7.30 kører fortsat via Egaa Gymnasium.

 konomi og fakta

Forslaget medfører en reduktion i kørslen på ca. 3.400 køreplantimer årligt og 3 kontraktbusser svarende til en bruttobesparelse på anslået 3,2 mio. kr.  rligt.
(overslag ud fra en n gletalsbetragtning – 500kr./time og 500.000 kr. pr. kontraktbus)

Hertil kommer etableringen af to nye dubleringsaftaler svarende til en anslået bruttoudgift på ca. 600.000 kr.  rligt.

Samlet vil forslaget medføre en anslået bruttobesparelse på ca. 2,6 mio. kr.  rligt

Det skal bemærkes, at reduktionen i kørslen medfører, at der skal betales en kontraktmæssig godtgørelse (engangsbeløb) til Arriva på anslået 540.000 kr.

Det skal bemærkes, at i driftsøkonomien på rute 100 skal ses i sammenhæng med driftsomkostningerne til udvidelsen af letbanedriften.

Høringssvar

Midttrafik har modtaget 39 høringssvar indeholdende et eller flere emner.

- 1) Utilfredshed med høringsforslag (29 høringssvar)
- 2)  nske om ændret ruteforløb (7 høringssvar)

- 3) Ønske om etablering af nyt stoppested (2 høringssvar)
- 4) Uspecifikt høringssvar (2 høringssvar)
- 5) Spørgsmål til høringsforslaget (1 høringssvar)
- 6) Ønske om tilpasning til andre ruter (1 høringssvar)

Sagsbehandling

Ad1)

16 kunder, herunder Passagerrådet i Region Midtjylland, udtrykker utilfredshed med at betjeningen af Løgten bliver forringet.

Passagerrådet i Region Midtjylland foreslår at bibeholde de foreslåede nedlagte afgang på rute 100 indtil L1 kan standse i Løgten på alle afgang.

Da der kun er et spor til rådighed mellem Aarhus og Hornslet er det nødvendigt at togene passerer hinanden på stationer med to spor. Af hensyn til disse krydsninger er det desværre ikke på nuværende tidspunkt muligt at lade ekstraafgangene mellem Hornslet og Aarhus standse i Løgten. Kunder i Løgten får fremadrettet mulighed for at benytte rute 100 hvert 20. minut og letbanen hver 30. minut over hele dagen. Midttrafik vurderer, at dette betjeningsomfang er tilpasset kundegrundlaget.

7 kunder, herunder Passagerrådet i Region Midtjylland, udtrykker utilfredshed med at betjeningen af Egaa Gymnasium bliver forringet. Heraf udtrykker 2 kunder utilfredshed med at afgang kl. 15.21 fra Mejlbyvej nedlægges og 1 kunde udtrykker utilfredshed med at afgang kl. 7.30 fra Hornslet nedlægges.

Begge afgang foreslås ikke nedlagt i høringsforslaget. Elever på Egaa Gymnasium har mulighed for at komme direkte til gymnasiet om morgenen og mulighed for at komme hjem hvert 20. minut om eftermiddagen ved at tage bussen fra Grenåvej ved Mejlbyvej. Midttrafik vurderer, at dette betjeningsomfang er tilpasset kundegrundlaget.

2 kunder udtrykker utilfredshed med at betjeningen af Skødstrup bliver forringet.

2 kunder udtrykker utilfredshed med at betjeningen af Hornslet bliver forringet.

Kunder i Hornslet og Skødstrup har to rejsemuligheder til Aarhus. Rute 100 kører hvert 20. minut via Grenåvej med flere stop undervejs, og L1 kører hvert 15. minut med kortere rejsetid. Midttrafik vurderer, at dette betjeningsomfang er tilpasset kundegrundlaget

1 kunde udtrykker utilfredshed med at betjeningen af HHX Risskov bliver forringet.

Elever på Risskov Gymnasium har mulighed for at tage rute 100 fra Grenåvej ved Vejlbj Centervej hvert 20. minut. Midttrafik vurderer, at dette betjeningsomfang er tilpasset kundegrundlaget.

1 kunde udtrykker utilfredshed med at miste den direkte forbindelse mellem Beder og Vejlbj Centervej.

Rute 100 vil fortsat køre direkte mellem Beder og Vejlbj Centervej med samme antal afgangse som hidtil.

