



**midttrafik**

*Århus, den 13. april 2007*

**Bilag til dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag den 20. april 2007 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. april 2007	1-00-4-07	PFS/NJD/KD/PEL/MSG	pfs@midttrafik.dk	87408230

## Rabatruter i Midttrafik

### Den nuværende byrdefordeling

I 2006 blev der vedtaget byrdefordelingsprincipper for Midttrafiks fællesaktiviteter og personalerelaterede omkostninger, som indebar at:

- *Udgifter knyttet til bestemte ruter finansieres via disse ruter.* Dette gælder eksempelvis drift af billetteringsudstyr som finansieres af den bestiller på hvis rute det benyttes. Omkostninger til rutebilstationer finansieres af de ruter, der betjener den pågældende rutebilstation.
- *Generelle udgifter fordeles via køreplantimer.* Dette gælder eksempelvis lønudgifter i Midttrafik, som således finansieres efter hvor mange køreplantimer, den enkelte bestiller har – dog bortset fra visse lønudgifter, der vedrører visse specifikke aktiviteter (fx X-bus og privatbaner af Regionen, billetkontrol i Århus Kommune af kommunen)
- Ved opgørelsen af hver bestillers køreplantimer vejer åbne skoleruter (rabatruter) kun 50%

Rabatruterne har følgende centrale kendetegn:

- Ruten er tilrettelagt efter skolernes behov og køreplanen følger skolernes ringetider og ferieplan
- Ingen billetindtægter eller yderst minimale billetindtægter fra andre kundegrupper end skolebørn

Baggrunden for, at rabatruteprincippet blev indført var især, at det kunne øge udbuddet af kollektiv trafik i Midttrafiks område, således at også andre kunder end skolebørn kan bruge disse ruter. Alternativet vil være lukkede skolebusruter for, som ifølge loven kun må bruges af skolebørn og alene administreres af kommunerne.

Det blev i 2006 desuden besluttet, at byrdefordelingsprincipperne skal revurderes i 2007 for 2008 og fremefter. Det foreslås nu, at det eksisterende byrdefordelingsprincip fastholdes for 2008, dog således at der sker en præcisering af, hvilke forudsætninger der skal være opfyldt, for at en rute kan karakteriseres som en rabatrute.

Der foreligger ikke på nuværende tidspunkt erfaringer, som præcist kan angive, hvordan Midttrafiks fællesomkostninger mest retfærdigt kan fordeles mellem bestillerne. Midttrafik forventer at indføre et time- og sagsstyringssystem, som kan bruges til at fordele omkostningerne ud fra den faktiske anvendelse af administrationens ressourcer. Systemet planlægges indført midt i 2007, og hvis erfaringerne er gode, vil det i slutningen af 2007 blive forelagt bestyrelsen, hvordan dette system skal anvendes til byrdefordeling mellem bestillerne. Det er således en mulighed, at time- og sagsstyringssystem allerede i 2008 anvendes til at fordele personalerelaterede omkostninger mellem bestillerne.

## **Justering af principperne for rabatruter**

På baggrund af erfaringer fra de første måneder af 2007 har administrationen udarbejdet forslag til reviderede retningslinier for, hvilke ruter der kan opfattes som rabatruter. Hensigten hermed er først og fremmest at sikre, at fællesaktiviteterne og personalerelaterede omkostninger fordeles på en måde, hvor rabatruter og ikke-rabatruter hver pålægges et bidrag til administrationen, som svarer til det ressourceforbrug, som de to rutetyper reelt medfører. For nogle kommuner vil de nye retningslinier stort set svare til dagens opgavefordeling i forhold til Midttrafik, for andre vil de betyde, at kommunerne må påtage sig flere opgaver eller lade rabatruter overgå til at være normale ruter.

I 2007 er der i Midttrafik i alt 249 rabatruter. I det vedlagte bilag findes en nærmere oversigt over rabatruterne. Det fremgår, at en meget stor del af lokalruterne på nuværende tidspunkt er rabatruter. Det er Midttrafiks forventning, at de nye retningslinier medfører, at færre lokalruter fra 2008 er rabatruter. Det er efter Midttrafiks opfattelse en forudsætning for, at potentialet i at kombinere skoletransport med øvrige lokale transportbehov kan realiseres. Det bør også indgå i overvejelserne, at det i nogle tilfælde kan være en fordel at lukke visse ruter for almindelige passagerer, hvis den pågældende routes potentiale som egentlig kollektiv trafikrute er helt ubetydeligt. For Midttrafik vil det samlet set være en fordel, hvis administrationen i højere grad kan koncentrere medarbejdernes ressourcer på de ruter, hvor der er et reelt potentiale for at tiltrække kunder og effektivisere kørslen. I den forbindelse skal det bemærkes, at Midttrafik ikke fra kommunerne i Århus og Ringkøbing amter har fået overført medarbejderressourcer, som modsvarer opgaver forbundet med lokal busstrafik i disse områder. En medvirkende årsag til, at retningslinierne for hvilke ruter, der kan være rabatruter, bør strammes, er, at nogle opgaver er omtrent lige resourcekrævende uanset, om der er tale om en rute med mange køreplantimer eller en rute med få.

