

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. februar 2008	1-30-70-1-08	Danni Glørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Målsætninger og initiativer for Midttrafik i 2008

1 Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog

Trafikplan med fælles visioner 2008-2012

Regionens rutenet gennemgås med henblik på bedre betjening af pendlere og koordinering med tog og kommunale ruter samt ruter til andre regioner inden for Regionens budget.

Gennemgang af Favrskov Kommunes kollektive trafik for at binde kommunen bedre sammen og give bedre transportmuligheder for skoleelever, uddannelsessøgende og pendlere. Implementering i forbedret rutenet sommeren 2008.

Gennemgang af bybusnettet i Herning, så det tilpasses den byudvikling, byen har gennemgået de senere år.

De kommunale ruter skal gennemgås med henblik på at binde kommunerne bedre sammen og få bedre sammenhæng til de regionale ruter.

2 Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi - betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer

Letbanen i Århus skal fremskyndes

Udvidelse af bybusnettet i Silkeborg, Horsens og Viborg pga. byvækst

Ny forbindelse til Karup Lufthavn fra Viborg

Den koordinerede kørsel skal fokusere på sikker drift og god økonomi i 2008, hvor administration af handicapkørsel er yderligere harmoniseret, og Midttrafik har overtaget opgaver for Regionen på patientkørsel.

Midttrafik gennemfører med Ikast-Brande Kommune en analyse af, hvordan den eksisterende bybuskørsel kan blive mere anvendelig for flere borgere i byen og tilpasser tilbuddet til kunderne.

Midttur implementeres, udbredes og udvikles som et alternativ til anden telebetjening i det omfang, kommunerne ønsker at give tilskud til det. Desuden indgår Midttrafik dialog med kommunerne om, hvordan de kan bruge Midttur som tilbud til de borgere, der ikke kan bruge fx handicapkørsel. Taksterne og økonomien i Midttur evalueres i løbet af 2008.

Ny struktur i den kollektive trafik som følge af ændret skolestruktur i Ringkøbing-Skjern og Lemvig kommuner.

I forlængelse af åbningen af pendlerruten 101 optimeres øvrige ruter, der har fået mindre eller anden betydning for kundernes rejsebehov.

Et forsøg med en pendlerrute som Lynpendleren vurderes

3 Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig

De tre driftsselskaber - Busselskabet Århus Sporveje, Lemvigbanen og Odderbanen - skal overholde budgetterne og effektiviseres.

Der arbejdes konstant med udbud - i 2008 vil der være udbud flg. steder: Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Holstebro bybusser og lokale ruter, Herning lokale ruter, regionalt rutenet i vestlig del af regionen samt udbuddet i Århus Kommune.

Midttrafiks økonomi er gennemskuelig for bestillerne, og bestillerne får de nødvendige oplysninger løbende, så de kan følge udviklingen i deres udgifter og indtægter vedr. kollektiv trafik. Der leveres løbende oplysninger om ruteøkonomi, kundeantal, aktiviteter og overholdelse af servicemål.

Midttrafiks byrdefordelingsmodel for 2009 udarbejdes. Time/sagsstyring indgår i fordelingen af de administrative udgifter.

Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel vurderes i forhold til forbedringer af modellen.

Midttrafiks budgetlægningsprocedure revurderes i forhold til, om der kan laves en procedure, der både overholder loven og tilgodeser det faktum, at bestillernes budgetter ikke lægger fast på det tidspunkt, hvor Midttrafiks budget skal være fastlagt iflg. loven.

Region Midtjyllands sparekrav skal gennemføres i 2008 og 2009 med nedlæggelse af svagt benyttede ruter eller svagt benyttede ture og strækninger på andre ruter.

Der gennemføres en analyse af mulighederne for at effektivisere driften og administrationen af handicapkørslen, herunder at opnå stordriftsfordele af, at Midttrafik koordinerer kørsel i både Århus Kommune og 18 andre kommuner, fx udarbejdes forslag til sammenlægning af kørselskontorerne i og uden for Århus Kommune samt tidsplan herfor.

Midttrafik skal arbejde på at få flere kunder i busserne og reducere kørslen med næsten tomme busser.

4 Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling m.m. og tilbyder effektive transportløsninger

Der gennemføres en kundeundersøgelse, kundetællinger, leverandørundersøgelse og pendleranalyser.

Der arbejdes med at få løbende overblik over kundernes rejsemønstre.

Midttrafik indgår i et EU projekt om koordineret kørsel, hvor der gennemføres en række kvalitative undersøgelser i samarbejde med en kommune.

Midttrafik følger løbende med i mulighederne for at indgå samarbejde med nationale og internationale parter for at fremme viden om den kollektive trafik - uanset om det foregår i busser, taxier, tog eller på anden måde.

5 Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet

Midttrafik vil tilbyde erhvervslivet mulighed for at give medarbejderne buskort

Der laves bedre rammer for billetsamarbejde med turistbranchen

Regler og administration af buskort til skoleelever harmoniseres for hele Midttrafik

Rejsekortet. Der arbejdes i første omgang for en beslutning om tilslutning til Rejsekortet. Hvis tilslutning besluttet, skal det implementeres i dialog med bestillere, vognmænd osv.

Der udarbejdes ensartede rejseregler for hele Midttrafik.

Ved takstændringen i januar 2008 blev sortimentet af billet- og korttyper harmoniseret. I løbet af 2008 indføres deltidspendekort til pensionister og klippekort og pendekort til skoler, daginstitutioner mv. Sortimentet af kort og billetter evalueres og nye tiltag overvejes.

Det nye kilometerbaserede takstsystem for handicapkørsel evalueres, og der foreslås takstsystem for 2009, herunder evt. yderligere harmonisering.

I forbindelse med beslutning om takster for 2009 skal der tages stilling til flere spørgsmål: a) Eventuel ændring af zonerne i Midttrafik Vest med henblik på at sikre ens priser i hele Midttrafik; b) Eventuel ændring af prisberegningsprincippet i Midttrafik Øst og reglerne for tidsgyldighed i Århus med henblik på bl.a. at sikre ens rejseregler i hele Midttrafik; c) Eventuel ændring af zonestrukturen i Århus Kommune i forbindelse med ændring af prisberegningsprincippet i Midttrafik Øst og med henblik på at begrænse takststigninger i forbindelse med ophævelse af enhedstakst for kontantbilletter.

6 Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk

Rejsegarantien skal give Midttrafik viden om kundernes oplevelse af den kollektive trafik

Indførelse af rejsegaranti for handicapkørsel alle steder, hvor handicapkørslen koordineres.

Driftsforstyrrelser m.m. meddeles løbende på Midttrafiks hjemmeside.

Midttrafik udarbejder mål for rettidighed, større forsinkelser og overfyldte busser samt metoder til opfølgning herpå ved. bl.a. løbende justering af køreplaner

7 Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov

Der gennemføres en ny salgs- og informationsstrategi for at harmonisere og effektivisere salgsnettet i hele regionen

Midttrafik gennemfører kampagner for udvalgte produkter

Der gennemføres en kampagne for at fremme brugen af Midttrafiks hjemmeside

Der laves en informations- og markedsføringsstrategi i forhold til erhvervslivet

Midttrafik harmoniserer indholdet i stoppestedstavler m.m., så kunderne oplever køreplaner og informationer ensartet over hele regionen.

Midttrafik arbejder med forbedret information til kunderne under rejsen i form af fx automatisk stoppestedannoncering i flere bybusser

Midttrafik udarbejder strategi for formidling af køreplaner på tryk og elektronisk, herunder mulighed for udfasning af trykte køreplaner, samt harmonisering af layout for køreplaner i hele Midttrafik

8 Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får bedre fremkommelighed i myldretiden, hvor det vurderes, at det vil give flere kunder og/eller mindske driftsudgifterne.

9 Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation

Midttrafik etablerer en webbutik, der giver kunderne mulighed for at oprette og forny pendekort samt giver et bedre værktøj for salgssteder m.fl. til at udstede pendekort og bestille klippekort.

Midttrafik udvider brugen af standardssystemer som fx www.rejseplan.dk i Danmark til at give kunden pålidelig information om buskørsel samt arbejder med yderligere værktøjer til information.

Midttrafik bruger de tekniske muligheder til at gøre det nemt for brugerne at bestille handicapkørsel - via et effektivt telefonsystem samt muligheden for bestilling via internet.

10 Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder

Der gennemføres en chaufførkampagne

Der etableres en chaufførrekrutteringsportal

I samarbejde med vognmændene forøges indsatsen for at sikre, at chauffører og kontrollører kan arbejde trygt, bl.a. med en kampagne for at højne respekten for chaufførerne.

I samarbejde med vognmændene forbedres uddannelsen af chauffører i forhold til kundeservice og viden om produkter

11 Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik understøttes (f.eks. større tilfredshed og flere kunder)

Der udpeges vinder af udbuddet i Århus Kommune, og der sikres god opgaveoverdragelse, så kunderne oplever god kvalitet både før og efter kontraktstarten.

Der udvælges et udbud med kontraktstart i 2009, der er egnet til forsøg med mere omfattende incitamentsordninger. Udbudsmaterialet herfor udsendes inden udgangen af 2008.

Midttrafik vil arbejde for at sikre, at alle fremtidige kontrakter også sikrer buschaufførernes arbejdsmiljø.

Der udarbejdes en udbudsplan for Midttrafiks udbud af bustrafik, så busselskaber og bestillere får et bedre grundlag for at planlægge flere år frem i tiden.

12 Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik

Der etableres et ekstranet, hvor Midttrafik kan fremme samarbejdet og videndelingen med leverandører og bestillere

Der udgives nyhedsbrev til bestillerne og leverandørerne.

Der etableres kvalitetsudvalg og entreprenørudvalg med deltagelse af vognmænd og chauffører.

Der etableres samarbejdsudvalg med salgsstederne/rutebilstationerne

Der udarbejdes en pressestrategi

Der indgås samarbejdsaftale med samtlige bestillere, herunder aftales der fora for den løbende dialog med bestillerne.

Midttrafik vil arbejde med åbenhed og kvalitet i forvaltningen, således at omverdenen løbende kan orientere sig om sager af almindelig interesse i Midttrafik og følge med i, at Midttrafik lever op til sine mål.

13 Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater

Midttrafik vil indføre et værktøj til intern og ekstern kvalitetsstyring

Der udvikles servicemål for en række ydelser

Midttrafiks organisation skal løbende effektiviseres.

Midttrafiks metoder, værktøjer og fokus i administrationen skal tilpasses den erfaring, som det første år efter fusionen har givet i forhold til løsning af Midttrafiks kerneopgaver.

Midttrafiks medarbejdere og ledere kompetenceudvikles, så organisationen bliver i stand til sørge for udvikling i den kollektive trafik, og kompetencerne bredes ud, så Midttrafik er mindre afhængig af enkeltpersoner i organisationen. Midttrafiks samlede kompetenceudvikling indebærer også en målrettet indsats for rekruttering og fastholdelse af nøgle-medarbejdere.

14 Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater - faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere med flere), økonomisk effektivitetsmål, og evnen til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking - for at lære og blive bedre

Der etableres en statistikservice og videnbank

Der gennemføres en leverandørundersøgelse, kundeundersøgelse og opstilles mål om effektivitet.

Midttrafik vil indgå samarbejde med de øvrige trafiksselskaber i Danmark for at lave erfaringsudveksling og benchmarking på alle aktivitetsområder

15 Midttrafik vil bygge et kvalitetsstyringssystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget - eksternt og internt

Der opstilles kvalitetsmål for vognmændene, som Midttrafiks kontrollører følger op på. Resultaterne bruges til dialog med bestillerne og vognmændene.

Der iværksættes et internt kvalitetsstyringssystem, så de overordnede mål bliver omsat til konkrete aktiviteter, hvis succeskriterier der kan måles på.

16 Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne

Organisationstilpasning på Lemvig og Odderbanen

Infrastruktur på privatbanerne skal forbedres

Afklaring af særligt godsselskab ved Lemvigbanen

Der udarbejdes egentlig kontrakt mellem Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje med henblik på effektiv kontraktstyring.

Der udarbejdes kontrakter med de to privatbaner med henblik på effektiv kontraktstyring

Afklaring af samdrift mellem Grenaa og Odderbanen.

17 Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende.

Midttrafik udarbejder et oplæg til en miljøprofil, der tager udgangspunkt i bl.a. erfaringerne fra Västtrafik i Sverige. Miljøprofilen definerer de områder, hvor Midttrafik vil prioritere at følge med i den viden, der præsenteres fra forskningsinstitutioner, samarbejdspartnere m.fl. Miljøprofilen skal bruges som udgangspunkt i forhold til krav i forbindelse med udbud, information til kunderne om fordelene ved kollektiv trafik og rådgivning til bestillerne om krav til brændstof osv.

Midttrafik deltager i i forsøg med biodiesel med Region Midtjylland.

Midttrafik forbereder sig og vognmændene på indførelse af en miljøzone i Århus Kommune

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 4
Bilag nr. 1**

Den 27. januar 2008.

Til MIDTtrafik's bestyrelse:

Poul Vesterbæk, Peter Thyssen, Bjarne Schmidt Nielsen, Torben Nørregaard, Jørgen Nørby, Finn Stengel Petersen, Mogens Nyholm, Hans Bang-Hansen, og Alexander Aagaard, samt **Direktør Jens Erik Sørensen.**

Åbent brev til bestyrelsen for Midttrafik.

Med anmodning om at kørselsruten for bus 29 omlægges, således at bus 29 fra landsbyen Hodsager kører af Yllebjergvej og vej 185 over Yllebjerg og Mejrup til Holstebro. Og at kørslen fra Holstebro omlægges således, at bus 29 fra Holstebro kører over Mejrup og Yllebjerg til landsbyen Hodsager og videre som i dag.

Siden bus rute 22 blev nedlagt har der ikke været brugbar bustransport fra Yllebjerg området til Holstebro og retur. De unge har derfor vovet sig ud på vej 185 på knallerter, hvilket er meget risikabelt. Nogle forældre kører ind imellem taxa kørsel, når der er tåge, glat m.m. Andre forældre har fået deres arbejdstid ændret. Nogle unge på 17 år er flyttet hjemme fra. En enkel er blevet 18, og låner hver dag bil af forældrene.

For nylig væltede en af de 16 årige knallertkørere ud på vejen, som følge af lufttrykket efter at en lastbil lige var kørt forbi ham. Heldigvis kom der ikke en anden bil lige efter, så han slap med forskrækkelsen og knubs.

Vej 185 er erklæret **trafikfarlig**. Det er vejen mellem Hodsager og Tvis ikke.

Vedrørende busrute 29 er vi vidende om følgende:

Passagertælling viser, at der kun er 2 – 3 passagerer der stiger på bus 29 imellem Hodsager og Tvis. Tvis området bliver i forvejen betjent af andre busser bl.a. bus nr 12 (som kører på strækningen Herning, Aulum, Tvis, og Holstebro). I Mejdal området som bus nr. 29 i dag kører igennem, kører Holstebro- bybusser hver ½ time mellem kl. 06.20 og til ca. kl. 18.00.

Unge i Yllebjerg området, som er i gang med en ungdomsuddannelse i Holstebro, (+ nogen vi er vidende om skal i gang fra 1-8-2008).

Hodsagervej 39 her bor:

16 årige Lasse Pedersen, han er i august 2007 startet på en slagter uddannelse på Teknisk Skole i Holstebro og med læreplads hos en slagter i Holstebro, han kører hver dag på knallert til Holstebro, 13 km x 2.

16 årige Palle Pedersen, han er i august startet på uddannelsen til mekaniker på Teknisk skole i Holstebro og med læreplads i Holstebro. Han kører på knallert til Holstebro hver dag, 13 km x 2.

Hodsagervej 54 her bor:

17 årige Rasmus Munck Jensen, han er i juli 2007 startet på tømmerruddannelsen og er i gang med uddannelsen på Teknisk skole i Holstebro fra januar 2008. han kører hver dag på knallert til Holstebro, 15 km x 2.

Hodsagervej 60 her bor:

18 årige Charlotte Jeppesen som er i gang med den 3-årige ungdomsuddannelse på Handelsskolen i Holstebro. Hun er i gang med 2. år. Hun er nu fyldt 18 år og låner bil af forældrene hver dag for at kunne komme til Holstebro og hjem fra Holstebro.

Birkmosevej 1 her bor:

16 årige Anders Lyngholm Jakobsen, han kører hver dag til Holstebro på knallert 15 km x 2.

17 årige Laura Lyngholm Jakobsen hun er i gang med en SOSU-hjælper uddannelse i Herning. Fra søndag aften til fredag eftermiddag bor hun hos en slægtning i Holstebro, hun tager så med offentlig transport fra Holstebro til Herning hver dag.

18 årige Miriam Lyngholm Jakobsen, hun har taget 1. og 2. g på Holstebro gymnasium. Holder i dette skoleår pause fra gymnasiet. Hun skal i gang med 3.g fra august 2008.

Hesselåvej 14: her bor:

17 årige Katrine Bach som går på Handelsskolen i Holstebro.

Hodsagervej 35 her bor:

15 - 16 årige Julie Kjerulff, som ønsker at starte på gymnasiet i Holstebro fra august 2008.

Tohøjevej 2 her bor:

15 - 16 årige Ronja Rothmann, som ønsker at starte på gymnasiet i Holstebro fra august 2008.

Nørreholmvej 3 her bor:

15 - 16 årige Martin Kloster, som skal i 10. klasse fra august 2008.


Fra august 2008, vil der således være minimum 10 unge i Yllebjergområdet, som har behov for bustransport.

De fleste brugere af bus 29 fra Feldborg, Hallundbæk og Hodsager er unge som er i gang med en ungdomsuddannelse, derfor foreslås at bus 29 ved ankomsten til Holstebro kører til Døesvej, hvor Gymnasiet, Handelsskolen og Teknisk Skole ligger. Så de unge slipper for at skifte til bybus, de har i forvejen lang transporttid.

Ved skrivelse af 18. juli 2007 har Midttrafik lovet at overveje at ændre ruteføringen på rute 29 i 2008. Således at bus 29 fra køreplansskiftet kom til at køre over Yllebjerg og Mejrup til og fra Holstebro.

