



midttrafik

**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
28. januar 2011 kl. 09:30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Aftale om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen	1
2	Revision af budget 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafiksel-skabet	3
3	Midttrafiks miljøkortlægning	5
4	Evaluering af forsøg med alternativ udbudsform	6
5	Forsøg med lørdagsbillet i X Bus nettet	8
6	Orientering om mulige kompenserende løsninger efter ændret egenbeta-ling af uddannelseskort	10
7	Orientering om Midttrafiks og Sydtrafiks 2. samlede udbud af flextra-fik/koordineret kollektiv trafik	11
8	Orientering om handicapkørsel juleaften	14
9	Orientering om foreløbigt program for studietur for Bestyrelsen i maj 2011	16
10	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	18
11	Eventuelt	23

1-30-75-2-1-10

1. Aftale om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen

Resumé

DSB, Region Midtjylland og Midttrafik har 20. januar 2011 indgået aftale om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen. Administrationen orienterer om indholdet i aftalen og indstiller, at administrationen færdigforhandler kontrakten med henblik på senere at blive forelagt Bestyrelsen for Midttrafik.

Sagsfremstilling

20. januar 2011 indgik DSB ved direktør Søren Eriksen, regionsrådsformand Bent Hansen og næstformand i Midttrafik og formand for Midtjyske Jernbaners bestyrelse Bjarne Schmidt Nielsen en aftale om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen. Aftalen er indgået med forbehold for endelig godkendelse i DSB's, Midtjyske Jernbaners og Midttrafiks bestyrelser og i regionsrådet.

Aftalen indebærer følgende.

- Midttrafik indgår en bruttodriftskontrakt med DSB om trafikdriften på Odderbanen med en udvidelse af trafikken på 10 %. Udvidelsen falder først og fremmest i weekenden hvor trafikken harmoniseres med timedriften på Grenaabanen. Når de forventede merindtægter ved øgning af passagertallet indregnes forventes en merudgift til Region Midtjylland på 9,5 mio. kr.
- Samdriften gennemføres fuldt ud inden udgangen af 2011.
- Aftalen løber frem til etablering af letbanedrift forventeligt sidst i 2015 med option på forlængelse, hvis der sker forsinkelser i etableringen af letbanen. Der aftales samtidig en hensigtserklæring om, at DSB medvirker til indfasning af drift af letbanen, hvilket kan indebære, at DSB står for driften i en periode på 2-4 år inden gennemførelse af et udbud. Nærmere aftale herom forhandles senere.
- Budgettet for Midtjyske Jernbaner reduceres med de nuværende udgifter til trafikdriften på Odderbanen.
- Infrastrukturen forbliver hos Midtjyske Jernbaner og Midtjyske Jernbaner fortsætter som infrastrukturforvalter på Odderbanen.
- Den samlede drift på de to baner gennemføres med DSB's Desirotog. De nye togsæt vil blive vedligeholdt på værkstedet i Odder, hvor bemanningen udvides. De nye togsæt betyder, at der vil blive niveaufri indstigning på Odderbanen.
- Region Midtjylland investerer i nye billetautomater på Odderbanen. Aftalen indebærer, at DSB opstiller og vedligeholder billetautomaterne, som vil blive af samme type som de nye billetautomater, der opstilles på Grenaabanen.

- Region Midtjylland forlænger og regulerer enkelte perroner på Odderbanen, så de kan betjenes af to sammenkoblede Desiro togsæt.
- DSB forbereder værkstedet i Odder til vedligeholdelse af togsættene.
- Alt personale, der hidtil har stået for trafikdriften, herunder værkstedspersonale og togrevisorer virksomhedsoverdrages til DSB, dog således at der kan blive tale om en udlejningsaftale for privatbanetjenestemændenes vedkommende.
- DSB og Midtjyske Jernbaner samarbejder om den nødvendige efteruddannelse af personalet.
- DSB låner 2 Y-tog af Midtjyske Jernbaner til kørsel af en afgang i begge retninger i myldretiden på skoledage.

Midttrafiks administration anbefaler at aftalen gennemføres. Ud over at gennemførelsen af aftalen vil give et betydeligt løft til nærtrafikken i Århusområdet, er der i forhandlingsforløbet opnået tilfredsstillende resultater på områder, der har særlig betydning for Midttrafik.

- Den aftalte bruttokontrakt vil være enkel at administrere. En nettokontrakt, hvor DSB skulle oppebære indtægterne var tidligere på tale, men både DSB og Midttrafik vurderede, at de administrative omkostninger ville være uforholdsmæssigt store.
- Midtjyske Jernbaners budget reduceres alene med de af Midtjyske Jernbaner opgjorte udgifter til trafikdriften på Odderbanen. Midtjyske Jernbaners budget efter DSB's overtagelse af trafikdriften vil fortsat dække omkostningerne til infrastrukturdrift på Odderbanen og Lemvigbanen samt trafikdriften på Lemvigbanen.
- Problemet med de nuværende billetautomater på Odderbanen vil blive løst med gennemprøvede billetmaskiner, hvor DSB har ansvaret for vedligeholdelsen.
- DSB er indstillet på en samlet markedsføring med fælles samdriftskøreplan og indrapportering af driftsforstyrrelser på begge baner til Midttrafik.

Der mangler fortsat detaljer i de kontrakter, der skal indgås mellem Midttrafik og DSB og mellem DSB og Midtjyske Jernbaner. Endelige kontraktudkast er under udarbejdelse.

Direktøren indstiller,

- at** det godkendes, at administrationen færdigforhandler en endelig kontrakt på det foreliggende grundlag. Kontrakten mellem Midttrafik og DSB vil senere blive forelagt Bestyrelsen for Midttrafik.

1-21-3-09

2. Revision af budget 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet

Resumé

Administration fremlægger forslag til revideret budget for 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der kan opstå behov for revision af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommunerne og regionen. På nuværende tidspunkt er der fortsat en række uafklarede spørgsmål vedr. busdriften for 2011 ligesom det endelige budget for Midtjyske Jernbaner ikke er endeligt på plads endnu. Det betyder at der først kan forventes et revideret budget for disse områder til april 2011.

- ./.
- På baggrund af drøftelse med bestillerne er der i det vedlagte forslag til revideret budget 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet indarbejdet konkrete ændringer, som har betydning for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet.

Det oprindelige udgiftsbudget for handicapkørsel på 58,9 mio. kr. er sænket med 1,7 mio. kr. for Aarhus Kommune grundet forventning om lavere kørselspris. Indtægterne er hævet 0,1 mio. kr. for kommunen.