Midttrafik har undersøgt byrdefordelingen i andre trafikskaber. I NT anvendes også et rabatprincip på 50%. Her gives rabatten til ruter, der drives på grundlag af såkaldte B-kontrakter og telebuskontrakter. Det betyder, at hovedparten af lokalruterne i NT er rabatruter. I NT arbejdes der for tiden på et forslag til revideret byrdefordelingsprincip. Ved Fynbus og Sydtrafik har man ikke et rabatprincip, idet fællesudgifter som udgangspunkt fordeles efter køreplantimer.

I den konkrete budgetlægning vil det være kommunerne, som anmoder om, at en rute karakteriseres som rabatrute. Denne beslutning skal tages i rimelig tid inden vedtagelse af budgettet, hvilket vil sige inden ca. 1. august. Det er som udgangspunkt en forudsætning, at samtlige karakteristika angivet i dette notat for en rabatrute er opfyldt. Hvis særlige omstændigheder gør sig gældende, kan en rute dog karakteriseres som en rabatrute, selv om ruten på enkelte punkter ikke opfylder betingelserne. Det kan f.eks. være tilfælde, hvor der er historiske grunde til, at en rabatrute ikke opfylder alle kriterierne. Det er dog under alle omstændigheder en forudsætning, at ruter har karakter af at være en skolebusrute, der også er åben for andre kunder. Lokalruter eller oplandsruter, som ikke har transport af skoleelever som hovedformål, vil således ikke kunne være rabatruter.

I forbindelse med strukturreformen har de tidligere kommuner i Århus og Ringkøbing amter overdraget mange lokale ruter til Midttrafik. Typisk kører disse lokale ruter næsten udelukkende tilpasset én eller flere skoler. Det er allerede aftalt med flere kommuner, at den kollektive trafik skal analyseres med henblik på at skabe egentlige lokale ruter, som både kan tilgodese transport af skoleelever, men også andre kundegrupper. Analyserne tager bl.a. udgangspunkt i de nye muligheder og behov som følger af kommunesammenlægningerne. En konsekvens af disse analyser kan være, at lokalruterne får mere kørsel og oprettes i Trapeze trafiksystemet og kan fremsøges på rejseplanen. Disse ruter vil således ikke længere kunne opnå rabat på fællesomkostninger. Den tilbageblevne kørsel/evt. supplerende kørsel til skolerne, vil fortsat være omfattet af reglerne om rabatruter eller overgå til speciel rutekørsel.

For rabatruter vil Midttrafiks opgaver særligt vedrøre gennemførelse af udbud og efterfølgende kontraktopfølgning. Rabatruterne indgår i indtægtsdelingen, og i en vis udstrækning i den overordnede trafikplanlægning og i Midttrafiks informationsindsats. For ikke-rabatruter påtager Midttrafik klart mere omfattende opgaver, som bl.a. angivet i det afsluttende skema i dette notat.

### **Økonomiske konsekvenser**

Budgettet for 2007 opererer med et samlet bidrag til fællesomkostninger på i alt ca. 110,6 mio. kr. Heraf vedrører de ca. 71,7 mio. kroner den del af bidraget som er omfattet af rabatordningen (d.v.s. den del der fordeles efter køreplantimer). Rabatten er rent teknisk indregnet på den måde, at en rabattime svarer til ½ normaltime – med andre ord så går der 2 rabattimer på én normaltime.

Ud af det samlede antal køreplantimer for busdriften på 2.163.284 timer er knap 8 % omfattet af rabatordningen, nærmere betegnet drejer det sig om 167.816 timer, der gives 50 % rabat på. Det samlede antal normaltimer (med korrektion for rabattimer) bliver i 2007 på 2.079.376 timer, hvilket betyder:

- en normal køreplanstime giver et bidrag til fællesomkostninger på 34,47 kroner
- en rabat-køreplanstime giver et bidrag til fællesomkostninger på 17,23 kroner

I tabellen herunder er som eksempel beregnet økonomiske konsekvenser for tre tilfældige rabatruter, hvis disse overgår til at være almindelige ruter. Eksemplet er beregnet ud fra eksisterende bidragssatser. I realiteten vil bidragssatsen for normal-timer falde, hvis flere ruter bliver normal-ruter.

