

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Udkast til Trafikplan 2013-2017
 1. [udkast til Trafikplan 2013-2017](#)
- 2 Konkret implementering af miljømål
- 3 Fremtidige priser på kontantbilletter for pensionister
 1. [Notat om priser på kontantbilletter til pensionister](#)
- 4 Justering af rejseregler vedr. billetkontrol
- 5 Flextur venneaftale på tværs af regionsgrænsen til Sydtrafik
- 6 Vederlag til medlemmer af Bestyrelsen i Midttrafik
 1. [Vederlag til bestyrelsesmedlemmer i Midttrafik](#)
- 7 Orientering om Nordvestprojektet
- 8 Orientering om passagertællinger 2012
 1. [rapport for passagertællinger 2012](#)
- 9 Orientering om ny hjemmeside og nyt trafikinformationssystem
- 10 Orientering om tillæg til udmøntningsaftalen med Aarhus Kommune
 1. [Tillæg til Udmøntningsaftale mellem Aarhus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland](#)
- 11 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
- 12 Eventuelt

Aarhus, 9. august 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. august 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

TRAFIKPLAN 2013-2017

UDKAST

MIDTTRAFIK 1.8.2013

FORORD.....	3
1. KORT FORTALT	4
Fire pejlemærker.....	4
Måder at nå målene på.....	5
Midttrafiks anbefalinger	7
2. DIALOG OM PLANEN.....	8
Borgernes input	8
Bestillernes og busselskabernes input.....	9
3. ÆNDRERE RAMMER FRA 2013 TIL 2017.....	10
Forventet udvikling	10
Demografien sætter dagsordenen.....	11
Synergi mellem bane og bus	12
Effekt af takstnedsættelse	12
4. MÅL OM FLERE TILFREDSE KUNDER	13
Aktuel udvikling.....	13
Kunder er ikke bare kunder	14
Værktøjerne	14
Grundprodukt af høj kvalitet	14
Chaufførens kundeservice	16
Kundeinformation	16
Kundedialog og image	17
Takster og billettyper.....	18
5. MÅL OM BEDRE SAMMENHÆNG	19
Samarbejde	19
Systemsammenhæng.....	19
Værktøjerne	20
Køreplaner	20
Stationer og stoppesteder	20
Fremkommelighed.....	21
6. MÅL OM PUBLIC SERVICE	23
Kernekunder og særlige hensyn	23
Værktøjerne	23
Fokus på unge.....	23
Tilgængelighed	24
Flexitur/teletaxa	25
7. MÅL OM BÆREDYGTIGHED.....	26
Miljø på den kommunale dagsorden	26
Euro-normerne sætter standarden.....	26
Flere i busserne.....	27
Værktøjerne	27
Udbudskrav og incitamenter	27
Ny teknologi.....	28
Køretøjernes størrelse	28
Bustrafikkens grønne image	29
8. FREM TIL NÆSTE TRAFIKPLAN	30

FORORD

Midttrafik skal hvert fjerde år udarbejde en plan som giver svar på, hvordan de kommende års udfordringer kan tackles, og hvordan den kollektive trafik skal udvikles. Vi har spurgt brugerne, bestillerne og busselskaberne, hvordan de synes den kollektive trafik - især den kollektive bustrafik - skal være i 2017. Det er der kommet mange gode forslag og ønsker ud af, som udgør et vigtigt grundlag for denne Trafikplan 2013-2017.

Forudsætninger og vilkår er vidt forskellige rundt om i regionen. I de største byer og korridorer forventes flere kunder, og hovedudfordringen er her at geare den kollektive transport til at tiltrække og tage mod nye brugere. Men der er også områder, hvor hovedudfordringen er at opretholde en acceptabel standard samtidig med, at der bliver færre indbyggere og efterspørgslen efter bustransport mindskes.

Midttrafik ønsker, at Trafikplanen bliver et aktivt værktøj for de parter som har ansvaret for den kollektive transport i regionen. Det er i sidste ende fortsat Region Midtjylland og regionens 19 kommuner, der hver især fastlægges det lokale ambitionsniveau. Men for kunderne skal den kollektive transport fremstå som en helhed, hvilket er en afgørende årsag til at arbejde for fælles standarder og services.

Jens Erik Sørensen
Direktør

Arne Lægaard
Bestyrelsesformand

UDKÅST

1. KORT FORTALT

Fire pejlemærker

Midttrafik har fire mål for udviklingen i perioden 2012 til 2017. To af målene - flere tilfredse kunder og bæredygtig kollektiv transport - er der sat tal på, så vi fremover løbende kan følge med i om udviklingen går i den retning vi ønsker. De to andre mål - bedre sammenhæng og fokus på public service - er der ikke sat tal på, men vi vil alligevel holde et skarpt øje med, om vi er på vej i den rigtige retning.

Målene er for Midttrafiks betjening i sin helhed. Vilkår og forudsætninger er vidt forskellige rundt om i regionen, og de lokale målsætninger kan være forskellige. Det vigtigste er, at alle bidrager til målopfyldelsen, i det omfang det lokalt er muligt.

Mål

Målopfyldelse fra 2012 til 2017

Flere tilfredse kunder

Midttrafik har et mål om, at antallet af rejsende per køreplantage stiger med 1 % om året. Samtidig skal den nuværende høje andel af tilfredse kunder fastholdes. Tilfredse kunder er en forudsætning for flere kunder.

- Fra 38 til 40 kunder per køreplantage
- Fastholdelse af mindst 92 % tilfredse kunder

Bedre sammenhæng

Den kollektive transport skal af kunderne opleves som et sammenhængende system. Alle med ansvar for den kollektive transport skal samarbejde om en god sammenhæng i køreplanens korrespondancer, takster og trafikinformation - også på tværs af systemer og geografi.

- Der er ikke sat tal på. Men vi holder øje med kundernes vurdering af sammenhængen i køreplaner, takster og trafikinformation, som det kommer til udtryk i kundehenvendelser, tilfredshedsundersøgelser og i pressen.

Fokus på Public Service

Midttrafik vil fortsat have en skarp fokus på, at unge kan komme til ungdomsuddannelserne. Derudover skal dialogen med grupper, som har særlige behov øges, så busser og infrastruktur bliver tilgængelige for flest muligt.

- Der er ikke sat tal på. Men vi holder øje med om borgerne i Midtjylland mener, vi gør det godt nok, som det kommer til udtryk i borgerhenvendelser og i pressen.

Bæredygtig kollektiv transport

Den kollektive bustransport skal bidrage til en grønnere udvikling.

- Brændstofforbrug og CO₂ udslip reduceres med 10 % per kørt kilometer
- Partikel og NO_x udslip reduceres med 30 % per kørt kilometer

Måder at nå målene på

Midttrafik har spurgt borgerne om, hvad de synes skal forbedres i den kollektive trafik. Meget firkantet kan man opsummere deres råd således: De ældre vil have bussen tæt på, de erhvervsaktive vil hurtigt og direkte frem og de unge vil gerne kunne rejse billigt. Og så vil alle gerne have en kollektiv transport, der er tilpasset deres egne og familiens behov.

Det er en politisk opgave, at udstikke retningslinjerne for de prioriteringer og afvejninger der nødvendigvis må foretages. Midttrafik har ved temamøder med repræsentanter fra busselskaber, kommunal- og regionspolitikere samt embedsmænd indsamlet synspunkter og gode ideer om, hvilke virkemidler der skal til for at realisere de fire overordnede målsætninger. Der er naturligvis mange forskellige synspunkter, men noget er der enighed om:

➤ Grundproduktet skal have en høj kvalitet

Kundernes tilfredshed har en sammenhæng med, i hvilket omfang deres forventninger indfries. Høje forventninger skal ikke mødes af en lav standard. Med trafikplan 2013-2017 lægges op til, at der i den kommende planperiode arbejdes med at tydeliggøre, hvad man kan forvente af forskellige buskoncepter. Det omfatter bl.a. spørgsmål om, hvor og hvor ofte bussen kører, materieltype, busindretning samt indretning af ventefaciliteter ved stop og stationer.

➤ Fokus på chaufførservice

Chaufførerne er ansigtet udadtil. Mødet mellem chauffør og kunde har stor betydning for, kundernes oplevelse af den kollektive transport. Der er generelt stor tilfredshed med chaufførenes service. Men der skal hele tiden være fokus på, at chaufførerne har de bedste betingelser for at yde en god service. Uddannelse, inddragelse i køreplanlægningen og incitamenter er vejen frem.

➤ Optimal information

Der skal være tilgængelig, relevant og aktuel information til rådighed både før og under rejsen. Allerhelst skal der være adgang til information om, hvordan bussen faktisk kører i form af realtid. Nye teknologiske muligheder skal udnyttes mest muligt, og digitale medier vil i stigende grad overtage de analoge. Trykte køreplaner er på vej på pension.

➤ Kundedialog og image

Unge er en stor og højt prioriteret målgruppe for den kollektive transport i Midtjylland. Derfor skal der også være et ungt image. Midttrafik og alle andre med ansvar for den kollektive transport skal fortsat gå i tæt dialog med de unge omkring deres behov og ønsker. Dialogen skal også omfatte andre målgrupper, så den kollektive transport bliver tilgængelig for flest muligt.

➤ Takster og billettyper

Midttrafik vil fortsat udnytte takststigningsloftet fuldt ud. Skal priserne holdes yderligere i ro, kræver det øget tilskud fra kommuner eller region. Rejsekortet, som ved udgangen af planperioden vil være indført i hele Region Midtjylland, gør det nemmere at billettere, men der er fortsat behov for at forenkle den underliggende prisstruktur.

➤ **Samarbejde om sammenhæng**

Der skal samarbejde til for at få en optimal kollektiv transport. Ved ny- og ombygninger af bolig- og erhvervsområder samt uddannelsessteder, skal den kollektive transport tænkes ind fra starten. Der skal være en løbende dialog om gensidig tilpasning af køreplaner og møde-/sluttider – især med skoler og uddannelsessteder. Og så skal trafikelskaberne samarbejde om at opnå de bedste korrespondancer og gensidig information mellem tog og busser.

➤ **Stoppesteder og stationer**

Midttrafik har udarbejdet en manual, der beskriver ønsker til indretning af forskellige typer af *stoppesteder*. På baggrund heraf indledes dialog med kommunerne, som har ansvar for at stoppestederne lever op til kundens forventninger. Der skal fortsat være en stor fokus på forholdene på og omkring *stationerne*. Mange parter indgår i samarbejdet om at skabe gode vente- og skifteforhold og om at gøre det let at kombinere kollektiv transport med cykel eller bil.

➤ **Fremkommelighed**

Flaskehalse i vejnettet for bustrafikken skal identificeres, og metoder til at fjerne dem skal findes. Der er allerede en del erfaringer om tiltag, som virker, og Midttrafik bidrager gerne med viden. Implementering er et kommunalt ansvar.

➤ **Fokus på Public Service**

Målgruppen af unge til ungdomsuddannelserne, er der en særlig forpligtigelse overfor. I den konkrete planlægning vil de blive prioriteret højt. Derudover er der en forpligtigelse til at sikre, at den kollektive transport er tilgængelig for så mange som muligt ved et gennemtænkt design af busser, stoppesteder og adgangsveje.

➤ **Slut med store tomme busser – Flextur og teletaxa er en del af løsningen**

På steder og tider hvor efterspørgslen er begrænset, er det hverken samfundsøkonomisk eller miljømæssigt holdbart at vedblive med at betjene med store køreplanlagte busser. Der kommer ikke flere passagerer. Flextur vil mange steder i kombination med skolebusser være den måde, man sikrer et både bedre og samlet set billigere kollektivt tilbud.

➤ **Grønnere teknologi**

Der er fortsat behov for at eksperimentere med forskellige alternative teknologier, før dieselbussens afløser er fundet. I mellemtiden indfases den mest miljøvenlige dieselteknologi, når det anskaffes nye køretøjer. Det er gennem kontrakterne med operatørerne, at Midttrafik sikrer, at busparken løbende bliver mere klima- og miljøvenlig. Det skal fremover ske i en kombination af krav og incitamenter.

➤ **Bedre ressourceudnyttelse**

Flere i busserne og miljøvenlig kørestil er begge veje til en bedre ressourceudnyttelse. Det er større fleksibilitet i køretøjsstørrelsen også – alt for ofte køres med store busser også på tider og steder med få passagerer. Det skal testes, om der er et potentiale for, at man kan få flere små køretøjer i den konkrete busanvendelse på tværs af linjer, evt. på tværs af åben og lukket kørsel og på forskellige tidspunkter.

➡ **Den kollektive transports grønne image skal fastholdes og styrkes**
Miljøfordelene skal langt frem i markedsføring, salg og imagepleje. Konkrete miljøfremmende tiltag skal formidles, så kunderne også kender til dem.

Midttrafiks anbefalinger

Steder med en begrænset efterspørgsel

Den demografiske udvikling ser ud til i de kommende år at betyde færre kunder i den kollektive transport, der hvor der er langt mellem husene. Der er en udfordring i fortsat at opretholde en kollektiv transport på et acceptabelt niveau. Midttrafiks anbefaling er, at man konkret vurderer, om der er bedre samfundsøkonomi i at erstatte store køreplanlagte busser med Flextur, teletaxa eller mindre busser.

Kommunerne tilbyder i dag Flextur på forskellige niveauer - taksterne varierer fra kommune til kommune. Midttrafik anbefaler, at der arbejdes hen imod en højere grad af standardisering, så kunderne ikke mødes af forskellige systemer og regler på tværs af kommunegrænser. Et ensartet system er også lettere at markedsføre, hvilket der er behov for. Alt for få kender Flextur.

Steder med stor efterspørgsel

Der hvor der i dag er mange kunder i den kollektive transport - i de allerstørste byer og fra oplandet ind til de store byer - kommer der flere. De skal mødes af et effektivt kollektivt system, hvor bussen kører ofte, kan komme frem i trafikken og hvor bus og stoppesteder er indbydende og moderne. Aarhus får i særklasse mange nye potentielle brugere. Den enestående mulighed der er for at give den samlede kollektive transport et løft, når letbanen åbner, skal udnyttes fuldt ud.

Der forventes at komme flere unge i regionen, og de skal mødes af et ordentligt kollektivt transportsystem. Der er en særlig forpligtigelse til, at sikre de kan komme til ungdomsuddannelserne. Hvis de unge skal hverves som fremtidens kunder, skal de opleve en god betjening. Det betyder også fortsat stærk fokus på, at de unge tilbydes gode faciliteter i bussen.

I områder og relationer med stor og måske stigende efterspørgsel skal Midttrafik sammen med Region Midtjylland og de involverede kommuner udarbejde konkrete forslag, der sikrer, at muligheden for at få nye kunder udnyttes fuldt ud. Der skal fokus på sammenhæng i korrespondancer, priser, kundeinformation mm.

På tværs af regionen

Den kollektive transport spiller en rolle i løsningen af trængselsproblemer på vejene. Hvis man kan få flere til at tage bus og tog i stedet for bilen til arbejde og uddannelse, så letter det trafikpresset på indfaldsvejene til de større byer.

Det regionale net af tog og busser udgør tilsammen med X-busserne rygraden i den del af den kollektive transport der i særlig grad bør indrettes efter pendlernes behov. Midttrafik anbefaler, at det overordnede net af busser fortsat opstrammes til direkte og hyppig betjening med konsekvente og letforståelige køreplaner.

2. DIALOG OM PLANEN

Borgernes input

Kvaliteten af den kollektive transport skal i sidste ende måles på, hvor godt den opfylder borgernes behov. Det er derfor naturligt at spørge dem, hvordan de synes den kollektive transport skal udvikle sig.

I begyndelsen af 2013 havde Midttrafik et internetlink på hjemmesiden, hvor alle kunne give deres mening tilkende. Hvad er godt, hvad er mindre godt og hvad skal der til for at det bliver bedre? Det var der 850 som gjorde, heriblandt mange som skrev længere indlæg. Der var besvarelser fra hele Midttrafiks område, og der var tydeligvis flere aktive lokalområder med mobilisering af mange indlæg.

De fleste borgere er optaget af forhold, der relaterer sig til den kollektive transports grundydelse: Hvor og hvor ofte bussen kører, indretning, chaufførens service osv. I mange tilfælde knyttes an til en konkret lokalitet, relation eller oplevelse som passager i den kollektive transport. Der kom mange konkrete råd, som Midttrafik nu tager med i de videre overvejelser om betjening af områder, ruter og køreplaner.

"Jeg kunne også godt bruge flere afgangene på bybussen. Vil man i biografen, ud og spise, besøge venner og familie er man nødt til enten at tage bilen eller en taxa hjem, for der kører ingen bus."

"Når jeg har fri fra fodbold, så kan jeg ikke nå at klæde om og bade.... Og i weekenderne kan jeg ikke komme ind til venner og besøge dem. Jeg bruger rigtig meget tid på at lede efter transporthjælp....Jeg vil gerne have flere busser herudefra. Jeg lover at bruge dem, hvis de kommer!"

Der var også indlæg om temaer af mere generel karakter. Der er tydeligvis nogle busser det opleves som bedre at opholde sig i end andre. Bagudrettede sæder, manglende benplads og i det hele taget uhensigtsmæssig indretning påtales.

Miljø er ikke et dominerende tema. Men flere foreslår man har en mere fleksibel vognpark med en større brug af små busser. Store hel- og halvtomme busser opleves som en miljømæssig dårlig idé.

De nye smarte teknologiske muligheder, som flere har set andre steder, omtales. Der er gode forventninger til, at Rejsekortet vil gøre billetkøb nemmere. Og realtidsinformation har man set eller hørt om, og det efterlyses: på nettet, på stoppestederne og i bussen.

"I de busser hvor man kun kigger fremad, kan man sidde for sig selv og slappe af. Det er min opfattelse, at mange bruger tiden i bussen til at slappe af i."

"Tænk i busstørrelser der gør det billigere og grønnere. Der er f.eks. ingen grund til, at bussen på Samsø har samme kapacitet som på de mere trafikerede strækninger."

"I X-busser er det rart, at der er en skærm med relevante informationer om nyheder, forsinkelser og mere. Det er virkelig en skam, at det ikke findes i alle andre busser."

Læs mere om borgernes input på: www.midttrafik.dk/trafikplan13-17

Bestillernes og busselskabernes input

Midttrafik har inviteret lokalpolitikere, embedsmænd og busvognmænd til at give deres mening tilkende før udarbejdelsen af denne Trafikplan. Der skete på to temamøder - et i Aarhus og et i Holstebro.

Synspunkterne var mange. Der er en forskel på, hvad der optager i kommuner med et stort og stigende passagergrundlag og i kommuner med et svagt og faldende grundlag. Alle er imidlertid enige om, at kunden skal i centrum, og at der skal arbejdes hårdt for at fastholde de nuværende brugere og i bedste fald tiltrække flere.

"Det er lettere at skræmme folk væk end at tiltrække nye. Derfor skal man værne om de kunder, der allerede er i den kollektive transport."

Der er enighed om at de unge er en vigtig målgruppe på landet, i byerne og på tværs af regionen. Hovedudfordringen, i hvert fald i de tyndere befolkede områder, er at opretholde en kollektiv transport, som opfylder de unges behov, for at komme til uddannelsessteder og fritidsaktiviteter. Busserne skal også indrettes til de unge. Efterhånden er internetadgang et "must" på de lidt længere rejser.

"Vi fi er nummer to på de unges ønskeseddel. I første omgang vil de have en bus, når de har brug for det. Det er en stor udfordring, at betjene i det omfang de unge ønsker, hvilket vil kræver tilførsel af penge."

Priserne i den kollektive transport optager både kunderne og de lokale beslutningstagere. Men i sidste ende er det en prioritering:

"Lavere pris er lig lavere indtægt. Det betyder, at der skal være et større skattefinansieret bidrag til den kollektive transport. Spørgsmålet er om politikere, når der skal prioriteres, vil have lavere takster eller serviceforbedringer?"

Miljøet er kommet på den politiske dagsorden rundt omkring, og især reduktion af CO₂ udslippet er det, der tales om. Der er en stigende interesse for forsøg med alternative og miljøvenlige drivmidler. Men først og fremmest er der en interesse omkring de nærliggende og måske lavthængende miljøgevinster, der ligger i at have en mere tilpasset og fleksibel vognpark.

"Folk kan simpelthen ikke forstå, der kommer store 70 personers busser kørende med 1-2 personer. Det giver ingen mening. Et godt råd er at se på de muligheder, der er for at indsætte flere minibusser."

En øget interesse omkring Flextur i produktsortimentet i de tyndere befolkede områder, ses på samme tid som en måde at give en bedre betjening på og opnå både samfundsøkonomiske og miljømæssige fordele.

"De nedlæggelser vi laver på de store ruter, glider meget nemmere ned i lokalråd og andre steder, når vi i stedet tilbyder Flextur. Alle kan godt se, at det ikke holder med store tomme busser."

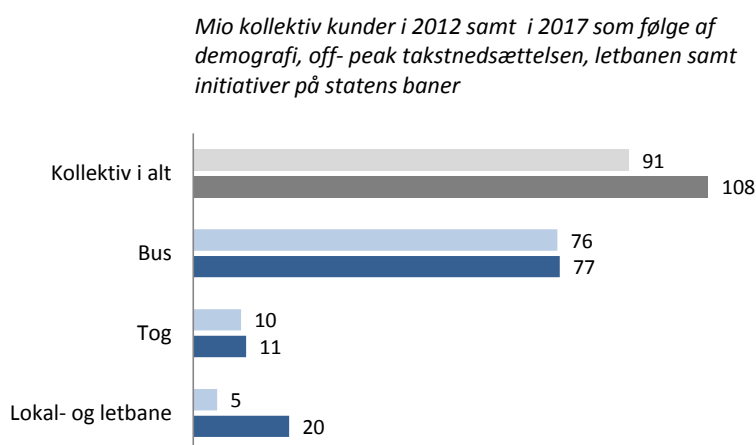
3. ÆNDREDE RAMMER FRA 2013 til 2017

Forventet udvikling

Initiativer i den kollektive transport skal gerne ramme ind i det, fremtidens kunder efterspørger. Og så skal ressourcerne disponeres efter, hvor kunderne er. Nogle af den kollektive transports rammebetingelser er lettere at forudsige end andre.

Man ved med nogenlunde sikkerhed, hvordan den demografiske udvikling er på kort sigt, hvilken afsmittende effekt der er på bustrafikken af initiativer på baneområdet, hvad den nye letbane i Aarhus betyder og hvilken effekt indførelse af billige Off-Peak klippekort til brug udenfor myldretiden i januar 2013 får på længere sigt. Det kan der regnes på.

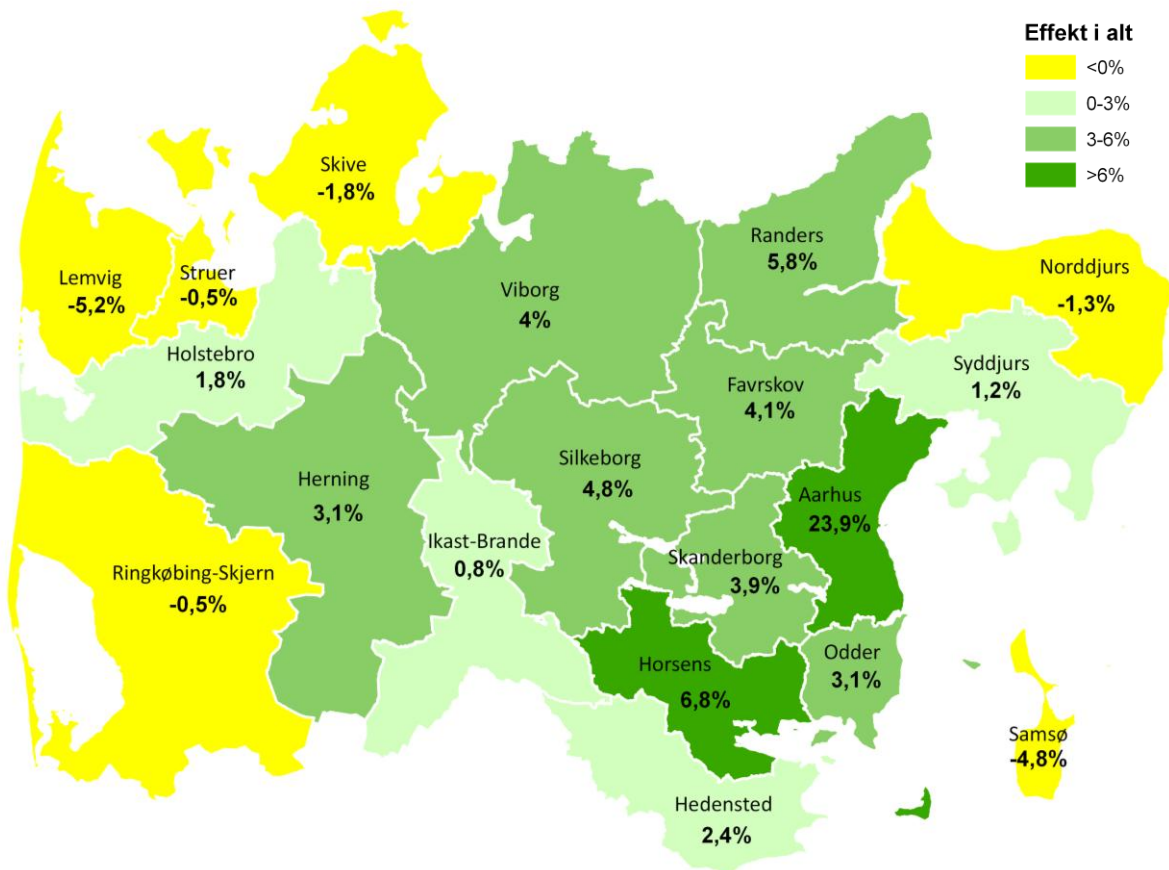
Der er udviklingstræk som det er vanskeligt at forudsige, men som kan have en betydelig indflydelse på, hvor mange der bruger bus. Den økonomiske udvikling har stor betydning for transportbehovet og hvilke transportmidler der vælges - er der fx flere eller færre der skal på arbejde? Pris- og indkomstudviklingen har betydning for, hvor mange der anskaffer en bil. Og brændstofpriserne for hvor meget bilerne bruges. Der kan også være tendenser i tiden, som skubber i retning af en ændret livsstil, fx at flere tænker i miljø- og bæredygtighed.