Med venlig hilsen


Ulla og Jan Pedersen, Hodsagervej 39


Runa og Arne Jeppesen, Hodsagervej 60

Mette Munck Jensen

Mette Munck og Gerhard Jensen, Hodsagervej 54

Gerhard Jensen

Birgitte og Leon Jakobsen, Birkmosevej 1

Birgitte Jakobsen & Leon Jakobsen

Lene og Jan Bach, Hesselåvej 14

Jan Bach, Lene Bach

Gitte og Søren Kjerulff, Hodsagervej 35

Gitte Kinding Kjerulff

Pia og Erling Rothmann, Tohøjevej 2

Pia Rothmann, Erling Rothmann

Lisbeth Både Kloster
Lisbeth og Alfred Kloster, Nørreholmvej 3

Anna Lise Vesterby

Anna Lise Vesterby, Hodsagervej 34 (tidligere medlem af Ringkøbing Amtsråd)

Tage Kristensen

Tage Kristensen, Hodsagervej 49, formand for Hodsager borgerforening.

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 4
Bilag nr. 2**

29 Holstebro - Feldborg - Haderup

29/6 2008 - 27/6 2009

Zone	Hverdage undt. lørdage, ikke 5/6, 24/12 og 31/12											
	Turnumre	301	303	305	307	309	311	313	315	317	319	321
	Turnumre											
	20 Holstebro Rtb af	a06:30	07:40	a08:40	12:10	a13:40	a14:30	15:30	a16:20	17:15	19:15	a 22:00
	20 Enghavevej v. Danmarksgade	06:32	07:42	08:42	12:12	13:42	14:32	15:32	16:22	17:17	19:17	22:02
	20 Viborgvej v. Anlæget	06:33	07:43	08:43	12:13	13:43	14:33	15:33	16:23	17:18	19:18	22:03
	20 Prins Burisvej v. Ringvej	06:36	07:46	08:46	12:16	13:46			16:26	17:21	19:21	22:06
	20 Mejdal	06:38	07:48	08:48	12:18	13:48			16:28	17:23	19:23	22:08
	24 Tvis Gl. Station	06:45	07:55	08:55	12:25	a13:55			16:35	17:30	19:30	22:15
	20 Mejrup kirke						14:40	15:40				
	24 Yllebjerg. Hodsager						14:57	15:57				
	24 Hodsager v. skolen	07:00	08:10	09:10	12:40		15:00	16:00	16:50	17:45	19:45	22:30
	25 Feldborg. Bredgade v. skolen	07:05	08:15	09:15	12:45		15:05	16:05	16:55	17:50	19:50	22:35
	25 Feldborg rtb	a07:10	08:20	a09:20	12:50		15:10	16:10	17:00	17:55	19:55	ak22:40
	25 Feldborg. Langgade.Hogagervej						15:12	16:12	17:02			
	25 Haderup rutebilstation an	....	....	....	....	....	a15:20	16:20	a17:10	....	....	....
	13 mod Herning af	....	....	....	....	....	15:47	16:47	....	....	....	....

a Kun skoledage, ikke 30/6-8/8, 13/10-17/10,
23/12-2/1, 9/2-13/2, 6/4-8/4, 22/5 og 5/6.

k Turen fortsætter til Haderup, såfremt der er passagerer.
Flere forbindelser mellem Hodsager og Haderup, se rute 140

Skave Turistfart, tlf. 9746 8055

29 Haderup - Feldborg - Holstebro

29/6 2008 - 27/6 2009

Zone	Hverdage undt. lørdage, ikke 5/6, 24/12 og 31/12										
	Turnumre	302	304	306	310	312	314	316	318	320	322
	Turnumre										
	13 fra Herning an	....	....	....	....	....	....	....	15:16	16:16	....
	25 Haderup rutebilstation af	....	....	....	....	....	....	....	a15:25	16:20	a17:20
	25 Feldborg. Langgade.Hogagervej	....	....	....	....	....	....	....	15:32	16:27	....
	25 Feldborg rtb	a05:50	....	06:50	a07:50	09:20	a12:50	....	14:05	15:35	16:30
	25 Feldborg. Bredgade v. skolen	05:52	....	06:52	07:52	09:22	12:52	....	14:07	15:37	16:32
	24 Hodsager v. skolen	06:00	....	07:00	08:00	09:30	13:00	....	14:15	15:45	x16:40
	24 Yllebjerg. Hodsager	....	....	07:03	....	....	....	....	....	....	....
	20 Mejrup kirke	....	....	07:20	....	....	....	....	....	....	....
	24 Tvis Gl. Station	06:15	r 07:05	....	08:15	09:45	13:15	a13:55	14:30	16:00	16:55
	20 Mejdal	06:22	....	....	08:22	09:52	13:22	14:02	14:37	16:07	17:02
	20 Prins Burisvej v. Ringvej	06:23	....	....	08:23	09:53	13:23	14:03	14:38	16:08	17:03
	20 Viborgvej v. Anlæget	06:26	....	07:26	08:26	09:56	13:26	14:06	14:41	16:11	17:06
	20 Enghavevej v. Danmarksgade	06:27	....	07:27	08:27	09:57	13:27	14:07	14:42	16:12	17:07
	20 Holstebro Rtb an	a06:30	r 07:23	07:30	a08:30	10:00	a13:30	a14:10	14:45	a16:15	17:10

a Kun skoledage, ikke 30/6-8/8, 13/10-17/10,
23/12-2/1, 9/2-13/2, 6/4-8/4, 22/5 og 5/6.

r Rute 12 benyttes

x Korrespondance til rute 140 mod Aulum
Flere forbindelser mellem Hodsager og Haderup, se rute 140

Skave Turistfart, tlf. 9746 8055

29 Haderup - Feldborg - Holstebro

29/6 2008 - 27/6 2009

Zone	Hverdage undt. lørdage, ikke 5/6, 24/12 og 31/12	
	Turnumre	324 326
	Turnumre	
	13 fra Herning an	....
	25 Haderup rutebilstation af	....
	25 Feldborg. Langgade.Hogagervej	....
	25 Feldborg rtb	17:55 a21:05
	25 Feldborg. Bredgade v. skolen	17:57 21:07
	24 Hodsager v. skolen	18:05 21:15
	24 Yllebjerg. Hodsager	....
	20 Mejrup kirke	....
	24 Tvis Gl. Station	18:20 21:30
	20 Mejdal	18:27 21:37
	20 Prins Burisvej v. Ringvej	18:28 21:38
	20 Viborgvej v. Anlæget	18:31 21:41
	20 Enghavevej v. Danmarksgade	18:32 21:42
	20 Holstebro Rtb an	18:35 a21:45

a Kun skoledage, ikke 30/6-8/8, 13/10-17/10,
23/12-2/1, 9/2-13/2, 6/4-8/4, 22/5 og 5/6.

Flere forbindelser mellem Hodsager og Haderup, se rute 140

Skave Turistfart, tlf. 9746 8055

29 B Holstebro - Hodsager - Yllebjerg

Gyldig 13/8 2007 - 28/6 2008

Zone	Skoledage	
	Turnumre	102 104
	Turnumre	
20 Holstebro Rtb	af	r 14:30 r 15:30
20 Enghavevej v. Danmarksgade		{ 14:32 { 15:32
20 Viborgvej v. anlæget		{ 14:33 { 15:33
20 Prins Burisvej v. Ringvej		{ 14:36 { 15:36
20 Mejdal		{ 14:38 { 15:38
24 Tvis Gl. Station		{ 14:45 { 15:45
24 Hodsager		r 15:00* r 16:00*
24 Hodsager		p15:00* p16:00*
24 Yllebjerg. Hodsager		{ 15:05 { 16:05
24 Hodsager	an	p15:15 p16:15

Kun skoledage, ikke 2/7-10/8, 15/10-19/10, 21/12 2007-
2/1 2008, 11/2-15/2, 17/3-19/3, 2/5 og 5/6.

Skave Turistfart, tlf. 9746 8055

r Rute 29 benyttes.

p Lokalrute 1 benyttes. Kører kun, hvis der er passagerer til afsætning.

* Busskift.

29 B Hodsager - Yllebjerg - Mejrup - Holstebro

Gyldig 13/8 2007 - 28/6 2008

Zone	Skoledage	
	Turnumre	101
	Turnumre	
24 Hodsager	af	07:05
24 Yllebjerg. Hodsager		07:09
20 Mejrup kirke		07:18*
20 Mejrup kirke		r 07:21*
20 Viborgvej v. Sletten.		{ 07:26
20 Viborgvej v. anlæget		{ 07:28
20 Enghavevej v. Danmarksgade		{ 07:30
20 Holstebro Rtb	an	r 07:35

Kun skoledage, ikke 2/7-10/8, 15/10-19/10, 21/12 2007-
2/1 2008, 11/2-15/2, 17/3-19/3, 2/5 og 5/6.

Skave Turistfart, tlf. 9746 8055

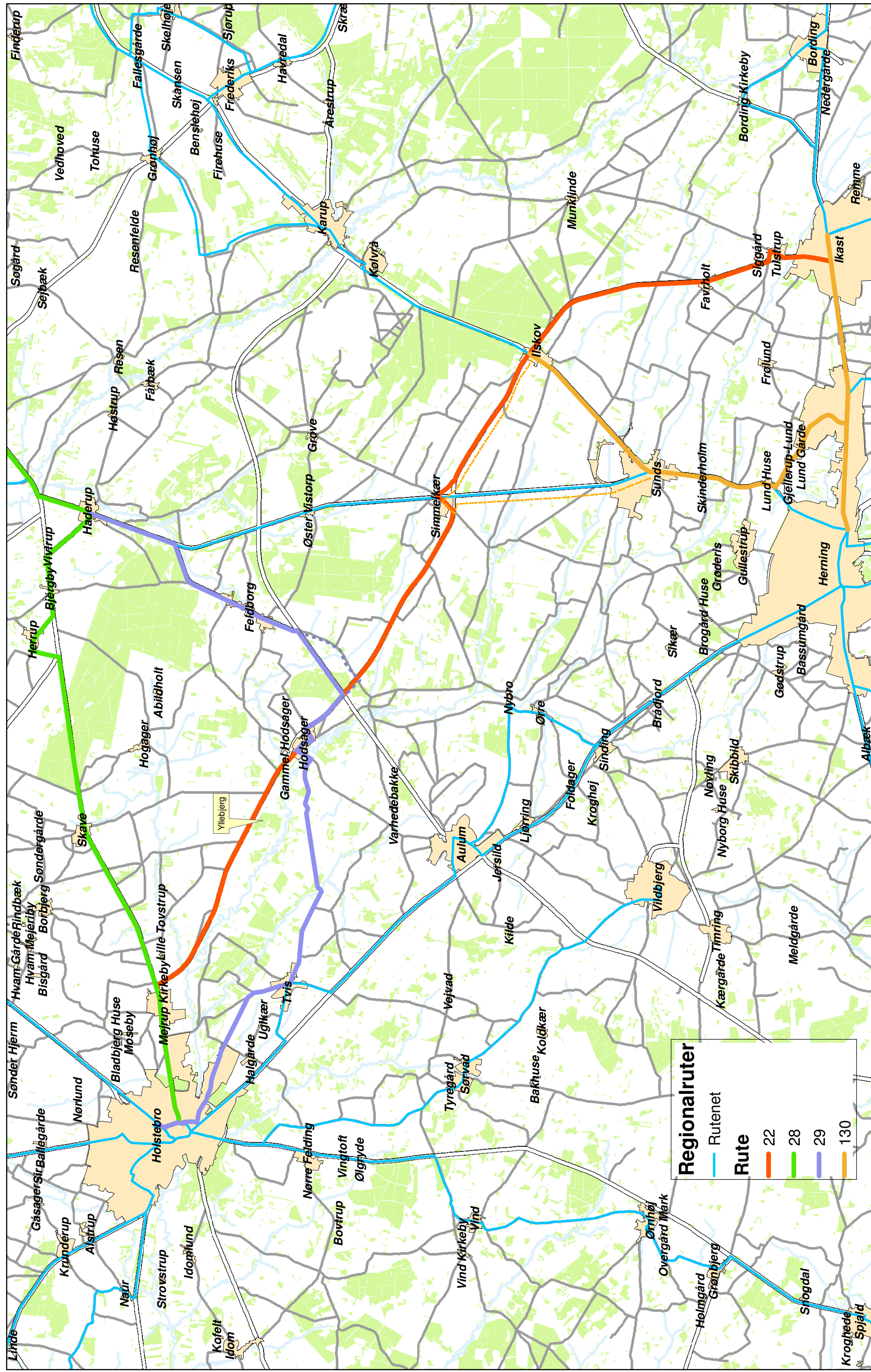
r Rute 28 benyttes.

* Busskift.

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 4
Bilag nr. 3**



Regionalruter

- Rutenet

Rute

- 22
- 28
- 29
- 130

Regionale ruter og ændringsforslag

Stiplet linie = Ændret ruteføring

1:125.000



midttrafik

Midttrafik i Århus
 Midttrafik
 Søren Nymarks Vej 3
 8270 Højbjerg
 Telefon 87 40 82 00
 Telefax 87 40 82 01

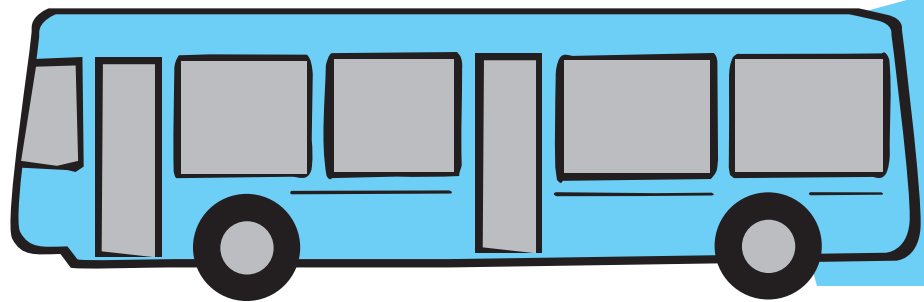
Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 1**

VISION KOLLEKTIV TRAFIK

I 2030 oplever regionens brugere den kollektive trafik som sammenhængende og med tætte forbindelse mellem de kommunale og de regionale ruter. Det samlede net sikrer regionens sammenhængskraft og kobling til omverdenen



Ønsket udvikling

Den kollektive trafik udbygges, så den reelt kan konkurrere tidsmæssigt med bilen på en række hovedstrækninger.

Den kollektive trafik skal desuden planlægges og udbygges, så den udgør et realistisk alternativ til familiens 2. bil i hele regionen.

Udfordring

Attraktivt transporttilbud til arbejde og uddannelse.

God adgang til den specialiserede service og til de kultur- og fritidsaktiviteter, der fortrinsvis findes i de store byer.

God sammenhæng til den fysiske planlægning.

Reduceret biltrafik i og imellem de store byområder.

Færre trængselsproblemer og deraf afledte miljøeffekter.

Godt supplement til individuel transport uden for de større byer og i områder med mere spredt bosætning.

4.9

Kollektiv trafik

I 2030 oplever regionens brugere den kollektive trafik som sammenhængende og med tætte forbindelse mellem de kommunale og de regionale ruter. Det samlede net sikrer regionens sammenhængskraft og kobling til omverdenen

Regionale ruter, bybusruter, lokalruter og efterspørgselsstyret kørsel skal sammen med togtrafikken fremstå som et samlet net både med hensyn til køreplaner, takster og kundeinformation.

Regionalruter, X-busser, letbane og bybusser skal give hurtige forbindelser imellem og i byerne, især for pendlere og uddannelsessøgende. På lokalruter tilrettelægges betjeningen primært efter behovet for befordring mellem hjem og skole, samt tilbringertrafik til tog, X-busser og regionalruter.

Hurtige og komfortable togforbindelser i regionen og mod Nordjylland, hovedstaden samt Hamborg skal sikres af et opgraderet hovedbanenet. Et moderniseret net af regionale jernbaneforbindelser skal forbinde de banebetjente byer i og uden for regionen med attraktive og direkte forbindelser.

Letbane og miljøvenlige busser skal bidrage til at mindske den trafikskabte miljøbelastning i bymiljøet og globalt.

Udgangspunkt

Den kollektive trafik er sammen med en veludbygget infrastruktur en af forudsætningerne for den regionale udvikling.

Den regionale bustrafik er overvejende præget af pendlertrafik til arbejdspladser og uddannelsessteder. Pendlertrafikken er det helt afgørende grundlag for det regionale kollektive trafiknet. Der bør derfor fortsat være et sammenhængende regionalt net, der betjener disse rejsestrømme, så vidt muligt uden omvejskørsel og skift.

Den kollektive trafik skal drives økonomisk effektivt, med stabil drift og tilrettelagt i overensstemmelse med kundernes ønske om en tilgængelig, hurtig, sikker og komfortabel kollektiv trafik.

Vigtige skridt på vejen

X-busnettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes, så vidt muligt med direkte busbetjening af større arbejdspladsområder og uddannelsessteder.

Nærbanetrafikken i Århus-området skal udbygges som et væsentligt element i den fortsatte udvikling af en moderne storby.

Der skal etableres en skinnebåret kollektiv trafikbetjening i Århus by, hvor letbane kombineres med nærbaner og regionalbaner. I et længere perspektiv skal der arbejdes for en videre udbygning til Odder, Skanderborg, Silkeborg, Favrskov, Randers og Djursland – og endnu længere ud i regionen.

Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik skal samarbejde om at udvikle efterspørgselsstyrede tilbud på trafiksvage strækninger og tidspunkter.

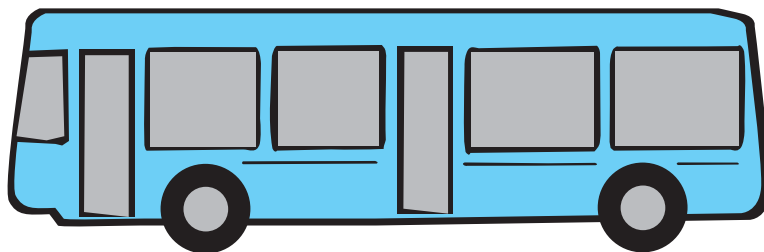
Bussernes miljøbelastning skal reduceres.