<b>Eksempler på enkeltruter</b>	Køreplan-timer	bidrag før rabat (kr.)	bidrag inkl. rabat (kr.)
Skanderborg – rute 2 "Ry-Gl.Rye-Emborg-Ry"	1.851	63.796	31.898
Ikast-Brande – rute 606 "Ejstrupholm-Hygild-Ejstrupholm"	717	24.712	12.356
Odder - rute 1004 "Odder-Assedrup--Nølev-Hov-Odder"	944	32.536	16.268

## **Opgavefordeling mellem kommuner og Midttrafik**

I det følgende gennemgås vilkår for rabatruter inden for følgende områder:

1. Takster og billetteringsudstyr
2. Omstigninger mellem rabatruter og ikke rabatruter
3. Kontraktadministration
4. Udbud
5. Indtægtsfordelingsmodel
6. Kvalitetsopfølgning og billetkontrol
7. Markedsføring og generel information
8. Køreplaner – distribution og information
9. Kunde henvendelser
10. Driftsforstyrrelser
11. Trafikplan
12. Køreplanlægning
13. Rejseplanen og stoppesteder.dk

### **Takster og billetteringsudstyr**

#### *Takster*

En rabatrute skal som udgangspunkt enten have 0-takst eller 'simpel takst' (garderobebillet). 0-takst indebærer i sagens natur, at transport er gratis for såvel skoleelever som øvrige kunder. Sempel takst (garderobe billetter) gælder for medtagelse af andre kunder end skolebørn. Garderobebilletter er en kontantbillet og forsynes ikke med tid, zone, dato eller pris. Takster for "garderobe billetter" fastsættes af kommunen. Rabatruter, hvor der hidtil har været elektronisk billetteringsudstyr, vil også fremover kunne benytte dette udstyr. Det vil således ikke være et krav, at det elektroniske billetteringsudstyr fjernes, for at ruten kan være en rabatrute.

#### *Skolekort*

Udstedelse af skolekort til rabatruter foretages af kommunerne. Det er muligt at lade kommunerne selv fremstille formularer, men det er også muligt at lade Midttrafik fremstille en "standard" skolekortformular som udsendes til kommunerne, som dernæst udsteder skolekortet til eleverne.

#### *Billetteringsudstyr*

På rabatruter med 0-takst skal der ikke fremstilles og distribueres billetter/kort. På rabatruter med "garderobe billetter" overlades det til kommunerne selv at stå for fremstilling og distribution til busselskaberne. Kommunerne forestår selv opgaven med at indkøbe og vedligeholde billetteringsudstyret.

### **Omstigninger mellem rabatruter og ikke rabatruter**

#### *Fra rabatrute til ikke rabatrute:*

Rabatruter er ikke udstyret med "fuldt" billetteringsudstyr. Konsekvenserne for øvrige betalende kunder, der påbegynder en rejse på en rabatrute, er, at der ikke vil være samme omstigningsmulighed mellem rabatrute og øvrige ruter, som der er for omstigninger mellem to ordinære ruter. Garderobebilletter kan således ikke bruges til omstigning til andre ruter.

#### *Fra ikke rabatrute til rabatrute:*

Kunder fra ordinære ruter kan foretage omstigninger til rabatruter. I det omfang, kunderne er billetteret på den ordinære rute, og billetteringen dækker hele rejsen (også rejsen på rabatruten), skal der ikke foretages ny billettering på rabatruten. Mod forevisning af billet/kort vil kunden blive medtaget uden fornyet billettering.

### **Kontraktadministration**

Det er Midttrafiks ansvar at forestå kontraktafregning af den udførte kørsel i offentlig servicetrafik. Opgaven omfatter også den kørsel, der udføres på rabatruter. På nuværende

tidspunkt er den normale administration af kontraktbetalingen til busselskaberne tilrettelagt således, at Midttrafik foretager en beregning af kontraktbetalingen (omvendt fakturering) og sender betalingen til busselskaberne. Da det forudsættes, at rabatruter ikke indlægges i Midttrafiks IT-systemer, betyder det også, at kontraktbetalingen ikke kan beregnes med den normale fremgangsmåde. Det er tillige relativt mere ressourcekrævende – set i forhold til antal køreplantimer – at inddatere/vedligeholde data for mindre lokalruter end for bybusruter og regionale ruter. Da busselskaberne i forvejen opgør sin produktion vil kravet om, at busselskaberne skal fakturere Midttrafik for den præcise produktion, kun indebære meget begrænsede meromkostninger for busselskaberne. I en del af de kontrakter, som Midttrafik har overtaget fra de gamle kommuner og trafikelskaber, er det Midttrafik, der skal opgøre det præcise afregningsbeløb. Midttrafik vil drøfte ændring af denne praksis med de relevante vognmænd.

Busselskaberne for rabatruter skal således fremsende månedlige fakturaer for kørslen. Midttrafik skal administrativt tilse og kontrollere, at busselskaberne ikke foretager overfakturering.