Betragter man Region Midtjylland under ét, så vil der med de udviklingstræk, der med rimelighed kan forudses være en stigning i kollektivbrugere fra i dag 91 mio. til 108 mio. i 2017. Den nye letbane i Aarhus, som forventes at være køreklar i 2016, yder et væsentligt bidrag til de positive forventninger om flere kollektivbrugere. Selvom letbanen betyder, at der

overflyttes busbrugere lokalt, så forventes der et stort set uændret antal busbrugere i Aarhus, og en mindre stigning i hele regionen. Vurderingen er foretaget på basis af, at der er et betjeningsomfang mindst som i dag. Følges letbanen i Aarhus op af en større reduktion i bustrafikken, så udnyttes potentialet for den samlede kollektive transport ikke, og der må forventes et fald i antallet af buspassagerer også udover de passagerer letbanen overtager.

Rammebetingelserne er meget forskellige i regionen, hvilket helt overvejende skyldes forskellige forventninger til den demografiske udvikling. Der er kommuner som må forholde sig til et fald i efterspørgslen efter bustransport. Og der er kommuner, der må ruste sig til vækst.



Så meget ændres antallet af Midttrafiks kunder fra 2012 til 2017 i kommunerne alene pga.: Den demografiske udvikling, initiativer på statens baner, den nye letbane i Aarhus samt den seneste Off-Peak takstnedsættelse

Demografien sætter dagsordenen

Befolkningens aldersmæssige sammensætning og deres geografiske bosætning er grundparametrene i demografien. Samlet set er den demografiske udvikling i Region Midtjylland til gavn for den kollektive transport. Der kan forventes 3 % flere kollektivbrugere i 2017 både i bus og i tog. Det begrundes overvejende i, at der kommer flere unge kernekunder, og at flere flytter til byerne, hvor busbruget er mere intensivt end på landet.

Vækstraten i biltrafikken pga. demografien vil være mindre – cirka det halve af væksten i den kollektive transport. Men for hver kollektiv rejse er omtrent ti gange så mange som rejser med bil. Selvom demografien er gunstig for den kollektive transport, så skal der meget mere til for at realisere de nationale transportpolitiske mål om, at størstedelen af trafikvæksten skal ske i den kollektive transport.

Danmarks Statistiks befolkningsprognoser forudsiger 30.000 nye indbyggere i aldersgruppen 10-84 år i Region Midtjylland i perioden 2013 til 2017. Samtidig sker der en forskydning i befolkningens alderssammensætning, idet størstedelen af væksten kommer i gruppen af ældre og i gruppen af 18-29 årige. Den aktuelle udvikling med færre i aldersgruppen 30-49 år forventes at fortsætte også i de kommende år.

Der forventes geografiske forskydninger, med en fortsat tilflytning til byerne. Det er især de yngre, der flytter til de større byer, hvorimod de ældre bliver boende i de mindre byer. Aarhus får i særklasse mange nye unge indbyggere og sammenlignet med resten af regionen en begrænset vækst i gruppen af ældre. I den modsatte ende af regionen i Lemvig forventes et fald i alle aldersgrupper under 50 år og en vækst i antallet af ældre indbyggere.

Synergi mellem bane og bus

Den kollektive transport er for kunderne et sammenhængende system. Al erfaring viser at de største løft i den kollektive transport opnår man, når tog og busser arbejder optimalt sammen.

Statens initiativer på jernbaneområdet får betydning for den lokale kollektive bustransport i Midtjylland. Inden 2017 forventes disse infrastrukturprojekter realiseret i Midttrafiks område:

- Opgradering Langå-Struer. Rejsetiden reduceres med 17-18 minutter mod Langå og 7-8 minutter mod Struer. Viborg udvikles som regionalt knudepunkt.
- Letbanen Odder-Aarhus-Grenå forventes at åbnet i 2017. Strækningen Grenå-Aarhus udgår herefter af den statslige togbetjening. Spor- og peronkapaciteten på Aarhus Banegård udvides, og letbanen får egen ny perron.
- Gødstrup Station, ved det nye supersygehus, forventes åbnet i 2016.

Regeringen har derudover oprettet en Togfond, hvor midler fra Nordsøen skal finansiere elektrificering af hele hovedbanenettet i Danmark og sikre gennemførelse af timemodellen på jernbanen. Region Midtjylland får også glæde af disse initiativer. Men tog fra Aarhus til Aalborg og Odense på en time og til Københavns på to er ikke en realitet inden 2017.

Flere togbrugere betyder også flere busbrugere alene af den grund, at kunderne skal til og fra toget - og for en dels vedkommende foregår det med bus. Knap en tredjedel af togbrugerne bruger en bus til eller fra toget. Det er beregnet, at de vedtagne projektinitiativer på statens baner giver en samlet effekt på 0,4 % nye busbrugere i 2017 - altså et beskedent positivt bidrag.

Effekt af takstnedsættelse

I begyndelsen af 2013 blev et nyt Off-Peak klippekort, som kan bruges udenfor myldretiden, introduceret i Midttrafik. Dermed blev der sat handling bag en statslig trafikaftale om at sætte taksten ned med 20 % udenfor myldretiderne defineret som mellem kl. 11-13 og kl. 18-07 samt lørdag og søndag. På Rejsekortet, som indføres i Midttrafik i planperioden, vi man også få rabat, hvis man rejser udenfor myldretiden.

Samlet set forventes der at komme 2 % flere kunder, når den fulde effekt at takstnedsættelsen har indfundet sig. Effekten er størst i Aarhus, hvor mulighederne for at rejse udenfor myldretiderne er betydelig bedre end i de tyndere befolkede områder, hvoraf flere slet ikke har betjening om aftenen og i weekenden.

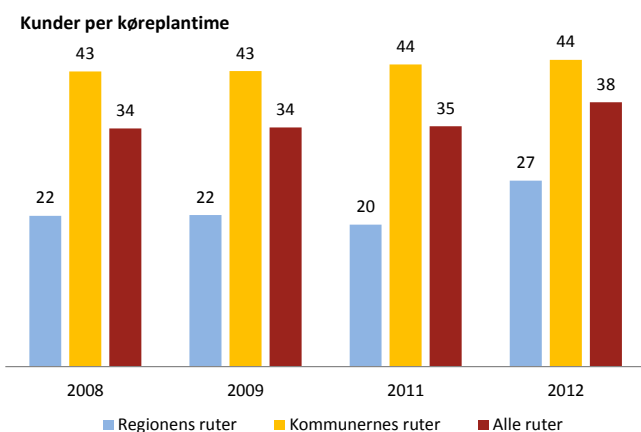
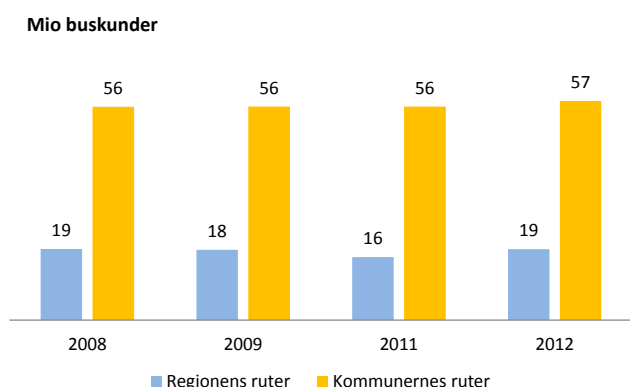
4. MÅL OM FLERE TILFREDSE KUNDER

Midttrafik skal både have flere kunder og tilfredse kunder. Det er to sider af samme sag. Hvis kunderne er tilfredse er de nemmere at motivere eller fastholde som kollektiv brugere. Midttrafik har i Strategiplan 2013-2016 formuleret et mål om, at antallet af rejsende per køreplantime stiger med 1 % om året. Samtidig skal den nuværende høje andel af tilfredse kunder fastholdes. Målene er:

- Det gennemsnitlige antal kunder per køreplantime skal i stige fra 38 i 2012 til 40 i 2017
- Andelen af kunder som er tilfredse med den kollektive rejse, de har foretaget skal i 2017 mindst være på niveau med de nuværende 92 %

Aktuel udvikling

Efter en periode med tilbagegang i passagertallet ser det nu ud til, at udviklingen er vendt, og der kommer flere kunder i den kollektive bustransport. Fra 2008 til 2011 var i Midttrafik en kundetilbagegang på knap 3 %. Det var alene på de regional ruter - de ruter som Region Midtjylland finansierer - at kunderne forsvandt. Med en passagerstigning på 5 % fra 2011 til 2012 er niveauet genoprettet - måske endda på vej opad.



Midttrafik har valgt ikke at bruge et passagermål i absolutte tal, men i stedet at bruge indikatoren passagerer per køreplantime, som et mål for om det går i den rigtige retning. Det er et valg der er sket i en erkendelse af, at Midttrafik, kommuner og Region Midtjylland ikke formelt kan forpligtige hinanden på et bestemt serviceniveau eller niveau for, hvor mange timers buskørsel der skal være lokalt. Men man kan forpligtige sig selv og hinanden til at arbejde for at få mest muligt ud af de udbudte køreplanter.

Antallet af køreplanter er fra 2008 til 2012 reduceret med 8 %. Størstedelen af reduktionen er sket på det regionale net, som nu er slanket med knap 20 % færre køreplanter. Det lokale net har måttet tage over flere steder, og har derfor samlet set kun haft en beskedne reduktion i kørselsomfanget.

Alt i alt er produktiviteten - målt på kunder per køreplantime - steget med 11 % fra 2008 til 2012.

Midttrafik har i Strategiplan 2013-2016 kundetilfredshed som et højt prioriteret indsatsområde, bl.a. fordi det er en forudsætning for flere kunder. Kundetilfredsheden er høj. 92 % af alle brugerne tilkendegav ved den seneste måling, at de er tilfredse med servicen på de rejser, de foretager med Midttrafik. Heraf er 16 % endog meget tilfredse. Der er tale om en væsentlig stigning i forhold til en tilsvarende måling i 2008. Udfordringen er at fastholde det høje tilfredshedsniveau.

Kunder er ikke bare kunder

En vellykket udvikling af den kollektive transport kræver en god forståelse af, hvad nutidens og ikke mindst fremtidens brugere efterspørger. Kunder er imidlertid ikke ens, og der skal arbejdes med opfyldelse af behov for flere forskellige målgrupper.

De objektive karakteristika ved busbrugere er: To tredjedele er kvinder, mere end halvdelen er unge og uddannelse er det hyppigste rejseformål.

Unge er en helt central målgruppe for Midttrafik, og det er ikke alene fordi de er mange. De er i en livsfase, hvor bussen for mange er en nødvendighed, og der er en unik chance for at påvirke til brug af kollektiv transport også senere i livet. Lydhørhed overfor de unges ønsker er vigtig. Men her skal nuancerne også opfanges, for unge er heller ikke ens.

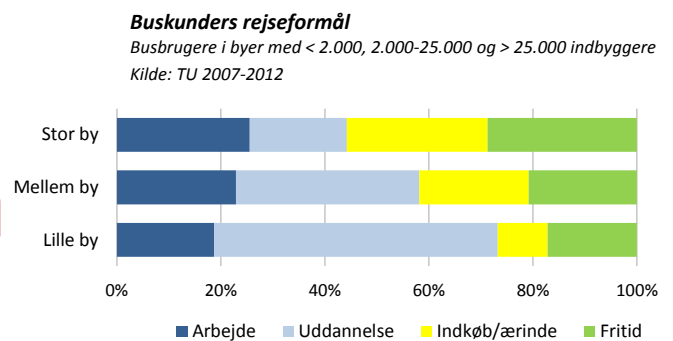
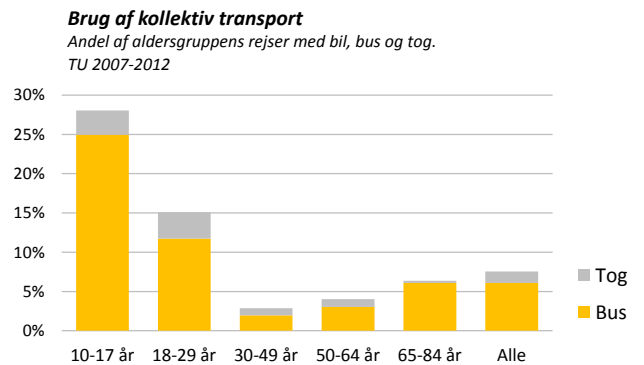
Kundeprofilerne er forskellige i små og større byer. På landet dominerer skoleelever- og unge. I de større byer udgør arbejdspendlere og indkøbsrejsende store brugergrupper. Og i de allerstørste byer er en broget brugersammensætning, og bussen bruges her også til fritidsformål. De geografiske forskelle i brugerbehov er vigtige at favne.

Værktøjerne

Grundprodukt af høj kvalitet

Man kan hverken informere, reklamere eller brande sig ud af det, hvis bussen svigter på vitale områder med stor betydning for kunderne. Hvis grundproduktet ikke er i orden kvitterer kunderne ved at blive væk. Tilfredshedsundersøgelser viser heldigvis, at de nuværende brugere i det store hele er tilfredse med grundproduktet, hvilket de gerne skal blive ved med at være.

Kundetilfredshed handler om forventninger. Mødes man af et system, der ligger over eller under det, man havde forventet? Man kan naturligt have forskellige forventninger afhængigt af, hvor man er i geografien.



A-busserne og den nye letbane i Aarhus bør være af største materielstandard og med hyppig drift. X-busserne skal også være af høj standard for at lokke kunder til på de længere strækninger, men deres frekvens kan variere afhængigt af, om linjen overvejende betjener pendlere eller fritidsrejsende. De mest benyttede regionalbusser bør betjene med en fast rytme med faste minuttal, og helst også aften og weekend. Ikke alle regionalbusser kan presses ind i et sådant koncept, og der vil fortsat være regionalbusser tilpasset konkrete behov med et lavere betjeningsniveau.

I de otte største byer i regionen er der egentlige bybussystemer som helst skal betjene direkte til og fra byens centrale funktioner. I andre byer er der lavrefrekvente bybusser, som skal sikre sammenhæng mellem særlige byfunktioner, og hvor nærhed flere steder betyder mere, end om bussen kører direkte.

I de tyndere befolkede områder består betjeningen af lokalbusser og skolebusser, som er tilpasset de helt lokale behov. Nogle kommuner har teletaxa, og alle har Flextur, men med meget forskellige takster for brugerne.

Midtrafik bustyper. Frekvens, materiel samt stop- og skifteforhold. Mulige mål for standarden

	Tid mellem afgang			Materieltype		Stop- og skifteforhold	
	Dagtimer hverdag	Aften	Weekend	Størrelse	Kvalitet	Standard	Realtidsinfo
Aarhus letbane	7½ min	10 min	10 min	Stor	højeste	højeste	Mobil/skærm
A-bus i Aarhus	10 min	15 min	15 min	Stor	højeste	højeste	Mobil/skærm
X-bus	Varierer efter formål			Stor	højeste	højeste	Mobil/skærm
Regional bus	Kørsel efter behov			Stor	høj	høj	Mobil/skærm
Bybus - store byer	10-30 min	60 min	60 min	Flexibel	høj	høj	Mobil/skærm
Bybus - mindre byer	Varierer efter bystørrelse			Flexibel	høj	middel	Ingen
Lokalbus	Kørsel efter behov			Flexibel	høj	middel	Ingen
Skolebus*	Tilpasset skolernes behov			Flexibel	høj	middel	Ingen
Teletaxa	Kørsel efter behov			Lille	høj	middel	Ingen
Flextur	Kørsel efter behov			Lille	høj	Ikke faste stop	SMS før afhentning

*Incl. de såkaldte "rabatruter"

- ➔ Med trafikplan 2013 lægges op til, at der i den kommende planperiode arbejdes med at tydeliggøre, hvad man kan forvente af de forskellige buskoncepter. Det omfatter spørgsmål om, hvor og hvor ofte bussen kører, materieltype, busindretning samt indretning af ventefaciliteter ved stop og stationer. Klare buskoncepter er en fordel i de konkrete prioriteringer i den løbende planlægning. Og det gør det nemmere at formidle til brugerne, hvad de kan forvente.

Chaufførenes kundeservice

Generelt er der stor kundetilfredshed med chaufførenes service. Heldigvis, for alle undersøgelser viser, at chaufføren har overordentlig stor betydning for kundernes oplevelser i den kollektive transport. Især hvis der er uregelmæssigheder eller særlige situationer som skal tackles, så gør det en stor forskel hvordan chaufføren håndterer det. Kunderne bemærker det, hvis de mødes af en sur chauffør, og det huskes længe efter. En glad chauffør kan lette stemingen - så accepteres det nemmere, hvis bussen er proppet eller forsinket.

Gode og dygtige chauffører giver glade og tilfredse kunder. Derfor er chaufføruddannelse et vigtigt strategisk indsatsområde for Midttrafik. Hvis chaufføren oplever en glæde og status ved jobbet, så smitter det af på humøret. I uddannelsesprogrammet "Fly High" arbejdes der med at give chauffører redskaber til en optimal kundeservice.

Det er chaufførerne der ved, hvad der sker på ruterne, og det er vigtigt at inddrage disse erfaringer til at justere i infrastruktur og køreplaner. Af og til kan selv små ændringer i vejudformning eller signaler forbedre bussens fremkommelighed. Og køreplanerne har stor betydning for, hvordan chaufførerne oplever deres jobsituation - især hvis køreplanerne er for stramme i forhold til det, der er muligt.

Chaufførservice kan med fordel indarbejdes direkte i kontrakterne. Det kan være i form af krav om uddannelse. Og det kan være i form af incitamenter, f.eks. bonusudbetalinger, hvis kundetilfredsheden forbedres.

- *Der skal fortsat være stor fokus på chaufførenes kundeservice. Uddannelse, inddragelse i køreplanlægningen og incitamenter er vejen frem, og bør i videst muligt omfang formaliseres i kørselskontrakterne. Den generelt store kundetilfredshed med chaufførerne kan kun opretholdes og styrkes ved, at chaufførerne løbende rustes til at håndtere mange forskellige typer af situationer.*

Kundeinformation

En forudsætning for at den kollektive transport vælges er, at der er en tilgængelig information som vel at mærke er relevant og korrekt. Allerbedst er det, hvis der kan gives realtidsinformation om, hvordan den kollektive transport faktisk kører - ikke hvordan den burde køre.

I takt med nye teknologiske muligheder stiger forventningerne om relevant, korrekt og tilgængelig trafikinformation. Der efterspørges information i alle rejsens faser: planlægning, undervejs og når der er planlagte eller akut opståede driftsændringer. Og så efterspørges der information på tværs af trafikselskaberne. Det er den samlede rejse som er af betydning, og netop i skiftene er det vigtigt med relevant information, som kunderne kan agere ud fra.

Udviklingen går mere og mere i retning af digital selvbetjening. Med tiden vil der ske en udfasning af analoge informations-platforme og selvbetjente digitale medier vil vinde frem. Det er derfor vigtigt at være på de digitale medier, hvor kunderne er (eller snart vil

komme). Den trykte køreplan, som man kender den i dag, vil være her lidt endnu, men på længere sigt, så bliver den sendt på pension.

Teknologisk er der flere forskellige muligheder. Mobiltelefonen er en oplagt kommunikationskanal, da langt de fleste kunder i dag har en sådan med på rejsen. Med count down display på stoppestedet kan kunderne se, hvor lang tid der er til næste busafgang. Elektroniske tavler med aktuelle afgangstider på stationer, terminaler, arbejdspladser, i indkøbscentre, på hospitaler, skoler mm giver et hurtigt overblik.

Midttrafik arbejder aktivt på at etablere den bagvedliggende datainfrastruktur, som gør realtidsinformation realistisk så mange steder som muligt. Det er vigtigt at kommuner og Region Midtjylland vælger kommunikationsplatforme, der kan tale sammen - også med naboregionerne.

- *Nye teknologiske muligheder skal udnyttes mest muligt, og digitale medier vil i stigende grad tage over. De trykte køreplaner er på vej ud og elektronisk kommunikation på vej ind. Midttrafik vil etablere den nødvendige infrastruktur for elektronisk dataflow om realtid, og i fællesskab med kommuner og regionen afklare form og indhold i den fremtidige kundeinformation.*

Kundedialog og image

Midttrafik prioriterer tilstedeværelsen på de sociale medier højt - det er en effektiv måde at være i dialog med mange på. I Midttrafiks Strategiplan for 2013-2016 er der netop sat fokus på at gå i dialog med kunderne, som er dem der bedst ved, hvad der virker eller ikke virker. Der skal bruges mere tid på at udvikle produkter og løsninger i fællesskab med kunderne. Målet er, at Midttrafik fremstår som borgernes trafiksselskab, der lytter til forbedringsforslag og omsætter ideerne til praksis.

Kommunerne, vognmænd og andre lokale aktører omkring den kollektive transport er i den sammenhæng også vigtige. Brugernes kritik og ønsker kommer til udtryk på turen og ved henvendelser til kommuner. Ved at lytte er det muligt at agere på brugernes ros og ris.

De unge udgør mere end halvdelen af Midttrafiks kunder - i nogle områder helt op mod 80 %. Det er derfor helt naturligt, at der i særlig grad appelleres til de unge gennem en personlig, frisk og uhøjtidelig kommunikation. Filmen "Bussen", som blev en stor mediesucces, formåede at give halvdelen af de unge et mere positivt indtryk af bussen. Midttrafik vil fremover én gang årligt lave en markedsføringsplan, der er specielt målrettet unge.

Andre rejseformål og målgrupper end uddannelsesrejsende skal ikke glemmes. De unge skal til fritidsaktiviteter. Arbejdspendlere anvender i særlig grad kollektiv transport i og mellem de større byer. Og ældre borgere, som man ser mange af i bybusser, rejser ofte med det formål at købe ind eller foretage andre ærinder.

Den lokale markedsføring spiller en vigtig rolle, når nuværende og potentielle brugere skal nås. Ofte er nyskabelser eller større forandringer en god anledning til både kundedialog og markedsføring. Fx får Aarhus Kommune med åbningen af den nye

letbane en god anledning til at markedsføre hele den lokale kollektive transport til en bred målgruppe.

- Midttrafik skal være i *dialog med alle typer af kunder*, så den kollektive transport kan gøres attraktiv og tilgængelig for flest muligt.
- Unge er en stor og højt prioriteret målgruppe, og *den kollektive transport i Midtjylland skal derfor have et ungt image*.

Takster og billettyper

Det er Midttrafik der bestemmer taksterne, og som har ansvaret for at indtægter og udgifter balancerer. Prisstigninger er underlagt et omkostningsbestemt takstloft som blev indført i 2007 for at holde priserne nogenlunde i ro efter en årrække med meget store stigninger. Midttrafik har, som alle andre trafikselskaber, valgt at udnytte takstloftet fuldt ud. Hvis priserne lokalt skal holdes mere i ro, skal det i givet fald finansieres af øget tilskud fra kommuner eller Region Midtjylland.

Midttrafik arvede en uensartet takststruktur ved sammenlægningen fra fire tidligere trafikselskaber/amter og kommunale selskaber. Der arbejdes for en sammenlægning af takstområder, hvilket skal forhandles med DSB og Arriva Tog. Der er ens priser i tre takstområder. Priserne i takstområde Vest harmoniseres med de øvrige takstområder, når zonestørrelsen i vest ændres. Flextur tilbydes i dag på tre forskellige takstniveauer afhængigt af, hvilken kommune man er i. Også her anbefaler Midttrafik en større harmonisering.

Der er kommuner som har valgt at gøre benyttelsen af den kollektive transport gratis. Det kan der være et godt økonomisk rationale i, hvis det koster mere at vedligeholde billetteringsudstyret, end man får ind i billetindtægter. Derudover skal man være varsom med at have alt for mange lokale særordninger, som det kan være vanskeligt både for kunder og chauffører at finde ud af.

Rejsekortet bliver en realitet i hele Midttrafiks område inden planperiodens udløb. Udrulningen vil starte i 2014 på Odderbanen, i X-Bus og i den sydlige del af Midttrafik, hvorefter det vil blive indført etapevis i Vest, Midt og Østjylland. Med Rejsekortet bliver det praktisk og let for kunderne at billettere, både når de rejser internt i Midtjylland og når de rejser til andre landsdele. Der skal imidlertid arbejdes med, at gøre den underliggende prisstruktur i Rejsekortet enklere. Som det er i dag er den meget vanskelig at gennemskue for brugerne. Det bliver ikke nemmere af, at der er mange andre rabat- og billettyper. Rejsekortet skal ikke bare være en ny billetform i porteføljen. Det skal derimod være en anledning til en massiv forenkling.