Byer og landdistrikter

Der skal være gode kollektive trafiktilbud både i byen og på landet. Tilbuddene afpasses efter områdets befolkningsgrundlag og det faktiske brug.

Globalt perspektiv

Den kollektive trafik i regionen skal sikre let adgang til omverdenen via vejnet, bane, havne og lufthavne.



Hvad kan staten bruge denne regionale udviklingsplan til?

Den regionale udviklingsplan for den midtjyske region giver et indspil til forståelsen af regionen og de udfordringer, den står overfor. Som input til landsplanlægningen indeholder denne regionale udviklingsplan bl.a. følgende:

- Danmark har brug for en overordnet infrastruktur, der tilgodeser mulighederne for regional udvikling i hele den midtjyske region
- bedre samspil mellem Øresundsregionen og det udvidede østjyske bybånd er en forudsætning for et sammenhængende Danmark
- regionen har erhvervsmæssige styrkepositioner fra kyst til kyst bl.a. inden for miljø og energi, fødevarerudvikling, turisme samt møbel og beklædning
- som samarbejdende kulturregion har den midtjyske region ingen yderområder

Hvad kan kommunerne bruge denne regionale udviklingsplan til?

Den regionale udviklingsplan er først og fremmest et dialogværktøj for en bred kreds af aktører, herunder kommunerne.

For kommuner og region er Den regionale udviklingsplan en fælles platform, der beskriver den ønskede fremtidige udvikling fra kyst til kyst. Denne fælles platform kan blandt andet anvendes til anbefalinger over for staten, som det er sket i forbindelse med det fælles indspil til Infrastrukturkommissionen.

I relation til kommunernes strategiske planlægning indeholder denne regionale udviklingsplan en række overordnede pejlemærker bl.a.:

- regionens styrkepositioner skal udnyttes til den fortsatte udvikling af regionen
- byerne skal være katalysatorer for vækst
- den regionale udviklingsindsats tilpasses til de forskellige vilkår i regionens egne
- et stadigt stigende antal unge skal gennemføre ungdomsuddannelser
- regionens borgere skal have mulighed for livslang læring

- fra hele regionen skal der være nem adgang til det europæiske trafiknet
- i 2030 skal mindst halvdelen af energi forbrugt i regionen komme fra vedvarende energikilder
- der skal sikres en fortsat selvforsyning af rent drikkevand

Hvad kan øvrige regionale aktører, erhvervsliv, borgere og interesseorganisationer bruge denne regionale udviklingsplan til?

I Den regionale udviklingsplan for den midtjyske region formuleres regionsrådets visioner for regionens udvikling. Den er blevet til i et samarbejde med regionale aktører og skal fortsat udvikles i tæt dialog. Et væsentligt bidrag til visionerne er Anna Amalia-processen, hvor flere end 2500 borgere ved 130 tesaloner i 2007 bidrog med idéer til regionens udvikling.

Den regionale udviklingsplan for den midtjyske region kan inspirere til fokuspunkter, handlingsplaner og prioriteringer i alle regionale aktørers planlægning og udviklingsarbejde.

Processen omkring Den regionale udviklingsplan søger fortløbende at skabe sammenhæng mellem bl.a. vækstforums erhvervsudviklingsstrategi, beskæftigelsesrådets beskæftigelsesstrategi, lokale og regionale Agenda 21 strategier, regionale strategier inden for eksempelvis uddannelse, kultur og sundhed, landdistriktsprogrammer og andre lokale og regionale strategier.

Idéerne fra Anna Amalia-processen er samlet i en idébank, som kan findes på regionens hjemmeside. Af de i alt knap 1000 idéer er en del videresendt til stat og kommuner. Idébanken indeholder herudover idéer som umiddelbart falder uden for statens, regionens og kommunernes virkefelter, men som kan give inspiration til øvrige aktører.

midt
regionmidtjylland

Regional Udvikling
Skottenborg 26
DK- 8800 Viborg
T: 8728 5000
www.regionmidtjylland.dk

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 2**

REDEGØRELSE 13

Kollektiv trafik

VISION

I 2030 oplever regionens borgere den kollektive trafik som sammenhængende og med tætte forbindelser mellem de kommunale og de regionale ruter. Det samlede net sikrer regionens sammenhængskraft og kobling til omverdenen

1. januar 2007 blev der i den midtjyske region oprettet et nyt trafikselvskab, Midttrafik. Midttrafik ejes af kommunerne og Region Midtjylland. Ved oprettelsen af Midttrafik overtog Region Midtjylland det økonomiske ansvar for 120 regionale busruter og to lokalbaner. Ca. 20 mio. passagerer rejser årligt med de regionale busser. Region Midtjyllands udgift til kollektiv trafik var i 2007 ca. 172 mio. kr.

Midttrafiks opgave er at planlægge den lokale og regionale trafik, så den sammen med banetrafikken giver et sammenhængende og omkostningseffektivt tilbud til borgerne.

Region Midtjyllands rolle og opgaver

Region Midtjylland bestiller og betaler hos Midttrafik for den buskørsel af regional betydning, der kører på tværs af kommunegrænserne. Sammen med statens banenet dækker den regionale kollektive trafik mellemkommunal trafik mellem bycentre i hver sin kommune.

Tilsvarende bestiller og betaler kommunerne Midttrafik for udførelse af kollektiv trafik, som dækker det lokale rejsebehov inden for den enkelte kommune.

Derudover finansierer Region Midtjylland de to lokalbaner (privatbaner) i regionen, Odderbanen og Lemvigbanen. Midttrafik fører administrativt og økonomisk tilsyn med banerne.

Midttrafik skal hvert 4. år udarbejde en trafikplan for den kollektive trafik i regionen. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i den statslige trafikplan for jernbanetrafik. Udarbejdelse af trafikplanen og revision af den udgør den overordnede ramme for samarbejdet mellem Midttrafik, staten, regionen og kommunerne.

Strategi for Region Midtjylland

Regionsrådet vil i tæt samarbejde med Midttrafik og kommunerne arbejde for, at regionens borgere oplever et sammenhængende kollektivt trafiksystem, hvor der er en klar rollefordeling mellem de kommunalt og de regionalt finansierede ruter. De regionale ruter, X-busruter, bybusruter, lokalruter og efterspørgselsstyret kørsel skal sammen med togtrafikken fremstå som et samlet net – både med hensyn til køreplaner, takster og kundeinformation.

For at opnå størst mulig effektivitet i samarbejdet om at nå dette mål vil regionsrådet indgå en samarbejdsaftale med Midttrafik. I samarbejdsaftalen fastlægges regionens og trafikselvskabets rolle og opgaver om udviklingen af den regionale kollektive trafik.

Samarbejdsaftalen vil omhandle:

- trafikplan
- køreplanlægning
- infrastruktur og vejforhold
- takster
- udbud og kontrakter
- økonomi og budget
- markedsføring, information og kundehenvendelser
- behovsstyret kørsel
- lokalbaner
- øvrige opgaver som regionsrådet ønsker løst af Midttrafik

I tæt dialog med Midttrafik og øvrige samarbejdspartner vil regionsrådet arbejde for udvikling af den regionale kollektive trafik på følgende områder:

God adgang til arbejde og uddannelse

Regionsrådet ønsker, at X-busnettet og det øvrige regionale rutenet indrettes, så der skabes god og så vidt muligt direkte adgang til arbejds- og uddannelsespladser. Planlægningen af rutenettet skal i videst muligt omfang understøtte fleksibiliteten på arbejdsmarkedet.

Den regionale bustrafik er overvejende præget af pendlertrafik mellem byerne. 2/3 af passagererne benytter de regionale ruter til arbejde eller uddannelse. Pendlertrafikken er derfor det helt afgørende grundlag for det regionale trafiknet. Der er derfor behov for en fortsat udvikling af et sammenhængende overordnet net af regionale ruter, der betjener disse rejsestrømme så vidt muligt uden omvejskørsel og skift.

For så vidt angår X-busserne vil regionsrådet sikre, at der årligt sker en koordinering af driften med naboregionerne.

God adgang til specialiserede service-, fritids- og kulturtilbud

Den kollektive trafik skal indrettes, så befolkningen har god adgang til den specialiserede service og til de kultur- og fritidsaktiviteter, der fortrinsvis findes i de store byer.

Reduktion af biltrafikken i de store byområder

Den kollektive trafik skal i byerne og på pendlertunge strækninger mellem byerne være et godt alternativ til den individuelle persontrafik. I de store byområder skal den være med til at mindske trængselsproblemerne og de deraf afledte miljøeffekter. Fremkommelighed for busserne er af stor betydning for at øge bussernes attraktivitet for kunderne. Etablering af busbaner og andre trafiktekniske tiltag vil forbedre bussernes fremkommelighed og driftsøkonomi. I områder med mere spredt bosætning og uden for de større byer skal den kollektive trafik være et godt supplement til individuel transport.

Bus og tog til tiden

Pålideligheden i den kollektive trafik skal fortløbende være i fokus. Kørslen skal tilrettelægges, så forsyningsikkerhed og sikkerhed for uforstyrret drift gives høj prioritet.

Udbygning af togtrafikken

Kombinationen af fjern- og regionaltog giver togtrafikken en central rolle i den kollektive trafik i regionen og i fjerntrafikken til og fra regionen. I kraft af det relativt tætte banenet har togtrafikken således stor betydning i det overordnede kollektive trafiknet i regionen.

For at øge kapaciteten og indsætte flere togafgange på enkeltsporede strækninger er det på mange strækninger nødvendigt at arbejde for, at der anlægges flere krydsningssteder. Ligeledes bør det overvejes at genåbne stationer, hvor der vurderes at være et tilfredsstillende kundeunderlag til stede.

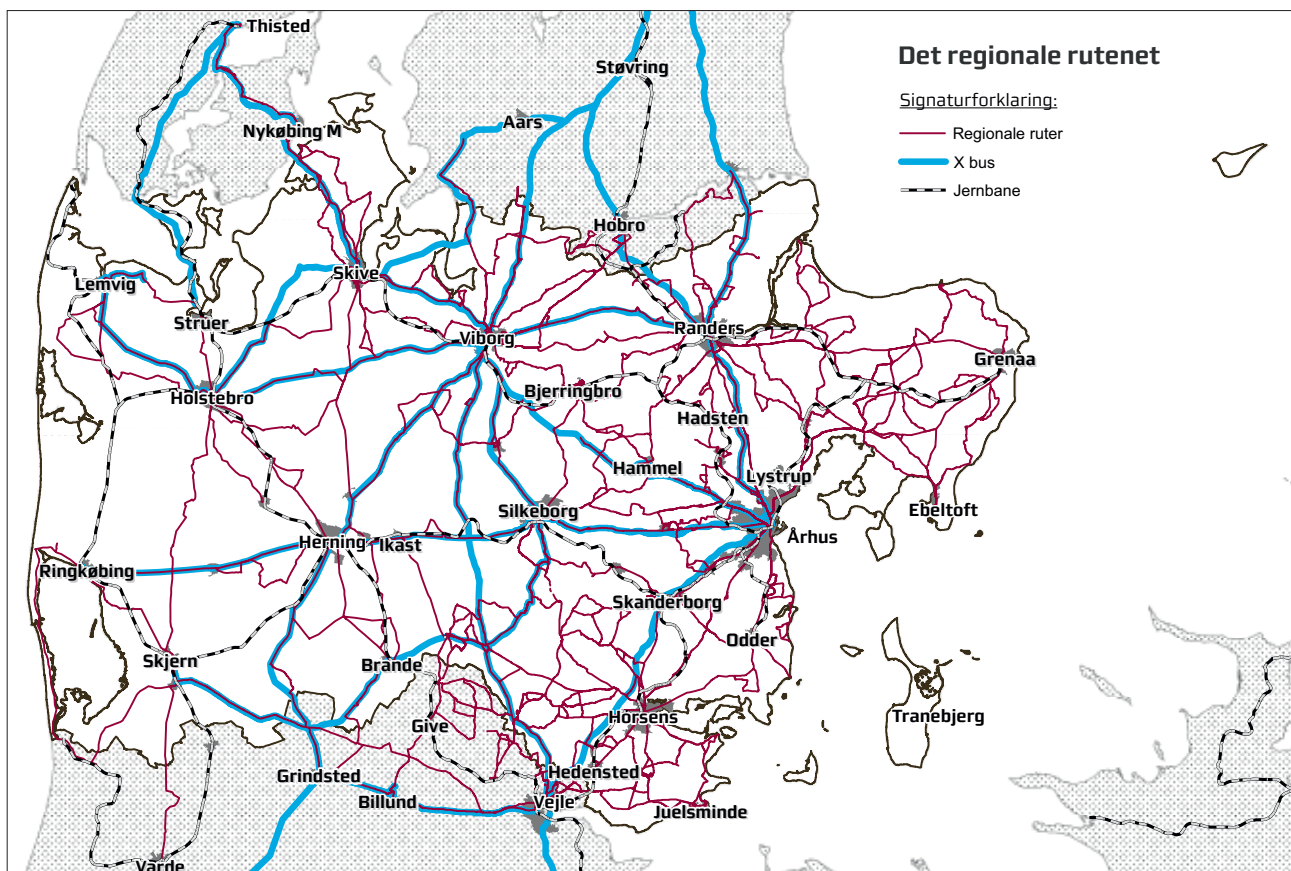
Der skal etableres en letbane i Århus-området, som kombineres med nærbaner og regionalbaner. I et længere perspektiv skal der arbejdes for en videre udbygning af letbanen til Odder, Skanderborg, Silkeborg, Favrskov, Randers og Djursland – og endnu længere ud i regionen.

Regionsrådet vil:

Samarbejde med Midttrafik og kommunerne for et sammenhængende kollektivt trafikssystem

Arbejde for:

- god adgang til arbejde og uddannelse
- god adgang til specialiserede service-, fritids- og kulturtilbud
- reduktion af biltrafikken i de store byområder
- bus og tog til tiden
- udbygning af togtrafikken
- efterspørgselsstyret trafik, hvor det giver bedre kvalitet for pengene
- bedre miljø, herunder igangsætte forsøg med brug af ikke-fossile brændstoffer i regionale busser
- effektiv ressourceudnyttelse



Regionsrådet anbefaler:

Staten

- opgradering af togbetjeningen med hurtige stabile forbindelser
- elektrificering af banestrækninger
- (gen)åbning af stationer

Staten, kommuner og Midttrafik

- letbanesystem kombineret med nærbaner og regionalbaner koordineret med busser og fjerntog
- staten indgår i anlægsfinansieringen af letbanen

Kommuner og Midttrafik

- efterspørgselsstyrede tilbud, hvor transportbehovet er lille

Kommuner

- trafikbetjening som en integreret del af planlægningen af bolig- og arbejdspladsområder

Regionsrådet har besluttet at igangsætte en spormodernisering af Odderbanen. På længere sigt står regionsrådet over for udfordringen om investeringer i nyt togmateriel ved begge lokalbaner, hvis kunderne skal kunne tilbydes en attraktiv togbetjening, som både er effektiv og giver god komfort.

Der skal være sammenhæng mellem letbanen, busnettet og togtrafikken, når det gælder køreplaner, takster og information.

Efterspørgselsstyret trafik, hvor det giver bedre kvalitet for pengene.

Midttrafik skal arbejde for at udvikle efterspørgselsstyrede tilbud på trafiksvage strækninger og tidspunkter, hvor der kan opnås en højere kvalitet end traditionel busdrift. Teletaxi og telebus skal, hvor det er hensigtsmæssigt, koordineres med de øvrige transportopgaver, som kommunerne og regionsrådet ønsker løst i samarbejde med Midttrafik – fx siddende patienttransport og individuel handicapkørsel.

Bedre miljø

Regionsrådet ønsker, at der sker en fortsat udbygning og modernisering af den kollektive trafik. Herunder med letbane og miljøvenlige busser, som skal bidrage til at mindske den trafikskabte miljøbelastning i bymiljøet og globalt.

For at fremme den kollektive bustrafiks miljøfordele vil regionsrådet arbejde for, at der igangsættes forsøg med brug af ikke-fossile brændstoffer i de regionale busser.

Effektiv ressourceudnyttelse

Der vil i fremtiden være tre parter, der kan bestille og finansiere kollektiv trafik: staten, regionen og kommunerne. En central målsætning for den regionale trafikplan er, at de samlede ressourcer, der anvendes på regional og lokal bustrafik, udnyttes bedst muligt.

Anbefalinger til øvrige aktører

Anbefalinger til staten

- opgradering af togbetjeningen med hurtige, stabile forbindelser på hovedstrækningerne og udbygning af den interne regionale statslige togtrafik
- udvide elektrificeringen af banestrækninger
- (gen-)åbning af stationer på regionale togstrækninger

Anbefaling til staten, kommuner og Midttrafik

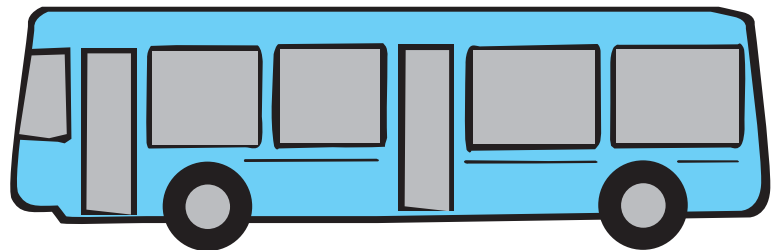
- etablering af et letbanesystem, der er kombineret med nærbaner og regionalbaner, og som er koordineret med busser og fjerntog
- staten indgår i anlægsfinansieringen af letbanen

Anbefaling til kommuner og Midttrafik

- udvikling af efterspørgselsstyrede tilbud om transport, hvor behovet er meget lille

Anbefaling til kommuner

- skabe sammenhæng mellem fysisk planlægning og kollektiv trafik, så trafikbetjeningen bliver en integreret del af planlægningen af bolig- og arbejdspladsområder



Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 1**

Skrivelse fra Danske Regioner

Reguleringsindeks, marts 2008

Vedlagt fremsendes reguleringen af A- og B-kontrakter pr. 1. marts 2008.