Ad2)

2 kunder ønsker, at ruten betjener Vennelundsvej i weekenden.

Midttrafik vurderer, at der ikke er kundegrundlag for at køre via Vennelundsvej i weekenden.

2 kunder ønsker, at ruten betjener Bondehaven i Skødstrup fremfor Grenåvej.

En omlægning af ruteforløbet via Bondehaven vil forøge rejsetiden for bussens øvrige kunder væsentligt. Midttrafik vurderer, at det vil være en uhensigtsmæssig forøgelse af rejsetiden.

1 kunde ønsker, at alle afgangse på ruten kører via Kystvejen, da det er forvirrende, at ruten har to forskellige forløb.

1 kunde udtrykker utilfredshed med, at den direkte forbindelse mellem Dokk1 og Grenåvej fjernes.

Høringsforslaget lægger op til at alle afgangse på ruten kører via Busgaden, da vi har set en god effekt på regulariteten på de afgangse, der allerede kører via Busgaden. Kunder, der ønsker at rejse via Kystvejen kan benytte L1, L2 eller rute 123.

1 kunde ønsker, at ruten betjener Risskov Gymnasium på samme måde som en afgang kører via Egaa Gymnasium.

Kunder, der skal til Risskov Gymnasium, har mulighed for at skifte til 2 forskellige højfrekvente A-busser ved Vejlbj Centervej. Midttrafik vurderer derfor, at dette betjeningsomfang er tilpasset kundegrundlaget til Risskov Gymnasium.

Ad3)

1 kunde ønsker, at ruten standser i Busgaden.

Af hensyn til regulariteten på bybusserne, der kører via Busgaden er det ikke muligt at lade rute 100 standse her.

1 kunde ønsker, at der etableres et stoppested på Oddervej ved Hørretvej.

Midttrafik vurderer, at der ikke er kundegrundlag for at etablere et stop ved Hørretvej.

Ad4)

2 kunder har afgivet et høringssvar, der er for uspecifikt til at Midttrafik kan fortage en videre sagsbehandling.

Ad5)

1 kunde spørger til om afgang kl. 6.49 fra Hornslet nedlægges.

Afgangen bibeholdes i høringsforslaget.

Ad6)

1 kunde ønsker bedre koordinering med rute 123 og en forøgelse af antallet af afgange på rute 100, således at der på Grenåvej bliver 4 afgange i timen uden for myldretiden og 8 afgange i timen i myldretiden.

Rute 100 kører sent om aftenen med timedrift, hvorimod rute 123 kører med halvtimedrift. De to ruter dækker sent om aftenen sammen Skødstrup og Løgten, således der i disse byer opnås halvtimedrift fra Aarhus. Det er derfor ikke muligt at forskyde afgangene på rute 100 og 123 fra hinanden.

Midttrafik vurderer, at der ikke er kundegrundlag for at øge antallet af afgange på rute 100 til 4 afgange i timen i myldretiden eller 2 afgange i timen uden for myldretiden.

Økonomi ved sagsbehandling

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Beslutning

Det anbefales at fastholde høringskøreplanen. Eventuelle mindre tilpasninger vil kunne forekomme efter høringsbehandlingen, fx mindre tilpasninger i rutens køretider og afgangstider.

110 Horsens – Brædstrup – (Silkeborg)

Høringsforslag	På enkelte afgang� ændres forløbet i Brædstrup, så den nordlige del af Brædstrup også betjenes på afgang� der f�r kun kørte mellem Horsens Trafikterminal og Brædstrup Rtb. I retning fra Horsens gælder det på hverdage følgende afgang�: 9.40, 11.47, 12.37, 19.15 og 20.15 På lørdage er det følgende afgang�: 10.45, 16.50 og 19.23 På søndage er det følgende afgang�: 8.25, 18.25 og 20.55. I retning fra mod Horsens gælder det på hverdage følgende afgang�: 8.52, 11.22, 15.02 og 21.42. På lørdage gælder det følgende afgang�: 13.30, 18.28 og 21.28. På søndage gælder det følgende afgang�: 7.41 og 20.07.
�konomi og fakta	Udgifterne forbundet med høringsforslaget tilfalder Horsens Kommune.
Høringssvar	Midttrafik har modtaget 1 høringssvar 1) �nske om øget betjening (1 høringssvar)
Sagsbehandling	Ad 1) 1 kunde ønsker øget betjening mellem Silkeborg og Horsens bl.a. omkring kl. 10 fra Silkeborg. I forbindelse med Region Midtjyllands besparelser på buskørsel i 2019 blev kørslen mellem Brædstrup og Silkeborg reduceret. I forbindelse med Silkeborg Kommunes trafikplan fra 2021 blev der arbejdet med området mellem Brædstrup og Silkeborg. Midttrafik vurderer, at betjeningsomfanget på strækningen Brædstrup – Silkeborg er tilpasset kundegrundlaget.
�konomi ved sagsbehandling	Ingen �konomi ved sagsbehandlingen.
Beslutning	Det anbefales at fastholde høringskøreplanen. Eventuelle mindre tilpasninger vil kunne forekomme efter h�ringsbehandling, fx mindre tilpasninger i rutens køretider og afgangstider.