- *Midttrafik vil fortsat udnytte takststigningsloftet fuldt ud*. Skal priserne holdes yderlige i ro kræver det øget lokalt tilskud.
- Rejsekortet vil i slutningen af planperioden være implementeret i hele Region Midtjylland. Det bliver nemt at billettere men svært at gennemskue priserne. *Der er fortsat behov for forenkling af takststruktur og billetsortiment*.

5. MÅL OM BEDRE SAMMENHÆNG

Den kollektive transport skal af kunderne opleves som et sammenhængende system, som er let at anvende. Det skal alle med ansvar for den kollektive transport samarbejde om.

Der er ikke sat tal på. Men vi holder øje med kundernes vurdering af, om vi gør det godt nok, som det kommer til udtryk i kundehenvendelser, tilfredsheds-undersøgelser og i pressen.

Samarbejde

Hvis der er kvalitetsbrister ét sted i den kollektive rejse, kan det influere på hele rejsen. Alle med ansvar for den kollektive transport skal samarbejde om, at kunderne oplever at systemerne taler sammen og der er en god sammenhæng i priser, information, korrespondancer mm . Der skal samarbejdes om udvikling og udbredelse af de forskellige kollektive transportformer og om den infrastruktur som brugere og busser bevæger sig på.

Busser og tog er ikke konkurrenter, men skal bedst muligt understøtte hinanden. Toget er sammen med de X-busser og regionalbusserne den rygrad der binder byerne sammen. Andre busser betjener lokalt, og bringer kunder til det højklassede system. Cykler og kollektiv transport skal også understøtte hinanden, og det skal være nemt at kombinere cykler med bus og tog.

Der er en udfordring i at samarbejde på tværs af administrative grænser. Men transport kan i modsætning til mange andre kommunale forsyningsområder ikke afgrænses ved kommunegrænsen. Kunderne vælger nu engang ikke alle deres aktiviteter indenfor samme kommune.

Systemsammenhæng

Samarbejdet skal omfatte initiativer der på længere sigt bidrager til en bedre systemsammenhæng i den kollektive transport. Her spiller byplanlægning og lokaliseringspolitik en vigtig rolle. Besøgstunge aktiviteter på en bar mark i udkanten af byen kan være vanskelige at betjene kollektivt.

Ved alle ny- og ombygninger af bolig- og erhvervsområder samt uddannelsessteder, bør den kollektive transport tænkes ind fra starten. Det omfatter indretning af busvenlige veje, gode adgangsveje på fortove og stier samt mulighed for at etablere stoppesteder med godt udsyn, relevante udstyr og læmuligheder.

Der skal være en løbende dialog om gensidig tilpasning af køreplaner og møde/sluttider. Særlig vigtig er dialogen med skoler og uddannelsessteder. Det er ikke altid køreplanen kan gå op alle steder, og flytning af en mødetid er måske det der skal til.

Endelig skal trafikselskaberne være gode til at skabe en fornuftig systemsammenhæng i form af realistiske køreplaner med optimale korrespondancer. Det er en særlig udfordring, at køreplansskift for busser og for tog ikke sker på de samme tidspunkter af året.

Værktøjerne

Køreplaner

Det er køreplanerne der fortæller, hvor og hvornår man kan forvente bussen kommer. Det er helt indlysende, at køreplanerne skal være pålidelige. Realistiske køreplaner sikrer, at kunderne ikke gentagne gange skuffes over forsinkelser.

Køreplanlægning er en afvejning mellem forskellige betjeningsprincipper og pragmatiske hensyn. Simple og enkle køreplaner viser sig ofte at være en passagermæssig succes. Busser der kører direkte uden alt for mange svinkeærinder, og som dermed betjener de fleste med hurtige ruter er attraktive. Det samme er køreplaner med faste intervaller og minuttal, som er lette at kommunikere og at huske. Til tider vinder pragmatiske hensyn imidlertid over systemprincipper.

Korrespondancerne i den kollektive trafik er afgørende for servicen, og for om folk overhovedet vil bruge den kollektive transport. Samarbejdet med Arriva og DSB omkring køreplaner er vigtigt. Der skal arbejdes for en gensidig optimering. For busserne er forskellige togtider hen over driftsdøgnet fx ikke ideelt.

Betjening af det nye supersygehus i Gødstrup bør have særlig fokus. Er man tidligt ude med gode kollektive løsninger, så er der en enestående chance for at påvirke de ansatte, patienter og besøgendes valg af transport. Køreplanlægningen for både tog og busser skal være optimal fra starten. Der er lokalt stor fokus på de muligheder for at nytænke togbetjeningen i området, som den åbningen af togstationen i Gødstrup giver anledning til.

- I forbindelse med at der i Trafikplan 2013 skal arbejdes med at tydeliggøre de forskellige buskoncepter, skal der *formuleres køreplansprincipper for de forskellige bustyper*: Hvilke principper skal lægges til grund for linjeføring og frekvens?
- Midttrafik skal sammen med DSB og ARRIVA, konkret vurdere korrespondancer på alle stationer og *sørge for at flest muligt af kunderne bruger mindst mulig tid, når de skifter mellem bus og tog*.

Stationer og stoppesteder

Supersygehuset i Gødstrup og den ændrede efterspørgsel det giver anledning til aktualiserer, at man ser på behovet for nye standsningssteder. Flere kommuner har i deres høringsvar i planerne for den statslige jernbane adresseret ønsker om nye stationer fx: Skolebyen i Skjern Kommune; Laurbjerg og Søften i Favrskov Kommune; Stilling i Skanderborg Kommune; Funder i Silkeborg Kommune; Stevnstrup i Randers Kommune samt Hovedgård, Hatting og Hansted i Horsens Kommune. Dertil kommer at flere beboergrupper har ønsker om standsning ved deres by.

Hvis ventetiden ved stoppesteder og stationer/terminaler er komfortable, kan tiden udnyttes. Er man ydermere informeret om, hvorvidt alt kører, som det skal, så føles ventetiden ikke så lang. Læ- og siddefaciliteter har betydning. For nogle brugere er trykthed afgørende for, om de overhovedet benytter den kollektive transport. Adgangsvejene, beplantning og belysning er forhold, der har betydning for, om brugerne føler sig trygge.

Den gode station/terminal kræver en sammentænkning af alle funktioner herunder ventefaciliteter ved både bus og tog, tydeligt afmærkede gangveje og belysning i aftentimerne. Banedanmark har ansvar for perronbelægning, -ure, -belysning, højttalere samt de skærme, der har med passagerinformation at gøre. DSB har ansvar for det øvrige perronudstyr, ejer det fleste stationsbygningerne samt en del arealer omkring stationer. Forpladsens indretning med publikumsfaciliteter, herunder busholdepladser er kommunernes ansvar.

Der er mange parter involveret omkring stationerne, hver med sine ønsker og krav, hvilket kan være en udfordring i forhold til finansiering, projektudarbejdelse og projektrealisering. De statslige puljemidler har i flere tilfælde vist sig at være en god katalysator for igangsættelse af samarbejdsprojekter på stationerne. Det er ikke kun kombinationen af bus og tog, men også kombinationen af cykel, bil og kollektiv transport som der skal samarbejdes om.

Stoppestedernes placering, indretning og vedligeholdelse er kommunernes ansvar. Der er forskellige standarder, design og praksis rundt omkring, hvilket betyder, at kunderne mødes af forskellige typer af stoppesteder med forskellige typer af udstyr. Midttrafik har udarbejdet en stoppestedsmmanual, som vejledning til kommunerne. Her skelnes mellem ministop, stop og superstop, med forskellige niveauer for indretning og udstyr

- Midttrafik har udarbejdet en stoppestedsmmanual, der beskriver ønsker til indretning af forskellige typer stoppesteder. På baggrund heraf *indledes dialog med kommunerne om at forbedre stoppestederne*, så de bedre lever op til kundens forventninger.
- Der skal fortsat være *fokus på indretning af stationerne*. Der skal være gode skifte- og ventefaciliteter for bus og tog. Og der skal være gode forhold, for at kombinere cykel eller bil med kollektiv transport.

Fremkommelighed

Kunderne skal stole på, at de kan komme frem til tiden. Det er problematisk, hvis der opstår forsinkelser, når bussen hænger fast i den almindelige trængsel. Kunderne spilder tiden, og det går ud over bussens driftsøkonomi. Erfaringer fra ind- og udland viser, at kortere rejsetid og større pålidelighed i køreplanerne er en måde at få flere brugere på. Og der er adskillige eksempler på at fremkommelighedstiltag tjener sig selv ind på få år i form af besparelser på driftsbudgettet.

Infrastrukturen kan mere eller mindre understøtte bussens fremkommelighed. Nogle tiltag for busfremkommelighed er enkle, fx signalprioritering, mens andre griber ind i anvendelsen af vejarealer, fx ved at indskrænke antallet af kørebaner eller ved at forudsætte nedlæggelse af parkeringspladser langs vejene.

Aarhus er Danmarks førende by i forhold til større tiltag for busfremkommelighed. Det hele startede med etablering af Busgaden midt gennem byen. Senere kom en meget lang busbane på en af de største indfaldsveje - Grenåvej. Senest er kommet busfremkommelighedstiltag på Randersvej og omkring Skejby. Mindre tiltag f.eks. smarte stoppesteder og signalprioritering for busser, kan også få busserne hurtigere

frem og gøre det lettere at holde en køreplan. Også i Horsens, Herning og Randers er der arbejdet med at forbedre bussernes fremkommelighed.

- ➡ *Der skal samarbejdes om at forbedre bussens fremkommelighed på vejnettet. Flaskehalse for bustrafikken skal identificeres, og metoder til at fjerne dem skal findes. Der er allerede en del erfaringer med tiltag som virker.*

UDKAST

6. MÅL OM PUBLIC SERVICE

Den kollektive transport skal have en Public Service funktion. Den kollektive transport skal sikre, at der er et transporttilbud til mennesker uden andre muligheder. Midttrafik vil gerne bedømmes på, hvor gode vi er til at opfylde den forpligtigelse.

Der er ikke sat tal på. Men vi holder øje med om borgerne i Midtjylland mener, vi gør det godt nok, som det kommer til udtryk i borgerhenvendelser og i pressen.

Kernekunder og særlige hensyn

Midttrafik ser især en Public Service forpligtigelse i forhold til tre målgrupper:

- *Unge til ungdomsuddannelser:* Transportbarrierer skal ikke være en hindring for at unge i regionen får en uddannelse.
- *Grupper med særlige behov:* Den kollektive transport skal være tilgængelig for så mange som muligt. Indretning og design bør ikke være en hindring.
- *På landet og landsbyerne:* Grundlaget for konventionel busbetjening er i mange tyndt befolkede områder ikke længere tilstede, og der skal findes nye løsninger.

Unge til ungdomsuddannelserne er, målt i antal rejsende, den største af de tre målgrupper, og de er derfor blandt Midttrafiks kernekunder. Det står ikke nedfældet i nogen lovgivning, hvem der skal sikre unges transport til uddannelsesstederne, men for Region Midtjylland og kommunerne er det en naturlig opgave i forlængelse af et ønske om at flest muligt af de unge får en uddannelse.

Mennesker med nedsatte funktionsevner skal i videst muligt omfang kunne benytte den kollektive transport. Begrebet universelt design dækker over, at man i den konkrete udformning tager højde for, at mennesker med forskellige fysiske og mentale forudsætninger kan benytte et produkt. Tit viser det sig at universelt design er til gavn for alle.

Det er vanskeligt at opretholde en kollektiv service i de tyndere befolkede områder, og det bliver ikke lettere fremover, når der tyndes yderligere ud. Det er vanskeligt at forestille sig helt at opgive betjeningen på landet eller at skære den ned til kun at omfatte skolebuskørsel. Flexitur kan her vise sig at være en del af løsningen.

Værktøjerne

Fokus på unge

De fleste unge vælger en ungdomsuddannelse tæt på boligen. Det er mere undtagelsen end reglen, at gymnasieelever udnytter det frie gymnasievalg og vælger skoler i den anden ende af regionen. På erhvervsskolerne er situationen lidt anderledes, da specialiserede uddannelsesstilbud af og til kræver lang transport.

Mange unge bruger en stor del af deres ungdom i en bus. Og den tid skal de kunne udnytte. Busserne skal indrettes, så man kan slappe af, lave lektier, være på de sociale medier mm. De unge skal betjenes af moderne busser, og der skal kunne tilbydes en siddeplads til alle som rejser over lidt længere afstande.

Det skal være cool at bruge bussen. Selvom mange af de unge ikke har valgmuligheder i forhold til, hvilket transportmiddel de bruger, så skal de ikke føle sig som tvangskunder. De skal føle sig velkomne og prioriterede. Så er chancen for at de fortsat er kunder, også når de får andre muligheder, større.

Planlægningen er nøglen til at betjene de unge bedst muligt indenfor de ressourcemæssige rammer, der er til rådighed. For unge som bor langt væk fra det højklassede kollektive transportsystem, så kan koordinering af skolebusser til højklassede busser og tog ind til de større byer være det, der gør det muligt at bruge kollektiv transport hele vejen.

Uddannelsesstederne ligger ofte ikke centralt i forhold til bycentre og stationer, så en effektiv og hyppig bustransport mellem uddannelsessted og busterminaler/stationer er vigtig. En løbende dialog med uddannelsesstederne om gensidige tilpasninger mellem møde- og sluttider og busbetjeningen er vigtigt for at få den bedste service - herunder at undgå overfyldte busser, når alle skal hjem på samme tid.

- ➔ *Midttrafik vil have en helt særlig fokus på unge til ungdomsuddannelserne. Det vil ske ved de konkrete prioriteringer i planlægningen, og ved at Midttrafiks generelt tilstræber en kommunikation og et image, som appellerer til de unge. Derudover vil Midttrafik styrke dialogen med skoler og uddannelsessteder om en gensidig tidsmæssig tilpasning.*

Tilgængelighed

Forskellige typer af funktionsnedsættelse fx gangbesvær og syns- eller hørenedsættelser kan besværlig- eller umuliggøre anvendelse af den kollektive transport. Den kollektive transport skal være tilgængelig for flest muligt. Og ved omtanke i detaljen kan flere komme med om bord.

For gangbesværede er lange afstande til stoppesteder et problem, og der er en konflikt mellem et ønske om at rette linjer ud og køre direkte, og at komme tæt på rejsemål. Til tider må der supplerende systemer til fx i form af lokale servicebusser. For gangbesværede er det vigtigt at undgå høje niveauspring, noget også folk med meget bagage eller barnevogne finder irriterende.

Information af mange forskellige kanaler er til gavn ikke kun for mennesker med nedsat funktionsevne men for de fleste kunder. For synshandikappede er det vigtigt med auditiv kommunikation fx stoppestedannoncering i busserne. Det kommer samtidig kunder som har læsevanskeligheder til gavn.

En vision om et fuldt udviklet universelt design tilpasset alle er ikke realistisk i den åbne kollektive transport. Der vil fortsat være behov for supplerende transportordninger fx den Individuelle Handicapordning, hvor svært bevægelsehæmmede kan benytte den behovstilpassede Flextrafik.

De særlige behov formuleres bedst af dem der kender til dem. Kommunernes inddragelse af de lokale Handicapråd tidligt i større beslutningsprocesser, kan bidrage til at få truffet de løsninger som er bedst for flest. Har man først fået indkøbt busser, som

ikke er handicapvenlige, eller har man først ombygget adgangsvejene uden hensyntagen til tilgængeligheden, så skal man leve med det i mange år efter.

- ➡ *Ved større nyanskaffelser eller ombygninger bør de lokale kommunale Handicapråd inddrages. Som led i Midttrafiks generelle politik om en udbygget dialog med kunderne, indgår også dialog med grupper med særlige behov.*

Flextur/teletaxa

Public Service forpligtigelsen kan være dyr at opfylde med konventionelle køreplanlagte busser, der hvor der er langt mellem brugerne og behovene er tidsmæssigt spredt hen over døgnet. Løsningen er her behovstilpasset kørsel, som er tilrettelagt efter de konkrete behov. Teletaxaer har en køreplan, men kører kun, hvis der er bestillinger. Flextrafik bestilles individuelt, og kørslen tilrettelægges løbende.

En meget stor del af Flextrafikken er kørsel med borgere, som af forskellige grunde er visiteret til at blive kørt fra dør til dør. Flexturen er den åbne del af Flextrafikken, der hvor alle borgere mod betaling kan blive kørt. Midttrafik vil udarbejde en særskilt trafikplan for Flextrafikken og alle dens forskellige kørselsopgaver.

Flextur kan vise sig at være det, der skal til for i de tyndere befolkede områder at opretholde et tilbud om kollektiv transport. Målt på den enkelte tur er Flexture dyre for kommunerne, da de på trods af brugernes egenbetaling kræver et betydeligt tilskud. Samlet set er der imidlertid både økonomiske og betjeningsmæssige fordele ved Flextur i mange områder. Kommunerne har haft en vis tilbageholdenhed med at introducere Flextur, men nu er der efterhånden så mange erfaringer, at konceptet kan rulles fuldt ud.

Taksterne for brug af Flextur er forskellig rundt om i de kommuner, der har tilsluttet sig ordningen. Det gør det ikke nemt at kommunikere produktet ud til borgerne, og det gør det ikke nemt for rejsende på tværs af kommunegrænser. Midttrafik ser gerne at Flextursproduktet harmoniseres, så det er det samme der tilbydes rundt omkring. Taksten for at benytte Teletaxa svarer til den almindelige kollektive transport, dog med den restriktion, at der ikke kan benyttes klippekort.

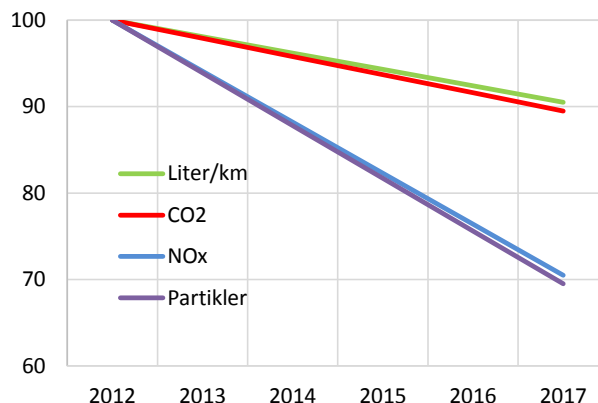
- ➡ *På steder og tider hvor efterspørgslen er begrænset, er det hverken samfundsøkonomisk eller miljømæssigt holdbart at vedblive med at betjene med store køreplanlagte busser. Der kommer ikke flere passagerer. Flextur og evt. teletaxa vil mange steder i kombination med skolebusser være den måde, man kan opretholde et tilbud om åben offentlig transport.*

7. MÅL OM BÆREDYGTIGHED

Midttrafik har et mål om at den kollektive bustransport skal bidrage til en grønnere udvikling. Hvert år skal brændstof effektiviteten øges med 2 %, for tilsvarende at reducere CO₂ udslippet med 2 %. Udslip af de sundhedsskadelige NO_x'er og partikler skal mindskes med 6 % hvert år. Fra 2013 til 2017 betyder det at:

- Brændstofforbruget reduceres med 10 % per kørt kilometer
- CO₂ udslip reduceres med 10 %
- NO_x udslip reduceres med 30 %
- Partikel udslip reduceres med 30 %

Reduktionsmål for brændstofforbrug, CO₂, NO_x og partikler



Miljø på den kommunale dagsorden

Bæredygtighed handler om at skabe de bedst mulige betingelser for mennesker og miljø både nu og fremover. Det er ikke tilstrækkeligt at fokusere på de kortsigtede behov, hvis det bringer de fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare.

Trafikkens energiforbrug og det tilknyttede CO₂-udslip har primært betydning i et globalt perspektiv, da CO₂ er en drivhusgas, som bidrager til den globale opvarmning med tilhørende risiko for klimaforandringer. Der er stor fokus på CO₂ problematikken, og mange kommuner har gennem de såkaldte "Borgmesteraftaler" forpligtiget sig til sammen med andre europæiske kommuner at gå forrest for at reducere CO₂ udslippet. Der afsøges områder, hvor der kan gøres en indsats, og den lokale bustrafik er et af stederne.

Kvælstofdioxid (NO_x) og partikler er de mest sundhedsskadelige stoffer i luftforureningen fra køretøjer. Kvælstofdioxid irriterer luftvejene, giver vejtrækningsproblemer, nedsat lungefunktion og øger risiko for infektion i lungerne. Undersøgelser har påvist at flere mennesker dør af vejtrafikkens luftforurening end af trafikuheld. Problematikken er størst i byernes tætte gaderum, hvor mange færdes og hvor udslippet er koncentreret. Det er en problematik der naturligt nok optager især de større bykommuner.

Euro-normerne sætter standarden

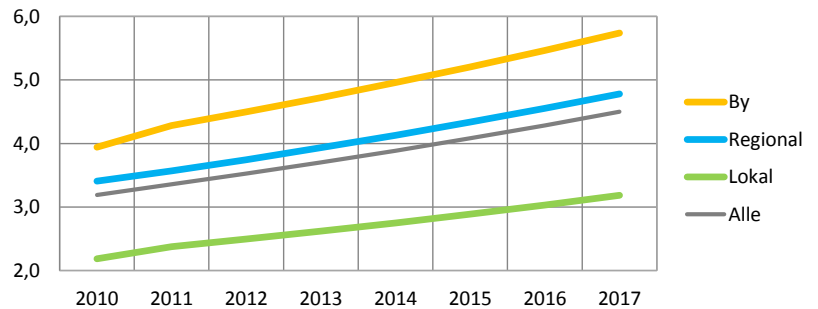
Det er gennem krav i kontrakter for rutekørsel, at bussernes miljøstandard kan fastlægges. Mængden af miljø- og sundhedsskadelige stoffer der udledes via bussernes udstødning kontrolleres lovmæssigt af EU's Euro-normer, hvor kravene til stadighed strammes. Den teknologiske udvikling er gået stærkt, hvilket afspejles i at niveauerne for udledninger af sundhedsskadelige stoffer er reduceret med 50-100 % fra de første normer i 1992 til de seneste normer.

EURO-norm 3 var standarden for en ny bus i 2000 og EURO-norm 5 er standarden i 2013. Vognparkens gennemsnitlige Euro-norm er et udtryk for, hvor moderne busparken

er. I dag er den gennemsnitlige norm for den buspark der betjener i Midttrafiks område 3,5. Frem til 2017 skal den gerne hæves til 4,5.

De strengeste krav skal stilles til bybusserne, da de kører steder, hvor mange mennesker færdes. Regionalbusserne skal der også stilles strenge krav til, men de kører en del af ruten i åbent land, og det er derfor rimeligt de ligger på et lidt lavere niveau end bybusserne. Lokalruterne er dem med laveste euro-norm krav. Det skal imidlertid ikke være sådan, at busser med en lav standard ender her. Der skal også stilles krav til lokalbusser.

Busparkens gennemsnitlige euro-norm i Midttrafik. Udvikling 2010-2012 og forventninger til 2013-2017



Flere i busserne

Målet om flere passagerer per køreplanstime understøtter direkte miljømålet. CO₂ udledningen er lavere per person i en traditionel bus end i en bil, når der er mere end syv personer i bussen. Derfor er flere kunder i busserne også et middel til at forbedre den kollektive transports miljøfordele. Flere i bussen giver mere miljø for indsatsen.

Det er ikke realistisk alle steder og tider at få syv eller flere personer i bussen. I nogle tilfælde vil andre hensyn, fx at folkeskoleelever kan komme i skole, tælle højere. Dertil kommer, at busrejsen skal ses i en sammenhæng. Fx kan det vise sig at den samlede rejse er miljøvenlig, når en halvtom bus bringer passagerne til en længere togrejse.

Hel og halvtomme busser er miljømæssigt ufornuftigt, og sender ikke et grønt signal til omverdenen. Den kollektive transport har ellers generelt et godt miljøimage i befolkningen. De fleste forbinder busser og tog med bæredygtig transport. Det er et image der skal plejes og vedligeholdes. Og det gør man bedst ved ikke at sende modsatrettede signaler. Flere i busserne styrker miljø, driftsøkonomi og image på samme tid.

Værktøjerne

Udbudskrav og incitament

Nøglen til at få en mere miljøvenlig buspark er de udbudsbetingelser Midttrafik stiller og de konkrete aftaler der indgås med vognmænd. Skærpede miljøkrav er i praksis normalt forbundet med øgede udgifter. Og i afvejningen mellem miljø og økonomi er det ofte sidstnævnte, der vinder.

Kontrakter kan med fordel bygge på incitament, hvor man belønner en god miljøindsats. Det har med held været afprøvet i udbud af bybustrafikken i Randers, Herning og Skive. Det har vist sig muligt af frivillighedens vej, og hjulpet på vej af bonusbetaling, at opnå brændstofbesparelser og nyere og mere miljøvenlige køretøjer. Redskaberne har bl.a. været mindre busser aften og weekend og uddannelse i miljørigtig

kørsel. Med ændret kørestil og mindskelse af tomgangskørsel har det vist sig muligt at spare op til 5 % - 8 % af brændstofforbruget og dermed også CO₂ udslippet.