For A- og B-kontrakter er skønnet følgende udvikling for reguleringsindekset:

Vægtet årsgennemsnit 2006
 $(145,56*2 + 150,38*6 + 153,41*4)/12$ 150,59

Vægtet årsgennemsnit 2007
 $(153,41*2 + 155,54*6 + 156,60*4)/12$ 155,54

Vægtet årsgennemsnit 2008
 $(156,59*2 + 162,90*6 + 164,90*4)/12$ 162,53

Fra 2006 til 2007 stiger reguleringsindekset med 4,7 pct., og fra 2008 til 2009 skønnes det at stige med 2,5 pct.

Det skal bemærkes, at skønnene for engrosprisindekset for autogasolie er identisk med det senest kendte tal dvs. 343,1 for både september 2008 og marts 2009, samt for denne regulering. Dette skyldes, at indekset er meget vanskeligt at skønne grundet en tendens til stærke svingninger som konsekvens af uforudsigelige begivenheder.

Ligeledes skønnes den fremtidige renteudvikling ikke.

Ydermere skal det påpeges, at skønnene for hhv. september 2008 og marts 2009 er baseret på indekstal fra Danske Regioners budgetvejledning 2007. Disse forventes justeret ved offentliggørelsen af budgetvejledningen for 2008 i starten af februar.

Med venlig hilsen
Johan Ø. Thomsen

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. februar 2008	1-21-3-07	Niels Næsselund	nsn@midttrafik.dk	8740 8239

**Merudgifter grundet ændring i prisfremskrivningen
fordelt på bestillere**

Merudgifter grundet ændring af prisfremskrivningen udmeldt af Danske Regioner.

Bestiller – busdrift	Merudgifter I alt kr.
Favrskov Kommune	243.896
Hedensted Kommune	158.491
Herning Kommune	858.464
Holstebro Kommune	560.892
Horsens Kommune	881.590
Ikast-Brande Kommune	202.445
Lemvig Kommune	168.797
Norrdjurs Kommune	237.878
Odder Kommune	109.186
Randers Kommune	1.348.417
Ringkøbing-Skjern Kommune	395.345
Samsø Kommune	105.438
Silkeborg Kommune	1.081.921
Skanderborg Kommune	320.395
Skive Kommune	466.065
Struer Kommune	146.377
Syddjurs Kommune	355.233
Viborg Kommune	657.878
Århus Kommune	9.070.147
Region Midtjylland	9.038.018

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 8
Bilag nr. 1**



KPMG C.Jespersen
Statsautoriseret Revisionsinteressentskab
AUDIT
Bruun's Galleri
Værkmestergade 25
Postboks 330
8100 Århus C

Telefon 86 76 46 00
Telefax 72 29 30 30
www.kpmg.dk

KOPI

Midttrafik

Revisionsberetning nr. 1 af 18. februar 2008 om revisors tiltrædelse

Dette revisionsprotokollat indeholder 12 sider
08-p001 CHP JW EM 007381 07001

KOPI

Indhold

1	Indledning	2
2	Opgaver og ansvar	2
2.1	Ledelsens opgaver og ansvar	2
2.2	Revisors opgaver og ansvar	3
3	Grundlaget for revisionsopgaven	4
4	Revisionens tilrettelæggelse og udførelse	5
4.1	Revisionens tilrettelæggelse	5
4.2	Revisionens udførelse	6
5	Løbende forvaltningsrevision	6
6	Rapportering om den udførte revision	7
6.1	Revisionspåtegning på årsregnskabet	7
6.2	Revisionsberetningen	7
6.3	Rapportering til direktion	8
7	Revisors arbejdsdokumentation	9
8	Regler for kvalitetskontrol af revisors arbejde	9
9	Rådgivning, assistance m.v.	10
10	Offentliggørelse af årsrapporter, dokumenter m.v.	10
11	Kommunikation via internettet	10
12	Afslutning	11

KOP

1 Indledning

Bestyrelsen i Midtrafik har valgt KPMG Statsautoriseret Revisionsinteressentskab som revisor med virkning fra og med regnskabsåret 2007.

I overensstemmelse med god revisionskik har vi i det følgende redegjort for vores opfattelse af samarbejdet og for lovgivningens afgrænsning af direktionens og bestyrelsens (herefter ledelsen) samt revisors opgaver og ansvar, herunder revisionens formål, tilrettelæggelse og udførelse samt revisors rapportering.

2 Opgaver og ansvar

Vi lægger vægt på den principielle sondring mellem ledelsens og revisors opgaver og ansvar. Samarbejdet med ledelsen tager udgangspunkt i denne sondring, som blandt andet indebærer, at vi altid respekterer ledelsens opgaver og beslutningskompetence.

2.1 Ledelsens opgaver og ansvar

Direktionen har i henhold til bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikkselskaber bilag 2 § 23 ansvaret for den daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse indenfor rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Direktionen aflægger årsregnskabet til bestyrelsen i overensstemmelse med den kommunale styrelseslovgivning og har herunder ansvaret for, at årsregnskabet giver et retvisende billede af trafikkselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling samt resultatet af trafikkselskabets aktiviteter og pengestrømme.

Bestyrelsen behandler det af direktionen udarbejdede forslag til årsregnskab. Bestyrelsen tager stilling til, om regnskabet foreligger i foreskreven form, hvorefter regnskabet oversendes til revision.

Efter at revisor har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen i et møde afgørelse med hensyn til de fremkomne bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Registreringssystemer og formueforvaltning

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift. Økonomisk forsvarlig drift indebærer, at Midtrafik har opbygget hensigtsmæssige administrative systemer og tilrettelagt en hensigtsmæssig intern kontrol, der blandt andet skal sikre en god styring af økonomien, samt at love og andre regler overholdes.

Bestyrelsen fastsætter de nærmere regler for indretningen af trafikkselskabets kasse- og regnskabsvæsen i et regulativ, hvori der tillige optages forskrifter vedrørende forretningsgangen indenfor kasse- og regnskabsvæsenet. Regulativet tilstilles KPMG, som tillige skal underrettes om alle ændringer af regulativet, før de sættes i kraft.

Direktionen tilrettelægger trafikskabs registreringsystemer, interne kontrolsystemer og procedurerne ved regnskabsaflæggelsen med henblik på at give et pålideligt grundlag for udarbejdelsen af regnskabet.

Dette indebærer, at der skal tilrettelægges en forvaltning, der omfatter de nødvendige økonomistyrings- og regnskabssystemer, herunder interne kontroller, så der kan aflægges et pålideligt regnskab, der dokumenterer, at midlerne er anvendt i overensstemmelse med de bevillingsmæssige forudsætninger, og at de tilsigtede resultater er opnået inden for de udstukne rammer. Det påhviler direktionen at sørge for, at trafikskabs bogføring og opbevaring af regnskabsmateriale sker i overensstemmelse med Indenrigs- og Sundhedsministeriets regler.

Tilsigtede og utilsigtede fejl

Det er direktionens opgave at påse, at tilsigtede og utilsigtede fejl eller mangler i bogføring og årsregnskab så vidt muligt forebygges og opdages. Dette kan ske gennem hensigtsmæssige forretningsgange samt registrerings- og kontrolsystemer, herunder fastlæggelse af it-sikkerhedspolitik baseret på en vurdering af trafikskabs it-risici. Herved opnås den bedste sikkerhed for, at alle oplysninger og transaktioner kommer rigtigt til udtryk i bogføringen og årsregnskabet, ligesom det er det bedste værn mod fejl og uregelmæssigheder.

Oplysninger af betydning for revisionen

Ledelsen skal give revisorerne de oplysninger, som må anses af betydning for revisionen.

Ledelsen skal endvidere give revisorerne ubegrænset adgang til at foretage de undersøgelser i trafikskabet, revisor finder nødvendig samt sørge for, at revisor får ubegrænset adgang til de oplysninger og den bistand, som revisorerne anser for nødvendig for at udføre revisionen af trafikskabs regnskaber.

2.2 Revisors opgaver og ansvar

Årsregnskab og revisionspåtegning

Vores opgave er at revidere årsregnskabet i henhold til bestemmelserne om revision i lov om kommunernes styrelse, Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget og regnskabssystem, samt et af trafikskabet fastsat revisionsregulativ. Herom henvises til den uddybende omtale af revisionen i de følgende afsnit.

Revisionen foretages i overensstemmelse med nævnte lovgivning samt danske revisionsstandarder, herunder god offentlig revisionsskik.

KPMG er som statsautoriseret revisionsfirma underlagt bestemmelserne i lov om statsautoriserede revisorer samt bekendtgørelse om statsautoriserede revisorers erklæringer m.v. Loven og bekendtgørelsen omhandler bl.a. krav og pligter for statsautoriserede revisorer, herunder regler for uafhængighed, erklæringsafvigelse, revisionsberetninger samt anden faglig og etisk adfærd. Disse regler og normer lægges til grund for det praktiske revisionsarbejde.

KOPI

I henhold til god revisionsskik skal revisor påse, at trafikskabets registreringssystemer udgør et pålideligt grundlag for årsregnskabet.

Revisor skal foretage en kritisk gennemgang af trafikskabets regnskabsmateriale og dets forhold i øvrigt. Revisor skal gennemgå og vurdere de etablerede kontrolprocedurer inden for væsentlige områder og efterprøve, om disse fungerer som beskrevet.

Offentlighedens tillidsrepræsentant

Efter lovgivningen er vi som statsautoriserede revisorer pålagt at optræde som offentlighedens tillidsrepræsentant ved afgivelse af erklæringer og rapporter. Det indebærer, at vi også skal varetage hensynet til andre brugere end hvervgiveren, når erklæringer, rapporter og beretninger udarbejdes.

Væsentlig fejlinformation m.v.

Identificerer vi under vores arbejde væsentlig fejlinformation, der enten skyldes besvigelser eller fejl, skal vi straks give meddelelse herom til rette ledelsesniveau i Midttrafik. Det rette ledelsesniveau er afhængigt af på, hvilket niveau besvigelsen er begået.

Bliver vi under vores arbejde bekendt med, at et eller flere medlemmer af direktionen og/eller bestyrelsen begår eller har begået økonomiske forbrydelser, herunder hvidvaskning af penge, i tilknytning til udførelse af sit hverv for trafikskabet, og har vi en begrundet formodning om, at forholdet vedrører betydelige beløb eller i øvrigt har grov karakter, har vi pligt til straks at underrette hvert enkelt medlem af bestyrelsen. Underretning sker ved afgivelse af en revisionsberetning.

Bliver vi under vores arbejde bekendt med forhold, som giver begrundet formodning om, at medlemmer af direktion og bestyrelse kan ifalde erstatnings- eller strafansvar for handlinger eller udeladelser, der berører trafikskabet, skal vi give supplerende oplysninger herom i revisionspåtegningen.

3 Grundlaget for revisionsopgaven

Grundlaget for revisionsopgaven er den kommunale styrelseslov § 42. Ifølge loven skal det efterprøves, om årsregnskabet er rigtigt, og om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med bevillinger og øvrige beslutninger, love og andre forskrifter m.v.

Revisionen skal også omfatte en kritisk gennemgang af trafikskabets regnskabsføring. I den forbindelse skal kontrolforanstaltninger efterprøves. Samtidig skal det ved revisionen vurderes, om bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af trafikskabets anliggender er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Bestyrelsen fastsætter i Revisionsregulativ for trafikskabet de nærmere retningslinjer for revisionsarbejdet, herunder afgivelse af revisionsberetninger m.v.

Regelsættet for den økonomiske forvaltning, regnskabsaflæggelse og revision er uddybet i Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse om budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Revisionsregulativet og reglerne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse iagttages ved revisionsplanlægning, udførelse og rapportering.

4 Revisionens tilrettelæggelse og udførelse

Revisionen tilrettelægges og udføres med henblik på at opnå en høj grad, men ikke fuld sikkerhed for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

Revisionen tilrettelægges og udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionskik og vil hovedsagelig omfatte regnskabsposter og andre områder, hvor der er risiko for væsentlige fejl eller mangler. Områder, hvor vi vurderer, at sandsynligheden for forekomsten af væsentlige fejl er lille, revideres sædvanligvis på et overordnet niveau, eksempelvis gennem analyser.

Ved enhver revision er der risiko for, at væsentlig fejlinformation ikke afdækkes, selvom revisionen udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionskik.

Indgås der særlig aftale med direktionen om detaljeret kontrol på bestemte områder, vil dette blive omtalt i revisionsberetningen.

4.1 Revisionens tilrettelæggelse

Tilrettelæggelsen af revisionen foretages på grundlag af vores kendskab til trafikskabet samt drøftelser med direktionen og den øvrige administrative ledelse. På dette grundlag foretages en helhedsvurdering af trafikskabet, de tilknyttede risici af væsentlig betydning for regnskabsaflæggelsen, de tilrettede processer og forretningsgange samt interne kontroller på det regnskabsmæssige område.

Ved tilrettelæggelse af revisionen overvejer vi risikoen for, at der kan forekomme væsentlig fejlinformation i årsregnskabet som følge af besvigelser eller fejl. Forekommer der besvigelser, er der forøget risiko for, at årsregnskabet indeholder væsentlig fejlinformation, idet besvigelser sædvanligvis tilsløres eller holdes skjult.

Uanset at vi ved revisionen tager hensyn til risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet som følge af besvigelser og fejl, er vi ikke ansvarlige for at hindre sådanne.

Konstateres der under revisionen forhold, der kan indikere, at der er en væsentlig fejlinformation i årsregnskabet som følge af besvigelser eller fejl, vil revisionen blive udvidet med henblik på opklaring heraf.

KOP

4.2 Revisionens udførelse

Ved tilrettelæggelse af revisionen forudsætter vi som udgangspunkt, at de etablerede forretningsprocesser og forretningsgange samt kontrolsystemer er hensigtsmæssige og fungerer sikkerhedsmæssigt betryggende.

Revisionen vil efter en turnusordning over en kortere årrække omfatte alle relevante områder såvel tværgående funktioner/stabe som enkelte aktivitetsområder. Vi vil med udgangspunkt i de generelle it-kontroller, principper for økonomi- og forretningsstyring og foreliggende forretningsgangsbeskrivelser årligt teste og vurdere udvalgte interne kontroller samt foretage opfølgning på, hvorvidt processer/forretningsgange er ændret.

Revisionen omfatter en gennemgang af procedureerne ved regnskabsaflæggelsen samt af dokumentationen for de i årsregnskabet anførte beløbsangivelser samt oplysninger og informationer i årsberetningen.

Revisionen omfatter endvidere en vurdering af, om den anvendte regnskabspraksis og de regnskabsmæssige skøn, som ledelsen har lagt til grund ved regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med bestemmelserne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget- og regnskabssystem.

Ved test vil vi kontrollere, at gældsforpligtelser, hensatte forpligtelser og øvrige forpligtelser, der os bekendt påhviler trafikskabet, indgår i årsregnskabet, herunder oplysninger om eventualaktiver og -forpligtelser samt sikkerhedsstillelser.

Omfanget af test fastlægges ud fra vores samlede vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation.

Direktionens regnskabserklæring

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen indhenter vi en skriftlig erklæring fra direktionen om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet, hvor vi ikke kan forvente, at der eksisterer andet tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis.

Den skriftlige erklæring kan eksempelvis omfatte årsregnskabet fuldstændighed, herunder oplysninger om garantistillelser, retssager, besvigelser, begivenheder efter balancedagen samt andre vanskeligt reviderbare områder.

5 Løbende forvaltningsrevision

Vi udfører forvaltningsrevision i henhold til styrelseslovens bestemmelser.

Ved den løbende forvaltningsrevision vurderes, om bestyrelsens beslutninger samt den øvrige forvaltning af trafikskabets anliggender er varetaget økonomisk hensigtsmæssigt.

I praksis vil de løbende forvaltningsrevisionsundersøgelser især have fokus på aspekterne sparsommelighed, produktivitet og ledelse samt styring.

KOPI

6 Rapportering om den udførte revision

Revisionsberetningen og revisionspåtegningen til trafikskabets årsregnskab er revisorerens meddelelsesmidler vedrørende revisionen og dens resultater.

Revisionsberetningen udarbejdes på grundlag af revisionens resultater. Ved udarbejdelsen vurderes hvilke forhold, der skal medtages i beretningen, herunder eventuelle revisionsbemærkninger. Ved vurderingen henses til forholdets væsentlighed for bestyrelsen og tilsynsmyndigheden.

6.1 Revisionspåtegning på årsregnskabet

Vores konklusion på den udførte revision meddeles ved revisionspåtegning til årsregnskabet. En revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende oplysninger indebærer:

- at årsregnskabet er revideret,
- at årsregnskabet er rigtig opstillet på grundlag af bogføringen,
- at årsregnskabet giver et retvisende billede af trafikskabets aktiver, passiver, finansielle stilling samt resultatet af trafikskabets aktiviteter og pengestrømme i overensstemmelse med Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse om budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. og eventuelle andre bestemmelsers krav til regnskabsaflæggelsen.

Omtale i revisionspåtegningen kan opdeles i:

- **Forbehold i revisionspåtegningen** til trafikskabets årsregnskab. Et forbehold vil være en usædvanlig disposition, som i givet fald vil involvere KPMG's faglige ledelse og baseres på en eller flere væsentlige fejl eller lovovertrædelser i årsregnskabet, som ikke kan dækkes af supplerende oplysninger i revisionspåtegningen.
- **Supplerende oplysning i revisionspåtegningen** til trafikskabets årsregnskab. Også supplerende oplysninger vil være usædvanlige dispositioner, som vil involvere KPMG's faglige ledelse. Supplerende oplysninger er ikke et forbehold, men et middel for revisor til at gøre opmærksom på et særligt forhold i regnskabet. Den supplerende oplysning sker oftest ved en henvisning til et afsnit i årsregnskabet.

6.2 Revisionsberetningen

Revisionsberetning til bestyrelsen skal afgives i forbindelse med revision af årsregnskabet. Endvidere afgives revisionsberetninger i årets løb, når det er foreskrevet, eller når revisor finder det hensigtsmæssigt (delberetninger).

Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for, hvilke revisionsarbejder, der er udført, og om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger eller supplerende oplysninger over for bestyrelsen.

Ved udarbejdelsen af revisionsberetningen sikres, at eventuelle revisionsbemærkninger altid forelægges direktionen og/eller øvrige relevante medlemmer af den administrative ledelse til kommentering, forinden beretningen fremsendes endeligt for bestyrelsen. I forbindelse med denne høring er der mulighed for at foreslå uddybende forklaringer og tilføjelser til belysning af forholdet.

Hvis det er hensigtsmæssigt, kan direktionen og/eller øvrige relevante medlemmer af den administrative ledelse udtalelse, eksempelvis om tiltag til berigtigelse af revisionsbemærkninger, indføres i revisionsberetningen. Herved kan direktionens og den administrative ledelses besvarelse anføres i tilknytning til bemærkningen, hvilket kan være en praktisk måde at fremme sagen på.

Omtale i revisionsberetningen kan opdeles i:

Revisionsbemærkninger skal anføres, såfremt det vurderes,

- at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til forbedring af de konstaterede mangler, eller
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til bemærkning, men som vi mener bestyrelsen og tilsynsmyndigheden bør informeres om.

Fremsendelse

Fremsendelse af revisionsberetninger til bestyrelsesmedlemmerne vil ske gennem trafikskabet.

6.3 Rapportering til direktion

Der afholdes møder med direktionen efter behov for at drøfte revisionsarbejdet og dets resultater. Inden møderne udarbejdes en dagsorden med emner til drøftelse, ligesom der foreligger et notat om den udførte revision samt udkast til revisionsberetning.

Resultatet af den udførte revision for de forskellige revisionsområder danner grundlag for den sammenfattende rapportering til direktionen. Herunder vurderes, hvilke forhold der er relevante at drøfte med direktionen.

Herudover afholdes møder og telefoniske kontakter mellem direktionen og revisorerne efter behov.

Rapporteringen foretages, når det skønnes hensigtsmæssigt eller nødvendigt for informering af direktionen om revisionsarbejdets forløb og resultater.

Rapporteringen vil, hvor det er relevant, indeholde forslag til forbedringer af eventuelle revisionsbemærkninger.

Eventuelle revisionsbemærkninger vil altid blive drøftet med direktionen før eventuel rapportering til bestyrelsen.

7 Revisors arbejdsdokumentation

Arbejdspapirer og anden dokumentation, herunder elektroniske data, der tilvejebringes som dokumentation for den udførte revision, tilhører alene KPMG. Ifølge gældende praksis kan sådan dokumentation, medmindre vi anser den for at være af fortsat betydning for revisionen, blive makuleret eller slettet efter 5 år.

Vi dokumenterer i videst muligt omfang vores revision elektronisk og udvikler i tilknytning hertil forskellige programmer og filer. Sådanne programmer og filer er alene udviklet til vores eget brug.

Findes det hensigtsmæssigt at udlevere filer til trafikskabet, sker dette under forudsætning af, at trafikskabet alene anvender filerne til brug for vores revision og ikke distribuerer eller lader tredjemand få adgang hertil.

Vi påtager os intet ansvar for trafikskabets eventuelle egen anvendelse af filerne og eventuelt indeholdte data, medmindre der indgås særskilt, skriftlig aftale om vores assistance med udvikling af filerne til trafikskabet samt vores ansvar i tilknytning hertil.

8 Regler for kvalitetskontrol af revisors arbejde

Vi er underlagt regler om kvalitetssikring, hvilket bl.a. medfører, at Revisortilsynet udpeger et andet revisionsfirma til at foretage kvalitetskontrol af vores arbejde. Ligeledes er vi gennem KPMG underlagt kvalitetskontrol.

Dette medfører, at vores arbejdsdokumentation stikprøvevis bliver udvalgt til kvalitetskontrol, der således også kan omfatte arbejdsdokumentationen for Midttrafik.

Vi vil sikre os, at kvalitetskontrollanter underlægges tavshedspligt.

KOPI

9 Rådgivning, assistance m.v.

Revision af årsregnskabet omfatter ikke assistance med trafikelskabets bogføring, udarbejdelse af årsregnskab eller andre regnskabsopstillinger, medmindre direktion og/eller den administrative ledelse udtrykker ønske om assistance.

Vi vil og kan alene yde rådgivning og anden assistance, hvis dette er tilladt i henhold til gældende habilitets- og uafhængighedsregler.

10 Offentliggørelse af årsrapporter, dokumenter m.v.

Midtrafik er forpligtet til at indhente KPMG's forhåndstilkendegivelse, såfremt årsregnskabsmateriale, der inkluderer revisionspåtegning, ønskes offentliggjort i en form, som afviger fra den, som vi har forsynet med revisionspåtegning.

11 Kommunikation via internettet

Ifølge KPMG's it-sikkerhedspolitik skal fortroligt materiale sendes over internettet med stærk kryptering, hvis modtageren ønsker dette. Eventuel meddelelse herom bedes afgivet fra Midtrafik til KPMG.

Ukrypteret fremsendelse er administrativt betydelig mindre tidskrævende, men kommunikationsformen er forbundet med en vis risiko for brud på fortrolighed. Vi påtager os ingen ansvar for skader af nogen art, der måtte opstå som følge af anvendelsen af denne kommunikationsform, ligesom vi heller ikke vil gøre ansvar gældende over for trafikelskabet.

12 Afslutning

I senere revisionsberetninger vil der blive henvist til nærværende revisionsberetning, som forudsættes udleveret til nye medlemmer af bestyrelsen.

Revisionsberetningen vil blive tilpasset og fornyet, når der sker ændringer i lovgivning m.v. vedrørende revisionsmæssige forhold, eller såfremt vi af andre grunde finder det passende.

Århus, den 18. februar 2008

KPMG C.Jespersen

Statsautoriseret Revisionsinteressentskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

Revisionsberetning omfattende side 10-11 er fremlagt på mødet den / 2008

I bestyrelsen:

Poul Vesterbæk
formand

Peter Thyssen
næstformand

Bjarne Schmidt Nielsen
næstformand

Torben Nørregaard

Jørgen Nørby

Finn Stengel Petersen

Mogens Nyholm

Hans Bang-Hansen

Alexander Aagaard

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 8
Bilag nr. 2**



KPMG
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
AUDIT
Bruun's Galleri
Værkmestergade 25
Postboks 330
8100 Århus C

Telefon 86 76 46 00
Telefax 72 29 30 30
www.kpmg.dk

KOPI

Midttrafik

Revisionsberetning nr. 2 af 18. februar 2008 vedrørende risikovurdering, revisi- onsstrategi og -plan samt revision i årets løb

Dette revisionsprotokollat indeholder 12 sider
08-p002 CHP JW EM 007381 07001

KOPI

Indhold

1	Indledning	13
2	Særlige forhold	13
2.1	Sammenfatning af bemærkninger	13
2.2	Sammenfatning af supplerende oplysninger	14
2.3	Indregning af Busselskabet, Århus Sporveje i Midttrafiks årsregnskab	14
3	Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan	15
4	Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller	16
4.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik	16
4.2	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet, Århus Sporveje	19
4.3	Management letters	21
5	Referater fra bestyrelsesmøder	21
5.1	Rådgivning og assistance	21

1 Indledning

I overensstemmelse med vores revisionsberetning af 18. februar 2008 om revisors tiltræden afgives hermed beretning om opstart af KPMG's revision udført i november og december 2007 vedrørende regnskabsåret 2007.

Vores revision udføres såvel i årets løb som i forbindelse med årsafslutningen og anses først for afsluttet ved afgivet revisionsberetning vedrørende årsregnskabet for 2007.

2 Særlige forhold

I forbindelse med den påbegyndte revision for regnskabsåret 2007 skal vi fremhæve følgende særlige forhold.

2.1 Sammenfatning af bemærkninger

I henhold til § 7 i Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse nr. 392 af 2. maj 2006 om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til § 5, stk. 3 i ovennævnte bekendtgørelse skal der udarbejdes et revisionsregulativ, hvori de nærmere regler om revision er fastsat. Der foreligger endnu ikke et godkendt revisionsregulativ for Midttrafik. Indtil et sådant regulativ foreligger, vil vi i henhold til god offentlig revisionsskik afgive revisionsbemærkninger i beretningen om f.eks. følgende forhold:

- Tvivl om lovmedholdelighed i beslutninger og dispositioner
- Væsentlige fejl i regnskab eller bogføring, som ikke er berigtiget
- Væsentlige og tilbagevendende mangler ved forretningsgange og intern opfølgning/kontrol.

Nærværende beretning indeholder følgende bemærkning, som bestyrelsen skal besvare overfor tilsynsmyndigheden.

2.1.1 Bemærkning vedrørende udarbejdelse af åbningsbalance

I henhold til "Budget- og regnskabssystemer for kommuner" skulle åbningsbalancen for Midttrafik udarbejdes inden udgangen af november 2007 og herefter overdrages til revisionen. Revisionen skulle være afsluttet ved udgangen af januar 2008.

Åbningsbalancen for Midttrafik er fortsat under udarbejdelse, hvilket blandt kan henføres til, at der endnu ikke er modtaget tilstrækkelige økonomiske og regnskabsmæssige oplysninger fra Århus Kommune vedrørende den endelige overdragelsesbalance pr. 1. januar 2007 for Busselskabet, Århus Sporveje.

KOP

Når der foreligger en godkendt åbningsbalance for Midttrafik vil vi påbegynde revisionen heraf.

2.2 Sammenfatning af supplerende oplysninger

I henhold til god offentlig revisionsskik vil der gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder følgende supplerende oplysning, som bestyrelsen hermed orienteres om.

- Afstemning af statuskonti og ledelsestilsyn, jf. afsnit 4.1.1 og 4.2.1
- Efteranvisning, jf. afsnit 4.1.1
- Fakturering af indtægter, jf. afsnit 4.1.2

Vi vil følge op på Midttrafiks arbejde hermed i forbindelse med vores statusrevision.

2.3 Indregning af Busselskabet, Århus Sporveje i Midttrafiks årsregnskab

Midttrafik er stiftet pr. 1. januar 2007 ved modtagelse af aktiviteter fra Århus, Viborg og Ringkjøbing amter. Dernæst har Midttrafik modtaget andel af VAT (Vejle Amts Trafiksel-skab) samt Busselskabet, Århus Sporveje fra Århus Kommune.

2007 har været præget af at være etablerings- og opstartsår, hvor der er samlet en ny organi-sation og herunder implementeret nyt økonomisystem, nye procedurer og forretningsgange. Som det fremgår efterfølgende er Midttrafiks arbejde hermed endnu ikke tilendebragt på alle områder. Det overtagne busselskab, som har selvstændigt bogholderi, har i opstartsfasen fortsat med uændrede procedurer og forretningsgange i forhold til, hvad der var gældende under Århus Kommune.

Årsregnskabet for Midttrafik for 2007 skal aflægges efter reglerne i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v., hvilket indebærer, at regnskabet som udgangspunkt skal udarbejdes efter udgiftsbaserede principper suppleret med en omreg-ningstabel samt balance udarbejdet efter omkostningsbaserede principper.

Vi har gennemgået relationerne mellem Midttrafik og Århus Sporveje med henblik på at vur-dere, hvorledes Århus Sporveje skal indgå i åbningsbalancen 1. januar 2007 samt års-regnskabet for Midttrafik.

Det er vores opfattelse, at Midttrafiks åbningsbalance pr. 1. januar 2007 og de efterfølgende årsregnskaber for Midttrafik skal indeholde såvel driften som aktiver og passiver af Bussel-skabet, Århus Sporveje. Der skal således ske indregning af hver enkel regnskabspost fra bus-

selskabet i Midttrafiks regnskab. Vores opfattelse begrundes med, at Midttrafik ved uddelingen fra Århus Kommune bliver formel - og reel ejer af Århus Sporveje.

Vi skal anbefale, at den løbende økonomiske rapportering som tilgår bestyrelsen for Midttrafik inkluderer talmæssige oplysninger vedrørende Busselskabet.

Bemærkning

I henhold til "Budget- og regnskabssystemer for kommuner" skulle åbningsbalancen for Midttrafik udarbejdes inden udgangen af november 2007 og herefter overdrages til revisionen. Revisionen skulle være afsluttet ved udgangen af januar 2008.

Åbningsbalancen for Midttrafik er fortsat under udarbejdelse, hvilket bl.a. kan henføres til, at der endnu ikke er modtaget tilstrækkelige økonomiske og regnskabsmæssige oplysninger fra Århus Kommune vedrørende den endelige overdragelsesbalance pr. 1. januar 2007 for Busselskabet, Århus Sporveje.

Når der foreligger en godkendt åbningsbalance for Midttrafik, vil vi påbegynde revisionen heraf.

3 Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan

Vores revision baseres på en vurdering af væsentlighed og risiko. Vi fokuserer på områder med risiko for væsentlige fejl i forvaltning og regnskabsaflæggelse. Revisionens formål er således ikke at afdække enkeltstående uvæsentlige fejl.

Som forberedelse til revisionen af årsregnskabet for 2007 har vi med direktionen og økonomiansvarlige drøftet risici forbundet med regnskabsaflæggelsen og de af Midttrafik, herunder Busselskabet, iværksatte tiltag til styring heraf, herunder med henblik på at forebygge, opdag og korrigerer fejl.

Vores revision indtil nu har primært omfattet undersøgelse og vurdering af forretningsgange og interne kontroller inden for følgende udvalgte betalingsstrømme og nøgleprocesser:

- Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgingsprocedurer
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- Afregning med vognmænd
- It-forhold.

Da der er selvstændigt bogholderi hos Busselskabet, Århus Sporveje har vi tillige været på revisionsbesøg hos Busselskabet, Århus Sporveje, hvor vi fokuserede på følgende udvalgte betalingsstrømme og nøgleprocesser:

- Kasse- og regnskabsfunktioner
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- It-forhold.

4 Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller

Ved revisionen har vi fokuseret på overordnede forretningsgange, arbejdsrutiner m.v. for udvalgte områder. Revisionen af Midttrafik udgør en fortløbende proces.

Formålet er at påse, hvorvidt der forefindes korrekte, valide og rettidige regnskabsregistreringer som grundlag for regnskabsaflæggelsen.

I det følgende har vi omtalt omfanget af den for indeværende udførte revision med fokus på forhold, som vi vurderer bør komme til bestyrelsens kendskab.

4.1 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller indenfor følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgingsprocedurer
- Indtægter
- Afregning med vognmænd
- Gager og lønninger
- It-forhold.

KOPI

Gennemgangen har givet anledning til følgende kommentarer:

4.1.1 Kasse- og regnskabsfunktioner

Den udførte revision har primært omfattet følgende væsentlige processer:

- Likvide aktiver, afstemning
- Øvrige statuskonti, afstemning og opfølgingsprocedurer, herunder ledelsestilsyn.

I forbindelse med revisionen har vi gennemgået kasse- og regnskabsregulativet og påset, om de interne retningslinjer heri er opfyldt.

Afstemning af statuskonti og ledelsestilsyn

Vi har gennemgået afstemninger af statuskonti og konstateret, at en del statuskonti ikke har været afstemt i 2007. Regnskabsafdelingen er bekendt med problemet og arbejder i øjeblikket med at få de resterende konti afstemt. Det er oplyst, at der arbejdes med at få fastlagt nogle faste procedurer for udarbejdelse af afstemninger, i form af et skema, hvoraf afstemningsfrekvensen, datering, hvem der har udarbejdet afstemningen samt hvem der har foretaget ledelsestilsynet vil fremgå.

Der er ikke udført ledelsestilsyn med de udarbejdede afstemninger.

Supplerende oplysning.

Vi skal anbefale, at der fastlægges et niveau for ledelsestilsyn, og at der indføres kontrol med de udarbejdede afstemninger ved påførelse af initialer og dato på afstemningerne. Det er oplyst, at der arbejdes med at få fastlagt nogle faste procedurer for udarbejdelse af afstemninger, jf. ovenfor, herunder også ledelsestilsyn.

Efteranvisning

Vi har gennemgået Midttrafiks procedurer for attestation og anvisning, jf. Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ. Det er anført i kasse- og regnskabsregulativet, at der skal foretages anvisning, og at dette som udgangspunkt kan ske som efteranvisning. Der er igangsat en implementering af efteranvisninger, men der var på tidspunktet for revisionsbesøget alene fremsendt lister for januar måned 2007 til efteranvisning hos afdelingslederne.

Supplerende oplysning.

Vi har fået oplyst, at det er meningen, at gennemførelsen af efteranvisningerne skal opprioriteres, når efteranvisningen af januar 2007 er gennemført, da afdelingslederne så skulle kende proceduren.

KOP

Det har endnu ikke været muligt at kontrollere, hvorvidt proceduren fungerer, hvorfor vi vil følge op på dette i forbindelse med vores næste besøg.

4.1.2 Indtægter

Vi har gennemgået forretningsgangene for de forskellige indtægtskilder. Generelt er det konstateret, at der mangler en del fakturering for 2007. På nogle områder var der på revisions-tidspunktet endnu ikke foretaget fakturering, mens faktureringen på andre områder var påbegyndt i efteråret 2007. Vi har endvidere noteret, at der ifølge det oplyste ikke umiddelbart er etableret regelmæssige kontroller, som skal sikre rigtigheden af indberetningen af indtægterne for de forskellige indtægtskilder.

Supplerende oplysning

Vi skal på baggrund af vores gennemgang anbefale, at der etableres kontroller, som sikrer fuldstændigheden af fakturering af indtægter, og at disse kontroller dokumenteres.

4.1.3 Afregninger med vognmænd

En betydelig del af midttrafiks aktivitet består af kontraktindgåelse med vognmænd og løbende afregning heraf, herunder modregning af billetindtægter.

Vi har gennemgået procedurerne omkring afregning med vognmændene og har overordnet set fået indtryk af, at området generelt er velfungerende. Der foretages, ifølge det oplyste, kontrol af registreringerne vedrørende afregning, men dette sker ikke regelmæssigt og dokumenteres ikke.