Det oprindelige udgiftsbudget for KAN-kørsel på 193,7 mio. kr. er sænket med i alt 9,4 mio. kr. For fem bestillere er budgettet reduceret med 14,0 mio. kr. grundet en kombination af forventning om lavere kørselspriser og mindre kørselsomfang. Modsat er det forhøjet med 4,6 mio. kr. for Sydtrafik, da der forventes højere aktivitetsniveau, ligesom der er en mindre stigning for Morsø Kommune i Nordjylland.

I det oprindelige budget for Trafikselskabet på 120,6 mio. kr. er den ufordelte besparelse, Bestyrelsen vedtog i september 2010, fordelt på de enkelte bestillere. Herudover er der foretaget ændringer, der er beskrevet i forslaget til revideret budget.

Busudgiftsbudgettet på 1.409,7 mio. kr. er som nævnt ikke revideret. Effekten af den nye Trafikplan Aarhus, effekten af de regionale besparelser (herunder den samlede effekt for de øvrige kommuner) samt kommunernes egne besparelser kendes ikke fuldt ud på nuværende tidspunkt. Effekterne indarbejdes i et revideret budget for 2011, som forelægges for Bestyrelsen på mødet 8. april 2011.

Midtjyske Jernbaners udgiftsbudgetter til drift og anlæg på henholdsvis 40,9 mio. kr. og 16,6 mio. kr. er ikke revideret. Der har de seneste måneder været forhandlinger i gang omkring samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen. Budgettet for 2011 skal revideres.

res på grund af virkningerne fra en eventuel samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen. Dette kan først ske, når aftalen er indgået.

Direktøren indstiller,

- at** det reviderede budgetforslag for 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet godkendes.
- at** revideret budget for busdrift og Midtjyske Jernbaner forelægges for Bestyrelsen senest 8. april 2011.

Bilag

- forslag til revideret budget 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet

1-34-70-2-08

3. Midttrafiks miljøkortlægning

Resumé

Midttrafiks administration fremlægger Midttrafiks første kortlægning af miljøpåvirkningerne fra busdrift.

Sagsfremstilling

I efteråret 2010 vedtog Bestyrelsen en miljøstrategi for den kollektive trafik i Midttrafiks område. Af den fremgår blandt andet, at Midttrafiks miljøarbejde årligt skal evalueres ved at kortlægge miljøpåvirkningerne fra busdrift.

- ./.
- Administrationen har udarbejdet den første kortlægning af emissionerne fra busdrift. Der er tale om miljøkortlægning for køreplanåret 2009/2010, som skal fungere som en basis for sammenligning i følgende år. Midttrafiks miljøkortlægning vedlægges.

Der er kortlagt emissioner af kuldioxid (CO₂), partikler (PM), kvælstof (NO_x), kulilte (CO) og kulbrinte (HC) for hver produkttype (bybus-, regional-, lokal-, og skolekørsel), samt for hver bestiller.

Kortlægningen vil kunne danne baggrund for en yderligere præcisering af Midttrafiks miljømål og vil fremadrettet kunne udnyttes til at vurdere udviklingen på miljøområdet.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks miljøkortlægning for køreplanåret 2009/2010 godkendes.

Bilag

- Midttrafiks miljøkortlægning

1-23-4-201-6-09

4. Evaluering af forsøg med alternativ udbudsform

Resumé

På mødet 6. november 2009 vedtog Bestyrelsen, at Midttrafik skulle gennemføre et forsøg med udbud efter forhandling. Hensigten med forsøget var at afprøve, hvorvidt udbud efter forhandling kan medføre bedre udbudsmateriale og billigere udbudspriser. Udbudsformen blev afprøvet på Midttrafiks 19. udbud, der vedrørte tilbuddet af den nyoprettede pendlerrute mellem Silkeborg og Aarhus Nord. Administrationens vurdering er, at der både er fordele og ulemper ved at gennemføre et udbud som udbud efter forhandling. I forbindelse med evaluering af forsøget har Midttrafik spurgt de deltagende busselskaber om deres vurdering af udbudsformen og dens anvendelighed. Busselskaberne tilbage-meldinger i forhold til udbudsformen er overvejende positive.

Sagsfremstilling

Udbud af pendlerruten Silkeborg – Aarhus Nord

Forsøget med udbud efter forhandling blev afprøvet på Midttrafiks 19. udbud af pendlerruten Silkeborg – Aarhus Nord. Udbud efter forhandling blev kombineret med tildelingskriteriet "det økonomisk mest fordelagtige tilbud" med underkriterierne pris, kvalitet af busser og fysisk miljø samt kvalitet af drift og arbejdsmiljø. Kørselsomfanget var på 3.420 køreplantimer årligt og 2 kontraktbusser. Der var dermed tale om et forholdsvis lille og afgrænset udbud.

Busselskabernes evaluering af forsøg med udbud efter forhandling

Ti selskaber blev prækvalificeret til at afgive tilbud. Seks selskaber valgte at afgive tilbud i første tilbudsrunde. Disse seks selskaber afgav ligeledes nye og forbedrede tilbud i anden tilbudsrunde.

- ./.
- Midttrafik har i et spørgeskema spurgt de seks selskaber, der afgav tilbud, om deres holdning til udbudsformen udbud efter forhandling. Fem ud af seks selskaber har svaret på det udsendte spørgeskema. Spørgeskemaet bestod af 12 spørgsmål. Spørgsmålene kunne besvares med "meget utilfreds", "utilfreds", "tilfreds" og "meget tilfreds". Ingen selskaber har benyttet den dårligste kategori "meget utilfreds". To selskaber har benyttet kategorien "utilfreds" i forhold til to delspørgsmål hver. 30 spørgsmål blev besvaret med "tilfreds" og 26 spørgsmål blev besvaret med "meget tilfreds". De 5 indkomne spørgeskemaer til deltagende bydere i Midttrafiks 19. udbud er vedlagt.

Såfremt Midttrafik ønsker at afholde flere udbud efter forhandling, er det busselskabernes vurdering, at der kan ske forbedringer i forhold til kommunikationen omkring, hvordan prækvalifikationen vil foregå. Derudover mener busselskaberne, at Midttrafiks tildelingsmodel og den måde, den anvendes til at vurdere tilbuddene på, kan forbedres. Ligeledes kan den struktur, hvorunder forhandlinger afholdes, forbedres.