- ➔ *Det er gennem kontrakterne med operatørerne, at Midttrafik sikrer, at busparken løbende bliver mere klima- og miljøvenlig. Det skal fremover ske i en kombination af krav og incitament.*

Ny teknologi

Selvom der eksperimenteres med alternative drivmidler, så vil diesel stadig være dominerende i 2017. Den teknologiske udvikling indenfor diselteknologien gør det realistisk fortsat at få mere kørsel per liter brændstof. De moderne dieselbusser er langt mere miljøvenlige end tidligere tiders. De kører længere på literen, og deres udslip er reduceret. Dieselpriiserne giver vognmændene et incitament til at indkøbe brændstofbesparende køretøjer og at uddanne chauffører i miljøvenlig kørestil.

Det er ikke i øjeblikket entydigt, hvilken der er fremtidens busteknologi. Der er fortsat behov for at eksperimentere med forskellige løsninger, inden diselteknologiens afløser er fundet. Midttrafik rådgiver og bidrager gerne, hvis der er kommuner, der ønsker at afprøve alternative teknologier og brændstoftyper. Det er vigtigt at få afprøvet, opsamlet og videregivet erfaringer. Flere teknologier er i øjeblikket i spil:

- Hybridbusser hvor man kan genanvende bremseenergien
- Elbusser er en lokalt miljøvenlig teknologi med potentiale for CO₂ besparelse
- Brintbusser er en lokalt miljøvenlig teknologi med potentiale for CO₂ besparelser
- Biodiesel fremstillet af biomasse fra afgrøder eller affaldsstoffer
- Natur- og biogas kan bidrage til at mindske afhængigheden af fossile brændstoffer
- Bioethanol der kan bruges i benzinmotorer

- ➔ *Der er fortsat behov for at eksperimentere med forskellige alternative teknologier, før dieselbussens afløser er fundet. I mellemtiden anskaffes den mest miljøvenlige dieselteknologi, når det anskaffes nye køretøjer. Midttrafik rådgiver og deltager gerne i projekter, hvor kommuner ønsker at afprøve ny bus- og brændstofteknologi.*

Køretøjernes størrelse

Det både er og opleves som mere miljørigtig adfærd, når man sidder få i en lille bus, end hvis man er få i en stor bus. En minibus bruger 2-3 gange mindre brændstof end en almindelig stor bus. Og så koster den en tredjedel af en stor bus i anskaffelse.

Argumentet for ikke bare at indsætte små busser ved lav efterspørgsel er, at de ofte er for små i myldretiden, og det er for dyrt både at have en stor og lille bus til at betjene samme rute på forskellige tider af dagen. Men måske skal der tænkes mere på tværs. De små busser er der allerede. De kører fx med elever og ældre i dagtimerne og kunne godt bruges i køreplanlagt drift på andre tidspunkter. Der er et potentiale i en større fleksibilitet i den konkrete busanvendelse på tværs af linjer, evt. på tværs af åben og lukket kørsel og på forskellige tidspunkter. Udfordringen består i at lave udbudspakker og incitamentskontrakter, som gør det interessant for vognmændene at byde ind med forskellige vognstørrelser.

Der hvor efterspørgslen er meget spredt i tid og rum, er teletaxaer og Flextur de mest miljøvenlige kollektive tilbud. Dels køres der kun, når der er behov, og dels køres der med små køretøjer.

- ➡ *Det skal testes om der er et potentiale for en større fleksibilitet i den konkrete busanvendelse på tværs af linjer, evt. på tværs af åben og lukket kørsel og på forskellige tidspunkter. Udfordringen består i at lave udbudspakker og incitamentskontrakter som ikke har unødvendige krav om store busser og som har en tilstrækkelig fleksibilitet, der gør det interessant for vognmændene at byde ind med forskellige vognstørrelser.*

Bustrafikkens grønne image

Forbrugerne efterspørger i stigende grad produkter og ydelser som belaster miljøet mindst muligt. Den kollektive transport opfattes af de fleste som miljøvenlig. Hidtil har det ikke i stor stil flyttet bilister til den kollektive transport, men fremtidens forbrugere vil måske være mere villige til at skabe overensstemmelse mellem miljøholdninger og adfærd.

Midttrafik skal fortælle om den kollektive bustransports miljøfordele. Og det gør ikke noget det sker på bekostning af personbilen. Vi skal forstærke det positive miljøimage som allerede eksisterer. Kollektivbrugerne må gerne opleve, at deres transportvalg er det rigtige ikke kun for dem selv men også for omgivelserne.

I kampagnen "Verdensreddere" har Midttrafik henvendt sig til de unge og brugt netop miljøargumentet som en grund til at bruge bus. Mange unge er optaget af klimaproblemer, og det kan måske få nogen til at vedblive med at bruge bus også i senere alder. Midttrafik vil også fremover aktivt inddrage miljøargumenterne i kampagner.

Gode miljøløsninger er altid gode pressehistorier. Letbanen i Aarhus og den eventuelle affødte elektrificering til Odder og Grenå, 10 nye biogasbusser i Holstebro og eksperimenter med små el-busser på Samsø. Alt sammen noget der har fået positiv omtale og som bidrager til at styrke den kollektive transports miljøimage.

- ➡ *Den kollektive transports grønne image skal fastholdes og styrkes. Miljøfordelene skal langt frem i markedsføring, salg og imagepleje. Konkrete miljøfremmende tiltag skal formidles, så kunderne også kender til dem.*

8. FREM TIL NÆSTE TRAFIKPLAN

Trafikplan 2013-2017 er det fælles grundlag som Midttrafik sammen med ejerkredsen af kommuner og Region Midtjylland arbejder ud fra de kommende år - frem til den næste Trafikplan. Gennem fælles overordnede målsætninger er det håbet, at mange forskellige initiativer til forbedringer af den kollektive transport kan sættes i værk, på en måde så de tilsammen giver størst mulig effekt.

Midttrafik vil i den løbende dialog med ejerkredsen tage trafikplanen frem, når det handler om de fremadrettede initiativer. Planen er udgangspunktet, men den give ikke svaret på, hvad man konkrete skal gøre rundt omkring. Trafikplanen og dens forskellige forslag til initiativer skal fortolkes lokalet, og der skal arbejdes konkret med udmøntningen.

Midttrafik vil en gang hvert år i planperioden følge op på, om udviklingen går i den ønskede retning. Vi vil konkret se på om der er:

- Flere tilfredse kunder
- Bedre sammenhæng
- Fokus på Public Service
- Bæredygtig kollektiv transport

Samtidig vil Midttrafik løbende samle op og formidle gode ideer og initiativer både internt i Region Midtjylland og andre steder.

UDKAST

Aarhus, 9. august 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. august 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
31. juli 2013	1-25-1-13	Niels-Jørgen Danielsen	NJD@midttrafik.dk	87408238

Notat om priser på kontantbilletter til pensionister

Baggrund

Indførelsen af det Landsdækkende Enkeltbilletsystem implementeres samtidig med udrulning af rejsekortudstyret. Midttrafiks billetteringsudstyr i busserne erstattes af nyt udstyr, og de nuværende produkter og priser skal tilpasses den fremtidige situation.

Det forventes at den landsdækkende enkeltbillet indføres fra januar 2015. Administrationen i NT, Sydtrafik og Midttrafik har aftalt, at der planlægges takstændringer i både 2014 og 2015, og at der fra januar 2015 vil være en fælles jysk takstrække for voksenbilletter.

I det landsdækkende enkeltbilletsystem er der kun 2 takstrækker:

- HEL anvendes til voksen priser.
- DELVIS (altid 50% af HEL) anvendes til alle andre passagertyper end voksen. Dvs. barn, hund, cykel mm.

Der er følgende muligheder:

1. Fra januar 2015 er der samme billetpriser for voksen og pensionist.
2. Fra januar 2015 sælges pensionistbilletter til 50% af voksen priser.

Ad 1) Samme billetpriser for voksen og pensionist fra 2015

Dette scenarie medfører stigninger i priserne på kontantbilletter for mellemlange og lange rejser, fordi priserne over 5 zoner i dag er rabatterede. Derimod er der ingen prisstigninger for rejser på 2-4 zoner.

Tabellen viser at en pensionistbillet, til eksempelvis 7 zoner, skal stige fra den nuværende pris på 53 kr. til 71 kr. i 2015. Det er en stigning på 18 kr. Stigningen er mulig at fordele over de kommende 2 takstændringer i 2014 og 2015.

Tabellen viser nødvendige stigninger i billetpriser for pensionister. Disse stigninger skal indregnes i overholdelsen af takststigningsloftet.

Jysk Takstrække *		Nuværende	Forventet	Forskel	Takststigninger	
Antal	Kontant 2015	2013	2015		2014	2015
Zoner	Voksen	Pensionist	Pensionist		Pensionist	Pensionist
2	22,00	20,00	22,00	2,00	-	2,00
3	31,00	28,00	31,00	3,00	2,00	1,00
4	41,00	37,00	41,00	4,00	2,00	2,00
5	51,00	43,00	51,00	8,00	5,00	3,00
6	61,00	48,00	61,00	13,00	6,00	7,00
7	71,00	53,00	71,00	18,00	9,00	9,00
8	81,00	58,00	81,00	23,00	11,00	12,00
9	91,00	63,00	91,00	28,00	14,00	14,00

* forventet jysk takstrække fra januar 2015.

Administrationen vurderer at ca. 85 % af alle pensionist kontantbilletter sælges til korte rejser på 2-4 zoner. Det er rejser i alle bybusser i hele Midttrafik og korte rejser i regionale ruter. Disse rejser vil ikke blive omfattet af prisstigningerne.

Administrationen har estimeret den årlige provenustigning i billetindtægterne til ca. 1,0 mio. kr., hvis pensionistbilletterne hæves til samme takster som voksenbilletter. Der må dog forventes en substitution til køb af pensionist klippekort. Det vil reducere merprovenuet.

For at afbøde stigninger i billetpriserne er det muligt at indføre en højere rabat på pensionist-klippekort. Når rejsekortet indføres vil det også være muligt at indføre en pensionistrabat på rejsekortet.

Ad 2) Pensionistbillet til 50 % af Voksen fra 2015

Dette scenarie medfører store prisnedsættelser på kontantbilletter for pensionister. Alle kontantbilletter, uafhængigt af zoneafstand, skal nedsættes.

Eksempelvis skal en billet til 7 zoner nedsættes med 17,50 kr. og en bybusbillet til 2 zoner, skal nedsættes med 9 kr.

Tabellen viser nødvendige takstnedsættelser i billetpriserne, hvis pensionistbilletten skal være 50 % af voksen.

Jysk Takstrække *		Forventet	Nuværende		Takstnedsættelser	
Antal	Kontant 2015	2015	2013	Forskel	2014	2015
Zoner	Voksen	Pensionist	Pensionist		Pensionist	Pensionist
2	22,00	11,00	20,00	-9,00	-4,50	-4,50
3	31,00	15,50	28,00	-12,50	-6,00	-6,50
4	41,00	20,50	37,00	-16,50	-8,00	-8,50
5	51,00	25,50	43,00	-17,50	-8,00	-9,50
6	61,00	30,50	48,00	-17,50	-8,00	-9,50
7	71,00	35,50	53,00	-17,50	-8,00	-9,50
8	81,00	40,50	58,00	-17,50	-8,00	-9,50
9	91,00	45,50	63,00	-17,50	-8,00	-9,50

* forventet jysk takstrække fra januar 2015.

Prisnedsættelserne vil medføre et betydeligt fald i Midttrafiks indtægter og dermed et højere tilskud til busdrift for bestillerne. Administrationen har estimeret årlige mistede indtægter fra kontantbilletter på ca. 7,1 mio. kr. Administrationens skøn er baseret på udstedelse af ca. 1,3 mio. pensionist kontantbilletter pr. år. Billetstatistikken er desværre ikke fuldt pålidelig, da det ikke er muligt at skelne mellem voksen- og pensionistkontantbilletter i alle bybussystemer i Midttrafik.

De største reduktioner i indtægtsprovenuet vil være i kommuner med bybuskørsel og Region Midtjylland, fordi alle rejser på kontantbilletter til 2, 3 og 4 zoner nedsættes med henh. kr. 9,-, kr. 12,5 og kr. 16,50.

Der vil være en afsmittende effekt på indtægter fra klippekort, fordi priserne på pensionist klippekort også skal nedsættes. Hvis ikke klippekortpriserne tilsvarende nedsættes, vil det betyde, at en rejse på kontantbillet vil være billigere end en tilsvarende rejse på et pensionist-klippekort. Det skønnes at Midttrafiks indtægter vil blive ca. 4,6 mio. kr. lavere pr. år. I dette skøn er der en tilsvarende usikkerhed fordi der i billetstatistikken ikke er muligt at skelne mellem voksen- og pensionist klippekort i bybussystemerne i Midttrafik.

Midttrafiks administrative omkostninger vil endvidere blive højere, fordi der skal trykkes særlige pensionistklippekort. I dag anvendes samme klippekortformular til voksen og pensionister ved 2-4 zoners rejser.

Administrationen vurderer, at nedsættelserne vil betyde et samlet provenutab ved dette scenarie på 11,7 mio. kr.

Aarhus, 9. august 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. august 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
1. august 2013	1-00-1-13	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Vederlag til bestyrelsesmedlemmer i Midttrafik

Iflg. Midttrafiks vedtægter (§ 19), aflønnes bestyrelsesmedlemmer for Midttrafik ved, at *"der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv."*

Formuleringen i Midttrafiks vedtægter er taget fra standardvedtægterne for trafikelskaber (bekendtgørelsen nr. 1008 af 9. oktober 2006). Paragraffen i standardvedtægten vedr. vederlag kan ikke fraviges. Midttrafik skal derfor have sine vedtægter godkendt ved tilsynsmyndigheden.

Bestyrelsesmedlemmer kan således vælge at et fast vederlag, men kan også vælge at opretholde diæter og tabt arbejdsfortjeneste.

Det nuværende niveau for vederlag

De nuværende regler for vederlag for Bestyrelsen for Midttrafik blev godkendt 13. marts 2008 efter flere afslag og langvarig sagsbehandling fra Statsforvaltningen. Ansøgningen til Statsforvaltningen byggede på et skønnet tidsforbrug til opgaverne på 660 timer årligt for bestyrelsesformanden, 165 timer årligt for hver næstformand (25 % af formanden) og 82,5 timer for hvert menigt medlem (12,5 % af formanden) – alle timer afregnet med den til enhver tid gældende timesats for et folketingsmedlems grundløn.

Det svarer til ca. 206.000 kr. årligt til bestyrelsesformanden (2013-niveau), ca. 52.000 kr. til hver næstformand og ca. 26.000 kr. til hvert menigt medlem.

Sammenligning med øvrige selskaber

Til sammenligning får formanden for et KL-udvalg 203.500 kr., næstformanden 61.000 kr. (30 %) og et menigt medlem 30.500 kr. (15 %)

I fx Dansk Energi og HMN Naturgas ligger formandsvederlaget på 240.000-300.000 kr., næstformanden får 33-40 % og menige medlemmer får 15-17 %.

De øvrige trafikelskaber har forskellig fordeling mellem formand, næstformand og menige medlemmer. Movia har 40 % af formandens vederlag til næstformanden og 20 % til menige medlemmer; NT har 67 % til næstformanden og 50 % til menige medlemmer. Fynbus og Sydtrafik har samme fordeling som Midttrafik. Bestyrelsesformanden for Movia (som er det eneste selskab, der er større end Midttrafik) får 246.000 kr. årligt.

Midttrafiks niveau for vederlag til bestyrelsesformanden ligger således rimeligt på niveau med nogle øvrige selskaber, mens næstformænd og menige medlemmer relativt får mindre.

Der er særlige forhold i Midttrafik, som ikke kendes fra de andre trafikelskaber:

- Midttrafik har sit eget busselskab, som Bestyrelsen for Midttrafik også er bestyrelse for, så opgaven som bestyrelse er bredere end den, der umiddelbart er beskrevet i lov om trafikelskaber, da Bestyrelsen for Midttrafik har det direkte, overordnede ansvar for et stort, konkurrenceudsat driftsselskab med mange tjenestemænd.
- Midttrafik har en vigtig koordinerende funktion i forhold til den østjyske letbane, hvor Midttrafik har ansvaret for at varetage ledelsen af den politiske følgegruppe. Formanden for følgegruppen for den Østjyske Letbane får ikke et særskilt honorar herfor.

Det bemærkes, at bestyrelsesformanden for Midtjyske Jernbaner A/S får et særskilt honorar på 25.000 kr. af Midtjyske Jernbaner A/S for dette hverv.

Mulige overvejelser om regulering af vederlaget

Administrationen vurderer, at det anslåede timeantal for bestyrelsesformanden er passende, mens et timeantal på hhv. 165 og 82,5 timer om året for næstformænd og menige medlemmer baseret på de seneste års mødeaktivitet er lavt sat. I indeværende valgperiode har der været 10-11 møder om året samt 1-2 øvrige arrangementer (konferencer m.m.).

Medlemmerne af Bestyrelsen for Midttrafik dækker et stort geografisk område, så ud over direkte mødeforberejdelse og mødedeltagelse, skal vederlaget også dække transporttid til og fra møder, der typisk afholdes i Aarhus. Bestyrelsesmedlemmerne bor i gennemsnit 69 km fra Midttrafiks hovedsæde, og må skønnes at have en samlet transporttid hver især på ca. 2 timer til/fra møder i Midttrafik, og den tilgæede tid hertil honoreres ikke på anden måde. Det ikke muligt at honorere bestyrelsesmedlemmerne individuelt afhængigt af tiden brugt til transport til møderne.

Næstformændene i Midttrafik har et højere tidsforbrug end menige medlemmer, bl.a. pga. møder i formandskabet, møder med Midttrafiks MED-udvalg m.m.

Administrationen vurderer, at med den hidtidige mødeaktivitet bruger menige medlemmer af Bestyrelsen ca. 10-12 timer om måneden på aktiviteter i Midttrafik, inkl. mødeforberejdelse, transporttid og mødedeltagelse samt kontakt til de kommuner og repræsentantskabsmedlemmer, der ikke er medlemmer af Bestyrelsen. Det svarer til ca. 130 timer om året, svarende til 20 % af bestyrelsesformandens timeforbrug.

Hidtil har næstformændene fået dobbelt så meget som menige medlemmer, hvilket fortsat vurderes at være et udtryk for det ekstra arbejdsomfang for hver af næstformændene til bl.a. møder i formandskabet. Vederlaget skulle i så fald være på 40 % af bestyrelsesformandens til hver næstformand.

Hvis der arbejdes videre med ovenstående, vil det betyde et forslag om vederlag i størrelsesordenen (i 2013-niveau):

- formand: ca. 206.000 kr. om året.
- hver næstformand (40 %): ca. 82.000 kr. om året.
- hvert menigt medlem (20 %): ca. 41.000 kr. om året.

Midttrafik har dog det særlige forhold, at der er to næstformænd. Hvis det vurderes, at den samlede udgift til vederlag til næstformændene bliver for højt relativt set, kunne der anlægges den betragtning, at 2 næstformænd kan dele et næstformandsvederlag og et menigt medlems vederlag, altså 30 % af bestyrelsesformandens vederlag til hver næstformand.

Hvis denne betragtning lægges til grund, vil det betyde et forslag om vederlag i størrelsesordenen (i 2013-niveau):

- formand: ca. 206.000 kr. om året.
- hver næstformand (30 %): ca. 62.000 kr. om året.
- hvert menigt medlem (20 %): ca. 41.000 kr. om året.

Aarhus, 9. august 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. august 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8

**MIDTTR
AFIKS PAS
SAGERTÆL
LING 2012**



midttrafik

Midttrafik Passagertælling 2012

INDHOLD

Indhold.....	1
Indledning.....	2
Metode og beregning.....	3
Datakorrektion og dataopregning.....	3
Generelle kommentarer til tabellerne.....	4
Resultater.....	5
Regionale rejser.....	6
Større ruteændringer på regionale ruter siden tælling i foråret 2011.....	6
Rejser på lokalruter og i bybusser.....	8
Større ruteændringer i kommunerne.....	9
Resultater Trafikplan Aarhus.....	11
Rute 100-omlægningen på Oddervej og Grenåvej:.....	11
Rute 200 omlægningen på Skanderborgvej og dele af Randersvej:.....	12
Randersvej – rute 117, 118 og 918X.....	12
Viborgvej – rute 111, 112, 114, 116 og 914X.....	13
Silkeborgvej – rute 113, 901X, 913X og 952X.....	13
Tabelsamling.....	14
Hvad viser tabellerne?.....	14
Bilag 1: Regionale ruter.....	15
Bilag 2: Kommunale ruter.....	19
Bilag 3: Trafikplan Aarhus.....	26

Midttrafik Passagertælling 2012

INDLEDNING

Denne rapport indeholder en præsentation af hovedtallene fra Midttrafiks passagertælling i 2012.

Rapporten indeholder også en præsentation af udviklingen på de regionale ruter efter Trafikplan Aarhus – det vil sige, effekten af den store omlægning af bybusnettet i Aarhus samt sammenlægning og omlægning af flere regionale ruter i med udgangspunkt i Aarhus.

Midttrafik administrerer 99 regionale ruter, 124 lokale ruter, 124 bybuslinjer, 246 skoleruter og 56 teletaxaruter.

Hvert år tæller Midttrafik de regionale og lokale ruter samt en del af bybusserne. De åbne skolebusser (rabatruter) bliver talt af kommunerne selv, da de har planlægningsansvaret. Da Midttrafik ikke råder over alle tællinger for disse ruter, er de ikke med i denne rapport.

En del af tællingen blev gennemført i uge 40 2012 fra den 4. – 8. oktober. De større regionale ruter med udgangspunkt i Århus blev talt på eksterne tællere i oktober og november med opfølgning i februar og marts.

Herning Bybusser er talt i uge 10 8.-12. marts 2012 med eksterne tæller i forbindelse med Mixtur, Holstebro Bybusser og Viborg Bybusser blev talt i uge 45 8.-12. november 2012 i forbindelse med analyse og implementering af nye bybusnet. Horsens, Silkeborg, Skive og Aarhus bybusser er ikke talt. Tællingen i Randers by er ufuldstændig, og er derfor ikke medtaget.

Siden tællingen i 2011 har Midttrafik på Region Midtjyllands vegne lavet besparelser på en lang række regionale ruter. Det har resulteret i, at en del regionale ruter er nedlagte eller overgået til kommunal finansiering, en del ruter er blevet kraftig reduceret, så der nu er enkelte ture tilbage af hensyn til uddannelsessøgende. I Aarhus-området har Trafikplan Aarhus betydet et nyt bybusnet i Aarhus Kommune, samt nedlægninger og omlægninger af enkelte regionale ruter og oprettelse af en ny stor pendlerrute. Der har været fokus på X-busser, flere ture mellem de større byer samt bedre korrespondancer. Der kan læses mere om større ændringer på ruterne i afsnittet **Resultater**.

Regionens effektiviseringer kan tydeligt aflæses i tællingen for 2012. Regionens effektiviseringer betyder tilbagegang på stort set alle berørte ruter. Der har været fremgang i på X-busserne, hvor der er kommet flere ture og bedre korrespondancer, og der har været fremgang i Østjylland, hvor det nye bybusnet i Aarhus og de nye pendlerruter har betydet flere kunder i de regionale ruter. I Herning er det nye bybusnet fra 2011 nu kørt godt ind. Der været en stigning i antallet af passagerer på 13 % i forhold til 2011, men stadig ikke helt så mange som før bybusomlægningen. Generelt er der fremgang i passagertallet i en lang række kommuner – de fleste kan forklares med at kommunerne har overtaget en del tidligere regionale ruter, og dermed naturligvis har fået flere passagerer og køreplantimer end tidligere. Der kan læses mere om tællingens resultater i afsnittet **Resultater**.

Trafikplan Aarhus har betydet fremgang på de regionale ruter langs alle Aarhus' større indfaldsveje. En nærmere beskrivelse af Trafikplan Aarhus og fremgangen på de regionale ruter findes i Aarhus i afsnittet **Resultater Trafikplan Aarhus**.

Rapporten her giver et samlet overblik over benyttelsen af de enkelte ruter, grupperet på rutetype (regional, planområde(Midt, syd, vest og øst) samt kommuner. En nærmere beskrivelse af tællemetode, databehandling og beregning af hovedtal findes i afsnittet om **Metode og beregning**.

Midttrafik Passagertælling 2012

METODE OG BEREGNING

Hvert år tæller Midttrafik de regionale og lokale ruter samt en del af bybusserne. Skolebusserne bliver talt af kommunerne selv. Tællingen er en på- og afstigertælling, som omfatter alle personer, der står på eller af bussen ved en destination (stoppested). Der er blevet talt på hver tur i køreplanen på tre hverdage (torsdag, fredag og mandag) samt lørdag og søndag. I denne rapport opgøres passagertal ud fra antal påstigere, og i det følgende vil antal rejser blive anvendt synonymt med antal påstigere, da én påstigning afstedkommer én rejse.