Vi skal anbefale, at der oprettes faste procedurer, som sikrer korrekte afregninger, og at disse kontroller dokumenteres.

4.1.4 It-forhold

I tilknytning til vores finansielle revision har vi påbegyndt indledende gennemgang af Midttrafiks væsentligste it-systemer.

Systemerne omfatter Prisme (økonomistyring), som driftes af Fujitsu i Hellerup samt Trapez (afregning til Prisme), som driftes af Front Data. Til afregning for handicapkørsel benyttes Trapeze Pass i forbindelse med kørsel inden for Århus kommune. Uden for Århus kommune benyttes systemerne Pluto og Planet til henholdsvis betaling og booking. Disse systemer driftes af BEKTRA.

Front Data varetager alt drift af Windowsmiljø via internetbaseret Citrix løsning og står for driften af Midttrafiks interne netværk.

Vi har fået oplyst, at der foreligger kontrakter med de respektive udbydere af ovenstående ydelser. Vi har modtaget kontraktmateriale relateret til driften af Midtrafiks væsentligste it-systemer fra Front Data og Fujitsu i Hellerup.

Rapportering om vores gennemgang vil indgå i vores rapportering vedrørende årsregnskab 2007.

Vi skal bemærke, at det påhviler ledelsen at sikre, at sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med outsourcing af it er betryggende. Vi anbefaler, at dette indhentes systemrevisionserklæringer fra de respektive udbydere.

4.2 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet, Århus Sporveje

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller indenfor følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- Kasse- og regnskabsfunktioner
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- It-forhold.

Overordnet set konstaterede vi, at der ikke er udarbejdet skriftlige forretningsgangsbeskrivelser. Det er oplyst, at der snarest vil blive igangsat udarbejdelse af flowcharts til beskrivelse af forretningsgangene.

Det fremgår af kasse- og regnskabsregulativet for Midtrafik, at der skal udarbejdes særskilt kasse- og regnskabsregulativ for Busselskabet, Århus Sporveje, og at dette skal udarbejdes under hensyntagen til og i overensstemmelse med kasse- og regnskabsregulativet for Midtrafik. På tidspunktet for revisionsbesøget var Midtrafiks kasse- og regnskabsregulativ endnu ikke godkendt, hvorfor der endnu ikke var udarbejdet kasse- og regnskabsregulativ for busselskabet. Ifølge det oplyste vil det blive udarbejdet under hensyntagen til og i overensstemmelse med Midtrafiks kasse- og regnskabsregulativ.

Gennemgangen har i øvrigt givet anledning til følgende kommentarer:

4.2.1 Kasse- og regnskabsfunktioner

Afstemning af statuskonti

I forbindelse med gennemgangen af afstemninger af statuskonti har vi konstateret, at der ikke er balance mellem de samlede indregnede aktiver og passiver. Problemstillingen forventes ifølge det oplyste løst i forbindelse med indregning af den endelige åbningsbalance.

KOPPI

Det er ligeledes konstateret, at debitor-, kreditor- og anlægsmodul ikke stemte med finansmodul.

Supplerende oplysning

Vi skal anbefale, at der implementeres procedurer, som sikrer, at der løbende er balance mellem de samlede indregnede aktiver og passiver. Det er oplyst, at afstemning og opfølgning på balancekonti nu opprioriteres. Vi vil i forbindelse med næste revisionsbesøg følge op herpå.

Attestation og anvisning

Ifølge det oplyste har busselskabet fortsat med de hidtidige retningslinjer for attestation og anvisning fra Århus Kommune. I forbindelse med udarbejdelse af kasse- og regnskabsregulativ vil retningslinjerne for attestation og anvisning blive revurderet. Vi skal i forbindelse hermed understrege vigtigheden af, at der etableres retningslinjer, som sikrer effektiv funktionsadskillelse.

Vi har foretaget overordnet gennemgang af principperne for attestation og anvisning og vil i forbindelse med vores revision af årsregnskabet foretage stikprøvevis kontrol heraf.

Hovedparten af de fakturaer, som attesteres og **anvises** sker i teknisk afdeling, som køber ind til lager. I forbindelse med attestationen vurderes det ifølge det oplyste også, om der er dækning for omkostningen i budgettet. Ved den efterfølgende bogføring og betaling foretager bogholderen tillige kontrol af fakturaens rigtighed. Der **foretages således ingen egentlig anvisning**, idet dette til dels er omfattet af attestationen.

Ledelsestilsyn

Der er ikke udført ledelsestilsyn med de udarbejdede afstemninger af statuskonti.

Supplerende oplysning.

Vi skal anbefale, at der fastlægges et niveau for ledelsestilsyn, og at der indføres kontrol med de udarbejdede afstemninger ved påførelse af initialer og dato på afstemningerne.

4.2.2 It-forhold

I tilknytning til vores finansielle revision har vi påbegyndt indledende gennemgang af Århus Sporvejes væsentligste it-systemer. Systemerne omfatter Navision (økonomistyring) og Trapez (ruteplanlægning, vagtplan, chaufførernes timer/overtid), som driftes af Front Data. Hertil kommer, at Front Data fra 2008 også skal varetage drift af busselskabets netværk m.v.

Vi har modtaget udskrift vedrørende brugerrettigheder i Navision. Denne udskrift viser, at alle medarbejdere i bogholderiet har adgang til alle funktioner i Navision. Det er oplyst, at

dette skyldes det begrænsede antal medarbejdere i bogholderiet. Vi skal derfor anbefale, at der foretages månedlig gennemgang af nyoprettelser og ændringer i kritiske stamdata. Endvidere skal det fremhæves, at der i det omfang det er muligt, bør oprettes brugeradgange som understøtter en effektiv funktionsadskillelse.

Vi skal særskilt bemærke, at det påhviler ledelsen af busselskabet at sikre sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med outsourcing af it er betryggende. Dette kan eventuelt sikres ved indhentelse af revisionserklæring.

I forbindelse med vores rapportering om revisionen af årsregnskabet vil vi følge op på ovenstående forhold.

4.3 Management letters

Vi har udarbejdet management letter til direktion for Midttrafik og Busselskabet, Århus Sporveje dateret henholdsvis den 19. december 2007 og 6. december 2007, hvori de i dette beretning nævnte forhold er uddybet. I vores management letters omtales tillige enkelte andre forhold og anbefalinger, som enkeltvis og samlet ikke anses for så væsentlige, at omtale i revisionsberetningen anses for påkrævet.

5 Referater fra bestyrelsesmøder

Vi har gennemlæst referater fra bestyrelsesmøder til og med bestyrelsesmødet den 21. december 2007.

5.1 Rådgivning og assistance

Vi har siden vores tiltrædelse ud over lovpligtig revision efter anmodning udført følgende opgaver for Midttrafik:

Rådgivning

- Rådgivning vedrørende udarbejdelse af kasse- og regnskabsregulativ
- Rådgivning vedrørende udarbejdelse af åbningsbalance.

Uafhængighed

Forinden accept af nævnte rådgivnings- og assistanceopgaver har vi særskilt vurderet betydningen heraf for vores uafhængighed.

Det er vores opfattelse, at de udførte opgaver enkeltvis og samlet er udført i overensstemmelse med gældende bestemmelser om revisors uafhængighed.

Århus, den 18. februar 2008
KPMG C.Jespersen
Statsautoriseret Revisionsinteressentskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

Revisionsberetning omfattende side 12-22 er fremlagt på mødet den / 2008

I bestyrelsen:

Poul Vesterbæk
formand

Peter Thyssen
næstformand

Bjarne Schmidt Nielsen
næstformand

Torben Nørregaard

Jørgen Nørby

Finn Stengel Petersen

Mogens Nyholm

Hans Bang-Hansen

Alexander Aagaard



midttrafik

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 8
Bilag nr. 3**

Revisionsregulativ for Midttrafik

1

Den sagkyndige revision

Midttrafik skal have en sagkyndig revision, der skal være godkendt af tilsynsmyndigheden.

Midttrafiks afskedigelse af revisionen kræver tilsynsmyndighedens samtykke, jf. § 42 i lov om kommunernes styrelse (styrelsesloven).

Revisionens virksomhed

Revisionen udføres i overensstemmelse med de til enhver tid gældende love og forskrifter om den sagkyndige revisions virksomhed samt i henhold til bestemmelserne i nærværende revisionsregulativ.

2

Revisionens formål

Formålet med revisionen er at efterprøve, om regnskabet er rigtigt udarbejdet i overensstemmelse med god offentlig regnskabsskik, og om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter, bestyrelsens beslutninger, samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Endvidere vurderes det, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Ved planlægning og udførelse af revisionen inddrages forhold, som kan indebære risiko for besvigelser og fejl.

Inden revisionen af et regnskabsår iværksættes, udarbejdes en revisionsplan, som fastlægger revisionshandlingerne på lovmæssige og væsentlige områder.

Revisionsplanen drøftes med Midttrafik på overordnet niveau i et møde, inden den endelige revisionsplan udarbejdes.

3

Revisionens område

Revisionen skal omfatte alle under Midttrafik henhørende regnskabsområder.

4

Revisionens undersøgelsesadgang og adgang til oplysninger

Midttrafik skal give revisionen adgang til at foretage de undersøgelser m.v., denne finder nødvendige, og skal sørge for, at revisionen i øvrigt får de oplysninger, som revisionen anser for påkrævet for udførelsen af hvervet.

Revisionen er berettiget til at indhente sådanne oplysninger såvel hos bestyrelsen som hos det ansatte personale.

Revisionen har adgang til data til revisionsbrug fra Midttrafiks it-systemer.

Revisionen autoriseres til at have terminaladgang til Midttrafiks it-registre under revisionsbesøg i Midttrafik. Autorisationer, der ikke må omfatte adgang til at indberette data til registre, meddeles af den sikkerhedsansvarlige i Midttrafik.

Det påhviler revisionen at sørge for, at autorisationerne

anvendes i overensstemmelse med de regler og forskrifter, der gælder for Midttrafik, og at anvendelsen af data sker på vilkår og betingelser, som til enhver tid stilles af Datatilsynet.

Revisionen har derudover adgang til at få overført data til revisionsbrug fra Midttrafiks it-systemer.

5

Revisionens grundlag: kasse- og regnskabsregulativ

De nærmere regler for Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen fastsættes i et kasse- og regnskabsregulativ.

Underretning af revisionen

Regulativet tilstilles revisionen, som tillige skal underrettes om alle ændringer af regulativet, før de sættes i kraft.

Underretning om etablerede kasser m.v.

Midttrafik tilstiller revisionen meddelelse om etablerede kasser. Det skal endvidere meddeles revisionen, om medarbejdere, der har adgang til Midttrafiks pengemidler, tillige har andre kasser under sig (foreningskasser og lignende), samt om hvordan og af hvem disse kasser revideres, således at der er mulighed for at træffe aftale med de andre kassers revisorer om samtidigt eftersyn.

6

Revision af forretningsgange etc.

Det påhviler revisionen regelmæssigt at foretage en kritisk gennemgang af Midttrafiks regnskabsføring og de etablerede forretningsgange og kontrolforanstaltninger med henblik på at efterprøve, om disse er betryggende.

Det påses endvidere, at indtægter, der tilkommer Midttrafik, er rigtigt indgået, at ingen udgifter er afholdt uden hjemmel, og at bogføringen i øvrigt er korrekt og behørigt dokumenteret ved regnskabsbilag, forsynet med forskriftsmæssige godkendelsespåtegninger.

7

Uanmeldt beholdnings- eftersyn

Revisionen foretager minimum en gang årligt, eller så ofte revisionen finder anledning dertil, uanmeldt eftersyn af Midttrafiks likvide beholdninger (kontantbeholdninger, konti i pengeinstitutter og værdipapirer m.v.) på væsentlige områder.

For så vidt angår andre let realisable aktiver såsom værdipapirer, deponerede effekter, aktiver tilhørende legater m.v., foretages ligeledes eftersyn mindst en gang årligt.

Forskudskasser og småkasser

Uanmeldt eftersyn på forskudskasser foretages efter behov.

8

Aktiver og passiver

Revisionen påser, at de i balancen opførte aktiver og passiver er undergivet fornøden kontrol. Tilsvarende påses for øvrige aktiver m.v. såsom faste ejendomme, lagerbeholdninger, maskiner, inventar og andet driftsmateriel samt for kautions- og garantiforpligtelser m.v.

Der foretages endvidere revisionsmæssige undersøgelser til overbevisning om aktivernes tilstedeværelse og deres tilhørsforhold til Midttrafik m.v. Endvidere undersøges, om de forpligtelser, der revisionen bekendt påhviler Midttrafik, er rigtigt registreret.

Saldomeddelelser

Ved afstemning af debitorer og kreditorer er revisionen berettiget til at udsende saldomeddelelser eller opgørelser over betalinger m.v. til Midttrafiks debitorer og kreditorer.

9

Indberetninger til staten m.fl.

Ved revisionen af opgørelser og indberetninger, som Midttrafik skal afgive til staten eller andre offentlige myndigheder, skal revisionen ud over nærværende regulativs bestemmelser tillige iagttage de særlige bestemmelser, der er foreskrevet herfor.

10

Revisionen udføres ved stikprøver

Generelt vil revisionsarbejdet blive udført ved stikprøver i det omfang, gældende forskrifter ikke er til hinder herfor, og under forudsætning af, at revisionen finder det forsvarligt.

11

Udvidelse af revisionen

Revisionen har ret og efter omstændighederne også pligt til at udvide revisionen ud over det, der er anvist i dette regulativ, såfremt revisionen under arbejdets udførelse bliver opmærksom på forhold, der bør undersøges nærmere.

Ved udvidelser af revisionsarbejdet aftales omfanget og finansieringen heraf med Midttrafik.

Midttrafik kan i øvrigt træffe aftale med revisionen om udførelse af andre opgaver og undersøgelser af revisionsmæssig, regnskabsmæssig eller driftsøkonomisk art samt særlige revisionsanalyser, end foreskrevet i nærværende regulativ.

12

Revision af årsregnskabet

Ved den afsluttende revision af regnskabet skal det bl.a. påses:

- at årsregnskabet er rigtigt opstillet på grundlag af bogføringen,
- at årsregnskabet er udarbejdet i overensstemmelse med gældende love og forskrifter samt bestyrelsens beslutninger,
- at tilsynsmyndighedens godkendelse foreligger til de økonomiske dispositioner, hvor dette er fornødent,
- at bestyrelsens afgørelse af revisionens bemærkninger til tidligere årsregnskaber foreligger, og at afgørelsen ikke giver anledning til yderligere bemærkninger,
- at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks samlede økonomiske forvaltning.

13

Påtegning af årsregnskabet

Efter at revisionen er afsluttet skal årsregnskabet forsynes med påtegning om, at regnskabet er revideret, og at revisionen er udført i overensstemmelse med revisionsregulativets bestemmelser.

14

Rapportering til Midttrafik

Revisionen afgiver hvert år beretning om revisionen af årsregnskabet.

Endvidere afgives mindst en delberetning i årets løb eller så ofte, revisionen finder væsentlige forhold, som bør komme til bestyrelsens kendskab.

I revisionsberetningerne redegøres for den udførte revision samt for forhold, der har givet anledning til bemærkninger, eller forhold i øvrigt, som revisionen har fundet anledning til at fremdrage.

Beretningerne afgives til bestyrelsen. I beretningen om revisionen af årsregnskabet optages en oversigt over de i årets løb afgivne beretninger.

Som supplement til revisionsberetningerne orienteres Midttrafiks ledelse om det udførte revisionsarbejde ved besøgsrapporter og ved orienteringsmøder.

Bemærkningspligt

Revisionen skal gøre bemærkning, hvis den mener:

- at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for

tvivlsom,

- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisionen samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler,
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt,
- at udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

15

Revisionens tavshedspligt

Revisionen og det i revisionen ansatte personale er ikke berettiget til at afgive oplysninger til uvedkommende om forhold, som de i hvervets medfør bliver bekendt med.

16

Vedligeholdelse af regulativet

Revisionen er forpligtet til at henlede bestyrelsens opmærksomhed på forhold, der tilsiger en ændring af bestemmelserne i dette regulativ og eventuelt fremsætte forslag til ændringer.

17

Øvrige vilkår for samarbejdet

De øvrige vilkår for samarbejde omkring revisionen af Midttrafiks regnskaber aftales nærmere mellem bestyrelsen og revisionen.

Dette regulativ træder i kraft den 1. januar 2007.