Generelt har selskabernes tilbagemeldinger omkring udbud efter forhandling været positive. Et selskab ønsker dog ikke, at Midttrafik anvender udbud efter forhandling fremad-

rettet, idet selskabet er bange for, at det udvikler sig til en skrivekonkurrence om, hvem der tør love mest ude i fremtiden.

Administrationens vurdering af fordele og ulemper med udbud efter forhandling

Det er administrationens opfattelse, at man opnår flere af de på forhånd udpegede fordele ved at anvende udbudsformen udbud efter forhandling. Blandt andet gav det mulighed for at vejlede i forhold til tvivlspørgsmål og på områder, hvor udbudsmaterialet var nyt. Busselskabernes tilbudskompetencer blev ligeledes skærpet, hvilket kunne ses ved at alle selskaberne i anden tilbudsrunde tilbød højere kvalitet end i første tilbudsrunde. Derudover justerede samtlige selskaber, udover det vindende selskab, deres tilbudspriser nedad i anden tilbudsrunde. Ligeledes er det administrationens overbevisning, at udbudsformen er med til at forbedre det kommende samarbejde med busselskaberne.

Administrationen havde håbet, at udbudsformen ville få busselskaberne til at komme med egne forslag og gode ideer i forhandlingsfasen. Dette skete dog ikke. Forklaringen på dette kan være, at der var tale om et forholdsvis lille og afgrænset udbud.

Det er administrationens vurdering, at den største ulempe ved afholde et udbud som udbud efter forhandling er, at det kræver flere ressourcer og tager længere tid. Derudover var flere af selskaberne usikre på, hvad de kunne forvente. Selskabernes usikkerhed vil på sigt forsvinde, såfremt man vælger at anvende udbudsformen fremadrettet.

Rammerne for fremtidig anvendelse af udbud efter forhandling

Det er administrationens vurdering, at busselskaberne ønsker, at udbudsformen udbud efter forhandling i et vist omfang anvendes fremadrettet. Administrationens erfaringer med udbudsformen har ligeledes været overvejende positive. Idet det er mere ressourcerelevende, er det administrationens vurdering, at det kan være formålstjenligt at anvende udbudsformen i forbindelse med afholdelse af store og komplekse udbud, hvor intet andet taler imod.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik fremover kan anvende udbud efter forhandling i forbindelse med afholdelse af store og komplekse udbud, hvor intet andet taler imod

Bilag

- 5 indkomne spørgeskemaer til deltagende bydere i Midttrafiks 19. udbud

1-8-1-10

5. Forsøg med lørdagsbillet i X Bus nettet

Resumé

X Bus samarbejdet mellem Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og Midttrafik har fået puljemidler fra Trafikstyrelsen til at relancere X Bus konceptet og tilbyde et markant weekendtilbud. I samarbejde med de andre trafikselskaber fremlægger administrationen forslag om at indføre en dagsbillet, der gælder en hel lørdag til alle X Busser i hele Jylland. Billetten skal købes via sms.

Sagsfremstilling

I forbindelse med revitaliseringen af X Bus konceptet er der i foråret 2010 søgt og opnået tilsagn fra Trafikstyrelsen om puljemidler til relancering og udvikling af X Bus og herunder også et markant weekendtilbud. Weekendtilbuddet er dels tænkt som et godt tilbud til kunderne i forbindelse med en relancering af X Bus konceptet og dels som et forsøg på at skabe et fælles X Bus produkt på tværs af Jylland.

Forslag om lørdagsbillet

Efterfølgende er en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra de 3 selskaber i X Bus samarbejdet nået frem til, at det mest hensigtsmæssige for både kunder og trafikselskaber vil være en lørdagsbillet distribueret via sms. Dels pga. af ledig kapacitet i busserne om lørdagen og dels fordi distribution via sms vil være omkostningseffektivt, da en eksisterende platform hos NT kan benyttes i forsøgsperioden. Samtidig er der mulighed for, at opnå erfaringer med sms billetten i et begrænset område.

Billetten skal fungere som en dagsbillet til 79 kr. og kan kun købes via sms. Billetten gælder til hele X Bus nettet men inkluderer ikke omstigning til andre produkter. Billetten sælges kun via mobil og ingen andre rabatter kan opnås samtidigt.

I praksis vil billetten fungere ved at kunden sender en sms med en given tekst, f.eks. "XBUS LØR 900X" til 1271. Herefter modtager kunden en sms som skal bekræftes inden endelig modtagelse af sms billetten. Ved at benytte det specifikke rutenummer vil der være mulighed for at følge salget på ruteniveau.

Der vil i forsøgsperioden blive udført kontroller på X Bus ruterne om lørdagen, for at imødegå og vurdere omfanget evt. snyd med sms billetterne.

Billetten forventes introduceret i forbindelse med en generel relancering af X Bus konceptet primo/medio marts 2011 og skal fungere i en forsøgs/kampagneperiode på 3 måneder. Busselskaberne vil blive informeret i god tid.

Der evalueres efter 2 måneder dels for at afdække kundernes reaktion og dels for specifikt at afdække en eventuel udfordring vedr. indtægtsnedgang når omstigning til andre X Busser er inkluderet. Evalueringen vil dels tage udgangspunkt i rutespecifikke salgstal og dels i kunders besvarelse af spørgeskemaer.

Økonomi

Målet med forsøget er på sigt at tiltrække flere passagerer til X Bus konceptet samt fastholde de eksisterende i længere tid og dermed opnå en bedre økonomi på de enkelte ruter. I det omfang eksisterende kunder benytter sig af lørdagsbilletten vil der dog på kort sigt være tale om et provenutab på især de længere strækninger men det forventes dækket ind af tilgangen af nye kunder.

Puljemidler fra Trafikstyrelsen dækker udvikling af billetter til de specifikke ruter og NT stiller platformen vederlagsfrit til rådighed i forsøgsperioden. NT vil ligeledes forestå driften af mobilbilletten i forbindelse med forsøget og bl.a. tilse at det fornødne datagrundlag for en evaluering tilvejebringes.

Omkostninger til markedsføring dækkes dels af midler fra trafikstyrelsen og dels inden for rammerne af X Bus samarbejdets budget for 2011. Da der i forvejen er udviklet materialer til brug ved en generel relancering af X Bus konceptet vil de direkte udgifter til forsøget være begrænsede. I nedenstående er angivet udgifter til udvikling og markedsføring af lørdagsbilletten.