Traditionelt har man valgt at placere passagertællinger i uge 40/41 evt. i marts/april, ud fra den betragtning, at det er en repræsentativ uge for kundernes benyttelse af busserne. Det er en uge, som ligger mellem sommerhalvårets mindre belastning og den større i vinterhalvåret.

I 2012 blev der talt i uge 40 på følgende tre hverdage og weekend, torsdag-fredag-lørdag-søndag-mandag, 4.-8. oktober på langt de fleste regionale og lokale ruter. Regionale ruter med udgangspunkt i Aarhus blev talt i ugerne 40-49 med opfølgning i marts. Bybusserne i Herning blev talt i uge 10 2012 - 10.-14. marts og Holstebro bybusser og Viborg bybusser blev talt i uge 45; torsdag-fredag-lørdag-søndag-mandag, 8.-12. november 2012.

Datakorrektion og dataopregning

Det kan ikke undgås, at der i en tælling på omkring 260 ruter med et meget stort antal ture kan forekomme ikke talte ture. I disse tilfælde foretages en korrektion af en manglende tur ved at tildele værdier fra en tilsvarende tur på en anden hverdag. Hvis der har manglet enkelte ture på lørdag-søndag er tallene hentet fra sidste års tælling.

Ud fra de registrerede på- og afstigere i tælleperioden beregnes først et ugetal. Midttrafik har anvendt følgende beregningsmetode: (torsdag + mandag)*2 + fredag + lørdag + søndag). Dette ugetal multipliceres med antal uger ruten kører i løbet af køreplanåret, 52 for hele året, 45 uden kørsel i sommerferien og 43, når der kun køres på skoledage. Der tages i denne opregning ikke hensyn til, at enkelte ture ikke køres i bestemte perioder.



En passagertælling over fem dage ud af årets 365 udgør kun en lille stikprøve af årets samlede passagertal og er derfor med nogen statistisk usikkerhed. På tælledagene til gengæld tælles det totale antal passager, som bruger busserne, det vil sige, at stikprøven for disse dage er 100 %. Da den væsentlige del af passagerne er erhvervspendlere og

Midttrafik Passagertælling 2012

uddannelsessøgende, som på hverdage hen over året formentlig foretager den samme daglige rejse, viser erfaringerne, at rejsemønstret i tælleperioden afspejler virkeligheden ganske godt. Tællingen af passagerer på weekendture udgør en lidt mindre stikprøve, da disse ikke på samme måde foretager den samme rejse hver weekend. På særlige ruter, i f.eks. ferieområder, kan der være store årstidsvariationer. Denne specielle sommertrafik er ikke medregnet i denne opgørelse, ligeledes heller ikke ekstrakørsel i forbindelse med festuger og lignende.

På mindre ture kan særlige hændelser som f.eks. 20 børnehavebørn på udflugt give forholdsvis store udsving i passagertallet. I dette eksempel vil der blive 40 ekstra passager som ved opregning til ugetal kan give 80 passagerer. Dette kan give urealistiske forskelle fra et år til et andet.

Vejrliget i tælleperioden kan i visse tilfælde påvirke rejsemønstret, således at meget tørt og solrigt vejr kan medføre, at flere benytter cyklen på de korte rejser – specielt i bybusområder - og regnfuldt vejr kan modsat give flere passagerer i busserne. Der skal dog være tale om usædvanligt vejr i hele tælleperioden og i den forudgående periode for at give nogen væsentlig indvirkning. På de regionale ruter har vejrliget minimal betydning for passagermængden. På denne baggrund er det Midttrafiks vurdering, at vejrforholdene i tælleugen i 2012 ingen betydning har for tællingen.



Generelle kommentarer til tabellerne

Ud fra datamaterialet præsenteres nedenfor hovedtal for hver regionalrute fordelt på Midttrafiks planområder (midt, syd, vest og øst) og for lokalruter og bybusruter fordelt på kommuner.

I de følgende tabeller og i tabelsamlingen vises:

- **Hverdage** = tælleugens 5 hverdage
- **Weekend** = sum af lørdag og søndag
- **Ugesum** = hverdage + weekend
- **Årssum** = Ugesum x antal uger ruten kører i køreplanåret 2011/12
- **% 11-12** = den procentvise ændring i ugesummen fra 2011 til 2012

Midttrafik Passagertælling 2012

RESULTATER

En opgørelse af antal passagerer på grundlag af tælling på tre hverdage samt lørdag og søndag kan give et overordnet billede af størrelsesniveau og udviklingstendenser. Det er dog klart, at der på mindre ruter med små passagertal kan forekomme større udsving f.eks. når en gruppe børn tager på udflugt på netop en af tælledagene.

Ved sammenligning af tællerresultater fra to eller flere år skal der også tages hensyn til ændringer i køreplan og kørselsomfang. Dette er der i det følgende delvist taget højde for ved at sammenholde tælleugens antal påstignere med antal køreplantimer for den samme uge, frem for at sammenholde årstal.

Med ovennævnte forbehold kan der peges på følgende hovedtendenser:

Regionens effektiviseringer i 2011 ses tydeligt i resultaterne for de regionale ruter. På de regionale ruter i Midttrafik Vest, Midt og Syd er der generelt tilbagegang på grund af de mange regionale ruter, som enten blev nedlagt, kraftigt reduceret eller overgik til lokale ruter finansieret af kommunerne.

I Østjylland har der været fremgang på de regionale ruter. Det skyldes blandt andet, at tællingen på de regionale ruter med udgangspunkt i Aarhus var af ringe kvalitet i 2011 og af en meget god kvalitet i 2012. Derudover så har de regionale effektiviseringer ikke været så massive i Østjylland. Der har også været fremgang på X-busserne. Det skyldes, at de X-bus ruter med få passagerer er blevet nedlagt og de ruter med mange passagerer har fået flere ture. Specielt mellem Aarhus og Silkeborg samt Aarhus og Randers er der kommet markant flere X-bus ture.

Regionens effektiviseringer ses også tydeligt i passagertallene for kommunerne. De kommuner som har overtaget tidligere regionale ruter har naturligt fået et større passagertal og køreplantimeantal end tidligere. Specielt Hedensted Kommune skiller sig ud med et spring fra 2011 til 2012 på 1880%. Det skyldes overtagelsen af 3 tidligere regionale ruter, hvor de gik fra at have 172 passager om ugen til knap 3500 passager om ugen på de lokale ruter.

Herning bybusser har haft en stigning på 13 % i passagertallet. Den skyldes hovedsageligt, at tællingen i 2011 blev foretaget lige efter et køreplanskifte med større omlægninger. Tællingen her var meget lav, hvilket er meget naturligt umiddelbart efter indførelsen af et nyt og anderledes system. Siden da er der kun lavet små justeringer, og passagerne er så småt vendt tilbage igen, hvilket den nye tælling også viser.



Midttrafik Passagertælling 2012

REGIONALE REJSER

Fordelingen af de regionale rejser på planområderne (vist i figur 1) fremgår af tabel 1.

Figur 1: De forskellige planområder i Midttrafik.



Tabel 1: Fordeling af de regionale rejser på planområder.

Antal påstigere (afrundede tal i 1000)	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	% 11-12
Midttrafik Midt	36	3	39	2.030	-23%
Midttrafik Vest	30	2	32	1.653	-13%
Midttrafik Syd	44	4	48	2.455	-1%
Midttrafik Øst	193	21	214	11.121	33%
Midttrafik X bus	23	3	26	1.379	10%
Regionale rejser i alt	326	33	359	18.638	12%

Større ruteændringer på regionale ruter siden tælling i foråret 2011

Der er kun nævnt områder og ruter med ændringer, som vurderes at kunne have effekt på passagertallet i enten positiv eller negativ retning. Generelt har der været fokus på bedre og hurtigere forbindelser samt bedre korrespondancer. Regionens effektiviseringer er også slået igennem siden den sidste tælling i foråret 2011. Det betyder, at der på en lang række af regionens ruter er skåret ned på kørslen. På en del ruter opretholdes kun ture, som betjener uddannelsessøgende.

Område Midt

K11:

Rute 41 nedlægges, og erstattes med lokal kørsel i Skive Kommune.

Rute 55 bliver delvist nedlagt. Strækningen i Viborg Kommune erstattes med lokal kørsel.

Rute 67 udvides til Aars.

Midttrafik Passagertælling 2012

K12: Rute 50, 67, 59 og 64 får ny ruteføring i Viborg by.

Område Vest

K11:

Rute 14, 41, 58, 96, 281, 307 nedlægges helt eller delvist.

Rute 11, 19, 21, 26, 61, 69, 130 og 191 reduceres som følge af regionens effektiviseringer. Enkelte ture opretholdes ad hensyn til uddannelsessøgende.

Rute 13, 15, 23, 24 og 140 får forbedret korrespondancerne.

Rute 29, 150, 190 og 281 får omlagt ruteføring, så de bedre kan møde kundernes behov.

Rute 283 udvides alle dage.

K12:

Rute 81 får bedre og hurtigere forbindelser mellem Herning og Billund.

Område Syd

K11: Rute 108 og 219 nedlægges. Rute 209 overgår til lokalrute i Hedensted.

K12: Rute 117 får bedre korrespondancer til rute 215 i Tørring og til tog i Give. Teletaxibetjeningen udvides.

Område Øst

K11:

Rute 101, 109 og 312 nedlægges. 109 oprettes igen i K12 med enkelte ture Galten-Aarhus.

Rute 112, 120, 211, 212, og 352 får reduceret betjening på delstrækninger. Enkelte ture opretholdes af hensyn til uddannelsessøgende.

Rute 306 og 319 nedlægges betjeningen af enkelte byer med undtagelse af enkelte ture. Det forkorter rejs tiden på strækningerne.

Rute 115 nedlægges mellem Aarhus og Hinnerup og erstattes af rute 200 Aarhus - Skejby Sygehus - Hinnerup/Hammel. Der er i Hinnerup korrespondance mellem rute 200 og rute 115.

Rute 200 etableres som erstatning for ruterne 101/107/109 mellem Skanderborg, Hørning, Viby, Aarhus og Skejby Sygehus samt som erstatning for rute 115 Aarhus - Søften - Hinnerup. Rute 200 kører gennem det centrale Aarhus og betjener Aarhus Universitet.

Rute 221 reduceres. Der opretholdes enkelte ture på hverdage af hensyn til uddannelsessøgende.

Rute 230 får søndagskørslen nedlagt mellem Randers og Fårup.

Rute 311 nedlægges som regional rute med undtagelse af en enkelt tur på hverdage af hensyn til uddannelsessøgende til Silkeborg.

903X Aarhus – Odder – Hou skifter rutenummer til rute 103. Korrespondancen til færgen i Hou er forbedret.

K12:

Rute 223, 230 og 235 er blevet reduceret, mest aften og weekend.

Område X Bus

K11:

907X og 908X nedlægges som led i regionens effektiviseringer.

928X udvides med flere ture.

952X får forbedrede korrespondancer til toge.

K12:

Midttrafik Passagertælling 2012

Flere X Busser til og fra Aarhus. Rute 918X får flere ture mellem Aarhus og Randers. Rute 913X og rute 952X får flere ture mellem Aarhus, Silkeborg og Ringkøbing.

Rute 926X nedlægges mellem Viborg og Thisted. Den del erstattes af en ny rute 940X. Det sker for at sikre bedre koordinering til andre ruter i Vejle og Viborg.

REJSER PÅ LOKALRUTER OG I BYBUSSE

Tabel 2 viser antallet af rejser(påstigere) for de enkelte kommuner, fordelt på lokalruter og bybusruter. Da de enkelte kommuner har valgt forskellige strategier med hensyn til lokalruter og rabatruter, skal en sammenligning af antal lokalrejser foretages med forbehold. Bybusserne i Horsens, Silkeborg og Skive er ikke talt i 2012. Tællingen for Randers Bybus var ufuldstændig og derfor ikke taget med. I Tabel 2 er det tallet for 2011, som står ud for bybusserne.

Tabel 2: Fordeling af påstigere på lokalruter og bybuslinjer

Antal påstigere (Afrundede tal i tusinde)	Lokal- ruter	%	Bybus	%	I alt	%	% 11-12
Favrskov Kommune	96	100%		0%	96	100%	-9,42%
Hedensted Kommune	171	100%		0%	171	100%	1882%
Herning Kommune	134	8%	1.523	92%	1657	100%	13,32%
Holstebro	220	25%	656	75%	876	100%	-3,59%
Horsens Kommune	146	7%	2.076	93%	2222	100%	-3,49%
Ikast-Brande Kommune	215	84%	42	16%	257	100%	14,59%
Lemvig Kommune	71	100%		0%	71	100%	-34,59%
Norddjurs Kommune		0%	45	100%	45	100%	-2,71%
Odder Kommune		0%	32	100%	32	100%	15,44%
Randers Kommune	477	10%	4.307	90%	4784	100%	4,24%
Ringkøbing-Skjern Kommune	629	100%		0%	629	100%	107,27%
Samsø Kommune	78	100%		0%	78	100%	-24,24%
Silkeborg Kommune	711	27%	1.916	73%	2627	100%	2,38%
Skanderborg Kommune	233	47%	260	53%	493	100%	47,57%
Skive Kommune	631	57%	472	43%	1103	100%	6,24%
Struer Kommune	132	69%	59	31%	191	100%	-1,05%
Syddjurs Kommune	321	100%		0%	321	100%	-17,56%
Viborg Kommune	972	45%	1.193	55%	2165	100%	24,80%
Lokalruter og bybuslinjer i alt (ekskl. Aarhus)	5.237	29%	12.581	71%	17818	100%	9,08%

Alle rejser udenfor Århus Kommune er medtaget i denne redegørelse.

Busselskaberne i flere bybusbyer har oplyst til Midttrafik, at det kan være vanskeligt for chaufførerne at gennemføre tællingerne korrekt, samtidig med at de skal køre bus. Det giver usikkerhed i forhold til resultaterne for bybusbyerne, og derfor vedtog Midttrafiks bestyrelse sidste kun at gennemføre tællinger i de større bybusbyer ad hoc – dog mindst hvert 4. år. Til gengæld bliver bybusbyerne talt med eksterne tællere, se mere under afsnittet om **Metode og beregning**.

I tabelsamlingen er for hver rute tilføjet nøgletallet **påstigere pr. køreplantime**, som et udtryk for omfanget af trafikarbejdet på ruterne. Der er anvendt timetal for uge 14 eller 40. Middelværdier for rutekategori og totaler er beregnet ved division af kategoriens *ugesum for uge 14 eller 40* med *køreplantimetallet for den pågældende uge*. For overskuelighedens skyld, er der i tabellerne vist afrundede tal, hvilket kan give mindre differencer i sumtal.

Man bør være opmærksom på, at en høj værdi kan være udtryk for en kort rute, hvis hovedopgave for eksempel er at transportere uddannelsessøgende fra busterminal til uddannelsessteder i myldretiderne. Ligeledes bør man

Midttrafik Passagertælling 2012

undersøge antallet af passagerers fordeling på ruten. Et lavt tal kan godt dække over et højt antal påstigere i et ruteafsnit på en lang rute, eller at en tur med god belægning i f. eks. primær retning udliges af en lav belægning i returvognløbet i sekundær retning. Hertil kommer forskelle i belastningen på de enkelte ture.

Større ruteændringer i kommunerne

Der er kun nævnt kommuner og ruter med ændringer, som vurderes at kunne have en effekt på passagertallet.

Generelt har kommunerne har besparelser på den kollektive trafik i form af nedlæggelse af aften- og weekendkørsel samt skolefridagskørsel. Som led i regionens effektiviseringer i sommeren 2011 er en del regionale ruter helt eller delvist overgået til kommunerne. Der er derfor en del tidligere regionale ruter, som har fået nye rutenumre og fået nedlagt en del af strækningen.

Hedensted Kommune

Hedensted Kommune overtager 3 tidligere regionale ruter, rute 114, 209 og 508.

Rute 696 og 704 udvides.

Ny rute 528 oprettes som erstatning for rute 108.

Lemvig Kommune

I juli opretter Lemvig Kommune en ny rute 480, som følge af regionens effektiviseringer. Ruten giver en bedre betjening af Lomborg og en mere direkte forbindelse mellem Lemvig og Bøvling. Korrespondancer til Holstebro forbedres for de uddannelsessøgende.

Rute 491 reduceres, og der oprettes teletaxa på lørdage.

Rute 495 udvides med teletaxa 2 ture på alle hverdage.

Randers Kommune

K11: Generelt reduceres kørslen på tidspunkter med få eller ingen kunder, f.eks. på tidlige morgenture og sene aftenture samt lørdage og søn- og helligdage. De regionale effektiviseringer betyder, at Randers Kommune overtager en enkelt tidligere regional rute.

K12: Der oprettes en ny ekspresrute mellem uddannelsesinstitutionerne i Paderup og Randers Busterminal. Ruten er baseret på tidligere dubleringer, så man ved behovet er der.

Ringkøbing-Skjern Kommune

I juli 2011 overtog Ringkøbing-Skjern Kommune 2 tidligere regionale ruter, rute 58 og 61. Ruterne skifter rutenummer til 580 og 561.

Rute 581 nedlægges.

I juli 2012 reduceres rute 570, og rute 578 får forbedret korrespondancerne.

Skanderborg Kommune

I juli 2011 overtager Skanderborg Kommune den tidligere regionale rute 311. Ruten blev kraftigt reduceret – kun ture til uddannelse bliver opretholdt.

I juli 2012 får Skanderborg bybus rute 21 (321) nedlagt betjeningen mellem Højvangen og Stilling. Bybussen kører fremover Vrold-Skanderborg-Højvangen og retur.

Rute 309 er en ny rute mellem (Herskind)/Galten, Stjær, Stilling og Skanderborg, erstatter rute 109. Til og fra Aarhus er der busskifte mellem rute 309 og rute 200 i Stilling. En direkte morgentur Galten-Hørning fortsætter som rute 200 mod Aarhus.

Rute 330 rettes ud for at oprette hurtige forbindelser mellem Låsby og Skanderborg.

Midttrafik Passagertælling 2012

Rute 345 er en ny rute, der oprettes af hensyn til skoleelever til Veng Fællesskole, Højboskolen i Hørning samt Niels Ebbesens skole.

Skive Kommune

I juli 2011 overtager Skive Kommune 1 tidligere regional rute. Ruten skifter rutenummer og bliver kraftig reduceret, så den kun opretholder ture ad hensyn til uddannelsessøgende.

Rute 420 får forbedret korrespondancerne.

Viborg Kommune

I juli 2011 overtager Viborg Kommune 9 tidligere regionale ruter 45, 51, 54, 61, 63, 65 og 66.. De fleste af ruterne er blevet kraftigt reduceret, så de nu er tilrettelagt efter uddannelsessøgende, og weekendkørsel er skåret væk og erstattet med telekørsel. Mange af ruterne i Viborg Kommune får nye rutenumre.

Viborg fik nyt, mere sammenhængende og enkelt bybusnet fra 6. august 2012. Det nye bybusnet har 4 bybuslinjer med cirka halvtimedrift på hverdage (linje 2 har 20 minutters drift) og 2 servicelinjer med 2 knudepunkter for skifte. Rute 711, 712, 751 og 770 indgår i det nye bybussystem, men kører ikke via Trappetorvet.

Midttrafik Passagertælling 2012

RESULTATER TRAFIKPLAN AARHUS

Kollektiv Trafikplan Aarhus trådte i kraft i august 2011. Med den blev hele bybusnettet i Aarhus lagt om og erstattet af et nyt bybusnet med et net af få og direkte såkaldte højklassede A-buslinjer. A-busserne kører hyppigt, og langs de store indfaldsveje og ringvejene, med lav rejsetid og mulighed for effektive skift. A-buslinjerne suppleres af almindelige bybuslinjer, som dækker områderne mellem og uden for A-linjerne.

For de regionale ruter blev de første ændringer gennemført i 2010, hvor rute 100 Odder-Aarhus-Hornslet startede. Rute 100 erstattede rute 103 Aarhus – Odder og 119 Aarhus - Hornslet. I enderne blev rute 103 og rute 119 bibeholdt som rute 903X Odder – Hou og 319 Hornslet – Ørsted med korrespondance til rute 100. I august 2011 startede en ny rute 200 Skanderborg – Hørning – Aarhus - Skejby Sygehus - Hinnerup/Hammel, der erstattede rute 107 Aarhus - Skanderborg og rute 115 Aarhus - Hinnerup. Rute 107 Skanderborg – Horsens og 115 Hinnerup – Randers blev bibeholdt i enderne med korrespondance til rute 200.

Da den nye Kollektiv Trafikplan Aarhus trådte i kraft august 2011 blev 12 ud af 20 regionalruter i Aarhusområdet ændret. Det var primært de større ruter, og ændringerne omfattede ca. 2/3-dele af kørslen på Aarhusruterne. Det svarede til buskørsel for i alt ca. 115 mio. kr. pr. år og ca. 205.000 køreplantimer. Den samlede bybusomlægning udgjorde ca. 480.000 køreplantimer.

Regionalruterne blev omlagt for at skabe:

- Bedre og mere ensartet frekvens og mere målrettet kørsel
- Bedre koordination af busser på indfaldsvejene
- Kortere rejsetid for store pendlerstrømme
- Direkte kørsel til store rejsemål i Aarhus Centrum og i Aarhus Nord
- Mere behovsafstemt kørsel på yderstrækningerne
- Mere effektiv udnyttelse af busserne/mere kørsel hvor der er mange kunder

Samlet oversigt over større ændringer i forbindelse med Kollektiv Trafikplan Aarhus

Rute 102, 103, 119 er nedlagt og erstattet med ruterne 903X, 100, 302 og 319.
Rute 100 er en helt ny rute, som erstatter rute 103 Odder-Århus og rute 119 Århus-Hornslet.
Rute 302 erstatter rute 102. Ruten kører Odder-Norsminde-Beder og har skiftemulighed til rute 100 i Beder.
Rute 903X erstatter rute 103 Odder-Hou. Udvalgte ture kører til Århus.
Rute 319 erstatter rute 119 Hornslet-Ørsted. Der er skiftemulighed i Hornslet til rute 100 og til tog.
Rute 120-123 er forbedret således at kunder mellem Rønne og Århus får 15 minutters drift i myldretiden samt forkortet rejsetid for rejsende fra Rønne og Djursland.

I Tabelsamlingen er der en tabel, som viser tællingen fra 2009 og fra 2012 med de ruter, som har udgangspunkt i Aarhus og som er en del af Kollektiv Trafikplan Aarhus.

Rute 100-omlægningen på Oddervej og Grenåvej:

Det bemærkes at rute 100-kunderne kun er talt én gang på hele strækningen, hvorimod eventuelle gennemrejsende kunder mellem rute 119 og 103 vil være talt to gange, da der her er tale om omskiftning mellem ruterne. Det betyder, at tallet for rute 100 i 2012 ikke er helt sammenligneligt med tallene for rute 119 og 103 i 2009. Alligevel viser

Midttrafik Passagertælling 2012

sammenstillingen af passagertallene for de regionalruter, som helt eller delvist kører på samme strækning som **rute 100 en samlet fremgang fra 2009 til 2012 på ca. 21,2 procent**. Det bemærkes, at rute 120-123 samlet set har en tilbagegang på ca. 1,3 procent – formentlig pga. omlægningen til Nørreport (Der skete en omlægning af flere ruter i Aarhus pga. kystvejsombygningen i Aarhus)

Rute	2009 Passagerer	2012 Passagerer	% 2009-12 Passagerer
100		2.606.968	
101*	192.608		
102	260.936		
103	1.074.736	178.650	
119	679.744		
120	254.696	229.580	
121	228.228	197.808	
122	285.268	270.244	
123	466.865	521.196	
302		133.588	
319		35.360	
I alt	3.443.081	4.173.394	21,21%

*) Kun halvdelen af passagertallet vedrører strækningen (den anden halvdel er medregnet under rute 200)

Rute 200 omlægningen på Skanderborgvej og dele af Randersvej:

Det bemærkes, at rute 200-kunderne kun er talt én gang på hele strækningen, hvorimod eventuelle gennemrejsende kunder mellem rute 107 og 115 vil være talt to gange, da der her er tale om omskiftning mellem ruterne. Det betyder, at tallet for rute 200 i 2012 ikke er helt sammenligneligt med tallene for rute 107 og 115 i 2009. Det bemærkes endvidere, at rute 200 har hård konkurrence fra linje 1A, som den kører delvist parallelt med fra Hasselager til Universitetet. Alligevel viser sammenstillingen af passagertallene for de regionalruter, som helt eller delvist kører på samme strækning som **rute 200 en samlet fremgang fra 2009 til 2012 på ca. 11,6 procent**.

Rute	2009 Passagerer	2012 Passagerer	% 2009-12 Passagerer
101*	192.608		
107	1.218.516	224.588	
109	216.008	91.208	
115	778.440	220.480	
124 ^	23.634	27.404	
200		2.015.104	
202	595.348	702.312	
309		92.664	
I alt	3.024.554	3.373.760	11,55%

*) Kun halvdelen af passagertallet vedrører strækningen (den anden halvdel er medregnet under rute 100)

^) Kun halvdelen af passagertallet vedrører strækningen (den anden halvdel er medregnet på Viborgvej)

Randersvej – rute 117, 118 og 918X

Sammenstillingen viser, at passagertallene for de regionalruter, som helt eller delvist kører på samme strækning på Randersvej har en **samlet fremgang fra 2009 til 2012 på ca. 13 procent**. Det bemærkes, at 118/918X har haft en fremgang på ca. 21 procent. **Udviklingen i køreplantimer fra 2011 til 2012 har været på ca. 11,9 procent**. Passagertilbagegangen på rute 117 kan ikke umiddelbart forklares. Antallet af standsende ture på rute 118 er ikke udvidet, så fremgangen på 118 og 918X kan altså ikke have medført tilbagegang på rute 117.