Godkendt i bestyrelsen den . februar 2008

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 1**

Dato Journalnr Sagsbehandler e-mail Telefon
 21. februar 2008 1-30-75-3-1-08 Jørgen Ruskjær jr@midttrafik.dk 87 40 82 66

**Aflyste afgangene i bybusserne i Århus i perioden 1. jul
 2007 til 31. december 2007**

	<u>Aflyste 1/7 - 12/8</u>	<u>% aflyste (Feriepl)</u>	<u>aflyste 13/8- 24/10</u>	<u>% aflyste 13/8- 24/10</u>	<u>aflyste. okt. Kvt.</u>	<u>% aflyste okt. Kvt.</u>
Linje 1	52	1,18%	52	0,53%	34	0,28
Linje 3	63	1,26%	28	0,33%	35	0,35
Linje 4	56	1,75%	16	0,23%	37	0,44
Linje 5	204	4,09%	31	0,36%	38	0,36
Linje 6	43	1,36%	18	0,33%	8	0,12
Linje 7	53	1,09%	23	0,26%	8	0,06
Linje 8	63	1,32%	39	0,32%	47	0,34
Linje 9	76	1,55%	62	0,73%	72	0,63
Linje 10	31	1,22%	24	0,55%	16	0,31
Linje 11	59	1,48%	29	0,33%	51	0,51
Linje 12	46	1,16%	58	0,86%	48	0,39
Linje 14	22	0,54%	39	0,47%	33	0,33
Linje 15	37	0,91%	32	0,38%	45	0,44
Linje 16	37	1,16%	18	0,33%	26	0,39
Linje 17	68	2,15%	16	0,29%	14	0,21
Linje 18	69	2,22%	37	0,69%	12	0,18
Linje 19	84	4,25%	0	0,00%	8	4,44
Linje 24	27	1,58%	16	0,53%	17	0,48
Linje 25	75	1,89%	31	0,46%	30	0,31
Linje 26	73	4,44%	10	0,35%	13	0,36
Linje 52	18	0,97%	11	0,34%	11	0,28
Linje 53	35	2,02%	12	0,41%	7	0,25
Linje 55	81	3,36%	20	0,47%	10	0,25
Linje 56	15	0,55%	17	0,28%	14	0,22
Linje 58	38	2,05%	5	0,16%	8	0,28
Linje 74	Køres ikke i ferien	0,00%	2	1,88%	1	0,69
Linje 80	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	0	0
Linje 81	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	0	0
Linje 82	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	0	0
Linje 83	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	1	0,83
Linje 84	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	0	0
Linje 85	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	1	0,83

	<u>Aflyste</u> <u>1/7 -</u> <u>12/8</u>	<u>% aflyste</u> <u>(Feriepl)</u>	<u>aflyste</u> <u>13/8-</u> <u>24/10</u>	<u>% aflyste</u> <u>13/8-</u> <u>24/10</u>	<u>aflyste,</u> <u>okt. Kvt.</u>	<u>% aflyste</u> <u>okt. Kvt.</u>
Linje 86	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	0	0
Linje 87	Køres ikke i ferien	0,00%	1	1,39%	1	0,83
Linje 88	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	0	0
Linje 89	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	0	0
Linje 90	Køres ikke i ferien	0,00%	0	0,00%	1	0,28
Linje 91	1	1,11%	0	0,00%	0	0
Linje 92	3	0,94%	2	0,36%	2	0,18
Gennemsnitlig aflysningsprocent i ferieplanen:		1,63%				
Gennemsnitlig aflysning procent "ikke-ferieplan"				0,41%		0,26%

Hos bybusserne i Århus (Busselskabet Århus Spoerveje) var sommerferieperioden præget af ret omfattende aflysninger, idet gennemførselsprocenten her var 98,37 %

I perioden 13. august - 24. oktober 2007 er der sket en mærkbar bedring, idet der nu gennemføres 99,59 % af alle køreplanafgange hos dette busselskab.

F.o.m. 1. oktober 2007 laves opgørelsen pr. kvartal. I oktober kvartal 2007 er det hos bybusserne i Århus lykkedes at gennemføre 99,74% af alle køreplanafgange.

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. februar 2008	1-30-75-3-1-08	Jørgen Ruskjær	jr@midttrafik.dk	87 40 82 66

Aflyste afgangene i regionale busser i Østjylland i perioden 1. jul 2007 til 31. december 2007

Rute	Aflyste afg. Juli kvartal	% Aflyste Juli kvartal	Aflyste afg. Oktober kvartal	% Aflyste Oktober kvartal	Selskab
Rute 101	0	0	5	0,19%	Wulff –Arriva
Rute 102	56	3,39%	3	0,17%	Wulff –Arriva
Rute 103	176	2,16%	16	0,19%	Wulff –Arriva
Rute 107	24	0,41%	22	0,39%	Wulff –Arriva
Rute 109	15	0,79%	14	0,75%	Wulff –Arriva
Rute 110	0	0%	0	0,00%	Bent Thykjær
Rute 111	0	0%	2	0,05%	De Grønne Busser
Rute 112	0	0%	0	0,00%	Svidt
Rute 113	4	0,08%	12	0,25%	P.P./Netbus
Rute 114	0	0%	1	0,02%	De Grønne Busser
Rute 115	0	0%	0	0,00%	De Grønne Busser
Rute 116	0	0%	2	0,07%	Todbjerg
Rute 117	0	0%	2	0,05%	De Grønne Busser
Rute 118	0	0%	0	0,00%	De Grønne Busser
Rute 119	58	1%	15	0,24%	Wulff –Arriva
Rute 120	46	4,74%	14	1,51%	Wulff –Arriva
Rute 121	78	4,72%	11	0,71%	Wulff –Arriva
Rute 122	8	2,02%	6	1,51%	Wulff –Arriva
Rute 123	33	2,90%	10	0,88%	Wulff –Arriva
Flybus	2	0,09%	2	0,08%	Wulff –Arriva
Rute 131	0	0%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 202	1	0%	4	0,09%	Wulff –Arriva
Rute 211	12	1,44%	2	0,24%	Wulff –Arriva
Rute 212	9	1,53%	3	0,51%	Wulff –Arriva
Rute 213	2	0,07%	7	0,29%	Wulff –Arriva
Rute 214	18	1,48%	3	0,25%	Wulff –Arriva
Rute 215	0	0%	0	0,00%	Bent Thykjær
Rute 216	0	0%	0	0,00%	Bent Thykjær
Rute 217	14	2,47%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 221	2	0%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 223	0	0%	0	0,00%	De Grønne Busser
Rute 230	0	0%	1	0,00%	Bent Thykjær
Rute 231	0	0%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 235	0	0%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 237	0	0%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 238	0	0%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 306	59	4%	3	0,12%	Wulff –Arriva
Rute 311	2	0,16%	6	0,47%	Wulff –Arriva

Rute	Aflyste afg. Juli kvartal	% Aflyste Juli kvartal	Aflyste afg. Oktober kvartal	% Aflyste Oktober kvartal	Selskab
Rute 312	0	0%	0	0,00%	Bent Thykjær
Rute 313	0	0%	0	0,00%	De Grønne Busser
Rute 314	0	0%	0	0,00%	De Grønne Busser
Rute 330	9	1,36%	13	1,99%	Wulff –Arriva
Rute 331	59	3,88%	3	0,18%	Wulff –Arriva
Rute 351	10	1,41%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 352	43	3,35%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 361	17	1,36%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 400	0	0,90%	0	0,00%	Wulff –Arriva
Rute 502	0	0,00%	0	0,00%	Bent Thykjær
Rute 913	0	0,00%	1	0,13%	P.P./Netbus
Rute 914/926	0	0,00%	0	0,00%	De Grønne Busser
Rute 918	0	0,00%	0	0,00%	P.P./Netbus
Rute 926	0	0,00%	0	0,00%	De Grønne Busser
Rute 952	0	0,00%	0	0,00%	
Rute 953	0	0,00%	0	0,00%	
Rute 960	0	0,00%	0	0,00%	

Juli og august måned 2007 var præget af massive aflysninger hos Veolia Transport DK. Aflysningerne fortsatte i september måned efter Arrivas overtagelse af kørslen. Men i oktober måned er der sket en mærkbar forbedring, idet Midttrafik nu gennemfører 99,9 % af alle køreplanafgange.

Igen i oktober kvartal 2007 lykkedes det at gennemføre over 99% af alle køreplanafgange på de regionale ruter i Midttrafik/Øst - dog dækkende over store forskelle blandt de forskellige busvognmænd.

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 12
Bilag nr. 1**

21. februar 2008

Pressemeddelelse

Drop spyt, spark og skældud ! – Smil virker bedre

Efter flere grove tilfælde af overgreb mod chauffører og billetkontrollører gennemfører Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje en respekt kampagne for at ændre holdningen til dem og deres arbejde. Det er absolut uacceptabelt at slå eller overfuse sin chauffør eller kontrollør.

Den smilende kampagne begynder 25. februar.

I første omgang møder Århus-borgerne avisannoncer og hængeskilte i busserne. De viser hvad der er uacceptabel adfærd og opfordrer til at man, i stedet for at skælde ud på chaufføren, lufter sin utilfredshed på Midttrafiks kampagneshjemmeside på www.midttrafik.dk

Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje ønsker på denne måde at bruge kundernes eventuelle utilfredshed til at skabe forbedringer, bedre service og rejseglæde.

Målgruppen for kampagnen – med et budget på ca. 1 million kroner - er primært unge mellem 10 og 18 år.

Et smil skaber bedre stemning

- En episode er én for mange, og vi sender med kampagnen et klart signal om hvilken adfærd, vi ikke accepterer i busserne. Der er al mulig grund til at respektere chaufførerne. De passer bare deres job og skal føle sig trygge og sikre. Det koster så lidt at være høflig og et smil eller et "tak for turen" skaber bedre stemning, siger bestyrelsesformand Poul Vesterbæk, Midttrafik.

- Vi er klar over, at vi nok ikke kan ramme dem, der bruger vold som udtryksform. Men ved at fokusere på det positive - og bruge smilet som bølgebryder for konflikter – vil vi prøve at vende stemningen i busserne og få det gode humør til at brede sig. En del af kampagnen retter også fokus mod chaufførerne selv. Det er vigtigt, at de er rollemodeller og husker at smile til kunderne.

Skriv din mening til Midttrafik – og lad chaufføren køre

I forbindelse med kampagnen åbner Midttrafik 25. februar en hjemmeside, hvor både utilfredse og tilfredse kunder i en periode kan skrive om deres oplevelser i bybusserne i Århus. Se www.midttrafik.dk

På siden findes bl.a. også fakta om nul-tolerance episoder og annoncefotos.

Del af større plan

Annoncer, hængeskilte, badges, bolsjer og smilende klistermærker er kun et skridt på vejen. I løbet af foråret følger andre tiltag, der skal give borgerne større ejerskab til bussen samt forståelse for chaufførernes og billetkontrollørernes arbejde. Det sker bl.a. ved Åben Bus arrangementer, hvor interesserede kan møde bybuschaufføren i vante omgivelser, og hvor han har bedre tid til at svare på spørgsmål om sit arbejde.

Der vil også være underholdning og godter til ganen.

Arbejdsgruppen bag kampagnen består af tillidsrepræsentanter for chauffører og kontrollører (FOA og 3F) og ledelsesrepræsentanter fra Busselskabet Århus Sporveje og Midttrafik.

Kampagnen er en del af "Handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed", som Midttrafiks bestyrelse vedtog i december 2007.

De øvrige initiativer er bl.a. flere konflikthåndteringskurser, videokamera i alle aften- og natbusser, forbedring af alarm- og telefonsystem, psykologhjælp og vagter i busserne ved specielle risikosituationer.

Fakta

Personalet i Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje har en nul-tolerance politik, som ikke accepterer vold eller trusler. Alle episoder, hvor en billetkontrollør eller chauffør føler sig krænket af overfusning, skub, spyt, slag eller spark registreres. Alle voldsepisoder meldes til politiet.

Antallet af registrerede nul-tolerance episoder mod de godt 600 chauffører var 202 i 2006 og 160 i 2007. De 25 billetkontrollører var udsat for 10 hændelser i 2007 mod 12 i 2006 og 23 i 2005.

Yderligere oplysninger

- Chris Oxholm, sikkerhedsrepræsentant for buschaufførerne, Århus Sporveje, tlf. 2149 1061, oxholm@bk6.dk
- Mette Julbo, Kunde- og kvalitetschef, Midttrafik, tlf. 2070 4405, mej@midttrafik.dk

Links

Busselskabet Århus Sporveje: www.busselskabet.dk

Midttrafiks "Handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed" (pdf, side 158-160):
www.midttrafik.dk/files/images/Bestyrelsesmøder/071221-bestyrelsen-samling-bilag.pdf

Vedlagt

Tre af kampagnens hængeskilte i pdf format

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 12
Bilag nr. 2**



Busselskabet



midttrafik

RESPEKTKAMPAGNE

SMIL VIRKER BEDRE



DROP DET :-)

BAGGRUND

Efter flere grove tilfælde af overgreb mod chauffører og billetkontrollører gennemfører Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje en respekt kampagne for at ændre holdningen til dem og deres arbejde.

Kampagnen er en del af "Handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed", som Midttrafiks bestyrelse vedtog i december 2007.

De øvrige initiativer er bl.a. flere konflikthåndteringskurser, videokamera i flere busser, forbedring af alarm- og telefonsystem, psykologhjælp og vagter i busserne ved specielle risikosituationer.

TIDSPLAN

Kampagnen starter mandag 25. februar 2008 og kører foreløbig frem til sommerferien. Præcis tidsplan kan senere ses på midttrafik.dk/smil

KAMPAGNENS FORMÅL

- At signalere nultolerance overfor vold og hærværk
- At give chauffører og kontrollører større tryghed i jobbet
- At vise kunderne hvilken opførsel der forventes i bussen
- At skabe større respekt om chaufføren og byens busser

HVORFOR :-)

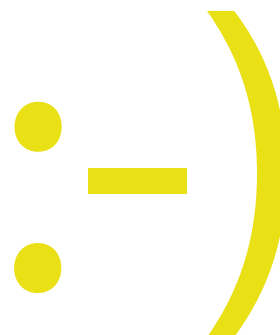
Smilet er valgt som et gennemgående tema i kampagnen. Smilet er valgt ud fra følgende teser:

- Smil koster ingenting, men sætter meget i gang
- Smil varer kun et øjeblik, men det huskes
- Smil skaber varme og glæde
- Smil kan være et diskret tegn på venskab
- Smil kan være bølgebryder for konflikter
- Smil skaber en god og tryk stemning
- Smil smitter

Valget er faldet på en såkaldt emoticon, verdens første smiley, hvor kombinationen af tegnene kolon, bindestreg og parentes slut, danner et lille smil :-)

Smilet kendes af næsten alle. Det bruges til at udtrykke følelser (i dette tilfælde glæde og glimt i øjet) i elektronisk kommunikation som f.eks. internet, i mails og på mobilen.

Smilet opfattes positivt, og det er en venlig måde at arbejde med adfærds- og holdningsændringer, og så kan smilet være med til at bløde alvorlige budskaber op.





Hængeskilt



Hængeskilt



Annonce

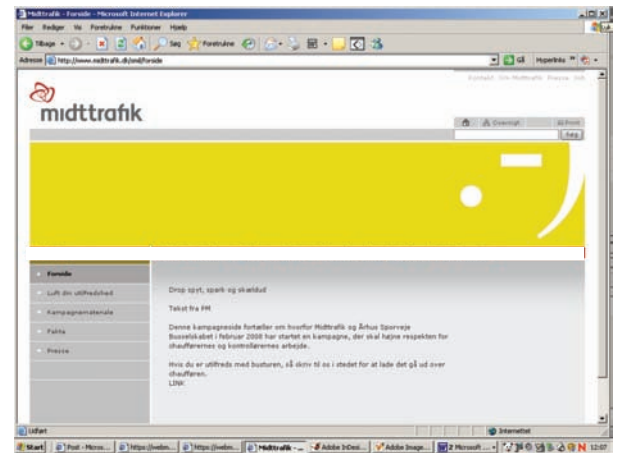
KAMPAGNENS DEL I

Del I består af annoncer og hængeskilte.

På salgssteder og i busser uddeles smilbolsjer og smilbadges.

Busser dekorerer med smil.

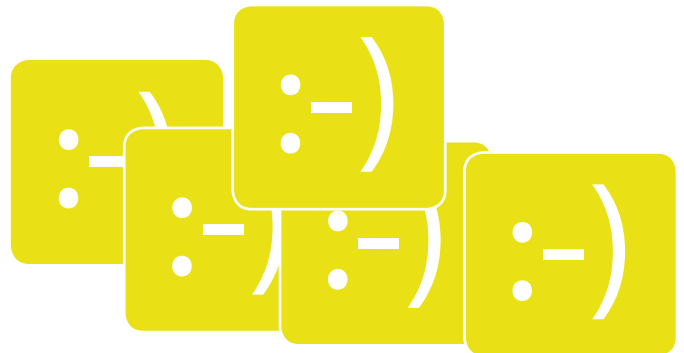
Der oprettes kampagnesite med indgang fra www.midttrafik.dk. På sitet får kunderne let adgang til at lufte deres utilfredshed. Interesserede borgere kan læse alt om kampagnen og af og til er der konkurrencer om alt fra biografbilletter til klippekort.



Kampagnesite på midttrafik.dk



Smilende badges og bolsjer gives væk på salgssteder og i udvalgte busser



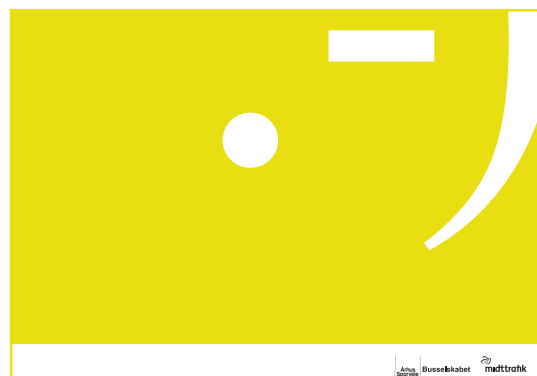
Busser smittes med smil

KAMPAGNENS DEL II

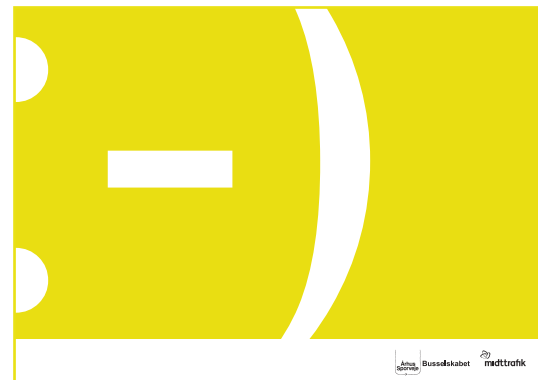
Del II skal skabe en hyggeligere stemning i bussen. Både kunder og chauffører opfordres til at smile mere.

Smilet kan være bølgebryder på mindre uoverensstemmelser mellem chauffør og kunder.

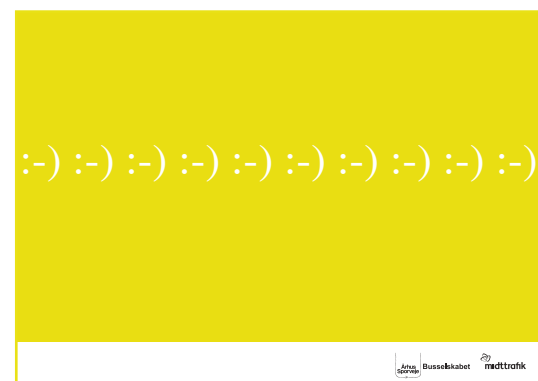
Kan smilet ikke klare utilfredsheden, kan chaufføren henvise til Midttrafik.dk, hvor kunderne får nem adgang til at lufte deres utilfredshed.