118 Aarhus – Randers

Høringsforslag	Der er planlagt kørsel på rute 118 for sommerkøreplanen, gældende i perioden fra den 27. juni 2022 til 8. august 2022. I sommerperioden er der fortsat samme høje drift som i normalkøreplanen, hvor kun enkelte morgenafgange reduceres i sommerperioden og der er ændrede afgangstider. Der er kvartersdrift mellem Randers og Aarhus morgen og eftermiddag på ordinær standsende afgange og halvtimedrift i øvrige tidsrum. Herudover er der fortsat suppleret med lynbusafgange morgen og eftermiddag. Weekendbetjeningen er uændret i forhold til normalkøreplanen. Der er ikke udarbejdet ændringsforslag til normalkøreplanen.
Økonomi og fakta	Ingen økonomisk konsekvens ved høringsforslag.
Høringssvar	Midttrafik har modtaget 21 hørings svar 1) Ønske om justering af køretider (6 hørings svar) 2) Ønske om ændret ruteforløb (1 hørings svar) 3) Øvrige henvendelser (4 hørings svar) 4) Ønske om øget betjening (4 hørings svar) 5) Utilfredshed med driftsmæssige forhold i nuværende køreplan (4 hørings svar) 6) Tilfredshed med høringsforslaget (1 hørings svar) 7) Ønske om bedre korrespondance (1 hørings svar)
Sagsbehandling	Ad 1) 1 kunde ønsker afgang fra Randers kl. 14.25 i stedet for kl. 14.45 som rute 115 og kl. 13.30 i stedet for kl. 13.45. Der er halvtimesdrift mellem Randers og Hadsten, hvilket sikrer at ventetiden ikke er for lang, og det er ikke muligt at justere afgangstiderne, da bussen skal passe sammen med rute 115 i Hadsten. 2 kunder ønsker lynbusafgang med ankomst i Randers kl. 8.00. Midttrafik undersøger og implementerer hvis muligt. 1 kunde ønsker lynbusafgange med ankomst kl. 6.45 i Aarhus Midttrafik undersøger og implementerer hvis muligt.

1 kunde klager over, at rejsetiden mellem Aarhus og Randers er for lang, når bussen kører via enten Hadsten eller Hadbjerg.

Der er indsat lynbusafgange hver halve time morgen og eftermiddag. Det har desværre været nødvendigt at justere køretiderne, da trafikken mellem Randers og Aarhus er steget, hvilket øger den samlede rejsetid. Midttrafik følger løbende udviklingen og justerer køretiderne, så de svarer de trafikale forhold.

1 kunde ønsker, at lynbusafgange har samme afgangstider i sommerkøreplanen, som i normalkøreplanen.

Midttrafik undersøger og implementerer hvis muligt.

Ad 2)

1 kunde ønsker at ruteforløbet ændres, så den sydlige del af Hadsten betjenes.

Den sydlige del af Hadsten betjenes af rute 115, der har korrespondance til rute 118. Det er ikke muligt at ændre rute 118, da det vil øge rejsetiden mellem Aarhus og Randers betydeligt, hvorfor forslaget ikke kan imødekommes.

Ad 3)

1 kunde ønsker, at alle afgange betjener stoppestedet Randersvej/Duesager.

Stopmønstret for lynbusafgangene er de samme som på den tidligere rute 918X, og det vil forlænge rejsetiden på lynbusafgangene, hvis stoppestedet skal betjenes. Der er under 500 meter til nærmeste stop, hvilket vurderes indenfor acceptabel gangafstand.