Midttrafik Passagertælling 2012

Rute	2009		2012		% 2009-12	
	Passagerer	Køreplantimer	Passagerer	Køreplantimer	Passagerer	Køreplantimer
117	303.000	10.717	286.572	10.982	-5,42%	2,47%
118	504.816	19.297	298.220	14.373	-40,93%	-25,52%
918X	207.429	10.614	563.472	20.098	171,65%	89,35%
I alt	1.015.245	40.628	1.148.264	45.453	13,10%	11,88%

Viborgvej – rute 111, 112, 114, 116 og 914X

Det bemærkes, at Aarhus Kommune har fjernet en del bybuskørsel på Viborgvej. Sammenstillingen viser, at passagertallene for de regionalruter, som helt eller delvist kører på samme strækning på Viborgvej, har en **samlet fremgang fra 2009 til 2012 på ca. 23,7 procent.**

Rute	2009	2012	% 2009-12
	Passagerer	Passagerer	Passagerer
111	178.000	216.000	21,35%
112	177.000	195.000	10,17%
114	418.000	504.000	20,57%
116	174.000	266.000	52,87%
124*	23.634	27.404	15,95%
914X	30.500	30.000	-1,64%
I alt	1.001.134	1.238.404	23,70%

^) Kun halvdelen af passagertallet vedrører strækningen (den anden halvdel er medregnet under rute 200)

Silkeborgvej – rute 113, 901X, 913X og 952X

Sammenstillingen viser, at passagertallene for de regionalruter, som helt eller delvist kører på samme strækning på Silkeborgvej, har en **samlet fremgang fra 2009 til 2012 på ca. 2,6 procent. Udviklingen i køreplantimer fra 2011 til 2012 har været på ca. 3,5 procent.** Rute 913X samt rute 952X viser en samlet fremgang på 70.000 passagerer. En del af fremgangen skyldes, at der bliver overført ca. 16.000 passagerer fra de tidligere lynbusser på rute 113 til 913X. Den reelle fremgang på rute 913X og 952X er da på ca. 54.000 passagerer. Den reelle tilbagegang på rute 113 er på ca. 34.000 passagerer. **I procent har x busserne en passagerfremgang på ca. 20,2 procent og en køreplantimefremgang på 8,8 procent. Rute 113 udviser en passagertilbagegang på ca. 6,9 procent.** Rute 113 har fået konkurrence fra linje 19 på Silkeborgvej, som kører 15-min drift.

Rute	2009		2012		% 2009-12	
	Passagerer	Køreplantimer	Passagerer	Køreplantimer	Passagerer	Køreplantimer
113	493.000	21.752	443.000	21.336	-10,14%	-1,91%
913X	65.000	7.238	77.000	6.422	18,46%	-11,27%
952X	202.000	14.836	260.000	17.602	28,71%	18,64%
I alt	760.000	43.826	780.000	45.360	2,63%	3,50%

Midttrafik Passagertælling 2012

TABELSAMLING

HVAD VISER TABELLERNE?

Der tælles i uge 10, 14 eller 40, som er de uger, som anses for at være en typisk gennemsnitsuge mellem vinterhalvår og sommerhalvår.

Sammenligninger og % udregninger er ikke baseret på årssum, men kun på tælleugens fem tælledage opregnet til en hel uge.

Derfor angives til sammenligning også kun antal køreplantimer for selve tælleugen.

I tabellerne vises:

Hverdage = fredag + (mandag + onsdag)*2

Weekend = lørdag + søndag

Kpl-timer: Antal køreplantimer for de pågældende uge. I 2009 var det uge 40, i 2011 var det uge 14 og i 2012 var det igen uge 40, som danner basis for antal køreplantimer.

Påstig. pr kpl-time = Ugesum/kpl-timer (påstigere pr. Køreplantime)

%-vis udvikling i antal påstigere 2009 – 2011: Der vises den procentvise ændring fra 2009-2011 i antallet af køreplantimer samt i antallet af påstigere i tælleugen.

Tabel 3: Tabeleksempel

2011						Ændring 2009-11	
Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 14	Påst. pr. kpl-time	Kpl-timetotal	Påstigere Ugesum
226	0	226	11.752	40,1	6		
2.315	287	2.602	135.304	114,3	23		
203	0	203	10.556	25,0	8	66,7%	448,6%
845	0	845	43.940	139,2	6	1,6%	-32,1%
		500	26.000	45,0	11	-2,2%	5,7%
3.281	289	3.570	185.640	204,1	17	0,0%	-8,2%

Enkelte ruter er af den eller anden anden grund ikke talt. I den forbindelse er det forsøgt at angive et skøn med 2008 og 2009 som basis.

Ved små passagertal kan tilfældigheder som en grupperejse give meget store %-vise afvigelser.

! Derfor vises der ikke %-tal ved ugentlige passagertal under 800 !

Enkelte ruter er ikke talt i 2011 og for disse er der anvendt skønnede tal for 2008 og 2009.

Midttrafik Passagertælling 2012

BILAG 1: REGIONALE RUTER

Regionens besparelser til K11		Midttrafik Midt					2011					2012					
	Antal uger	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 40	Påst. pr. kpl-time	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 14	Påst. pr. kpl-time	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 14	Påst. pr. kpl-time
40 Nykøbing - Glyngøre - Roslev - Skive	52	4.049	210.548	221,0	18	4.369	450	4.819	250.588	213,1	23						
41 Nykøbing - Oddense - Skive (Overgået til Skive Kommune - lokalrute 441)	52	911	47.372	79,3	11												
45 Skive - Kjeldbjerg - Sjøstrup (Overgået til Viborg Kommune - lokalrute 741)	52	742	38.584	30,3	24												
50 Skive - Løgstrup - Viborg	52	3.232	168.064	170,6	19	2.957	79	3.036	157.872	180,5	17						
51 Viborg - Stoholm - Skive (Overgået til Viborg Kommune - lokalrute 740)	52	1.922	99.944	111,3	17												
53 Viborg - Karup/Kølvrå - Herning	52	8.513	442.676	379,3	22	6.765	789	7.554	392.808	380,5	20						
54 Viborg - Thorning - Engsvang (Overgået til Viborg Kommune - lokalrute 717)	52	701	36.452	46,3	15												
55 Viborg - Bjerringbro - Thorsø - Hammel - nu delt op i reg. Rute 55 og lokalrute 770 - Viborg	52	3.599	187.148	171,3	21	1.410	0	1.410	73.320	56,1	25						
59 Aalestrup - Mølndrup - Viborg	52	1.442	74.984	84,3	17	1.762	200	1.962	102.024	89,5	22						
60 Viborg - Kjellerup - Silkeborg	52	3.873	201.396	175,2	22	4.181	372	4.553	236.756	170,1	27						
61 Viborg - Løvsdal - Randers (Overgået til Viborg Kommune - lokalrute 751)	52	1.125	58.500	66,5	17												
62 Viborg - Ørum - Randers	52	3.220	167.440	151,5	21	3.187	289	3.476	180.752	146,5	24						
63 Viborg - Tjele - Sjørring (- Hobro) (Overgået til Viborg Kommune - lokalrute 750)	52	1.044	54.288	44,0	24												
64 Viborg - Vammen - Hobro	52	2.731	142.012	134,3	20	2.581	109	2.690	139.880	131,4	20						
65 Viborg - Mølndrup - Klejtrup - Hobro (Overgået til Viborg Kommune - lokalrute 765)	52	2.467	128.284	106,5	23												
66 Viborg - Skals - Aalestrup (Overgået til Viborg Kommune - lokalrute 766)	52	1.570	81.640	85,3	18												
67 Viborg - Gedsted - Farsø	52	2.818	146.536	129,5	22	3.793	383	4.176	217.152	173,3	24						
71 Bjerringbro - Løvsdal - Hammershøj (Overgået til Viborg Kommune - lokalrute 771)	52	838	43.576	42,0	20												
73 Randers - Bjerringbro - Silkeborg	52	4.549	236.548	240,2	19	4.736	241	4.977	258.804	240,2	21						
77 Bjerringbro - Rødkærsbro - Kjellerup	52	1.136	59.072	76,3	15	376	10	386	20.072	29,3	13						
I alt		50.482	2.625.064	2544,6	20	36.117	2.922	39.039	2.030.028	1.810,5	22						

Midttrafik Passagertælling 2012

Regionens besparelser til K11		Midttrafik Vest				2011				2012			
	Antal uger	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 14	Påst. pr. kpl-time	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 40	Påst. pr. kpl-time		
11	Herning - Arnborg - Brande	52	917	47.684	51,5	576	0	576	29.952	23,1	25		
12	Herning - Aulum - Holstebro	52	1.287	66.924	82,3	1.988	0	1.988	103.376	82,3	24		
13	Herning - Haderup - Skive	52	2.230	115.960	141,3	2.185	397	2.582	134.264	142,1	18		
14	Videbæk - Fjellstervang - Herning (nedlagt)	43	753	32.379	45,2								
15	Herning - Videbæk - Ringkøbing	52	2.875	149.500	142,1	2.836	195	3.031	157.612	125,5	24		
19	Herning - Hammerum - Brande	52	874	45.448	69,2	310	0	310	16.120	20,3	15		
21	Holstebro - Vildbjerg	52	553	28.756	30,2	429	0	429	22.308	17,5	25		
23	Holstebro - Struer - Lemvig	52	4.096	212.992	224,3	3.646	402	4.048	210.496	229,1	18		
24	Holstebro - Lemvig	52	2.326	120.952	143,3	2.939	143	3.082	160.264	129,1	24		
26	Holstebro - Spjald - Skjern	52	2.558	133.016	164,3	2.051	96	2.147	111.644	120,1	18		
28	Holstebro - Haderup - Viborg	52	2.536	131.872	166,2	2.638	277	2.915	151.580	168,2	17		
29	Holstebro - Feldborg - Haderup	52	1.255	65.260	74,1	393	0	393	20.436	34,1	12		
58	Ringkøbing - Hv. Sande - Nr. Nebel (Overgået til lokalrute i Rk-Sk Kommune - 580)	52	2.868	149.136	162,2								
61	Skjern - Borris - Sdr. Felding (Overgået til lokalrute i Rk-Sk Kommune - 561)	43	488	20.984	24,2								
69	Skjern - Tarm - Nr. Nebel	52	2.710	140.920	118,4	2.205	70	2.275	118.300	92,4	25		
72	Holstebro - Sevel - Skive	52	2.146	111.592	147,1	2.239	37	2.276	118.352	165,0	14		
77	Herning - Ikast - Bording - Pårup	52	3.398	176.696	134,5	3.229	166	3.395	176.540	123,4	28		
81	Herning - Kibæk - Sdr. Felding - Grindsted	52	2.309	120.068	151,3	1.992	183	2.175	113.100	153,1	14		
130	Ikast - Sunds - Simmelkær via Gjellerup, Hammerum og Ilskov	43	263	11.309	26,4	209	0	209	8.987	15,1	14		
	I alt		36.442	1.881.448	2.098,1	29.865	1.966	31.831	1.653.331	1.640,2	19		

Midttrafik Passagertælling 2012

Regionens besparelser til K11

		Midttrafik Syd				2011				2012							
	Antal	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.
104	Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde	52	2.772	144.144	126,6	3.076	268	3.344	173.888	129,1	26	3.076	268	3.344	173.888	129,1	26
105	Horsens-Hornslyd-Juelsminde	52	3.467	180.284	154,0	3.516	301	3.817	198.484	154,4	25	3.516	301	3.817	198.484	154,4	25
108	Horsens-Løsning-Kragelund-Vejle (nedlagt)	52	1.732	90.064	95,6	5.586	490	6.076	315.952	219,3	28	5.586	490	6.076	315.952	219,3	28
110	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	52	5.396	280.592	213,4	3.597	453	4.050	210.600	233,3	17	3.597	453	4.050	210.600	233,3	17
114	Horsens-Rask Mølle-Tørring (Overgået til lokalrute i Horsens og Hedensted kommuner)	52	1.782	92.664	97,5	2.959	75	3.034	157.768	189,4	16	2.959	75	3.034	157.768	189,4	16
116	Horsens-Nr. Suede-Herning	52	3.887	202.124	233,5	12.473	1.033	13.506	702.312	506,1	27	12.473	1.033	13.506	702.312	506,1	27
117	Horsens-Tørring-Give-Billund	52	2.030	105.560	189,3	3.586	391	3.977	206.804	151,3	26	3.586	391	3.977	206.804	151,3	26
202	Vejle-Horsens-Hovedgård-Århus	52	12.004	624.208	489,6	5.801	642	6.443	335.036	280,3	23	5.801	642	6.443	335.036	280,3	23
205	Vejle-Stouby-Juelsminde	52	2.981	155.012	150,4	1.683	0	1.683	87.516	66,6	25	1.683	0	1.683	87.516	66,6	25
209	Vejle-Rask Mølle (Brædstrup) (Overgået til lokalrute i Hedensted Kommune)	52	1.504	78.208	84,1	239	0	239	10.277	5,0	48	239	0	239	10.277	5,0	48
215	Vejle-Nr. Suede-Silkeborg	52	5.731	298.012	280,1	652	0	652	33.904	43,0	15	652	0	652	33.904	43,0	15
219	Vejle-Hornslyd-Rårup (nedlagt)	52	1.041	54.132	50,2	529	0	529	22.747	15,2	35	529	0	529	22.747	15,2	35
312	Ejstrupholm-Silkeborg (nedlagt)	52	721	37.492	33,3	43.697	3.653	47.350	2.455.288	1.992,8	24	43.697	3.653	47.350	2.455.288	1.992,8	24
502	Brædstrup-Voerlædegård-Skanderborg	52	1.623	84.396	74,5												
508	Thyregod-Tørring (Overgået til lokalrute i Hedensted Kommune)	43	223	9.589	27,5												
509	Ejstrupholm-Nr. Suede-Brædstrup	43	230	9.890	22,4												
513	Vejle - Tørring	52	445	23.140	44,1												
523	(Vejle)-Tørring-Brædstrup	43	236	10.148	15,2												
	I alt		47.805	2.479.659	2.380,9												

Regionens besparelser til K11

		Midttrafik X-bus				2011				2012							
	Antal uger	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.
901	Universitetet - Skejby Sygehus - Hørlev - Skovby - Galten - Silkeborg Vest	52	226	11.752	40,1	366	0	366	19.021	40,3	9	366	0	366	19.021	40,3	9
908	Herning - Brande - Billund Luffhavn (Nedlagt)	52	203	10.556	25,0	1.287	197	1.484	77.168	123,5	12	1.287	197	1.484	77.168	123,5	12
913	Århus - Silkeborg - Grindsted - Esbjerg	52	845	43.940	139,2	395	176	571	29.692	45,2	13	395	176	571	29.692	45,2	13
914	Århus - Hammel - Viborg	52	500	26.000	45,0	10.474	362	10.836	563.472	386,5	28	10.474	362	10.836	563.472	386,5	28
918	Århus - Randers - Hadsund - Aalborg	52	3.570	185.640	204,1	392	160	552	28.704	82,5	7	392	160	552	28.704	82,5	7
925	Flybus Århus - Tirstrup * opgjort via beregningsmodel baseret på salg	52	6.779	81.346	9738,6	172	72	244	12.688	21,1	12	172	72	244	12.688	21,1	12
926	Thisted - Nykøbing - Skive - Viborg - Vejle	52	2.637	137.124	250,1	4.129	876	5.005	260.260	338,5	15	4.129	876	5.005	260.260	338,5	15
928	Lemvig - Nr. Nissum - Struer - Holstebro - Viborg	52	84	4.368	9,2	2.153	131	2.284	118.768	101,1	23	2.153	131	2.284	118.768	101,1	23
952	Ringkøbing - Herning - Århus	52	3.859	200.668	285,3	3.326	548	3.874	201.448	222,5	17	3.326	548	3.874	201.448	222,5	17
953	Randers - Viborg - Herning	52	1.548	80.496	99,3												
960	Silkeborg - Viborg - Aalborg	52	2.711	140.972	180,2												
	I alt		22.962	922.862	11016,1												

Midttrafik Passagertælling 2012

Regionens besparelser til K11

	Antal uger	Midttrafik Øst					2011					2012					
		Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 40	Påst. pr. kpl-time	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 14	Påst. pr. kpl-time	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 14	Påst. pr. kpl-time
100 Odder - Århus - Hornslet	52	24.853	1.292.356	1.052,5	24	43.732	6.402	50.134	2.606.968	1.148,3	44						
103 Århus - Odder - Hou (tidligere rute 903X)	45	2.602	135.304	114,3	23	3.613	357	3.970	178.650	113,5	35						
107 Århus - Skanderborg - Horsens	52	14.770	768.040	685,5	22	4.032	287	4.319	224.588	168,4	26						
109 Århus - Viby - Hørning - Galten	52	4.271	222.092	190,2	22	1.754	0	1.754	91.208	46,2	38						
111 Århus - Tilst - Sabro - Hinnerup	52	3.410	177.320	136,5	25	3.681	482	4.163	216.476	136,5	31						
112 Århus - Sorring - Silkeborg	52	3.523	183.196	162,4	22	3.455	286	3.741	194.532	156,6	24						
113 Århus - Galten - Silkeborg	52	2.596	134.992	418,3	6	7.464	1.062	8.526	443.352	410,3	21						
114 Århus - Hammel - Viborg	52	7.920	411.840	348,6	23	8.672	1.015	9.687	503.724	346,0	28						
115 Århus - Hinnerup til Grundfør/Hadsten-Randers	52	11.389	592.228	534,4	21	4.040	200	4.240	220.480	178,2	24						
116 Århus - Tilst - Sabro - Skovby - Galten	52	3.771	196.092	157,1	24	4.566	546	5.112	265.824	157,1	33						
117 Århus - Hadsten - Langå	52	5.299	275.548	206,1	26	5.306	205	5.511	286.572	211,2	26						
118 Århus - Randers	52	7.165	372.580	371,1	19	4.440	1.295	5.735	298.220	276,4	21						
120 Århus - Rønde - Kolind - Grenaa	52	4.280	222.560	245,1	17	3.823	592	4.415	229.580	196,5	22						
121 Århus - Skødstrup - Løgten - Rønde - Ryomgård	52	3.562	185.224	169,1	21	3.226	578	3.804	197.808	164,2	23						
122 Århus - Rønde - Grenaa	52	4.985	259.220	217,5	23	4.803	394	5.197	270.244	212,2	24						
123 Århus - Rønde - Ebeltoft	52	9.459	491.868	332,4	28	8.371	1.652	10.023	521.196	321,4	31						
124 Hammel - Foldby - Hinnerup - Søften - Skejby Sygehus - Universitetet	45	1.222	54.990	128,1	10	1.054	0	1.054	47.430	63,4	17						
200 Skanderborg-Hørning-Århus-Skejby-Hinnerup-Grundfør/Hammel	52	2.725	141.700	182,5	15	35.334	3.418	38.752	2.015.104	1.036,3	37						
211 Randers - Ørsted - Udbyhøj	52	3.088	160.576	250,0	12	2.581	116	2.697	140.244	155,4	17						
212 Randers - Auning - Ryomgård - Kolind - Ebeltoft	52	3.113	161.876	270,6	12	2.176	185	2.361	122.772	189,2	12						
213 Randers - Allingåbro - Vivild - Fjellerup - Glesborg - Grenaa	52	4.139	215.228	251,1	16	3.304	245	3.549	184.548	271,2	13						
214 Randers - Auning - Ryomgård - Grenaa	52	3.092	160.784	145,3	21	4.139	515	4.654	242.008	252,3	18						
217 Randers - Hornslet - Mørke - Rønde	52	1.212	63.024	81,4	15	2.720	219	2.939	152.828	145,3	20						
221 Randers - Voldum - Hornslet	52	4.540	236.080	260,4	17	851	0	851	44.252	37,1	23						
223 Randers - Hammel - Silkeborg	52	2.937	152.724	136,3	22	4.713	293	5.006	260.312	250,2	20						
230 Randers - Fårup - Hobro	52	3.614	187.928	220,1	16	3.542	48	3.590	186.680	124,0	29						
235 Randers - Spentrup - Mariager - Assens - (Hadsund)	52	2.134	110.968	157,6	14	3.874	246	4.120	214.240	204,5	20						
237 Randers - Gjerlev - Havndal - Hadsund (Overgået til lokalrute i Randers Kommune)	52	2.250	117.000	135,1	17	2.358	211	2.569	133.588	137,5	19						
302 (Århus) - Beder - Norsminde - Odder	52	2.449	127.348	132,5	18	2.555	287	2.842	147.784	121,5	23						
306 Odder - Hundsland - Horsens	52	1.310	68.120	68,6	19	622	58	680	35.360	102,6	7						
311 Silkeborg - Ry - Skanderborg	52	1.001	52.052	116,5	9	2.198	57	2.255	117.260	86,3	26						
319 Hornslet - Auning - Allingåbro - Ørsted	52	1.838	95.576	86,4	21	3.470	112	3.582	186.264	159,3	22						
331 Skanderborg - Virring - Odder	52	3.975	206.700	159,0	25	2.627	76	2.703	140.556	146,2	18						
351 Grenaa - Ebeltoft	52	3.178	165.256	180,2	18												
352 Ryomgård - Glesborg - Bønnerup - Grenaa	45																
400 Djurs Sommerland																	
I alt		161.672	8.398.390	8.302,4	19	193.096	21.439	214.535	11.120.652	7.724,8	28						

Midttrafik Passagertælling 2012

BILAG 2: KOMMUNALE RUTER

		2011				2012				Ændring 2011-12			
Type	Antal	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere	
Favrskov Kommune													
314	Hæmmel - Skjød - Hadsten og omvendt	1.420	73.840	55,3	26	1.515	0	1.515	78.780	55,3	27	0,0%	6,7%
851	Thorsø - Vejlev - Ulstrup	619	32.188	39,3	16	332	0	332	17.264	39,3	8	-0,1%	-46,4%
	I alt	2.039	106.028	94,6	22	1.847	0	1.847	96.044	94,6	36	-0,1%	-9,4%
Hedensted Kommune													
Ændringer som følge af regionens besparelser i K11													
106	Horsens - Møgelkær - Horsens	44	2.288	1,1	39	0	22	22	1.144	1,1	20	0,0%	-50,0%
114	Horsens-Rask Mølle-Tjørring (Tidligere regional rute i Midttrafik Syd)					1.752	0	1.752	91.104	84,2	21	-13,6%	-1,7%
209	Vejle-Rask Mølle (E-brødstrup) (Tidligere regional rute i Midttrafik Syd)					817	0	817	42.484	23,2	35	-72,4%	-45,7%
504	Horsens-Uldum					0	75	75	3.900	2,0	37		
508	Thyregod-Tjørring (Tidligere regional rute i Midttrafik Syd)					567	0	567	24.381	26,0	22	-5,3%	154,3%
528	Merring-Krolierup-Øster Snede - Soleskov - Hedensted - Løsning - Merring					48	0	48	2.064	9,4	5		
696	Hedensted - Løsning - Uldum - Tjørring	128	5.504	15,0	14	128	0	128	5.504	24,3	5	62,0%	0,0%
704	Rårup - Bjerre - Stenderup - Hornsyld - Rårup												
	De voldsomme stigninger i kpl og påstigninger skyldes overtagelsen af 3 tidligere regionale ruter	172	7.792	16,1	11	3.312	97	3.409	170.581	189,6	18	1076,1%	1882,0%
Herning Kommune													
1A	Gullestrup via Nygade/Torvet	5.042	262.184	111,5	45	5.269	806	6.075	315.900	113,1	54	0,0	0,2
1B	Gullestrup via Nørregade og Brorsonsvej	2.089	94.005	37,0	56	3.693	368	4.061	182.745	107,5	38	1,9	0,9
2	Hammerum og Gjellerup Vest	3.856	200.512	107,5	36	1.915	216	2.131	110.812	104,1	20	0,0	-0,4
3	Snejbjerg Via Vestergade	2.211	114.972	100,1	22	1.176	115	1.291	67.132	103,4	12	0,0	-0,4
4	Lind via Chr. Ydes Vej	1.309	68.068	103,3	13	1.619	266	1.885	98.020	67,4	28	-0,3	0,4
5A	Gjellerup Øst via Birk Centerpark	1.749	90.948	67,2	26	316	174	490	25.480	24,0	20	-0,6	-0,7
5B	Birk Centerpark	579	26.055	13,0	45	1.265	173	1.438	64.710	43,1	33	2,3	1,5
6A	Messecentret og Godthåbsvej	339	17.628	25,4	13	1.410	250	1.660	86.320	66,2	25	1,6	3,9
6B	Messecentret og Godthåbsvej	264	11.880	23,5	11	65	43	108	4.860	14,4	7	-0,4	-0,6
7	Holtbjerg og Herningcenter Via HC Ørstedes Vej	1.614	83.928	43,1	37	2.352	0	2.352	122.304	37,0	64	-0,1	0,5
8A	Tjørring via Vestergade	1.620	84.240	67,0	24	886	0	886	46.072	13,0	68	-0,8	-0,5
8B	Tjørring via Brorsonsvej og HP Hansens Vej	751	33.795	33,6	22	410	0	410	18.450	26,0	16	-0,2	-0,5
9A	Holmparken via Nørregade og Sjællandsgade	102	5.304	14,4	7	1.119	0	1.119	58.188	30,5	37	1,1	10,0
9B	Lillevindvej og Holmparken via Nørregade	1.919	86.355	56,2	34	2.305	0	2.305	103.725	54,0	43	0,0	0,0
10	Uddannelsesstederne og Herningsholmskolen	2.219	99.855	20,5	108								
17	Servicebus Herningcentret Via Holtbjerg og HC Ørstedesvej	648	29.160	11,2	58	301	0	301	13.545	11,2	27	0,0	-0,5
18	Servicebus Tjørring via Sygehuset og Byroften	565	25.425	42,5	13	374	0	374	16.830	38,0	10	-0,1	-0,3
19	Servicebus Holmparken og HP Hansens Vej via Vesterholmvej, Brændgårdvej og Brorsonsvej	585	26.325	27,0	22	431	0	431	19.395	42,5	10	0,6	-0,3
101	Uddannelsessteder (Tingvej - Nørholmvej - HP Hansensvej - Gullestrupvej)							2.927	131.715	23,3	126		
102	Uddannelsessteder (Gullestrupvej - HP Hansensvej - Nørregade)							822	36.990	6,5	126		
140	Aulum - Hodsager - Feldborg - Haderup	610	26.230	36,2	17	616	0	616	26.488	35,4	17	0,0	0,0
150	Herning - Vildbjerg - Ørnhøj	1.718	89.336	154,5	11	2.007	69	2.076	107.952	146,4	14	-0,1	0,2
	Lokal	2.328	115.566	190,7	12	2.623	69	2.692	134.440	181,8	15	-4,6%	15,6%
	Bybus	27.461	1.360.639	903,8	30	24.806	2.411	31.066	1.523.193	925,3	34	2,4%	13,1%
	I alt	29.789	1.476.205	1.094,5	27	27.529	2.480	33.758	1.657.633	1.107,1	30	1,2%	13,3%