Budget for sms billet:

Udvikling af billet (Unwire)	80.000
Bannerreklame (lokale, ekskl. evt. implementering)	10.000
Folie til langsider	20.000
Hængeskilte og skærme	10.000
Postkort eller lignende til uddeling	5.000
Total	125.000

Diverse vand, pastiller, "stewardessetøj", outdoorreklamer m.m. er inkluderet i den generelle lancering af X Bus.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks deltagelse i forsøget med lørdagsbilletter godkendes.

1-25-10-2-07

6. Orientering om mulige kompenserende løsninger efter ændret egenbetaling af uddannelseskort

Resumé

Folketinget vedtog i 2010 nye regler for, hvor stor egenbetalingen er for elever i ungdomsuddannelser, når de køber et uddannelseskort. Egenbetalingen er steget ca. 70 %, hvilket har givet anledning til en del protester. Administrationen redegør for, hvilke mulige kompenserende løsninger, kommunerne kan vælge at lave.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev på sit møde 5. november 2010 orienteret om, at Folketinget havde sendt et lovforslag i høring, der ville ændre egenbetalingen for elever i ungdomsuddannelser, når de køber et uddannelseskort. Loven blev vedtaget. Uddannelseskortet er periodekort, der kan bruges til rejser til og fra skole samt til fritidsformål. Hidtil har SU-Styrelsen betalt kortets pris ud over elevens egenbetaling på 324 kr. uanset prisen på kortet eller elevens afstand til skolen. Fra 1. januar 2011 er beløbsgrænsen 562 kr.

- ./.
- Denne stigning i elevens egenbetaling har givet anledning til en del protester fra elever og forældre, og flere kommuner har henvendt sig til Midttrafik for at forespørge på muligheden for at lave løsninger, der kan kompensere for den store stigning. I vedlagte notat om ændring af tilskud til uddannelseskort pr. 1. januar 2011 redegør administrationen for den gennemførte ændring samt gennemgår tre mulige kompenserende løsninger, der vil kunne mindske stigningen for eleverne, hvis kommunerne og regionen er villige til at finansiere løsningen. Ingen af de tre løsninger kan gennemføres ensidigt af Midttrafik, da de enten kræver godkendelse fra SU-Styrelsen i forhold til beregningen af tilskuddet, eller kræver tilslutning fra kommuner og regionen, hvis der indføres særlige kort med rabat, som i givet fald vil gælde i hele regionen.

Økonomi i forhold til ændringen

- ./.
- Midttrafik har modtaget vedlagte høringssvar til SU-Styrelsen fra Danske Regioner og KL vedr. DUT-kompensation, hvori Danske Regioner og KL gør opmærksom på, at man er uenig i SU-Styrelsens vurdering af, kommuner og regioner ikke er berettiget til DUT-kompensation på baggrund af de ændrede tilskudsregler.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat om ændring af tilskud til uddannelseskort pr. 1. januar 2011
- høringssvar til SU-Styrelsen fra Danske Regioner og KL vedr. DUT-kompensation

1-23-4-810-28-10

7. Orientering om Midttrafiks og Sydtrafiks 2. samlede udbud af flextrafik/koordineret kollektiv trafik

Resumé

Midttrafik og Sydtrafik har gennemført andet samlede udbud af flextrafik/koordineret kørsel. Der er modtaget gyldige tilbud fra i alt 148 vognmænd med i alt ca. 1.800 vogne, som forventes at skulle køre ca. 800.000 ture fra 1. marts 2011 og det kommende år. Priserne vurderes at være på niveau med nuværende priser tillagt almindelig prisregulering.

Sagsfremstilling

Udbuddets omfang

Midttrafik og Sydtrafik har gennemført sit andet fælles udbud af flextrafik/koordineret kørsel. Kontrakterne træder i kraft 1. marts 2011.

Kørselstyperne er handicapkørsel, patientkørsel, kommunal kørsel i 11 kommuner og Midttur/teletaxa i Midttrafiks område samt handicapkørsel, kommunal kørsel i 4 kommuner og Sydttur/teletaxa i Sydtrafiks område. Interne handicapture i Aarhus Kommune indgår ikke i dette udbud, da de 6-årige kontrakter med vognmændene først udløber 28. februar 2012. Det er aftalt med Aarhus Kommune, at den interne handicapkørsel (ca. 120.000 ture om året) indgår i efterfølgende udbud af flextrafik/koordineret kørsel med kontraktstart 1. marts 2012.

Den kommunale kørsel omfatter fortsat kørsel i Skive, Viborg, Randers, Silkeborg, Favrskov, Samsø, Aarhus, Lemvig og Horsens samt Sønderborg, Varde og Tønder kommuner. Desuden indeholder udbuddet denne gang kørsel i Åbenrå, Holstebro og Norddjurs kommuner.

Kørslen omfatter 44 garantivogne fordelt med 27 i Midttrafiks område og 17 i Sydtrafiks område, og disse forventes at udføre ca. 20 % af turene. Hertil kommer vogne uden kørselsgaranti, men også uden kørselsforpligtelse for vognmanden.

Tidligere udbud omfattede desuden nogle flerårige kontrakter vedr. specialskolekørsel for Randers, Skive og Horsens Kommuner, som den variable kørsel koordineres med, i det omfang disse vogne ikke kører med specialskoleeleverne og i øvrigt er til rådighed for Midttrafik. Denne type kørsel var ikke udbudt denne gang.

Kravene i udbuddet har bl.a. været:

- elektronisk kommunikation til alle vogne, og Midttrafik skal modtage GPS-positioner fra vognene hvert minut, når de kører flextrafik/koordineret kørsel, hvilket bruges i trafikstyring og håndtering af kundehenvendelser.

- der er flere vogne end tidligere med trappetjener, som bl.a. er nødvendigt til en del af patientkørslen og en del kommunale kørsler; kommunerne har mulighed for at visitere kunder i handicapkørslen til brug af trappetjener.
- fremover skal chaufføren ringe til kunden før ankomst (om muligt).
- der er stillet lidt større krav til sædebredde på lave vogne, idet patienttilfredshedsundersøgelsen pegede på behov for bedre siddeplads.

Det er angivet, at der i 2014 vil blive stillet større krav til højde i liftvogne og kapacitet af lift. Midttrafik vil gerne forbedre arbejdsmiljø for chauffører og komfort for kunder, men det er også vigtigt, at den nuværende vognpark kan finde anvendelse, således at turene kan udføres rettidigt, og vognmænd har mulighed for afskrivning af materiellet.