### **Udbud**

Midttrafik planlægger og gennemfører udbud af buskørsel på rabatruter. Udbud af rabatruter vil som oftest ske efter en simpel kontraktform svarende til den nuværende B-kontrakt (standardkontrakt, der typisk anvendes på lokalruter) eller en mere forenklet kontrakt, men arbejdsdelingen mellem kommunen og Midttrafik i forbindelse med selve udbudsprocessen vil være den samme, uanset om der udbydes rabatruter eller ikke-rabatruter. Kommunerne bidrager med konkrete køreplaner for rabatruter. Hvis rabatruterne, som skal i udbud, indgår i Midttrafiks arbejdsprogram for større projekter og analyser, udarbejder Midttrafik og kommunerne i samarbejde et projekt/analyse for den fremtidige rutestruktur samt konkrete køreplaner, som efter godkendelse i kommunen danner grundlag for udbudet.

### **Indtægtsfordelingsmodel**

Det følger af det foranstående, at billetindtægterne på en rabatrute i det væsentligste består af "garderobe billetter" og skolekort. Der vil forekomme situationer, hvor kunder fra ikke-rabatruter stiger om til en rabatrute og foretager en kortere rejse på en rabatrute. Der vil også være rejser foretaget på Midttrafiks uddannelseskort på en rabatrute.

Rabatruterne vil indgå i indtægtsfordelingen i en mere forenklet form, hvor chaufførerne på rabatruterne foretager en tælling af øvrige rejser end skolerejser. På grundlag heraf foretages en tildeling af indtægter til ruten efter principper fastlagt af COWI, som på Midttrafiks vegne har udformet indtægtsfordelingsmodellen.

### **Kvalitetsopfølgning og billetkontrol**

For rabatruter forventes mere lempelige kvalitetskrav til busmateriel mv. – som f.eks. til bussens alder. For både rabatruter og ikke-rabatruter gælder dog, at kvalitetskrav fastlægges generelt af Midttrafik og kommunerne/Regionen i fællesskab. Midttrafiks trafikkontrol-lører vil som udgangspunkt ikke udføre kvalitetskontrol på rabatruter, men Midttrafik vil dog i samarbejde med kommunen sikre, at vognmænd, der betjener rabatruter også på disse ruter leverer den kvalitet, som de er forpligtet til.

Samme vilkår vil være gældende for billetkontrol. Rabatruterne kører hovedsageligt med skolebørn, og der laves derfor ingen billetkontrol udover den billetkontrol der gennemføres af chaufføren.

### **Markedsføring og generel information**

Rabatruterne indgår ikke i Midttrafiks generelle markedsføringsprogram, der bl.a. omfatter generel information og kampagner, som normalt bliver distribueret gennem foldere, hænskilte og bannere på bagrude. Kommunerne og Midttrafik kan i fællesskab aftale en lokal markedsføring, hvor Midttrafik kan tilbyde faglig rådgivning, men hvor kommunen har ansvaret.

### **Køreplaner – distribution og information**

For rabatruter er det kommunens opgave at trykke og distribuere køreplaner. Midttrafik udarbejder skabeloner til køreplaner for rabatruter, aftaler tidsplan med kommunerne og offentliggør køreplaner for rabatruterne på Midttrafiks hjemmeside. Kundeservice fra Midttrafiks salgssteder omkring rabatruterne omfatter udelukkende information, som fremgår af køreplanen.

### **Kundehenvendelser**

Alle kundehenvendelser og klager vedrørende rabatruterne omkring serviceniveau, chauffører, forsinkelser, busmateriel mv., sagsbehandles af kommunerne. Kommunen sender f.eks. kvartalsvis kopi af relevante kundehenvendelser til Midttrafik. Midttrafik kan rådgive omkring principielle henvendelser. Henvendelser, der også berører Midttrafiks øvrige trafik, behandles af Midttrafik med kommunens bemærkninger.

### **Driftsforstyrrelser**

I Midttrafik indberettes driftsforstyrrelser indtil videre fra entreprenørerne på telefon til en central. Det vil kræve mange ressourcer at have et stående beredskab til at kunne modtage indberetninger fra samtlige ruter, f.eks. i tilfælde af snestorm eller strejke, og videregive oplysninger til relevante modtagere - skoler, radio mv. På rabatruterne sker indberetningen af driftsforstyrrelser som udgangspunkt gennem lokale aftaler mellem kommunen og entreprenøren. I forbindelse med udviklingen af Midttrafiks generelle systemer til håndtering af driftsforstyrrelser, skal det overvejes, i hvilken udstrækning informationer om driftsforstyrrelser på rabatruter også kan indgå eksempelvis på Midttrafiks hjemmeside.

### **Trafikplan**

Trafikplanen skal udarbejdes af Midttrafik i samarbejde med Regionen og kommunerne. Her skal alle ruter indgå, og rabatruterne er en del af den samlede trafikplan. Kommunerne skal indmelde deres planer og service mål for rabatruterne i forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen. I forbindelse med udmøntning af Trafikplanen er det kommunens ansvar, at de opsatte mål for rabatruterne opfyldes i arbejdet med køreplanlægningen.

I trafikplanen kan f.eks. angives antallet af ture, en skole (rute) kan have pr. dag, eller afstandskriterier eller maksimal køretid for elever.