3 kunder ønsker ikke laventrébusser på lynbusafgange.

Med det nye betjeningsprincip har Midttrafik ønsket at gøre op X-bus konceptet, som det kendes fra tidligere, hvor standsende busser og X-busser køres parallelt med forskelligt materiel, stopmønster og ruteføring. Uens busmateriel er en dyr løsning, og det vanskeliggør en optimal busudnyttelse og giver en ufleksibel planlægning for både busselskabet og Midttrafik.

For at udnytte de samlede ressourcer til kollektiv trafik bedst muligt, er det vigtigt at de regionale ruter er tilgængelige for flest muligt, og at de kan dække både de regionale og de lokale transportbehov undervejs.

Dermed kan regionale ruter løse flere transportbehov undervejs og opnå flere passagerer. Her sikrer busser med lav indstigning bl.a. lettere adgang for gangbesværede og ældre brugere samt muliggør, at passagerer enkelt kan medtage rollatorer og barnevogne m.v.

Ad 4)

1 kunde ønsker om flere lynbusafgange midt på dagen, 1 kunde ønsker ekstra lynbusafgange sidst på eftermiddagen og 1 kunde ønsker senere afgange på hverdage.

Midttrafik implementerede nyt betjeningsomfang med lynbusafgange på rute 118 november 2021, hvor antallet af lynbusafgange blev øget fra 15 afgange til i alt 33 afgange. Lynbusafgangene er prioriteret i myldretiden, hvor de fleste kunder rejser. Det nuværende betjeningsomfang blev fastlagt efter en væsentlig udvidelse i november 2021. Betjeningsomfang og ruteføring skal evalueres efter ca. et års drift og der foreligger data for passagerbenyttelsen over dagen.

Midttrafik vil anbefale, at der først sker eventuelle tilpasninger af rute 118 i forbindelse med evalueringen af ruten.

1 kunde ønsker flere afgange via Hadbjerg.

Betjeningen af Hadbjerg er ikke ændret og det vurderes, at betjeningen af Hadbjerg er tilpasset kundegrundlaget.

Ad 5)

4 kunder klager over forkert ruteføring, forsinkelser og manglende kapacitet.

Midttrafik har løbende opfølgning og dialog med busselskabet omkring driften.

Ad 6)

1 kunde udtrykker tilfredshed med, at alle lynafgange kører helt til Aarhus Rutebilstation.

Ingen behandling nødvendig.

Ad 7)

1 kunde ønsker mere overgangstid mellem 115 og 118 i Hadsten på forbindelsen kl. 15.27

Midttrafik undersøger og implementerer hvis muligt.

**Økonomi ved
sagsbehandling**

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Beslutning

Det anbefales at fastholde høringskøreplanen.

Som beskrevet ovenfor skal rutens betjeningsomfang og ruteføring evalueres efter ca. et års drift, når der foreligger data for passagerbenyttelsen over dagen. Midttrafik vil anbefale, at der først sker eventuelle større tilpasninger af rute 118 i forbindelse med evalueringen af ruten. Eventuelle mindre tilpasninger vil kunne forekomme efter høringsbehandlingen, fx mindre tilpasninger i rutens køretider og afgangstider.

124 Ringkøbing – Herning – Silkeborg - Aarhus

Høringsforslag

På grund af ændringer på rute 15 Herning-Videbæk-Ringkøbing er der også ændringer på rute 124. Nogle afgang på rute 124 er erstattet af nye afgang på rute 15. Der er også afgang på rute 15, der erstatter afgang på rute 124.

Herudover er der afgang, hvor tiderne er justeret, så de kører 5-20 minutter tidligere eller senere.

Der indsættes en ny afgang på rute 116 fra Herning mod Ikast kl. 7.40.

Der er ikke planlagt ændringer lørdage samt søn- og helligdage.

Ekstrakørsel/natbuskørsel fredage og lørdage op til jul foreslås nedlagt.

Økonomi og fakta

Samlet for rute 15 og 124 er der en udvidelse på ca. 90 timer. Der mangler køretidsjusteringer.