Midttrafik Passagertælling 2012

Holstebro Kommune		2011		2012		Ændring 2011-12							
Type	Antal	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere
201 Slotsgade - Thorsvej - Døesvej - Slotsgade	Bybus 52	6.230	323.960	115,3	54	5.360	235	5.595	290.940	115,3	49	0,0%	-10,2%
202 Frigk Møllevej - Sønder Allé - Skjernvej - Slotsgade	Bybus 52	393	20.436	22,2	18	238	12	250	13.000	22,2	11	0,0%	-36,4%
203 Nr. Boulevard - Knud Aggers Vej - Idrætscenter Vest	Bybus 52	280	14.560	23,2	12	302	25	327	17.004	23,2	14	0,0%	16,8%
204 Slotsgade - Viborgvej - Parkvej - Sletten - Mejrup	Bybus 52	1.027	53.404	56,3	18	1.068	35	1.103	57.356	56,3	20	0,0%	7,4%
205 Slotsgade - Stationen - Ellebækvej - P.S. Krøyers Vej	Bybus 52	2.006	104.312	63,0	32	1.863	54	1.917	99.684	63,0	30	0,0%	-4,4%
206 Slotsgade - Herningvej - Mejdal - Slotsgade	Bybus 52	869	45.188	40,6	21	922	48	970	50.440	40,6	24	0,0%	11,6%
207 Slotsgade - Niels W Gades Vej - Wagnersvej - Slotsgade	Bybus 52	1.565	81.380	50,3	31	1.766	48	1.814	94.328	50,3	36	0,0%	15,9%
208 Slotsgade - Struervej - Hornshøj - Slotsgade	Bybus 52	311	16.172	24,2	13	340	9	349	18.148	24,2	14	0,0%	12,2%
209 Slotsgade - Skivevej - Nyholmvej - Slotsgade	Bybus 52	247	12.844	20,1	12	282	10	292	15.184	20,1	15	0,0%	18,2%
260 Holstebro - Borbjerg - Vinderup - Ejsing - Egebjerg	Lokal 52	355	18.460	20,3	18	498	0	498	25.896	32,1	16	58,3%	40,3%
270 Holstebro - Ulfborg - Thorsminde	Lokal 52	1.630	84.760	132,3	12	1.595	62	1.657	86.164	132,2	13	-0,1%	1,7%
281 Holstebro - Mejrup - Skave - Hogager	Lokal 43	1.275	54.825	70,5	18	866	0	866	37.238	30,4	28	-56,8%	-32,1%
283 Holstebro - Hvam Mejeriby - Borbjerg - Skave - Hogager	Lokal 43	330	14.190	19,5	17	323	7	330	14.190	43,4	8	122,9%	0,0%
3520 Ekstra kørsel til uddannelsesstederne i Holstebro	Lokal 43	1.413	60.759	11,3	125	1.320	0	1.320	56.760	8,5	156	-25,2%	-6,6%
	Lokal	5.003	232.994	253,8	20	4.602	69	4.671	220.248	246,5	19	-2,9%	-6,6%
	Bybus	12.928	672.256	415,3	31	12.141	476	12.617	656.084	415,3	30	0,0%	-2,4%
I alt		17.931	905.250	669,1	27	16.743	545	17.288	876.332	661,7	26	-1,1%	-3,6%

Ruter ikke talt i 2012

Horsens Bybus		2011		2012		Ændring 2011-12							
Type	Antal	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere
1 Banegården - Nørregade - Sygehuset - Bakkesvinget - Banegården	Bybus 52	10.702	556.504	156,5	68	2.215	79	2.294	119.288	104,1	22	0,8%	5,2%
2 Banegården - Nørregade - Sygehuset - Bakkesvinget - Banegården	Bybus 52	7.818	406.536	150,4	52	87	0	87	4.524	8,4	10	0,0%	-44,6%
3 Banegården - Nørretorv - Forum Horsens - Vestermarken - Banegården	Bybus 52	5.750	299.000	146,3	39	89	0	89	3.827	15,2	6	0,7%	-56,8%
4 Banegården - Strandpromenaden - Stensballe - Strandpromenaden - Banegården	Bybus 52	6.091	316.732	202,2	30	431	0	431	18.533	24,6	18	0,0%	-11,3%
5 Stensballe - Østergade - Banegården	Bybus 52	4.753	247.156	142,4	33	2.822	79	2.901	146.172	152,2	19	0,6%	-4,3%
8 Banegården - Vejlevej - Torsted / Saturnvej - Banegården	Bybus 52	999	51.948	30,1	33	37.387	3.958	41.345	2.149.940	1.012,5	41	0,0%	0,0%
9 Banegården - Vandrerhjemmet - Bakkesvinget - Banegården	Bybus 52	1.974	102.648	64,1	31	40.209	4.037	44.246	2.296.112	1.164,7	38	0,1%	-0,3%
10 Banegården - Statskølen - Søvej - V. Kirkegård - Banegården	Bybus 52	1.838	95.576	78,2	24								
11 Banegården - Sundhuset - Sygehuset - Bakkesvinget (Nedlagt)	Bybus 52	1.420	73.840	42,4	33								
112 Horsens - Østbirk - Vestbirk	Lokal 52	2.181	113.412	103,3	21								
501 Brædstrup - Østbirk	Lokal 52	157	8.164	8,4	19								
518 Horsens-Torp-Traaen-Brædstrup	Lokal 43	206	8.858	15,1	14								
671 Lund-Lundum-Egebjerg-Horsens	Lokal 43	486	20.898	24,6	20								
	Lokal	3.030	151.332	151,3	20								
	Bybus	41.345	2.149.940	1.012,5	41								
I alt		44.375	2.301.272	1.163,8	38								

Midttrafik Passagertælling 2012

		2011			2012			Ændring 2011-12					
Type	Antal	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere
Ikast-Brande Kommune													
1 Torvet - Stadion Alle - Lille Torv - Norgesgade - Frisenborgparken - Torvet	Bybus	505	26.260	50,1	10	558	0	558	29.016	21,0	27	-58,1%	10,5%
2 Torvet - Højris Alle - Grundtvigsvej - Kongevejen - Torvet	Bybus	263	13.676	33,4	8	255	0	255	13.260	17,1	15	-49,0%	-3,0%
171 Ikast - Tulstrup - Faurholt - Munklind	Lokal	466	20.038	28,0	17	421	0	421	18.403	17,3	24	-38,2%	-9,7%
172 Ikast - Bording - Engesvang - Pårup - Christianshede	Lokal	792	34.056	41,4	19	948	0	948	40.764	35,5	27	-14,3%	19,7%
182 Ikast - Gludsted - Hampen - Nr. Snede - Klovborg	Lokal	777	33.411	25,0	31	914	0	914	39.302	22,1	41	-11,6%	17,6%
190 Ikast - Ejstrupholm - Brande - Uhre - Blåhøj	Lokal	1.585	68.155	77,3	20	2.291	0	2.291	98.513	85,3	27	10,3%	44,5%
191 Brande - Ejstrupholm - Nr. Snede - Klovborg	Lokal	691	29.713	38,2	18	433	0	433	18.619	24,0	18	-37,1%	-37,3%
	Lokal	4.311	185.373	209,9	21	5.007	0	5.007	215.301	184,2	27	-12,3%	16,1%
	Bybus	768	39.936	83,5	9	813	0	813	42.276	38,1	21	-54,4%	5,9%
	I alt	5.079	225.309	293,4	17	5.820	0	5.820	257.577	222,2	26	-24,3%	14,6%
Lemvig Kommune													
480 Lemvig-Lomborg-Bøvling-Mørborg	Lokal					1.333	0	1.333	69.316	39,5	34		
489 Lemvig - Thyborøn	Lokal	144	7.488	12,2	12	118	0	118	6.136	16,5	7	35,8%	-18,1%
491 Lemvig - Bøvling - Bækmarksbro	Lokal	2.096	108.992	112,3	19	1.371	0	1.371	71.292	71,5	19	-36,3%	-34,6%
	I alt	2.240	116.480	124,5	18	2.822	0	2.822	146.744	127,5	22	2,4%	26,0%
Norddjurs Kommune													
11 Mogensgade-Trafikterminal - Færgehavnen-Hedebocentret-Gymnasiet-Mogensgade	Bybus	557	28.964	23,2	24	484	39	523	27.196	23,2	23	0,0%	-6,1%
12 Mogensgade-Dronningens Ferieby-Kattegatcentret-Trafikterminal -Mogensgade	Bybus	267	13.884	11,4	23	199	5	204	10.608	11,4	18	0,0%	-23,6%
13 Mogensgade-Trafikterminal len-Sygehuset-Solskrænten-Mogensgade	Bybus	61	3.172	11,4	5	124	10	134	6.968	11,4	12	0,0%	119,7%
	I alt	885	46.020	46,1	19	807	54	861	44.772	46,1	19	0,0%	-2,7%
Odder Kommune													
421 Banegården - Højvænget - Banegården	Bybus	218	11.336	14,0	16	248	0	248	12.896	14,0	18	0,0%	13,8%
422 Banegården - Anklær - Banegården	Bybus	209	10.868	7,0	30	254	0	254	13.208	7,0	36	0,0%	21,5%
423 Banegården - Vennelundsvej - Banegården	Bybus	104	5.408	7,6	14	111	0	111	5.772	7,6	15	0,0%	6,7%
	I alt	531	27.612	28,6	19	613	0	613	31.876	28,6	21	0,0%	15,4%

Midttrafik Passagertælling 2012

Ændringer som følge af regionens besparelser i K11
Ruter ikke talt i 2012

		2011			2012			Ændring 2011-12						
		Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere	
Randers Kommune														
1	Nordskellet - Glarbjergvej - Møllsparken - Busterminalen - Vorup - Haslund	Bybus	52	9.435	490.620	207,6	45	2.907	197	3.104	161.408	97,1	32	-3,0%
2	Busterminalen - Banegården - Gørttervej - Kærsmidebadet - Helsted	Bybus	52	5.391	280.332	101,5	53	2.651	110	2.761	143.572	156,5	18	-0,7%
3	Platanvej - Jenumsparken - Mariagevej - Busterminalen - Vorup - Paderup	Bybus	52	8.906	463.112	194,6	46	3.140	166	3.306	171.912	171,4	19	-5,0%
4	Platanvej - Jenumsparken - Mariagevej - Busterminalen - Kristrup - Paderup	Bybus	52	10.991	571.532	232,1	47	8.698	473	9.171	476.892	425,0	22	51,5%
4E	(Platanvej -) (Rådmands Boulevard -) (Busterminalen - Paderup	Bybus	43					75.763	7.059	82.822	4.306.744	1.763,2	47	0,0%
5	Nordskellet - Glarbjergvej - Møllsparken - Busterminalen - Romalt	Bybus	52	10.007	520.364	216,3	46	84.461	7.532	91.993	4.783.636	2.188,1	42	7,1%
6	Agerskølle/Nordskellet - Gl. Hobrovej - Busterminalen - Sygehuset - Dronningborg	Bybus	52	23.777	1.236.404	467,3	51							
7	Busterminalen - Vorup skole - Vorupkær - Tebbestrup	Bybus	52	982	51.064	43,3	23							
10	Busterminalen - Banegården - Viborgvej - Hornbæk - Tånåm	Bybus	52	3.351	174.252	70,0	48							
11	Busterminalen - Banegården - Viborgvej - Hornbæk - Tånåm	Bybus	52	2.435	126.620	47,0	52							
12	Busterminalen - Sygehuset - Heimdalsvej - Helsted - Rytterskolen - Borup	Bybus	52	3.000	156.000	47,6	63							
13	Rytterskolen - Råsted - Bjergby - Skelvangen - Helsted - Bjerregrav St. - Råsted - Rytterskolen	Bybus	52	1.152	59.904	21,3	54							
14	Busterminalen - Udbyhøjvej - Rismølleskolen - Tjærby - Gimming - Lem	Bybus	52	990	51.480	36,0	28							
15	Busterminalen - Kristrup - Romalt - Paderup - Stånåm - Brusgård	Bybus	52	994	51.688	29,3	34							
16	Busterminalen - Frederiksdaalvej - Sdr. Borup - Brusgård - Ølst - Haslund - Busterminalen	Bybus	52	1.211	62.972	46,1	26							
21	Blommevej - Jomfruøkken - Hadsundvej - Busterminalen	Bybus	52	200	10.400	3,4	59							
231	Randers - Stevnstrup - Langå	Lokal	52	2.754	143.208	100,1	28							
237	Randers - Gjerlev - Havndal - Hadsund	Lokal	52											
238	Randers - (Møllerup) - Tvede - Øster Tørslev - Udbyhøj	Lokal	52	2.674	139.048	180,3	15							
		Lokal		5.428	282.256	280,4	19							
		Bybus		82.822	4.306.744	1.763,2	47							
		I alt		88.250	4.589.000	2.043,6	43							

Ændringer som følge af regionens besparelser i K11

		2011			2012			Ændring 2011-12						
		Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere	
Ringkøbing-Skjern Kommune														
515	Ringkøbing - Tim - Vedersø	Lokal	43	1.453	75.556	79,1	18	1.635	0	1.635	70.305	64,4	25	-18,6%
560	Ringkøbing - Lem - Delbjerg - Stauning - Skjern	Lokal	43	1.776	76.368	91,2	19	2.230	0	2.230	95.890	82,1	27	-9,9%
561	Skjern - Borris - Sdr. Felding (Tidligere regionalrute 61 i Midttrafik Vest)	Lokal	43					749	0	749	32.207	33,2	23	37,0%
567	Skjern - Astrup - Rk. Mølle - Videbæk	Lokal	45	1.195	53.775	71,3	17	1.171	0	1.171	52.695	46,1	25	-35,4%
568	Skjern - Bølling - Række Mølle - Herborg - Videbæk	Lokal	43					735	0	735	31.605	36,1	20	
570	Ringkøbing - Spjald	Lokal	43	1.524	65.532	54,1	28	1.413	0	1.413	60.759	49,05	29	-9,3%
578	Videbæk - Vorgod - Fjølstervang	Lokal	43					909	0	909	39.087	36,15	25	
580	Ringkøbing - Hv. Sande - Nr. Nebel (Tidligere regionalrute 58 i Midttrafik Vest)	Lokal	52					3.058	161	3.219	167.388	136,5	24	-15,9%
581	Ringkøbing-Kloster-Howig-Søndervig (Nedlagt)	Lokal	43	541	23.263	24,0	23							
590	(tidligere rute 41 - start sommer 2013)	Lokal	43											
592	Tårn - Foersum - Sdr. Vium - Hemmet - Tårn	Lokal	43					1.155	0	1.155	49.665	32,3	36	
596	Skjern - Hoven - Ørbæk - Sdr. Omme - Gl. Blåhøj	Lokal	43					673	0	673	28.939	37,3	18	
3550	Diverse skolekørsler i Ringkøbing	Lokal	43	212	9.116	2,2	96							
		I alt		6.701	303.610	321,8	21	13.728	161	13.889	628.540	553,1	25	71,8%

De store stigninger i påstiger og køreplanter skyldes overtagelsen af 2 regionale ruter

Midttrafik Passagertælling 2012

		Samsø Kommune		Type		Antal		2011				2012				Ændring 2011-12			
								Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl-	Påstigere
131	Nordby - Tranebjerg - Kobye Kås	Lokal	52	1.976	102.752	132,1	15	1.215	282	1.497	77.844	131,2	11	-0,7%	-24,2%				
		I alt		1.976	102.752	132,1	15	1.215	282	1.497	77.844	131,2	11	-0,7%	-24,2%				

Ruter ikke talt i 2012

		Silkeborg Kommune		Type		Antal		2011				2012				Ændring 2011-12			
								Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl-	Påstigere
1	Sygehuset - Sensommervej - Resenbro	Bybus	52	2.618	136.136	84,6	31	2.011	0	2.011	104.572	73,4	27	-1,0%	27,6%				
2	Torvet - Banegården - Lybsbro - Padborgvej - Torvet	Bybus	52	1.246	64.792	46,3	27	1.232	0	1.232	64.064	47,2	26	0,0%	35,1%				
3	Torvet - Banegården - Hvinningdal - Torvet	Bybus	52	2.383	123.916	91,6	26	644	0	644	27.692	45,0	14	0,0%	2,2%				
4	Torvet - Marienlyst - Virklund - Torvet	Bybus	52	2.801	145.652	70,5	40	578	0	578	24.854	33,0	18	0,0%	-5,4%				
5	Torvet - Nørreskov Bakke - Ø. Højmarksvej - Arendalsvej - Torvet	Bybus	52	4.712	245.024	94,6	50	594	0	594	25.542	31,3	19	0,0%	36,9%				
6	Torvet - Nytorv - Balle - Nordre Højmarksvej - Dalvejen - Resedavej - Lupinvej - Torvet	Bybus	52	3.034	157.768	79,5	38	780	0	780	40.560	33,1	24	0,0%	42,9%				
7	Torvet - Sejs - Svejbæk - Torvet	Bybus	52	3.265	169.780	95,6	34	364	0	364	15.652	20,4	18	0,0%	19,3%				
8	Torvet - Lupinvej - Resedavej - Dalvejen - Nordre Højmarksvej - Balle - Nytorv	Bybus	52	3.755	195.260	108,1	35	6.203	0	6.203	302.936	283,3	22	-55,1%	-52,8%				
9	Torvet - Oslovej - Stockholmsvej - Nørreskov Bakke - Torvet	Bybus	52	4.088	212.576	93,4	44	33.579	3.271	36.850	1.916.200	1.094,0	34	0,0%	0,0%				
10	Torvet - Frederiksberggade - Aqua - Remstruplund - Torvet	Bybus	52	424	22.048	16,3	26	39.782	3.271	43.053	2.219.136	1.377,3	31	-20,2%	-13,9%				
11	Torvet - Nørreskov Bakke - Ø. Højmarksvej - Oslovej - Torvet	Bybus	52	2.892	150.384	63,1	46	2.011	0	2.011	104.572	73,4	27	-1,0%	27,6%				
12	Torvet - Kellstrupvej - Tietgensvej - Priorsvej - Torvet	Bybus	52	1.825	94.900	48,4	38	1.232	0	1.232	64.064	47,2	26	0,0%	35,1%				
13	Torvet - Langelinie - I. P. Jacobsensvej - Torvet	Bybus	52	558	29.016	30,5	18	644	0	644	27.692	45,0	14	0,0%	2,2%				
16	Banegården - Torvet - Lillehøjvej - Gødvad Bakke - Ege Alle - Torvet - Banegården	Bybus	52	607	31.564	38,0	16	578	0	578	24.854	33,0	18	0,0%	-5,4%				
17	Torvet - Banegården - Silkeborg Bad - Glessø - Silkeborg Bad - Banegården - Torvet	Bybus	52	986	51.272	64,6	15	594	0	594	25.542	31,3	19	0,0%	36,9%				
C1	Torvet - Remstruplund - Banegården - Torvet	Bybus	52	332	17.264	24,5	14	780	0	780	40.560	33,1	24	0,0%	42,9%				
C2	Torvet - Hejrevej - Sygehuset - Torvet	Bybus	52	640	33.280	19,3	33	364	0	364	15.652	20,4	18	0,0%	19,3%				
14	Torvet - Tulipanvej - Undeparken - Tulipanvej - Torvet	Bybus	52	684	35.568	25,4	27	6.203	0	6.203	302.936	283,3	22	-55,1%	-52,8%				
31	Silkeborg - Skægkær - Lemming - Serup	Lokal	52	1.989	103.428	90,3	22	33.579	3.271	36.850	1.916.200	1.094,0	34	0,0%	0,0%				
32	Silkeborg - Sinding - Resdal - Serup - Skægkær	Lokal	52	957	49.764	64,5	15	49.980	1.725	51.705	2.544,5	16,1	29	0,0%	0,0%				
33	Torvet - Lybsbro - Funder - Krægelund - Frederiksdal	Lokal	52	3.615	187.980	139,1	26	1.976	102.752	132,1	15	1.215	282	1.497	77.844	131,2	11	-0,7%	-24,2%
34	Sejs - Hårup - Linå - Møllerup - Laven	Lokal	43	759	32.637	23,5	32	471	20.253	24,2	19	1.215	282	1.497	77.844	131,2	11	-0,7%	-24,2%
35	Funder Skole - Krægelund Skole - Frederiksdal	Lokal	43	471	20.253	24,2	19	187	8.041	3,5	54	6.203	0	6.203	302.936	283,3	22	-55,1%	-52,8%
36	Funder - Krægelund - Skægkær - Gymnasiet	Lokal	43	187	8.041	3,5	54	138	5.934	2,1	67	2.011	0	2.011	104.572	73,4	27	-1,0%	27,6%
37	Hvinningdal - Balle - Teknisk Skole - Gymnasiet	Lokal	43	138	5.934	2,1	67	1.576	81.952	74,1	21	1.232	0	1.232	64.064	47,2	26	0,0%	35,1%
313	Silkeborg - Fåvang - (Thorsø) og omvendt	Lokal	52	912	47.424	47,2	19	630	27.090	45,0	14	644	0	644	27.692	45,0	14	0,0%	2,2%
801	Kjellerup - Vium - Hvam	Lokal	52	630	27.090	45,0	14	611	26.273	33,0	19	578	0	578	24.854	33,0	18	0,0%	-5,4%
802	Kjellerup - Gråmose - Vinderslev	Lokal	43	611	26.273	33,0	19	434	18.662	31,3	14	594	0	594	25.542	31,3	19	0,0%	36,9%
803	Kjellerup - Mausing - Vinderslev	Lokal	43	434	18.662	31,3	14	546	28.392	33,1	17	780	0	780	40.560	33,1	24	0,0%	42,9%
804	Kjellerup - Sjorslev - Demstrup	Lokal	43	546	28.392	33,1	17	305	13.115	20,4	15	364	0	364	15.652	20,4	18	0,0%	19,3%
805	Kjellerup - Nørskovlund - Ans	Lokal	43	305	13.115	20,4	15	13.130	650.945	631,1	21	6.203	0	6.203	302.936	283,3	22	-55,1%	-52,8%
806	Kjellerup - Levring - Ans	Lokal	43	13.130	650.945	631,1	21	36.850	1.916.200	1.094,0	34	33.579	3.271	36.850	1.916.200	1.094,0	34	0,0%	0,0%
	Nyt Bybuslinjernet inkl. 31-37 fra K12 - ikke med her	Bybus		49.980	2.567.145	1.725,1	29	39.782	3.271	43.053	2.219.136	1.377,3	31	-20,2%	-13,9%				
	I alt																		