### **Køreplanlægning**

Kommunen har ansvaret for udarbejdelse af køreplaner for rabatruterne. Midttrafik inddrages i det omfang ændringer kan have indflydelse på kontraktmæssige forhold. Her skal kommunen være opmærksom på tidsfristerne i de enkelte kontrakter med entreprenørerne. Kommunen har kontakten med skoler og uddannelsesinstitutioner og ansvaret for, at bemærkninger og ønsker til køreplanerne indarbejdes. Rabatruterne oprettes/vedligeholdes ikke i Trapeze-trafiksystemet i Midttrafik.

Midttrafik udarbejder en tidsplan for køreplanlægning forud for et køreplansskifte. Der udarbejdes en generel tidsplan for rabatruter og en særlig tidsplan for rabatruter, der skal i udbud. Tidsplanen for rabatruterne indgår i Midttrafiks samlede årlige tidsplan for køreplanlægning for øvrige ruter. Kommunen har pligt til skriftligt at meddele ændringer i køreplaner til Midttrafik ved at fremsende nye køreplaner - tidsmæssigt senest 2 uger før den angivne frist for ændringer i den pågældende kontrakt med entreprenøren.

Da kommunen har ansvaret for udarbejdelse af køreplanerne for rabatruterne, er det ligeledes kommunens opgave at samle forslag til køreplanændringer for disse ruter. Det er kommunens ansvar at samle bemærkninger for skolerne og prioritere mellem disse for alle ruter – uanset om der er tale om rabatruter eller ruter, hvor der betales fuldt bidrag til fællesomkostninger, samt være opdateret med hensyn til ringetiderne på skolerne både af hensyn til egen og Midttrafiks køreplanlægning. Kommunen skal endvidere sørge for at indsamle relevante bemærkninger vedr. køreplanerne fra chauffører og vognmænd.

Kommunen skal sikre, at der etableres korrespondancer til andre ruter, herunder de regionale ruter, hvis dette er aftalt med Midttrafik.

For rabatruter vil kommunerne selv skulle stå for at tilvejebringe oplysninger om passager-tal. Retningslinjer herfor udarbejdes med Midttrafik.

### **Rejseplanen og stoppesteder.dk**

Køreplanerne for rabatruterne udarbejdes af kommunerne i regneark i et design udarbejdet af Midttrafik. Midttrafik opretter ikke disse ruter i Trapeze-trafiksystemet. Som udgangspunkt kan køreplaner og stoppestederne for rabatruter derfor ikke fremsøges på [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk) og [www.stoppesteder.dk](http://www.stoppesteder.dk), da køreplanerne for disse ruter ikke er indtastet i IT-systemet Trapeze. I tilfælde hvor en kommune har et ønske om, at en rabatrute er tilgængelig på rejseplanen, kan det drøftes med Midttrafik og Rejseplanen A/S, om der kan findes en teknisk løsning, som det i givet fald vil være kommunernes anliggende at gennemføre.

### **Sammenfatning**

	<b>Rabatruter</b>	<b>Regionalruter, X-Bus ruter, Bybusser, Lokaleruter</b>
<b>Takster</b>	Fastsættes af kommunen som 0-takst eller 'Garderobebilletter'	Fastsættes af Midttrafik
<b>Udstedelse af Skolekort</b>	Kommunen	Midttrafik
<b>Køb og vedligeholdelse af billetteringsudstyr</b>	Kommunen	Midttrafik
<b>Fremstilling og distribution af billetter og kort</b>	Kommunen	Midttrafik
<b>Indgår i Indtægtsfordelingsmodel</b>	Ja- stikprøvebaseret tælling foretaget af chauffører	Ja – stikprøvebaseret tælling foretaget af tællekorps (samt evt. af chauffører)
<b>Kvalitetsopfølgning billetkontrol</b>	Passiv kvalitetskontrol. Billetkontrol foretages af chauffør	Midttrafik. Billetkontrol foretages af chauffør (dog ikke Århus Kommune) kombineret med stikprøvebaseret billetkontrol varetaget af kontrollørkorps
<b>Udbudsform</b>	Simpel kontraktform B kontrakt el. lign.	A kontrakter og B kontrakter
<b>Kontraktadministration</b>	Elektronisk fakturering til Midttrafik	Omvendt fakturering (Midttrafik afregner via IT-systemet Trapeze)
<b>Distribution af køreplaner</b>	Kommunen trykker og distribuerer køreplaner	Midttrafik trykker og distribuerer køreplaner
<b>Trafikplan</b>	Kommunen fastlægger trafikale servicemål	Midttrafik fastlægger trafikale servicemål i samarbejde med bestillerne
<b>Indsamling af forslag til køreplaner</b>	Kommunen	Midttrafik
<b>Køreplanlægningen</b>	Kommunen laver køreplaner (dog i samarbejde med Midttrafik ved større projekter)	Midttrafik laver køreplaner
<b>Indgår ruten på Rejseplanen og stoppesteder.dk</b>	Nej	Ja