Høringssvar

Midttrafik har modtaget 15 hørings svar

- 1) Øvrige henvendelser (2 hørings svar)
- 2) Ønske om justering af afgangstider (4 hørings svar)
- 3) Ønske om tilpasning til andre ruter (2 hørings svar)
- 4) Ønske om flere stoppesteder (6 hørings svar)
- 5) Tilfredshed med køreplanen for rute 124 (1 hørings svar)

Sagsbehandling

Ad 1)

Begge henvendelser handler om den forringede komfort i forhold til busser, der kørte på rute 952X. Der efterspørges borde, toilet og bagagehylder og der klages over at sæderne er for hårde og den forøgede rejsetid.

Busserne der kører på rute 124 er en anden standard end busserne på rute 952X var - dog havde alle busser på rute 952X ikke toilet.

I det nye betjeningsprincip har Midttrafik ønsket at gøre op X-bus konceptet, som det kendes fra tidligere, hvor standsende busser og X-busser køres parallelt med forskelligt materiel, stopmønster og ruteføring. Uens busmateriel er en dyr løsning, og det vanskeliggør en optimal busudnyttelse og giver en ufleksibel planlægning for både busselskabet og Midttrafik.

For at udnytte de samlede ressourcer til kollektiv trafik bedst muligt, er det vigtigt at de regionale ruter er tilgængelige for flest muligt, og at de kan dække både de regionale og de lokale transportbehov undervejs. Dermed kan regionale ruter løse flere transportbehov undervejs og opnå flere passagerer. Her sikrer busser med lav indstigning bl.a. lettere adgang for gangbesværede og ældre brugere samt muliggør, at passagerer enkelt kan medtage rollatorer og barnevogne m.v. Til gengæld har busser med lav indstigning ikke toiletter.

Der blev i januar 2021 foretaget en analyse af kundernes rejsemønstre, som viste at ruten i høj grad bruges på kortere rejser, og f.eks. at kun 2 % af kunderne rejser på tværs af Herning på hverdage. Kunder, som rejser langt og ønsker adgang til et toilet, har mulighed for at skifte til tog i Herning. Der kan flere gange om dagen opnås forbindelse mellem rute 15/124 og tog i Herning.

Ad 2)

Der er ønsker til justeringer af afgangstider med få minutter.

Midttrafik justerer afgangstiderne, hvis det kan ske uden konsekvenser for øvrige bindinger på ruten.

Ad 3)

Dels er der ønske om forbindelse med bybusserne i Herning og ønske om ikke at køre mellem Herning og Hammerum på samme tidspunkt som bybussen.

Rute 124 har til formål at forbinde de store byer på strækningen og betjene større rejsemål. Herudover er rute 124 koordineret med tog i Herning. Det er som følge af disse bindinger ikke muligt at koordinere rute 124 med lokale interesser.

Da bybusnettet i Herning også har en sammenhæng, vil det heller ikke være en mulighed at justere afgangstiderne for bybusserne.

Ad 4)

Der er ønske om nye stop på rute 124 på Vestergade i Ikast, ved Norgesgade i Ikast og et stop mere på Industrivej Syd/Birk Centerpark i Herning. Herudover ønskes det, at rute 124 må benyttes til interne rejser i Aarhus.

Da rute 124 er en lynbusrute, kan Midttrafik ikke anbefale at bussen betjener flere stoppesteder på ruten, lige som det heller ikke kan anbefales at åbne op for interne rejser i Aarhus. Midttrafik har modtaget høringsvar vedrørende lang rejsetid og rejsetiden vil blive yderligere

forlænget, hvis der skal tilføjes flere stoppesteder. Åbning for interne rejse i Aarhus vil også kunne få den konsekvens, at der ikke er plads til kunder mod Silkeborg, der stiger på ved stoppestederne ud af Aarhus.

De nævnte ønsker til nye stoppesteder ligger ca. 500-700 meter til nærmeste stoppested for rute 124. Dog er der på Industrivej Syd i Herning ca. 1,4 km. fra stoppestedet ved Kunstmuseet til den anden ende af Industrivej Syd. De stoppesteder, der i forvejen er med i køreplanen, er stoppesteder, der ligger centralt i forhold til centrum, arbejdspladser, knudepunkter og uddannelsessteder.

Der bliver på rute 116 indsat en ny afgang fra Herning kl. 7.40. Denne afgang vil kunne imødekomme mange af de ønsker Midttrafik både via høringsen og via "Kommenter køreplan" i løbet af året, har modtaget til et nyt stop på rute 124 på Vestergade i Ikast.