Indkomne tilbud

I alt 148 vognmænd, herunder foreninger, har budt med i alt 1.797 vogne. Det svarer til lidt flere vognmænd end ved det første samlede udbud. 8 % af vognene har en såkaldt begrænset EP-tilladelse, 22 % har bustilladelse og 70 % taxa-bevilling. Det er første gang, vognmændene er bedt om at specificere tilladelsestype.

For garantivognenes vedkommende er der tale om prisfald i Sydtrafiks område, og vognmænd som Vestjyske Busser og Toptrafik (Frederikshavn) har vundet en del af kørslen i Sønderjylland. Garantivognene er med til at sikre, at der er vogne til rådighed i myldretiden, hvor taxa og busvognmænd ofte er optaget til anden side. Vinderne af garantivognene er fordelt på både bus- og taxavognmænd - fx skal Vinderup Taxi køre en af garantivognene i Aarhus. Taxi skal før og efter kørsel returnere til bevillingsområdet, men kan fx kombinere kørsel for Midttrafik i dagtiden med almindelig taxakørsel om aftenen.

På nuværende tidspunkt skønner administrationen, at de variable vognes priser svarer til sidste udbud tillagt almindelig prisregulering. De variable vognes priser er fortsat højere i Sydtrafiks område end i Midttrafiks område. Dette kan bl.a. skyldes, at der ikke indgår patientbefordring i Sydtrafiks område i udbuddet.

Alle vognmænd, der har afgivet konditionsmæssige tilbud på variabel kørsel, lægges ind i planlægningssystemet med den enkelte vogns specifikation af kapacitet mht. kunder og hjælpemidler, geografisk placering samt priser for køretid og ventetid, henholdsvis dagtid og aften, også for lørdage samt søn- og helligdage. Vognmændene har desuden mulighed for at indlægge et startgebyr i tilbuddet.

Turene fordeles løbende i forhold til de konkrete behov, således at den billigste egnede vogn vælges i forhold til timepris og geografisk placering i forhold til kundens kørselsbehov. Først når kørslen i marts er afregnet medio april kan der gives en mere sikker vurdering af prisniveauet.

De afgivne tilbud og vinderne af garantivogne findes på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk/udbud under "Udbud variabel kørsel", "Igangværende udbud".

Udbuddets gennemførelse

Udbuddet er for anden gang gennemført som elektronisk udbud. Der har været afholdt orienteringsmøde for vognmændene, som også har haft mulighed for at få undervisning enkeltvis hos Midttrafik, hvilket en del har benyttet sig af. Ved elektronisk udbud opnås,

at vogndata kan indlæses elektronisk i it-systemet, som anvendes til koordinering af kørslen, således at såvel tidsforbrug som fejlmuligheder ved indtastning bliver mindre.

Afvisning af tilbud

Midttrafik og Sydtrafik har været nødsaget til at forkaste tilbud fra 16 vognmænd, idet tilbuddene ikke er konditionsmæssige, eksempelvis ved manglende underskrift af tro og love erklæringer. Til vurdering heraf har administrationen konsulteret en advokat med speciale i udbud.

Supplerende udbud af garantivogne

Midttrafik og Sydtrafik har i vinter oplevet at mangle vogne i myldretiden i flere større byer. Eksempelvis har Aarhus Taxa ikke mulighed for at stille flere vogne til rådighed for Midttrafik i myldretiden, bl.a. som følge af, at Aarhus Taxa udfører en del skolekørsel for kommunen. Det har betydet forsinkelser for kunderne. På den baggrund udbyder Midttrafik og Sydtrafik supplerende garantivogne, der er sikret kørsel og skal stå til rådighed på de aftalte tidspunkter. Det drejer sig om 6 vogne i Aarhus, 2 i Silkeborg, 1 i Esbjerg og 2 i Sønderborg. Der forventes kontraktstart for disse vogne 15. april 2011. Vognmænd, der blev afvist i det netop gennemførte udbud, har mulighed for at byde på kørsel i det supplerende udbud.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-47-1-10

8. Orientering om handicapkørsel juleaften

Resumé

Juleaften er den største kørselsdag for handicapkørslen. Derfor er det nødvendigt at afvikle kørslen specielt denne dag. I alt ca. 2.400 ture blev afviklet 24. december 2010.

Sagsfremstilling

Midttrafik har ca. 13.000 kunder i handicapkørslen. Rigtigt mange kører juleaften, og de fleste kunder ønsker kørsel ud mellem kl. 16 og 18 og hjem igen mellem kl. 21 og 23, men Midttrafik kan ikke tilbyde alle kunder kørsel i disse tidsrum. Vognmændene har brug for at kende kørslen på forhånd for at sikre, at der er et passende antal chauffører og vogne til rådighed. Det har tidligere vist sig, at SMS-kommunikation kan være ustabil juleaften, hvorfor turene også af denne grund er sendt til vognmændene på forhånd.

Planlægning af julekørsel

For at sikre god planlægning af julekørslen skal kunderne bestille kørsel i første uge efter advent. I denne uge er der de 3 første dage åbent for bestilling af kørestolstransporter og i de sidste dage for bestilling af almindelig vogn. Det skyldes, at liftvognene, der er relativt få af, ellers ville blive optaget af kunder uden behov for liftvogn. På grund af fælles udbud, er bestillingerne koordineret med Sydtrafiks bestillinger. Midttrafik har udsendt taxikuponer til de ca. 40 kunder med behov for liftvogn, som det ikke var muligt at planlægge på de vogne, som stod til rådighed juleaften. Desuden gav administrationen mulighed for, at kunder, som ringede for sent, kunne ringe 2 dage i en senere uge. På denne måde blev der planlagt i alt ca. 2.700 ture. Vognmændene fik de endelige køreordrer 22. december sidst på dagen, således at de kunne sikre, at der var det korrekte antal chauffører til rådighed i de fornødne tidsrum.

For første gang har Midttrafik ikke sendt særskilt brev til kunderne herom, for at spare porto på 13.000 breve. Bestillingsfristerne blev oplyst i den folder, som blev udsendt til samtlige kunder i foråret 2010, og som sendes til nye kunder. Bestillingsfristen har desuden været indtalt på telefonsvareren, således at kunderne ved bestilling af handicapkørsel i perioden op til bestillingsfristen har fået denne information. I vognene i Aarhus Kommunes interne handicapkørsel har der være opsat skilte, og der er udsendt forslag til kommunerne til indrykning af information i fx nyhedsbreve. Endelig har Midttrafik informeret på hjemmesiden og har udsendt pressemeddelelse om julekørslen.