## Antal rabatruiter pr. kommune

Kommune	Antal ruter
Favrskov	19
Hedensted	13
Herning	31
Holstebro	22
Horsens	17
Ikast-Brande	20
Lemvig	11
Norddjurs	7
Odder	7
Randers	10
Ringk/Skjern	23
Silkeborg	18
Skanderborg	10
Skive	3
Struer	9
Syddjurs	13
Viborg	15
<b>I alt</b>	<b>248</b>

## Kommunalt fordelte rabatruiter

Kommune	Rute	Strækning
Favrskov	2	Hadsten-Hadbjerg-Ødum-Hadsten
Favrskov	3	Hadbjerg-Voldum-Hadbjerg
Favrskov	4	Hadsten-Vivild-Volstrup-Hadsten
Favrskov	11	Lerbjerg-Vissing-Galten-Hadsten
Favrskov	12	Svejstrup Hede-Lerbjerg-Hadsten
Favrskov	1	Skolerute
Favrskov	2	Skolerute
Favrskov		Svømmekørsel
Favrskov	A (1)	Skolerute
Favrskov	B (2)	Skolerute
Favrskov	C (3)	Skolerute
Favrskov	D (4)	Skolerute
Favrskov	E (5)	Skolerute
Favrskov	1	Lokalrute
Favrskov	2	Lokalrute
Favrskov	3	Lokalrute
Favrskov	1	Skolerute
Favrskov	2	Skolerute
Favrskov	2	Lokalrute - delt ml. Randers/Favrskov
Hedensted	660	Lindved-Grejs-Holtum-Lindved
Hedensted	661	Rask Mølle-Hornborg-Rask Mølle
Hedensted	662	Rask Mølle-Flemming-Rask Mølle
Hedensted	690	Merring-Korning-Hedensted
Hedensted	691	Løsning-Kragelund-Løsning
Hedensted	692	Hedensted-Øster Snede-Hedensted
Hedensted	693	Hedensted-Urlev-Hedensted
Hedensted	694	Hedensted-Ørum-Daugård
Hedensted	698	Løsning-Ølsted-Bottrup-Eriknauer
Hedensted	701	Stouby-Hornum-Belle-Stouby
Hedensted	702	Stouby-Barrit-Stouby
Hedensted	703	Rårup-Skjold-Bisholt-Rårup

## Kommunalt fordelte rabatruter

Kommune	Rute	Strækning
Hedensted	704	Rårup-Bjerre-Hornsyld-Rårup
Herning	1	Lokalrute
Herning	2	Lokalrute
Herning	3	Lokalrute
Herning	4	Lokalrute
Herning	5	Lokalrute
Herning	6	Lokalrute
Herning	1	Kølkær-Fasterholt-Arnborg
Herning	2	Lind-Højgård
Herning	3	Hammerum
Herning	4	Sunds
Herning	5	Ilskov-Sunds
Herning	6	Simmelkjær-Sunds
Herning	7	Sinding-Tjørring
Herning	8	Snebjerg-Tanderupkær-Studsgård
Herning	9	Snebjerg-Haunstrup
Herning	10	Engbjerg-Studsgård
Herning	11	Engbjerg-Haunstrup
Herning	12	Gjellerup
Herning	1	Ørnhøj-Fejgsø-Ørnhøj
Herning	2	Ørnhøj-Abildå
Herning	3	Ørnhøj-Vind-Sørvad
Herning	4	Vind-Stråsø-Vind
Herning	5	Sørvad-Vejvad-Løgagervej
Herning	6	+7 Vildbjerg-Rødding-Merrild
Herning	8	Vildbjerg-Timring-Lundager
Herning	9	Vildbjerg-Skibbild-Timring
Herning	1	Lokalrute
Herning	2	Lokalrute
Herning	3	Lokalrute
Herning	4	Lokalrute
Herning	5	Lokalrute
Holstebro	241	Linde-Sir-Naur-Holstebro
Holstebro	252	Holstebro-Idom-Råsted-Holstebro
Holstebro	281	Holstebro-Mejrup-Skave-Hogager
Holstebro	282	Mejrup-Hornshøj-Mejrup
Holstebro	283	Holstebro-Borbjerg-Skave-Hogager
Holstebro	284	Skave-Borbjerg-Skave
Holstebro	291	Mejdal-Tvis-Nr. Felding
Holstebro	292	Tvis-Gedbo-Tvis
Holstebro	293	Nr. Felding
Holstebro		Svømmekørsel
Holstebro		Ulfborg-Ulfborg Kirkeby
Holstebro		Gørding-Vemb
Holstebro		Bur-Råsted-Vemb
Holstebro		Staby-Ulborg-Madum-Staby
Holstebro		Bur-Vemb-Ulfborg
Holstebro	1	Vinderup-Sevel-Mogenstrup-Vinderup
Holstebro	3	Vinderup-Ryde-Herrup-Vinderup
Holstebro	4	Vinderup-Sevel-Sahl-Vinderup
Holstebro	5	Vinderup-Handbjerg-Ryde-Vinderup
Holstebro	7	Vinderup-Egebjerg-Vinderup
Holstebro	8	Vinderup-Geddal-Ejsing-Vinderup
Holstebro	10	Vinderup-Handbjerg-Struer
Horsens	118	Horsens-Træden-Brædstrup
Horsens	620	Brædstrup-Tønning-Træden-Brædstrup