Mellem Herning og Industrivej Syd er det også muligt at benytte bybuslinje 2 og 5 samt rute 116. Mellem Ikast og Industrivej Syd er det også muligt at benytte rute 116.

Ad 5)

En kunde udtrykker tilfredshed med overgangen fra rute 952X til rute 124. For kunden fungerer rute 124 med de nye stoppesteder optimal.

Økonomi ved sagsbehandling

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Beslutning

Det anbefales at fastholde høringskøreplanen. Eventuelle mindre tilpasninger vil kunne forekomme efter høringsbehandlingen, fx mindre tilpasninger i rutens køretider og afgangstider.

200 Skanderborg – Aarhus – Hinnerup

Høringsforslag	Da der opleves store udsving i rettidigheden på rute 200, når bussen kører gennem Aarhus, ændres forløbet mellem Hinnerup og Skanderborg, således at ruten gennem den centrale del af Aarhus fremover sker via Busgaden. Der er gode erfaringer fra rute 100, som viser at forløbet via Busgaden giver en mere stabil drift. Kunder som i dag benytter stoppestederne Aarhus Rutebilstation, Dokk1 og Skolebakken vil fremover skulle benytte stoppestederne ved Park Allé, Klostertorvet og Nørreport.
Økonomi og fakta	Ingen økonomisk konsekvens ved høringsforslag.
Høringssvar	Midttrafik har modtaget 3 hørings svar indeholdende et eller flere emner. 1) Tilfredshed med høringsforslag (2 hørings svar) 2) Ønske om nyt stoppested (1 hørings svar) 3) Utilfredshed med høringsforslag (1 hørings svar)
Sagsbehandling	Ad1) 2 kunder udtrykker tilfredshed med høringsforslaget. Ingen videre sagsbehandling nødvendig. Ad2) 1 kunde ønsker, at rute 200 får stop i Busgaden. Af hensyn til regulariteten på bybusserne, der også kører via Busgaden er det ikke muligt at lade rute 200 standse her. Ad3) 1 kunde udtrykker utilfredshed med høringsforslaget, da der ikke er flere busser tilbage som kører langs Randersvej og videre langs Kystvejen. L2 kører langs Randersvej og Kystvejen i begge retninger med 8 afgang i timen i dagtimerne og 4 afgang i timen på øvrige tidspunkter. Der er derfor gode muligheder for at rejse med kollektiv trafik på denne strækning.

**Økonomi ved
sagsbehandling**

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Beslutning

Det anbefales at fastholde høringskøreplanen.
Eventuelle mindre tilpasninger vil kunne forekomme efter høringsbe-
handlingen, fx mindre tilpasninger i rutens køretider og afgangstider.

Behandling af høringssvar

Henvendelser på regionalruter, som ikke har været i høring

Omfatter ruterne:

73 Randers – Bjerringbro – Silkeborg

114 Hammel – Aarhus

123 Aarhus – Rønde – Ebeltoft

306 Horsens - Odder

73 Randers – Bjerringbro - Silkeborg

Høringsforslag Ruten har ikke været i høring.

 konomi og fakta Ingen økonomisk konsekvens ved høringsforslag.

Høringssvar Midttrafik har modtaget 1 høringssvar

1)  nske om bedre korrespondance (1 høringssvar)

Sagsbehandling Ad 1)
1 kunde ønsker korrespondance mellem 1A fra Flyvervej og rute 73 på afgang kl. 5.40.

Midttrafik undersøger og implementerer hvis muligt.

 konomi ved sagsbehandling Ingen økonomisk konsekvens ved sagsbehandling.

Beslutning Midttrafik undersøger muligheden for bedre korrespondance og implementerer hvis muligt

114 Hammel - Aarhus

Høringsforslag Ruten har ikke været i høring.

 konomi og fakta Ingen økonomisk konsekvens ved høringsforslag.

Høringssvar Midttrafik har modtaget 5 høringssvar indeholdende et eller flere emner.

- 1)  nske om justering af afgangstider (12 høringssvar)
- 2)  nske om tilpasning til andre ruter (1 høringssvar)

Sagsbehandling

Ad1)

4 kunder ønsker en afgang fra Hammel kl. 23.15 på alle dage af hensyn til arbejdstider på Hammel Neurocenter.

Afgangen fra Hammel kl. 23.01 rykkes til kl. 23.14 alle dage.