I bestillingsugen blev der modtaget lidt flere bestillinger end i tilsvarende uge sidste år, så administrationen konkluderer, at der heller ikke fremover skal udsendes særskilt brev til kunderne om bestilling af julekørsel, og at de tiltag, som blev gjort for at informere om fristen, var tilstrækkelige.

Gennemførelse af julekørsel

23. december og 24. december modtog Midttrafik en del aflysninger fra kunderne – i alt ca. 300 ture. En del aflysninger var begrundet i vintervejret. Det er administrationens vurdering, at en del kunder bestiller handicapkørsel for at være "helgarderet", og hvor

familien efterfølgende tilbyder at køre kunden privat (gælder hovedsageligt kunder uden behov for liftvogn). Administrationen vil prøve, om det endelige varsel til næste år for kørsel kan udskydes lidt, for at tage højde for flere aflysninger i køreordrerne. Samtidigt vil administrationen i kontaktudvalget, hvor der er repræsentanter for vognmændene, drøfte principper for at stille vogne til rådighed for Midttrafik/Sydtrafik juleaften.

Chaufførerne ringede til kunderne før afhentning og ved evt. forsinkelser.

Midttrafik havde udsendt pressemeddelelse for at gøre pårørende opmærksomme på, at det er vigtigt at indkørsler og markveje mv. er ryddet og saltet, så kørslen kan foregå betryggende for både kunder og chauffører.

Julekørslen 24. december har kostet ca. 1,4 mio. kr. brutto, og kunderne har betalt ca. 160.000 kr. i egenbetaling.

Til at overvåge kørslen juleaften for både Midttrafik og Sydtrafik havde Midttrafik i alt 3 medarbejdere på arbejde juleaften.

Kundehenvendelser

Der er kun modtaget ganske få kundekundehenvendelser over enten det forhold, at der ikke er udsendt informationsbrev vedr. julekørsel eller over selve driftsafviklingen juleaften, som var præget af glat føre i en del af Jylland.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-00-1-11

9. Orientering om foreløbigt program for studietur for Bestyrelsen i maj 2011

Resumé

Bestyrelsen skal på studietur 29.-31. maj 2011. Der orienteres om det foreløbige program for studieturen.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har tidligere besluttet, at der gennemføres studietur for Bestyrelsen 29.-31. maj 2011. Formandskabet har på sit møde 21. januar 2011 godkendt et foreløbigt program for studieturen.

Sted

Vært er trafikelskabet LVS Slesvig-Holsten i Kiel.

Der er givet tilsagn om møde med ledende administrative medarbejdere, og der arbejdes på muligheden for at møde personer fra de politiske, besluttende organer.

Slesvig-Holsten har ca. 2,8 mio. indbyggere og befolkningstætheden er næsten den dobbelte af Midtjylland. Kiel har 240.000 indbyggere.

LSV har ansvaret for både bus- og togtrafik. Togtrafikken har et større omfang end i Midtjylland.

Tidspunkt

Søndag 29. maj 2011 vil der være afgang fra Århus med bus, så der er ankomst til Kiel sent søndag eftermiddag med indkvartering og middag.

Der vil være studieprogram mandag 30. maj og tirsdag 31. maj 2011 til tidligt på eftermiddagen, så hjemkomst til Århus kan forventes sen eftermiddag eller tidlig aften.

Arrangement

Turen planlægges i samarbejde med den professionelle turplanlægger Axel Kühn, der også har stået for planlægning af studieture for letbanen, senest i oktober 2010.

Deltagere

De 9 medlemmer af Bestyrelsen inviteres. Ved afbud kan den personlige suppleant i stedet inviteres. Fra administrationen deltager Direktionen og direktionsassistenten.

Temaer

LSV har foreslået en række temaer, som kan vælges – Midttrafik og LSV kan foreslå flere, inden den endelige plan lægges. Temaerne er indtil videre:

- Kort introduktion til den politiske og administrative rollefordeling mellem myndigheder, operatører osv.
- Publikumsfaciliteter især med fokus på muligheden for at skifte mellem forskellige rejseformer – hvordan foregår det i praksis, og hvordan informeres kunderne godt samt fokus på, hvordan busser planlægges til at supplere tog godt.
- Kollektiv trafik i tyndt befolkede områder; omlægning af bustrafik samt efterspørgselsstyret bus og taxi.
- Hurtigbusser – LSV har 9 hurtigbuslinjer, der årligt transporterer kunderne ca. 1,6 mia. km.
- Pendlerportal, hvor individuelle bilister hjælpes til samkørsel.
- Masterplan 2008-2012 for togtrafikken i Slesvig-Holsten og dens sammenhæng med andre offentlige transportformer, herunder måske også noget om sammenhængen til det europæiske jernbanenet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

10. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 17. december 2010.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Kunderne roser den nye pendlerrute

Fra 3. januar har Midttrafiks rute 901X kørt mellem Silkeborg og Aarhus Nord. Status for den nye rute 901X er, at der er glade og tilfredse kunder samt præcise busser. Der har dog været et par undtagelser, hvor vejret betød, at bussen blev sinket af forankørende biler.

De helt nye busser er ekstra komfortable, bl.a. indrettet med stillezone og sædearrangementer/borde samt gratis internetadgang og stikkontakter. Der er skærme med TV2 News og mad/drikke må tages med på farten.

Der har dagligt været ca. 30 kunder med på morgenturene og 35 på turene om eftermiddagen, hvilket er ganske tilfredsstillende for en helt nystartet rute. Dag for dag har antallet været svagt stigende.

Flere kunder har allerede bidraget med konstruktive forslag, som Midttrafik nu arbejder på at opfylde. Det drejer sig bl.a. om at flytte stoppestedet ved Silkeborg Station hen til de øvrige X Busser (i stedet for på Drewsensvej) samt om at lave et læskur ved Klank/Galten.

Ca. 50 kunder har henvendt sig direkte til Midttrafik for at få kuponer til gratis prøveture. Hertil kommer de, som har taget kuponerne på deres arbejdsplads i Aarhus Nord. Der har været gratis prøveture til og med 14. januar 2011 på rute 901X.