Midttrafik Passagertælling 2012

Skanderborg Kommune				2011				2012				Ændring 2011-12	
Type	Antal	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere
21 Vrold - Skanderborg - Højvangen - Gram - Stilling	Bybus 52	4.929	256.308	185,4	27	4.674	323	4.997	259.844	185,4	27	0,0%	1,4%
309 Skanderborg - Galten	Lokal 52					1.782	0	1.782	92.664				
311 Silkeborg - Ry - Skanderborg (Tidligere regionalrute i Midttrafik Øst)	Lokal 52	1.493	77.636	77,2	19	1.175	0	1.175	61.100	23,5	50	-65,7%	-10,3%
330 Skanderborg - Jeks en - Lås by	Lokal 52	1.493	77.636	77,2	19	1.523	0	1.523	79.196	77,2	20	0,0%	2,0%
	Lokal 52	1.493	77.636	77,2	19	4.480	0	4.480	232.960	101	44	30,4%	200,1%
	Bybus	4.929	256.308	185,4	27	4.674	323	4.997	259.844	185	27	0,0%	1,4%
	I alt	6.422	333.944	262,6	24	9.154	323	9.477	492.804	286,1	33	8,9%	47,6%

Skive Kommune				2011				2012				Ændring 2011-12	
Type	Antal	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere
401 Resen Øst	Bybus 52	2.411	125.372	72,5	33	2.000	0	2.000	104.000	89,4	22	2,2%	-5,7%
402 Resen Vest	Bybus 52	504	26.208	28,1	18	484	0	484	25.168	23,0	21	0,0%	14,4%
403 Vinde	Bybus 52	1.689	87.828	57,6	29	2.631	99	2.730	141.960	130,4	21	-10,3%	-1,6%
404 Glattrup	Bybus 52	1.629	84.708	42,4	38	223	0	223	11.596	21,3	10	-5,6%	-38,7%
405 Egeris Torv	Bybus 52	1.134	58.968	21,4	53	857	0	857	44.564	38,1	22	31,4%	111,1%
406 Dalgas Torv	Bybus 52	1.713	89.076	42,3	41	521	0	521	27.092	28,6	18	-2,5%	0,0%
411 Skive - Højslev - Virksund	Lokal 52	2.121	110.292	87,5	24	589	0	589	30.628	26,6	22	-66,5%	-35,3%
412 Højslev Skole - Lundø	Lokal 52	423	21.996	23,0	18	1.879	61	1.940	100.880	104,5	19	-0,9%	-1,1%
420 Skive - Breum - (Sundsøre) - Seide - Branden	Lokal 52	2.775	144.300	145,3	19	1.840	77	1.917	99.684	93,3	21	-2,9%	7,8%
421 Breum - Thorum - Seide - Durup - Roslev - Breum	Lokal 52	364	18.928	22,5	16	414	0	414	17.802	12,3	34	-23,4%	3,8%
422 Breum - Roslev - Durup - Seide - Thorum - Breum	Lokal 52	406	21.112	29,0	14	646	0	646	27.778	27,1	24	25,9%	105,7%
423 Breum - Iejbjerg - Lyby	Lokal 52	521	27.092	29,3	18	12.084	237	12.321	631.152	599,9	21	4,2%	11,4%
441 Nykøbing - Oddense - Skive (Tidligere regionalrute 41 i Midttrafik Midt)	Lokal 52	1.962	102.024	105,4	19	8.612	468	9.080	472.160	264,3	34	0,0%	0,0%
443 Skive - Balling - Rødding - Lihme - Lem - Skive	Lokal 52	1.779	92.508	96,0	19	20.696	705	21.401	1.103.312	864,2	25	2,9%	6,2%
444 Skive - Lem - Lihme - Rødding - Balling - Skive	Lokal 52												
449 Balling - Ramsing - Lihme	Lokal 43												
450 Roslev - Oddense - Balling	Lokal 43	399	17.157	16,1	25	414	0	414	17.802	12,3	34	-23,4%	3,8%
451 Balling - Rødding - Krejbjerg - Oddense - Balling	Lokal 43	314	13.502	21,6	15	646	0	646	27.778	27,1	24	25,9%	105,7%
	Lokal 43	11.064	568.911	575,7	19	12.084	237	12.321	631.152	599,9	21	4,2%	11,4%
	Bybus	9.080	472.160	264,3	34	8.612	468	9.080	472.160	264,3	34	0,0%	0,0%
	I alt	20.144	1.041.071	840,0	24	20.696	705	21.401	1.103.312	864,2	25	2,9%	6,2%

Struer Kommune				2011				2012				Ændring 2011-12	
Type	Antal	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Kpl.	Påstigere
1 Struer Station - Gimsing Skole - Baunevænget - Struer Station	Bybus 52	577	30.004	26,2	22	470	0	470	24.440	13,1	36	-50,0%	-18,5%
2 Struer Station - Øbyvej - Voldgade - Struer Station	Bybus 52	352	18.304	24,0	15	254	0	254	13.208	12,0	21	-50,0%	-27,8%
3 Struer Station - Stenofterne - Voldhøjparken - Struer Station	Bybus 52	459	23.868	33,0	14	406	0	406	21.112	16,3	25	-50,6%	-11,5%
335 Struer - Linde	Lokal 52	1.055	54.860	53,5	20	296	0	296	67.392	40,6	32	-24,2%	22,8%
342 Struer - Humlum - Oddesund - Struer	Lokal 52	802	41.704	46,4	17	943	0	943	49.036	44,4	21	-4,4%	17,6%
346 Struer - Bremdal - Venø *	Lokal 52					0	0	0				-11,6%	
349 Hvidbjerg - Jegindø - Struer - Hvidbjerg	Lokal 52	460	23.920	35,0	13	297	0	297	15.444	36,5	8	4,3%	-35,4%
*Ingen tællekemaer modtaget retur	Lokal	2.317	120.484	169,0	14	2.536	0	2.536	131.872	151,5	17	-10,3%	9,5%
	Bybus	1.388	72.176	83,2	17	1.130	0	1.130	58.760	41,4	27	-50,2%	-18,6%
	I alt	3.705	192.660	252,2	15	3.666	0	3.666	190.632	192,9	19	-23,5%	-1,1%

Midttrafik Passagertælling 2012

		Syddjurs Kommune				2011				2012				Ændring 2011-12						
Type	Antal	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdag	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdag	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Ændring 2011-12		
1 Ebeltoft - Fuglsø - Knebel - Skøds hoved - Knebel - Ebeltoft Busterminal	Lokal	52	2.535	131.820	91,3	28	1.920	0	1.920	99.840	91,3	21	0,0%	0,0%	99.840	91,3	21	0,0%	-24,3%	
2 Knebel - Agri - Femmøller - Molskroen - (Hindrups) - Ebeltoft	Lokal	52	1.615	83.980	56,5	29	1.639	0	1.639	85.228	56,5	29	0,0%	0,0%	85.228	56,5	29	0,0%	1,5%	
3 Ebeltoft Busterminal - Ebeltoft C. - Boeslum - Øer - Ebeltoft Busterminal	Lokal	52	443	23.036	26,6	17	436	0	436	22.672	26,6	16	0,0%	0,0%	22.672	26,6	16	0,0%	-1,6%	
11 Knebel - Skøds hoved - Helgenæs (aftenkørsel på rute 1)	Lokal	40	148	5.920	2,2	66	0	0	0	0	2,2	0	0,0%	0,0%	0	2,2	0	0,0%	0,0%	
12 Knebel - Ebeltoft Busterminal - Knebel (aftenkørsel på rute 2)	Lokal	40	49	1.960	5,3	9	0	0	0	0	5,4	0	0,0%	0,0%	0	5,4	0	1,9%	0,0%	
361 Rønde - Knebel - Helgenæs	Lokal	52	2.698	140.296	97,0	28	2.014	164	2.178	113.256	97,0	22	6.009	164	6.173	320.996	278,9	22	0,0%	-19,3%
I alt			7.488	387.012	278,8	27	6.009	164	6.173	320.996	278,9	22	6.009	164	6.173	320.996	278,9	22	0,0%	-17,6%

		Viborg Kommune				2011				2012				Ændring 2011-12						
Type	Antal	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdag	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Hverdag	Weekend	Ugesum	Årsum	Kpl-timer	Påst. pr.	Ændring 2011-12		
1 Elleknebakken - Trappetorvet - H. C. Andersens Vej	Bybus	52	4.731	246.012	137,3	34	6.137	582	6.719	349.388	239,3	28	8.078	989	9.067	471.484	276,0	33	2,0%	-12,7%
2 Storcenteret - Trappetorvet - Odshøj	Bybus	52	6.694	348.088	138,4	48	3.267	305	3.572	185.744	115,6	31	3.267	305	3.572	185.744	115,6	31	0,9%	19,3%
3 Liseborg - Trappetorvet - Skaldehøj	Bybus	52	4.138	215.176	130,4	32	2.611	159	2.770	144.040	171,3	16	2.611	159	2.770	144.040	171,3	16	2,0%	-12,7%
4 Hedevejnet - Trappetorvet - Vestervang	Bybus	52	4.224	219.648	135,1	31	811	6	817	42.484	54,4	15	811	6	817	42.484	54,4	15	2,0%	-12,7%
5 Trappetorvet - Lundvej	Bybus	52	3.825	198.900	94,1	41	1.307	0	1.307	67.964	44,6	29	1.307	0	1.307	67.964	44,6	29	0,9%	19,3%
6 Antmandshøj - Trappetorvet - Fuglebakken	Bybus	52	2.173	112.996	92,2	24	440	0	440	22.880	14,3	31	440	0	440	22.880	14,3	31	-40,5%	-11,7%
14 Mercantec, Vinkelvej samt Viborg Gymnasium og HF	Bybus	43	2.357	101.351	16,2	146	1.154	0	1.154	49.622	5,4	213	1.154	0	1.154	49.622	5,4	213		
15 Mercantec, H.C. Andersensvej og Katralskolen	Bybus	43	495	21.285	2,1	240	927	0	927	39.861	3,4	276	927	0	927	39.861	3,4	276		
1 Liseborg/Teglmaarken - Trappetorvet - H.C. Andersensvej - Houlkær	Bybus	52					1.369	0	1.369	58.867	7,0	196	1.369	0	1.369	58.867	7,0	196		
2 Møgelparken - Viborg Storcenter - Trappetorvet - Randersvej - Houlkær	Bybus	52					2.028	0	2.028	105.456	71,3	28	2.028	0	2.028	105.456	71,3	28	-36,0%	5,5%
3 Engelsborg - Vestervangsvej - Trappetorvet - Falkevej	Bybus	52					864	0	864	44.928	42,3	20	864	0	864	44.928	42,3	20	39,4%	16,4%
4 Engelsborg - Lundvej - Trappetorvet - Overlund Øst	Bybus	52					936	0	936	48.672	27,0	35	936	0	936	48.672	27,0	35	-38,6%	-10,3%
S1/S2 Teglbakken - Elleknebakken og Mimersvej - Nørrempøllevej	Bybus	52					832	1	833	43.316	48,1	17	832	1	833	43.316	48,1	17	-27,7%	-26,0%
711 Viborg - Hald Ege - Birgittevej - Almind	Lokal	52	2.039	106.028	66,0	31	394	0	394	20.488	26,2	15	394	0	394	20.488	26,2	15	-13,1%	0,5%
712 Viborg - Dollerup - Finderup - Viborg	Lokal	52	1.096	56.992	44,2	25	323	0	323	16.796	21,2	15	323	0	323	16.796	21,2	15	32,3%	-33,9%
713 Hald Ege - Lysgård - Almind	Lokal	52					619	0	619	32.188	27,5	23	619	0	619	32.188	27,5	23	-40,5%	-11,7%
717 Viborg - Thorming - Gråmose (Tidligere regional rute 54)	Lokal	52					1.154	0	1.154	49.622	5,4	213	1.154	0	1.154	49.622	5,4	213		
720 Mercantec, Vinkelvej / Viborg Gymnasium og HF (Tidligere bybuslinje 14)	Lokal	43					1.369	0	1.369	58.867	7,0	196	1.369	0	1.369	58.867	7,0	196		
721 Mercantec, H.C. Andersensvej og Katralskolen (Tidligere bybuslinje 15)	Lokal	43					2.028	0	2.028	105.456	71,3	28	2.028	0	2.028	105.456	71,3	28	-36,0%	5,5%
722 Mercantec, Vinkelvej - Viborg Gymnasium og HF	Lokal	43					864	0	864	44.928	42,3	20	864	0	864	44.928	42,3	20	39,4%	16,4%
740 Viborg - Stoholm - Skive (Tidligere regional rute 51 i Midttrafik Midt)	Lokal	52					936	0	936	48.672	27,0	35	936	0	936	48.672	27,0	35	-38,6%	-10,3%
741 Skive - Kjeldbjerg - Sjørup (Tidligere regional rute 45 i Midttrafik Midt)	Lokal	52					832	1	833	43.316	48,1	17	832	1	833	43.316	48,1	17	-27,7%	-26,0%
750 Viborg - Tjele - Sjerring (- Hobro) (Tidligere regional rute 63 i Midttrafik Midt)	Lokal	52					394	0	394	20.488	26,2	15	394	0	394	20.488	26,2	15	-13,1%	0,5%
751 Viborg - Løvsdal - Randers (Tidligere regional rute 61 i Midttrafik Midt)	Lokal	52					323	0	323	16.796	21,2	15	323	0	323	16.796	21,2	15	32,3%	-33,9%
752 Hammershøj - Vorning - Hvidding (Tidligere lokal rute 652)	Lokal	52	392	20.384	30,1	13	415	0	415	21.580	30,1	14	415	0	415	21.580	30,1	14	0,0%	-33,7%
754 Ørum - Foulum - Rødding (Tidligere lokal rute 654)	Lokal	52	489	25.428	16,1	30	626	0	626	32.552	30,1	21	626	0	626	32.552	30,1	21	0,0%	-33,7%
765 Skals - Nr. Rind - Ulbjerg (Tidligere lokal rute 601)	Lokal	52					1.085	0	1.085	56.420	46,4	23	1.085	0	1.085	56.420	46,4	23	-69,4%	-66,3%
766 Viborg - Skals - Aalestrup (Tidligere regional rute 65 i Midttrafik Midt)	Lokal	52					724	0	724	37.648	45,35	16	724	0	724	37.648	45,35	16	3,1%	-30,7%
770 Viborg - Bjerringbro (regional rute 55 i Midttrafik Midt er delt i reg. 55 og lokal rute 770)	Lokal	52					2.227	5	2.232	116.064	90,42	25	2.227	5	2.232	116.064	90,42	25	-32,7%	-18,3%
771 Bjerringbro - Løvsdal - Hammershøj (Tidligere regional rute 71 i Midttrafik Midt)	Lokal	52					739	0	739	38.428	35,3	21	739	0	739	38.428	35,3	21	-66,9%	-70,0%
772 Rødkærbro - Vindum - Bjerringbro	Lokal	52					519	0	519	26.988	25,6	20	519	0	519	26.988	25,6	20		
775 Bjerringbro st. - Grundfos - Asavej (tidligere bybus 895)	Lokal	52					603	0	603	31.356	13,5	45	603	0	603	31.356	13,5	45	0,0%	6,5%
I alt			5.208	270.816	199,9	26	19.252	40	19.292	972.134	691,9	28	19.252	40	19.292	972.134	691,9	28	246,1%	270,4%
NVT bybussystem K12	Bybus		28.637	1.463.456	745,7	36	20.904	2.041	22.945	1.193.140	856,5	27	20.904	2.041	22.945	1.193.140	856,5	27	14,9%	-19,9%
I alt			33.845	1.734.272	945,7	36	40.156	2.081	42.237	2.165.274	1.548,5	27	40.156	2.081	42.237	2.165.274	1.548,5	27	63,7%	24,8%

Midttrafik Passagertælling 2012

BILAG 3: TRAFIKPLAN AARHUS

Rute	Strækning	Antal uger	2009				2012				Ændring 2009-12			
			Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 40	Påst. pr. kpl-time	Hverdage	Weekend	Ugesum	Årssum	Kpl-timer uge 14	Påst. pr. kpl-time	Kpl-timetotal	Påstigere Ugesum
100	Odder - Århus - Hornslet	52					43.732	6.402	50.134	2.606.968	1.148,3	44		
101	Skanderborg - Viby - Skejby Sygehus - Vejlbj - Hornslet	45	7.408	333.360	325,4	23								
102	Århus - Norsminde - Odder (nedlagt)	52	5.018	260.936	186,7	27								
103	Århus - Beder - Malling - Odder - Hou (nedlagt)	52	20.668	1.074.736	495,5	42	3.613	357	3.970	206.440	113,5	35	-77,1%	-80,8%
107	Århus - Skanderborg - Horsens	52	23.433	1.218.516	683,1	34	4.032	287	4.319	224.588	168,4	26	-75,4%	-81,6%
109	Århus - Viby - Hørning - Galten	52	4.154	216.008	189,6	22	1.754	0	1.754	91.208	46,2	38	-75,7%	-57,8%
111	Århus - Tilst - Sabro - Hinnerup	52	3.425	178.100	229,0	15	3.681	482	4.163	216.476	136,5	31	-40,4%	21,5%
112	Århus - Sorring - Silkeborg	52	3.399	176.748	161,5	21	3.455	286	3.741	194.532	156,6	24	-3,0%	10,1%
113	Århus - Galten - Silkeborg	52	9.472	492.544	417,0	23	7.464	1.062	8.526	443.352	410,3	21	-1,6%	-10,0%
114	Århus - Hammel - Viborg	52	8.037	417.924	347,1	23	8.672	1.015	9.687	503.724	346,0	28	-66,9%	20,5%
115	Århus - Hinnerup til Grundfør/Hadsten-Randers	52	14.970	778.440	539,0	28	4.040	200	4.240	220.480	178,2	24	-66,9%	-71,7%
116	Århus - Tilst - Sabro - Skovby - Galten	52	3.338	173.576	152,3	22	4.566	546	5.112	265.824	157,1	33	3,2%	53,1%
117	Århus - Hadsten - Langå	52	5.844	303.888	209,5	28	5.306	205	5.511	286.572	211,2	26	0,8%	-5,7%
118	Århus - Randers	52	9.708	504.816	369,2	26	4.440	1.295	5.735	298.220	276,4	21	-25,1%	-40,9%
119	Århus - Hornslet - Auning - Allingåbro - Ørsted	52	13.072	679.744	561,7	23								
120	Århus - Rønde - Kollind - Grenaa	52	4.898	254.696	258,3	19	3.823	592	4.415	229.580	196,5	22	-23,9%	-9,9%
121	Århus - Skødstrup - Løgten - Rønde - Ryomgård	52	4.389	228.228	175,1	25	3.226	578	3.804	197.808	164,2	23	-6,2%	-13,3%
122	Århus - Rønde - Grenaa	52	5.484	285.168	217,5	25	4.803	394	5.197	270.244	212,2	24	-2,4%	-5,2%
123	Århus - Rønde - Ebeltoft	52	8.978	466.856	329,4	27	8.371	1.652	10.023	521.196	321,4	31	-2,4%	11,6%
124	Hammel - Foldby - Hinnerup - Søften - Skejby Sygehus - Universitetet	45	909	40.905	126,5	7	1.054	0	1.054	47.430	63,4	17	-49,9%	16,0%
200	Skanderborg-Hørning-Aarhus-Skejby-Hinnerup-Grundfør/Hammel	52					35.334	3.418	38.752	2.015.104	1.036,3	37		
319	Hornslet - Auning - Allingåbro - Ørsted (NY)	52					896	105	1.001	52.052	116,5	9		
901	Universitetet - Skejby Sygehus - Harlev - Skovby - Galten - Silkeborg Vest	52							226	0	226	11752		
903	(Århus) - Odder - Hou	52												
913	Århus - Silkeborg - Grindsted - Esbjerg	52	1245	64740	137	9,087591	1.287	197	1.484	1.354.892	123,5	12	-9,9%	19,2%
914	Århus - Hammel - Viborg *	52	473	24596	46	10,28261	395	176	571	521.894	45,2	13	-1,8%	20,7%
918	Århus - Randers - Hadsund - Aalborg	52	3889	202228	204	19,06373	10.474	362	10.836	9.947.448	386,5	28	89,5%	178,6%
952	Ringkøbing - Herning - Århus	52	3886	202072	272,23	14,27469	4.129	876	5.005	4.764.760	338,5	15	24,4%	28,8%
I alt			156.604	8.085.189	5.973,3	26	152.262	18.876	171.138	8.891.798	5.458,9	31	-8,6%	9,3%

Aarhus, 9. august 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. august 2013 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

Bilag - Tillæg til den mellem Aarhus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland indgåede udmøntningsaftale

Mellem undertegnede

Aarhus Kommune
Rådhuset
8000 Aarhus C

og

Midttrafik I/S
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

(herefter under ét benævnt "Parterne")

er dags dato indgået følgende tillæg (herefter benævnte "Tillæg(et)" til den mellem Aarhus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland på vegne af Trafikselskabet i Region Midtjylland under dannelse (Midttrafik) den [INDSÆT DATO] indgåede udmøntningsaftale (herefter benævnt "Udmøntningsaftalen").

1. Tillæggets baggrund

1.1 I Udmøntningsaftalen, som blev indgået forbindelse med Aarhus Kommunes overdragelse af Busselskabet Århus Sporveje til Midttrafik, er fastlagt de særlige vilkår/forudsætninger, som blev aftalt som led i overdragelsen. Af Udmøntningsaftalen fremgår, at det bl.a. var et vilkår, at Busselskabet Århus Sporveje skulle etableres som en selvstændig organisatorisk enhed i Midttrafik og udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik, hvortil Aarhus Kommune skulle afholde udgifterne, jf. herved bl.a. Udmøntningsaftalens pkt. 4, 2. afsnit, hvor det anføres:

»Århus Sporveje Busselskabet etableres som særskilt forretningsområde under Trafikselskabet i Region Midtjylland. Udgifterne til Busselskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakten om bybuskørsel i kommunen. Kontrakten indgås gennem Trafikselskabet.

Busselskabet vil i Trafikselskabet skulle kunne fungere særskilt fra det øvrige Trafikselskab af hensyn til dels den særlige finansiering alene af Aarhus Kommune, dels af hensyn til fremtidig konkurrenceudsættelse. Busselskabet vil således på mange måder have lighedspunkter med de to øvrige driftsselskaber under Trafikselskabet – Odderbanen og Lemvigbanen – der begge er aktieselskaber og begge har egne bestyrelser. Busselskabet kan dog ikke etableres som et aktieselskab med egen bestyrelse«.

Udmøntningsaftalen vedlægges som bilag 1.

1.2 På baggrund af en henvendelse fra Kommunekredit vedrørende en mellem Midttrafik – Busselskabet Aarhus Sporveje og Kommune Leasing A/S (nu:

Kommunekredit) indgået leasingaftale vedrørende 37 stk. bybusser inden for et samlet rammebeløb på DKK 66.700.000,00 ekskl. moms (bilag 2) er Midttrafik blevet opmærksom på, at det forhold, at Busselskabet Aarhus Sporveje ikke er en selvstændig juridisk enhed (men blot et særskilt resultatområde i Midttrafik), indebærer, at samtlige de i Midttrafik deltagende kommuner hæfter solidarisk for Busselskabet Aarhus Sporvejes opfyldelse af forpligtelserne i henhold til de af Busselskabet Aarhus Sporveje indgåede aftaler med tredjemand.

- 1.3 Idet det i Udmøntningsaftalen er fastsat som vilkår, at Aarhus Kommune skal finansiere samtlige udgifter til Busselskabet Aarhus Sporveje, er Parterne enige om, at Aarhus Kommune i det indbyrdes forhold mellem de i Midttrafik deltagende kommuner hæfter for opfyldelsen af samtlige forpligtelser i henhold de af Busselskabet Aarhus Sporveje indgåede aftaler, og Parterne har til præcisering heraf indgået nærværende Tillæg til Udmøntningsaftalen.

2. Aarhus Kommunes hæftelse for opfyldelsen af forpligtelserne i henhold til aftaler indgået af Busselskabet Aarhus Sporveje

- 2.1 I overensstemmelse med Udmøntningsaftalens vilkår om, at Aarhus Kommune skal finansiere samtlige udgifter til Busselskabet Aarhus Sporveje, præciseres ved nærværende Tillæg,

at Aarhus Kommune i det indbyrdes forhold mellem Aarhus Kommune og de øvrige i Midttrafik deltagende kommuner hæfter for opfyldelsen af samtlige forpligtelser i henhold til aftaler indgået af Midttrafik - Busselskabet Aarhus Sporveje, og

at Aarhus Kommune som følge heraf er forpligtet til at friholde de øvrige i Midttrafik deltagende kommuner for ethvert krav vedrørende de af Midttrafik – Busselskabet Aarhus Sporveje indgåede aftaler, som af Midttrafik - Busselskabet Aarhus Sporvejes medkontrahenter berettiget måtte blive rejst over for disse kommuner i tilfælde af Midttrafik – Busselskabet Aarhus Sporvejes manglende opfyldelse af forpligtelserne i henhold til disse aftaler.

- 2.2 Der er mellem Parterne enighed om, at bestemmelserne i pkt. 2.1 har karakter af et egentligt tredjemandsløfte, som kan påberåbes af de øvrige i Midttrafik deltagende kommuner over for Aarhus Kommune.

3. Bilag

Bilag 1: den mellem Aarhus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland på vegne af Trafikselskabet i Region Midtjylland

under dannelse (Midttrafik) den [INDSÆT DATO] indgåede ud-
møntningsaftale.

Bilag 2: Leasingaftale nr. I-4148 A11250 indgået mellem Midttrafik - Bus-
selskabet Århus Sporveje og Kommune Leasing A/S

ooo000ooo

Aarhus, den / 2013

f. Aarhus Kommune

Aarhus, den / 2013

f. Midttrafik