## Kommunalt fordelte rabatruter

Kommune	Rute	Strækning
Horsens	621	Brædstrup-Tyrsting-Hårup-Brædstrup
Horsens	622	Brædstup-Grædstrup-Davding-Brædstrup
Horsens	623	Nim-Træden-Gammelstrup
Horsens	624	(Brædstrup)-Nim-Sdr. Vissing
Horsens	630	Vestbirk-Gedved-Østbirk
Horsens	631	Østbirk-Yding-Vestbirk
Horsens	633	Hovedgård-Søvind-Hovedgård
Horsens	635	Hovedgård-Gangsted-Grumstrup
Horsens	670	Kørup-Molger-Lund-Egebjerg
Horsens	673	Dallerup-Sejet-Tyrsted
Horsens	674	Bleld-Nebel-Stensballe
Horsens	851	Horsens-Stensballe
Horsens	854	Horsens-Egebjerg-Hovedgård-Søvind
Horsens	870	Horsens-Brædstrup
Horsens	871	Horsens-Stensballe
Ikast-Brande	792	Lokalrute
Ikast-Brande	793	Lokalrute
Ikast-Brande	794	Ungdomsskoleruten
Ikast-Brande	795	Lokalrute
Ikast-Brande	796	Lokalrute
Ikast-Brande	171	Ikast - Faurholt - Ikast
Ikast-Brande	172	Bording - Munklinde - Bording
Ikast-Brande	173	Bording - Christianshede - Bording
Ikast-Brande	174	Engesvang - Pårup - Skygge - Engesvang
Ikast-Brande	175	Ikast - Bording - Engesvang - Ikast
Ikast-Brande	176	Bording - Kærshovedgård - Bording
Ikast-Brande	177	Bording - Engesvang - Bording
Ikast-Brande	178	Ikast - Munklinde - Bording - Faurholt - Ikast
Ikast-Brande	179	Ikast - Isenvad - Bording - Ikast
Ikast-Brande	180	Ikast - Isenvad - Ikast
Ikast-Brande	600	Ejstrupholm-Nr. Snede-Ejstrupholm
Ikast-Brande	601	Kløvborg-Boest-Nr. Snede
Ikast-Brande	604	Kløvborg-Nr. Snede-Kløvborg
Ikast-Brande	605	Ejstrupholm-Gludsted-Ejstrupholm
Ikast-Brande	606	Ejstrupholm-Hygild-Ejstrupholm
Lemvig	490	Lemvig-Rom
Lemvig	491	Lemvig-Bøvling
Lemvig	492	Klinkby-Tørring
Lemvig	494	Lomborg-Bonnet-Klinkby
Lemvig	495	Ramme-Dybe-Klinkby
Lemvig	496	Bøvling-Nees-Bøvling
Lemvig	497	Møborg-Bøvling
Lemvig	498	Lemvig-Nr. Nissum
Lemvig	499	Gudum-Remmerstrand-Gudum
Lemvig	498A	Lemvig-Nr. Nissum-Remmerstrand
Lemvig	393	Harboøre-Engbjerg
Norrdjurs		Skolekørsel
Norrdjurs		Dagcenter-, specialskolekørsel mv.
Norrdjurs	1	Lokalrute
Norrdjurs	2	Lokalrute
Norrdjurs	3	Lokalrute
Norrdjurs	4	Lokalrute
Norrdjurs		Skolekørsel - Auning skoledistrikt
Odder	108	Odder-Hov-Odder
Odder	1002	Odder-Snærild-Fensholt-Odder
Odder	1003	Odder-Rørth-Boulstrup-Randlev-Odder