Pendlerruten kører på hverdage med tre afgang fra Silkeborg mod Aarhus Nord om morgenen (mellem kl. 5.22 og 7.45) og tre afgang retur om eftermiddagen. F.eks. varer turen fra Silkeborg C til Skejby Sygehus ca. 55 min. Det er 20-30 min. hurtigere end de nuværende bus- og togforbindelser. Ruten kører efter X Bus princippet "Få stop – hurtigt frem".

Med den nye rute sparer pendlerne tid ved at køre direkte mellem Silkeborg og Aarhus N uden skift. Hidtil har man ikke kunnet rejse med kollektiv trafik på strækningen uden at skifte mellem flere busser eller mellem tog og bus.

"Den sammenhængende rejse" blev til "Mixtur"

Midttrafik har sammen med Arriva Tog et projekt, der har fået 20 mio. kr. i støtte fra Trafikstyrelsens puljemidler. Projektets formål er at skabe bedre sammenhæng på

rejser mellem bus og tog. Arbejdstitlen til projektet har fra starten været "Den sammenhængende rejse".

Omverdenen, nuværende og fremtidige kunder i den kollektive trafik, skal løbende informeres om projektet, og de tiltag, som sker i løbet af de 2 år projektet varer, skal markedsføres. Derfor er der brug for en kortere og mere mundret titel til projektet. Og med kunderne i centrum var det naturligt at lade en kunde finde på projektets endelige navn.

I december lød startskuddet til den store navnekonkurrence, som foregik på websitet etnavnmedmere.dk, på Facebook og ved en række forskellige events. Konkurrencen blev en kæmpe succes med ikke mindre end 1.449 navneforslag at vælge imellem.

Vindernavnet blev "Mixtur". Det signalerer både, at kunden selv kan sammensætte sin rejse (som et mix mellem bus og tog) og at Midttrafik og Arriva tilbyder et mix af nye tiltag, fx nye kundeservicemedarbejdere, infoskærme i busser og toge, et fælles call-center og meget mere. Mixtur er opskriften på en bedre rejse.

På kampagnesitet www.mixtur.dk er findes information om projektet, ligesom man kan følge med i nyheder og tiltag i forløbet. For at tiltrække og fastholde kunder og andre interesserede i projektet, er der også løbende konkurrencer med attraktive præmier.

Forsøg med miljøvenlig hybridbus i Aarhus

Fra 10. til 19. januar 2011 afprøver Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje en hybridbus i Aarhus på linje 24 for at teste hvor meget brændstof, der kan spares ved at bruge en kombination af diesel- og elmotor. Midttrafik og Busselskabet vil høste erfaringer både med den ny busteknologis miljøvenlighed og med driftssikkerheden. Det er første gang, at en hybridbus af det fabrikat prøves af i Danmark. De afprøvede bus er 12 meter lang og fra fabrikanten Solaris.

Kunderne har mulighed for at få en gratis tur med hybridbussen. Kunderne kan skrive sin mening pr. sms om bussen.

I uge 7-10 afprøver Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje en hybridbus fra Volvo.

Hybridbusser kører både på batterier og på diesel, og bussen skifter automatisk til diesel, når der ikke er nok strøm til at drive den frem. Når bussen bremser ved lyskryds eller busstoppesteder, lagres bremseenergien i batterierne, og når den sætter i gang, driver batterierne bussen op i fart, før dieselmotoren tager over. Den energi, de hyppige nedbremsninger skaber, genbruges og bussen kører derfor ca. 35 % længere på literen end tilsvarende dieselbusser. I praksis betyder teknologien, at der ikke bruges diesel (eller udledes partikler) ved stoppesteder, hvor folk færdes. Bussen støjer desuden mindre; når den kører på batteri, slukker dieselmotoren automatisk, f.eks. hvis bussen holder for rødt. På den måde er hybriden både miljøvenlig og til gavn for bymiljøet.

Hybriderne udleder også færre skadelige luftforurenende partikler og er meget støjsvage. Til gengæld koster de ca. 40 % mere i indkøb end standard diesel busser. Ifølge producenterne tjenes differencen dog ind på mindre forbrug af diesel i bussens levetid. Hybridbusser kører allerede over hele Europa, også i København og Aalborg.

Erfaringerne fra bl.a. Aarhus vil Midttrafik bruge til at vurdere, om man i fremtidige udbud af busruter kan belønne vognmænd og busselskaber for at handle endnu mere miljørigtigt.

Udlevering af pensionistkort i Randers

Randers Kommune tilbyder sine pensionister et buskort, der gælder alle busser i kommunen i hele 2011. I 2009 og 2010 har pensionisterne i Randers fået udleveret buskortet gratis, men nu koster det 300 kr. for hele året. Det tilbud har 6.500 pensionister taget i mod.

Pensionisterne bestilte kortet inden jul, og dagene mellem jul og nytår kunne kortene afhentes i Kulturhuset i Randers. Midttrafik havde personale til stede, der kunne udlevere kortene. De mange afhentninger gav ind i mellem lidt kø og ventetid, men der var sørget for kaffe og småkager i ventetiden, og stemningen var god.

Pensionister, der efterfølgende ønsker et buskort, kan fra 10. januar 2011 købe et ved Randers Busteminal.

Randers Kommune er den eneste kommune i Midtjylland, der har tilbudt et gratis pensionistkort. I 2011 er der udstedt ca. halvt så mange pensionistkort som de to foregående år, hvor kortene var helt gratis. Randers Kommune har siden indførelsen af gratis pensionistkort haft den største fremgang i passagertallet i Midtjylland, idet antallet af passagerer er steget med 12,3 % fra 2008 til 2009.

Trafikken Østjylland

Vejdirektoratet, Midttrafik og 10 østjyske kommuner fra Vejle i syd, Silkeborg i vest, Randers i nord og Djursland i øst, står bag den nye trafikportal trafikken.dk/østjylland, der åbnede 3. januar 2011. Trafikportalen samler al den aktuelle trafikinformation og gør det let for østjyder, at skyde effektiv genvej i trafikken. Genvejen består i samlet information om vej-, og vejrforhold, forsinkelser og aflysninger i den kollektive trafik som busser, tog, færger og fly, kødannelser, cykelruter og meget mere. På trafikportalen er der aktuelle driftsinformationer fra Midttrafik, Sydtrafik, tog, samt direkte links til køreplaner og en søgeboks til Rejseplanen. Målet er, at det skal blive lettere for østjyderne at vælge den rigtige transportform, rute eller tidspunkt. Midttrafik håber, at det kan give flere kunder i den kollektive trafik, mindske trængslen på vejene, og dermed også skåne miljøet.