1 kunde ønsker, at afgang i weekenden fra Hammel kl. 15.01 flyttes til kl. 15.15 eller 15.30 af hensyn til arbejdstider på Hammel Neurocenter.

Midttrafik vurderer, at det vil have negative konsekvenser for afgangens øvrige kunder, hvis afgang flyttes.

4 kunder ønsker en afgang i weekenden med ankomst i Hammel senest kl. 7.15 af hensyn til arbejdstider på Hammel Neurocenter.

1 kunde ønsker en afgang i weekenden med ankomst til Hammel kl. 13.45 af hensyn til arbejdstider på Hammel Neurocenter.

1 kunde ønsker en afgang i weekenden med ankomst til Hammel kl. 14.45 af hensyn til arbejdstider på Hammel Neurocenter.

1 kunde ønsker en afgang i weekenden fra Hammel kl. 21.45 af hensyn til arbejdstider på Hammel Neurocenter.

Det er ikke muligt inden for de nuværende økonomiske rammer at indsætte ekstra afgange til rute 114. Midttrafik vurderer, at kundegrundlaget for indsættelse af ekstra afgange i weekenden tilpasset specifikt til arbejdstiderne på Hammel Neurocenter er begrænset.

Ad2)

1 kunde ønsker, at rute 114 og bybuslinje 14 koordineres, således der er 30 minutter mellem afgangene om aftenen fra Aarhus til Sabro.

Afgangene om aftenen på rute 114 flyttes, så de fremover afgår i minut-tal 00 fra Aarhus Rutebilstation.

**Økonomi ved
sagsbehandling**

Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Beslutning

Ruten har ikke haft større ændringer i høring.
Justeringer på ruten imødekommes som angivet i sagsbehandlingen.

123 Aarhus – Rønde – Ebeltoft

Høringsforslag Ruten har ikke været i høring.

Økonomi og fakta Ingen økonomisk konsekvens ved høringsforslag.

Høringssvar Midttrafik har modtaget 2 hørings svar

- 1) Ønske om ændret ruteforløb (1 hørings svar)
- 2) Ønske om justering af køretider (1 hørings svar)

Sagsbehandling

Ad1)
1 kunde ønsker, at ruten betjener Skødstrup på flere afgang, når den kommer fra Rønde.

Rute 123 har to afgang fra Rønde via Skødstrup om eftermiddagen af hensyn til elever på Rønde Gymnasium. Afgangene er tilpasset ringetider på Rønde Gymnasium. Når bussen kører via Skødstrup betyder det en ekstra rejsetid på 6 minutter. Midttrafik vurderer, at det vil være u hensigtsmæssigt for bussens øvrige kunder, hvis flere afgang skal køre via Skødstrup.

Ad2)
1 kunde udtrykker utilfredshed med, at afgang kl. 8.45 fra Ebeltoft er forsinket ved ankomst til Aarhus. Kunden ønsker derfor, at afgang kører 5 minutter før fra Ebeltoft.

Midttrafik justerer og implementerer hvis muligt.

Økonomi ved sagsbehandling Ingen økonomi ved sagsbehandlingen.

Beslutning Ruten har ikke haft større ændringer i høring.
Justeringer på ruten imødekommes, hvis muligt, som angivet i sagsbehandlingen.

306 Horsens - Odder

Høringsforslag Ruten har ikke været i høring.

 konomi og fakta Ingen økonomisk konsekvens ved høringsforslag.

Høringssvar Midttrafik har modtaget 1 høringssvar.

1)  nske om tilpasning til ringetider (1 høringssvar)

Sagsbehandling Ad1)
1 kunde ønsker afgang fra Søvind mod Horsens kl. 9.00 eller kl. 9.05 for bedre tilpasning til mødetid kl. 9.50 på gymnasiet i Horsens.

Der er gennemsnitlig 12,9 daglige kunder, der benytter afgang kl. 9.00 fra Odder med ankomst i Horsens kl. 9.42. Lægges afgangen tidligere vil det betyde, at disse kunder skal tidligere med bussen. Midttrafik vurderer, at det vil medføre negative konsekvenser for en større kunde-gruppe, hvis afgangen flyttes, s  afgangens fastholdes.

 konomi ved sagsbehandling Ingen  konomi ved sagsbehandlingen.

Beslutning Ruten har ikke haft større ændringer i høring.
Nuværende køreplan for rute 306 fastholdes