## Kommunalt fordelte rabatruter

Kommune	Rute	Strækning
Odder	1004	Odder-Assedrup-Nølev-Hov-Odder
Odder	1005	Odder-Oldrup-Hundslund-Ørting-Odder
Odder	1006	Odder-Hundslund-Trustrup-Odder
Odder	1007	Odder-Ørting-Gylling-Alrø-Odder
Randers	1	Lokalrute
Randers	2	Lokalrute - delt ml. Randers/Favrskov
Randers	6	Lokalrute
Randers		Entreprenørkontrakt
Randers		tillægskontrakt
Randers		Bjerregrav Skole
Randers		Asferg, Fårup og Blicherskolen
Randers	13	Rytterskolen-Skelvängen-Rytterskolen
Randers		Svømmekørsel
Randers		Skolekørsel - Assentoft skoledistrikt
Ringk/Skjern	307	Lokalrute
Ringk/Skjern	671	Ådum
Ringk/Skjern	672	Hoven
Ringk/Skjern	691	Lønborg-Vostrup
Ringk/Skjern	692	Sdr. Vium-Hemmet
Ringk/Skjern	693	Bork-Hemmet
Ringk/Skjern	672A	Lokalrute
Ringk/Skjern	581	Ringkøbing-Søndervig-Ringkøbing
Ringk/Skjern	515	Vedersø-Tim-Ringkøbing
Ringk/Skjern	516	Hee-Muldbjerg
Ringk/Skjern	517	Stadil-Tim
Ringk/Skjern	518	Thorsted-Tim
Ringk/Skjern	561	Ringkøbing-Lem-Ølstrup
Ringk/Skjern	562	Ølstrup-Højmark-Lem
Ringk/Skjern	651	Lokalrute
Ringk/Skjern	661	Lokalrute
Ringk/Skjern	1	Grønbjerg-Spjald
Ringk/Skjern	2	Spjald-Opsund-Vesterbæk
Ringk/Skjern	3	Videbæk-Vorgod-Spjald
Ringk/Skjern	4	Vorgod-Friskolen
Ringk/Skjern	5	Herborg-Videbæk-Fjelsestervang
Ringk/Skjern	6	Nr. Vium-Skærbæk-Fjelsestervang
Ringk/Skjern	7	Videbæk-Herborg-Troldhede
Silkeborg	1	Lokalrute
Silkeborg	2	Lokalrute
Silkeborg	3	Lokalrute
Silkeborg	4	Lokalrute
Silkeborg	5	Lokalrute
Silkeborg	6	Lokalrute
Silkeborg		Lynbussen
Silkeborg		Svømmekørsel mm.
Silkeborg		Ungdomsskoleruten
Silkeborg	34	Sejs Skole-Laven
Silkeborg	35	Funder Skole-Frederiksdal
Silkeborg	36	Funder Skærkær-Gymnasiet
Silkeborg	37	Hvinningdal-Balle-Gymnasiet
Silkeborg		Svømmekørsel
Silkeborg		Skolebuskørsel
Silkeborg		Hjælland ruten - minibus
Silkeborg	803	Kjellerup-Mausing-Vinderslev
Silkeborg	804	Kjellerup-Sjorslev-Demstrup
Skanderborg		Skolebuskørsel - 13 ruter

## Kommunalt fordelte rabatruter

Kommune	Rute	Strækning
Skanderborg	3	lokalrute
Skanderborg	1	Ry-Alken-Ry
Skanderborg	2	Ry-Gl.Rye-Emborg-Ry
Skanderborg	3	Låsby-Alling-Låsby
Skanderborg	4	Låsby-Jaungyde-Knudsøskolen-Ry
Skanderborg	5	Byruten
Skanderborg	1	L1
Skanderborg	2	L2
Skanderborg	3	L3
Skive	312	Højslev-Lundø
Skive	402	Breum-Jebjerg-Lyby
Skive	451	Balling-Oddense-Rødding
Struer	232	Struer-Sdr. Hjerm-Struer
Struer	233	Langhøjskolen-Vejrum Kirkeby
Struer	242	Struer-Linde
Struer	243	Langhøjskolen-Vejrumstad
Struer	341	Resen-Bremdal-Struer
Struer	1	Lokalrute
Struer	2	Lokalrute
Struer	3	Lokalrute
Struer	4	Lokalrute
Syddjurs	3	Lokalrute
Syddjurs	1	Kolind-Nimtofte-Kolind
Syddjurs	2	Tjerrild-Ryomgård
Syddjurs	3	Kolind-Nødager-Pederstrup-Kolind
Syddjurs	4	Ryomgård-Nimtofte-Ryomgård
Syddjurs	5	Ryomgård-Kolind-Ryomgård
Syddjurs	6	Pindstrup-Kolind, ungdomsskolekørsel
Syddjurs	7	Ryomgård-Kolind, ungdomsskolekørsel
Syddjurs	3	Lokalrute
Syddjurs	5	Lokalrute
Syddjurs	6	Lokalrute
Syddjurs	7	Lokalrute
Syddjurs		Svømmekørsel
Viborg		Mammen-ruten
Viborg		Rødkærsbro-Højbjerg-ruten
Viborg		Sahl-ruten
Viborg		Skjern-Ruten
Viborg	601	Skolebus
Viborg	602	Skolebus
Viborg	603	Skolebus
Viborg	501	Vridsted-Iglsø-Fly
Viborg	503	Vridsted-Resen-Kjeldbjerg
Viborg	601	Skals-Nr. Rind-Ulbjerg
Viborg	652	Hammershøj-Vorning-Hvidding
Viborg	654	Ørum-Foulum-Rødding
Viborg	713	Hald Ege-Lysgård-Almind
Viborg	781	Frederiks-Havredal-Grønhøj
Viborg		Løgstrup-Hjarbæk