Økonomi og rammer

Letbanens sjette nyhedsbrev er på gaden

Det Østjyske Letbanesamarbejde har i januar 2011 udgivet sit sjette nyhedsbrev. I nyhedsbrevet orienteres bl.a. om, at Preben Skaarup Landskabsarkitekter er valgt som designrådgivere for letbanens etape 1. Region Midtjyllands medlem af den politiske følgegruppe for letbanen fortæller om, hvorfor han finder en letbane en fremragende idé. Der orienteres desuden om den forestående prioritering af de kommende etaper, kundepotentialet for letbanen og en række andre informationer, der knytter sig til anlægget af landets første letbane. Nyhedsbrevet – og de tidligere nyhedsbreve – kan findes på www.midttrafik.dk/letbane/nyhedsbrev.

Letbanen vakler ikke

Århus Stiftstidende skriver 11. januar 2011, at "Letbaneprojektet vakler". Det er bestemt ikke Midttrafiks, Aarhus Kommunes eller Region Midtjyllands opfattelse, at letba-

neprojektet vakler. Parterne overvejer alternative løsninger for indkøb af togmateriel og elektrificering, fordi priserne på det hidtil forudsatte tog forventes at blive højere end hidtil antaget. Priserne vil først blive kendte, når der er gennemført et udbud i 2012.

Der vil samtidig blive arbejdet med alternative løsninger for togmateriel og elektrificering i det videre arbejde med realisering af letbanen, som forløber planmæssigt.

Midttrafik forventer, at den kommende udbygning af letbanen til eksempelvis Hinnerup og Skanderborg vil bygge på standardløsninger med elektrificering, som også vil bidrage til løsning af miljø- og klimaproblemer.

Offentlig høring af de kommende køreplaner

Fra 14. januar 2011 gennemfører Midttrafik høring af forslagene til en stor del af de nye køreplaner, som træder i kraft til sommer. Den offentlige høring om køreplanerne varer til og med 30. januar 2011.

På hjemmesiden kan kunderne kommentere på køreplaner for både regionale og lokale ruter samt for bybusser, herunder de forholdsvist mange ændringer på det regionale rutenet i forbindelse med effektiviseringerne, det nye bybusnet i Horsens og Aarhus og ret store ændringer i lokaltrafikken i Skanderborg Kommune.

Dialogforum om tilgængelighed

Transportministeriet udgav 1. juli 2010 en publikation om tilgængelighedspolitik. I forlængelse heraf nedsættes der et dialogforum om tilgængelighed med deltagelse af relevante myndigheder, handicaporganisationer og transportudbydere. Det er hensigten, at forummet skal fremme samarbejde og udveksling af viden på handicapområdet samt gennem dialog yderligere målrette Transportministeriets tilgængelighedspolitik. Forummet mødes en gang omåret, første gang 22. februar 2011. Bus og Tog-sekretariatet samt Trafikselskaberne i Danmark repræsenterer Midttrafik og de øvrige trafikselskaber.

Styregruppe vedrørende langsigtede infrastrukturinvesteringer i Aarhus Kommune

Aarhus Byråd vedtog på sit møde 22. september 2010 en indstilling vedrørende "Udarbejdelse af plan for langsigtede, kommunale investeringer i trafikinfrastruktur". I forlængelse heraf etableres en styregruppe for arbejdet på direktør/chefniveau samt en mere bredt sammensat følgegruppe. Styregruppens opgave vil bl.a. være at sikre arbejdets overensstemmelse med planlægning og politik for udviklingen i Aarhus-området. Styregruppen består af repræsentanter fra Aarhus Kommune, Transportministeriet, Region Midtjylland, Aarhus Havn og Midttrafik. Fra Midttrafik deltager direktør Jens Erik Sørensen. Første møde blev afholdt 20. januar 2011.

Høring om eventuelt krav om vinterdæk

Efter anmodning fra transportminister Hans Christian Schmidt har Trafikstyrelsen i december 2010 udarbejdet en redegørelse om eventuelt krav om vinterdæk i Danmark. Redegørelsen gennemgår faktuelle oplysninger om vinterdæk samt svenske og tyske regler for lette og tunge køretøjer.

Det vurderes, at der ikke er dokumentation for, at et krav om vinterdæk vil forbedre trafikikkerheden (målt i personskadeuheld), men at fremkommeligheden vil blive forbedret de dage, hvor der er sne på vejen. Redegørelsen kan læses på Trafikstyrelsen hjemmeside.

Der gennemføres indtil 7. februar 2011 en bred høring af de tre valgmuligheder:

- Krav om vinterdæk og øget mønsterdybde
- Krav om øget mønsterdybde
- Uændrede regler

Trafikselskaberne og en række andre høringsparter er blevet bedt om at tilkendegive, hvilken af valgmulighederne, som bør følges. Efter høringen vil udkast til regler blive sendt i ny høring og blive notificeret over for EU-Kommissionen, således at de nye regler i givet fald kan få virkning fra næste vinter.

Prisudvikling for kollektiv trafik i 3 byer

Transportminister Hans Christian Schmidt har 1. december 2010 modtaget to spørgsmål (nr. 272 og 273) fra Trafikudvalget om prisudviklingen i den kollektive trafik i København, Odense og Aarhus. Midttrafik har medvirket til besvarelsen, der blev sendt til Trafikudvalget 17. januar 2011.

Transportministeriet har beregnet, hvad en 5 km rejse (2 zoner) kostede i henholdsvis 2005 og 2010. Prisen er beregnet som et vægtet gennemsnit ud fra, hvordan fordelingen er mellem kontantbilletter, klippekort og periodekort i de tre byer. I Aarhus kostede en rejse i gennemsnit 9,80 kr. i 2005, i Odense 9,65 kr. og i København 9,67 kr. I 2010 var de tilsvarende tal 11,00 kr. i Aarhus, 13,89 kr. i Odense og 11,54 kr. i København.

Transportministeriet har desuden beregnet den gennemsnitlige takstudvikling i de tre byer i perioden 2001 til 2010. Beregningen er deflateret med forbrugerprisindekset. I perioden er priserne i Aarhus steget 19 %, i Odense 24 % og i København 26 %; det vægtede gennemsnit for de tre byer er 23 %. I perioden er det særlige statslige tilskud til takstnedsættelser fjernet i 2004, hvor priserne i de tre byer steg fra indeks 107 til indeks 115.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

11. Eventuelt