Hængeskilt



Hængeskilt



Hængeskilt

KAMPAGNENS DEL III

4-5 steder i Århus inviteres til åben bus. Her kan interesserede borgere se bussen (og chaufføren/kontrolløren) fra en anden vinkel. Masser af popcorn, musik og optrædere skal give en god stemning.

Senere i kampagnen mødes borgerne af forskellige smilende indslag i busserne. Det kan være alt fra musik til kørende stand-up.

De unge Århus-borgere inviteres til at dekorere 2-3 busser i egne fortolkninger af smilet.



Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 1**

Midttrafik

Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg



Kære Poul Vesterbæk

Tak for dit brev fra den 2. januar 2008, hvor du refererer til drøftelserne i Midttrafiks bestyrelse den 21. december 2007 om status for gennemgangen af det regionale rutenet med henblik på besparelser og effektiviseringer.

Dato 01.02.2008
Sagsnr.1-30-75-2-07
Side 1

Jeg noterer mig, at bestyrelsen er usikker på, om der er et reelt behov for besparelser i 2008. Dette begrundes med henvisning til, at loven om ophævelse af afgiftsfritagelse endnu ikke er vedtaget.

Efter vores opfattelser er der ikke i budget 2008 - herunder i regnskabsforventningen for 2007 - dækning for de mindreindtægter fra Bus&Tog-samarbejdet som Midttrafik har gjort Region Midtjylland opmærksom på. Derfor finder vi allerede i 2008 det nødvendigt at iværksætte besparelser og effektiviseringer. Har Midttrafik en anden opfattelse af mindreindtægterne fra BusTog-samarbejdet hører vi det meget gerne.

Under alle omstændigheder finder jeg det positivt, at det forhold, at ophævelse af afgiftsfritagelsen tilsyneladende ikke får effekt i 2008, kan give ro til en god planproces for udarbejdelsen af Midttrafiks trafikplan og arbejdet effektiviseringer af det regionale rutenet.

Som bekendt sendte Region Midtjylland Midttrafiks forslag til effektiviseringer i høring hos kommunerne umiddelbart før jul. Dette betragter jeg som første skridt i en imødekommelse af bestyrelsens anmodning om, at Region Midtjylland sammen med Midttrafik indgår i dialog med kommunerne om effektiviseringer af det regionale rutenet, samt om den kommende trafikplan for Midttrafik.

Jeg ser frem til samarbejdet om trafikplanen og effektiviseringerne af rutenettet.

Med venlig hilsen

Bent Hansen

Århus, 22. februar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 29. februar 2008 kl. 9.30
Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,
Skottenborg, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 2**

Til Region Midtjylland

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. februar 2008	1-30-75-24-07	Grethe Hassing	gh@midttrafik.dk	87 40 82 48

Konkretisering af besparelsesforslagene på de regionale ruter

Rute	Beskrivelse af konsekvenser
11 Herning - Brande	Midttrafik har peget på nedlæggelse af weekendkørsel Max. 11 passagerer på en tur. Ellers 4-8.
12 Herning – Aulum - Holstebro	Midttrafik har peget på ændring af busstationering Tidlig morgentur kl. 05.20 fra Holstebro til Herning og aftentur fra Herning k. 19.05 kan nedlægges. Eftermiddagstur til/fra Sinding/Ørre slettes 5-7 passagerer på morgentur og 3-6 passagerer på aftenturen. 1-4 passagerer på tur til Sinding/Ørre.
19 Herning - Brande	Midttrafik har peget på nedlæggelse af weekendkørsel Max. 11 passagerer på 2 ture ellers 2-4.
24 Holstebro – Linde – Lemvig	Midttrafik har peget på nedlæggelse af en aften-afgang Afgangen fra Lemvig til Holstebro kl. 21.13 og afgang fra Holstebro kl. 22.10 foreslås nedlagt. Dvs sidste afgang til Linde bliver kl. 19.15. Fra Holstebro til Lemvig er der mulighed for senere afgange med rute 23 og togforbindelse. 0-6 passagerer pr. tur.
26 Holstebro – Spjald – Skjern	Midttrafik har peget på nedlæggelse af tynde ture formiddag, sidst eftermiddag/aften samt weekend Hverdage 0-5 passagerer pr. tur, dog op 13 passagerer på 1 tur/fredage. Lørdage 3-5 passagerer pr. tur Søndage 1-6 passagerer pr. tur
29 Holstebro – Feldborg – Tvis	Midttrafik har peget på nedlæggelse af weekendkørsel og i sommerferie 0-7 passagerer pr. tur i skoleferien 0-4 passagerer pr. tur i weekender
45 Skive - Sjørup	Midttrafik har peget på den sidste dobbelttur Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Skive kl. 17.15: 4 passagerer Afg. Sjørup kl. 17.42: 2 passagerer

Rute	Beskrivelse af konsekvenser
	<p>Seneste specialtælling foretaget af Midttrafik januar 2008 viser: Afg. Skive kl. 17.15: 3 passagerer Afg. Sjørup kl. 17.42: 0 passagerer</p> <p>Midttrafiks administration fastholder anbefalingen vedr. nedlæggelsen af den sidste dobbelttur.</p>
53 Viborg – Karup (Karup Lufthavn)	<p>Midttrafik har peget på en omlægelse af halve ture til en ny lokal rute Viborg – Karup</p> <p>Projektet er under udarbejdelse i samarbejde med Viborg Kommune og det forventes p.t. at kunne gennemføres.</p>
54 Viborg - Engesvang	<p>Midttrafik har peget på de sidste to dobbeltture, men forslår alternativt, at to formiddagsture nedlægges</p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Viborg kl. 16.45: 12 passagerer Afg. Engesvang kl. 17.35: 2 passagerer Afg. Viborg kl. 18.45: 7 passagerer Afg. Engesvang kl. 19.35: 2 passagerer</p> <p>Forslaget har givet anledning til stor protest – specielt i forhold til 2. sidste afgang.</p> <p>Efter høring kan Midttrafik som alternativ til de to sidste dobbelt ture i stedet pege på to formiddagsture:</p> <p>Afg. Viborg 09.45 passagerer: 4 Afg. Viborg 11.40 passagerer: 4</p> <p>Afg. Engesvang 10.35 passagerer: 3 Afg. Engesvang 12.30 passagerer: 3</p>
55 Viborg – Bjerringbro	<p>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af søndagskørslen</p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Bjerringbro kl. 11.39: 7 passagerer Afg. Viborg kl. 12.38: 3 passagerer</p> <p>Afg. Bjerringbro kl. 16.39: 7 passagerer Afg. Viborg kl. 17.38: 4 passagerer</p> <p>De fleste passagerer på rute 55 om søndagen benytter ruten helt fra Bjerringbro til Viborg og omvendt, hvor der er alternative forbindelser med tog.</p>
58 Ringkøbing - Hvide Sande - Nr. Nebel	<p>Midttrafik har peget på en ruteændring</p> <p>Der tages i større omfang hensyn til regionale rejsende. Dvs. at forbindelse til andre busser og tog i Ringkøbing og Nr. Nebel prioriteres frem for ringetiderne i Hvide Sande.</p> <p>Folkeskoleelever på Hvide Sande Skole kan fortsat benytte ruten, men får ventetid på op til ca. en halv time.</p>
61 Viborg – Løvskaal – Randers	<p>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af weekendkørslen</p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: <u>LØRDAG</u> Afg. Viborg kl. 09.30:5 passagerer</p>

Rute	Beskrivelse af konsekvenser
	<p>Afg. Viborg kl. 12.15: 1 passagerer Afg. Viborg kl. 14.45: 6 passagerer</p> <p>Afg. Randers kl. 07.45: 8 passagerer Afg. Randers kl. 11.50: 4 passagerer Afg. Randers kl. 14.00: 5 passagerer</p> <p>De fleste passagerer rejser mellem Viborg – Randers, hvor der er alternative forbindelse med bl.a. rute 62 og 953X. Dog skal det nævnes, at der på afgang kl. 07.45 mod Viborg er 5 passagerer fra Vejrumbro</p> <p><u>SØNDAG</u> Afg. Viborg kl. 11.32: 13 passagerer Afg. Viborg kl. 14.40: 4 passagerer Afg. Viborg kl. 17.40: 0 passagerer</p> <p>Afg. Randers kl. 09.55: 5 passagerer Afg. Randers kl. 13.00: 7 passagerer Afg. Randers kl. 16.00: 5 passagerer</p> <p>Langt de fleste passagerer rejser mellem Viborg – Randers, hvor der er alternative forbindelse med bl.a. rute 62 og 953X.</p>
<p>77 Kjellerup – Bjerringbro</p>	<p>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af søndagskørslen samt første og sidste tur på hverdage men foreslår alternativt at kun sidste tur på hverdage og en del af søndagskørslen nedlægges.</p> <p><u>SØNDAG</u> Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Kjellerup kl. 10.55: 3 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 13.25: 4 passagerer</p> <p>Afg. Kjellerup kl. 15.45: 5 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 18.25: 4 passagerer</p> <p>Afg. Kjellerup kl. 19.10: 2 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 20.25: 4 passagerer</p> <p>Efter møde med vognmanden er der blevet gjort opmærksom på, at Levring Efterskole vil komme i klemme ved besparelsen. De kommer ind med toget i Bjerringbro og med X bus fra Silkeborg til Kjellerup, hvor de skifter til rute 77. For at tage højde for denne forbindelse vil Midttrafiks administration foreslå, at der opretholdes en afgang fra Bjerringbro omkring kl. 20.30 til Kjellerup. Bussen kommer fra rute 73 med stationering i Bjerringbro, så der skal opretholdes en ny tur fra Kjellerup kl. ca. 21.10 retur til Bjerringbro.</p> <p><u>HVERDAGE</u> Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Kjellerup kl. 05.28: 10 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 06.05: 2 passagerer</p> <p>Afg. Kjellerup kl. 17.45: 5 passagerer Afg. Bjerringbro kl. 18.30: 1 passagerer</p> <p>Midttrafiks administration foreslår på baggrund af hørings svar at kun en del af søndags-kørslen og sidste ture på hverdage nedlægges.</p>

Rute	Beskrivelse af konsekvenser
78 Kjellerup – Frederiks	<p>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af hele kørslen mellem Frederiks, Thorning og Kjellerup</p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Frederiks kl. 08.00: 4 passagerer Afg. Frederiks kl. 10.30: 3 passagerer Afg. Frederiks kl. 12.35: 12 passagerer Afg. Frederiks kl. 15.43: 2 passagerer Afg. Frederiks kl. 17.05: 2 passagerer</p> <p>Afg. Kjellerup kl. 08.22: 1 passagerer Afg. Kjellerup kl. 09.40: 2 passagerer Afg. Kjellerup kl. 12.10: 2 passagerer Afg. Kjellerup kl. 16.10: 5 passagerer Afg. Kjellerup kl. 16.40: 3 passagerer</p>
106 Horsens – Møgelkær	<p>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af hele kørslen (weekendkørsel) mellem Horsens og Statsfængslet Møgelkær</p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: LØRDAG Afg. Horsens kl. 10.45: 5 passagerer Afg. Møgelkær kl. 16.05: 7 passagerer</p> <p>SØNDAG Afg. Horsens kl. 10.45: 3 passagerer Afg. Møgelkær kl. 16.35: 5 passagerer</p> <p>Som tallene viser, så er ruten tynd.</p>
111 Århus – Hinnerup Og etablering af ny rute Hammel – Hinnerup – Søften - Århus	<p>Midttrafik har peget på bedre koordinering mellem lokale og regionale ruter – Midttrafiks administration foreslår, at projektet udskydes til januar 2009, da Midttrafik administration ikke har kunnet få en aftale på plads med Århus Kommune omkring økonomien i projektet (principper for byrdefordeling).</p> <p>Projektet går ud på at rute 111 Århus – Foldby - Hinnerup nedlægges og overtages af bybus-linje 25/55, som kan gøre det, ved at forlænge sin kørsel fra Tilst til Sabro – Foldby - Hinnerup (dog kun med timedrift ml. Sabro og Hinnerup).</p> <p>Der er tale om et koordinerings-/udviklingsprojekt som vil kunne give regionen en besparelse på anslået 2 mill./kr år og som kan bruges til at udvikle den kollektive trafik internt i Favrskov og sikre nye pendler forbindelser til Århus Nord (etablering af ny rute Hammel – Hinnerup – Søften - Århus). I givet fald er det aftalt at Favrskov overtager finansieringen af rute 117 ml. Hadsten og Langå (600.000 kr/år).</p> <p>Vil direkte berøre ca. 135 daglige brugere i Favrskov, som vil få nedsat køreplanfrekvensen fra halvtime- til timedrift (i myldretiden). Det bemærkes, at anslået 30-40 af disse kunder vil betragte den nye Hammelrute som en samlet forbedring! Kunder i Skjoledelev = ca. 10 daglige brugere mister helt deres bus - og får ca. 2-3 km til nærmeste påstigningsmulighed. Ca. 40 kunder rejser lokalt i zone 25/Favrskov Ca. 40 kunder i Hinnerup rejser til Århus Kommune. Ca. 40 kunder i Foldby/Norring rejser til Århus Kommune.</p>

Rute	Beskrivelse af konsekvenser
	<p>Ca. 10 kunder i Skjolddelev rejser til Århus Kommune Ca. 5 kunder fra Skjolddelev v/landevejen rejser til Århus Kommune</p> <p>Ialt ca. 135 påstigere dagligt ma-fr og anslået 100 påstigere i weekenden (i begge retninger)</p> <p>Det svarer til ca. 39.000 påstigere pr. år (i begge retninger).</p> <p>For øvrige kunder (i Århus Kommune) vil projektet samlet set være neutralt, da Århus Kommune forudsættes at betjene Sabro-Århus på mindst samme niveau som i dag.</p>
<p>209 Vejle-Rask Mølle (-Brødstrup)</p>	<p>Midttrafik peger på nedlæggelsen tynde ture</p> <p>Følgende ture foreslås nedlagt pga. lav benyttelse:</p> <p><u>HVERDAGE</u> Afg. Rask Mølle kl. 18.26: 2 passagerer Afg. Vejle kl. 19.12: 3 passagerer Afg. Rask Mølle kl. 19.25: 4 passagerer Afg. Vejle kl. 20.12: 3 passagerer Afg. Rask Mølle kl. 20.55: 5 passagerer Afg. Vejle kl. 22.12: 4 passagerer</p> <p><u>SØNDAGE</u> Afg. Rask Mølle kl. 21.06: 1 passagerer Afg. Vejle kl. 21.42: 0 passagerer</p>
<p>306 Odder - Horsens</p>	<p>Midttrafik har peget på ruteændring</p> <p>Projektet går ud på at lave en mere konsistent regional pendlerkøreplan med kortere rejsetid ml. Odder og Horsens, og kan for så vidt betragtes som et regionalt udviklingsprojekt, da resultatet formentlig vil være en køreplan, som forventes, at kunne tiltrække nye kunder til den kollektive trafik. Ændringerne vil dog have betydning for de ganske få kunder som bor i Gyllingområdet, som ikke længere vil blive betjent i relationen Horsens (det drejer sig om ca. 5 kunder i alt pr. dag). Midttrafiks administration har udarbejdet oplæg til, at relationen Gylling-Odder internt i Odder Kommune betjenes integreret/afstemt med den åbne skolebusbetjening, hvilket betyder, at Gylling fortsat vil blive betjent i relationen Odder morgen og eftermiddag. (Der rejser mandag - fredag 35 kunder i hver retning).</p>
<p>311 Silkeborg – Skanderborg</p> <p>331 Skanderborg – Odder</p> <p>312 Silkeborg – Ejstrupholm</p>	<p>Midttrafik undersøger i øjeblikket et alternativ</p> <p>Der vil kunne ske besparelser på svagt benyttede ture (primært aften/weekend) - evt. på begge ruter. Hænger også sammen med at rute 331, efter Midttrafiks administrations vurdering, bør ændres radikalt fra 2009 og samstemmes med den kommunale buskørsel (jf. rute 306) herved forventes der at kunne ske yderligere besparelser i 2009.</p> <p>Forslag vedr. rute 312 (Silkeborg – Ejstrupholm) udgår.</p>
<p>501 Brødstrup – Hem – Skanderborg</p>	<p>Midttrafik har peget på nedlæggelsen af hele kørslen mellem Brødstrup og Hem</p>

Rute	Beskrivelse af konsekvenser																								
	<p>Rute 501 betjener de lokale bysamfund, Brædstrup, Tønningen, Vestbirk, Østbirk og Yding i Horsens Kommune og skaber regional forbindelse til Skanderborg i kraft af sin koordinering til rute 502 i Hem, som er beliggende i Skanderborg Kommune.</p> <p>Seneste passagertælling fra 2006 viser: Afg. Vestbirk kl. 07.04: 3 passagerer Afg. Østbirk kl. 13.01: 0 passagerer Afg. Brædstrup kl. 14.05: 9 passagerer Afg. Østbirk kl. 15.09: 0 passagerer Afg. Brædstrup kl. 16.05: 2 passagerer</p> <p>Afg. Hem kl. 07.46: 14 passagerer Afg. Østbirk kl. 08.10: 0 passagerer Afg. Hem kl. 13.10: 9 passagerer Afg. Hem kl. 15.20: 1 passagerer</p> <p>Antallet af påstigere og afstigere i Hem kan belyse rutens betydning som regionalskabende forbindelse til Skanderborg ved skiftet til rute 502.</p> <p>Påstigere/afstigere i Hem. Retning Brædstrup – Østbirk - Hem (mod Skanderborg med rute 502):</p> <table border="1" data-bbox="448 1010 1297 1111"> <thead> <tr> <th>Afgang Kl.</th> <th>07.04</th> <th>13.01</th> <th>15.09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Afstigere</i></td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td><i>Påstigere</i></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Påstigere/afstigere i Hem. Retning Hem – Østbirk - Brædstrup (fra Skanderborg med rute 502):</p> <table border="1" data-bbox="448 1211 1297 1312"> <thead> <tr> <th>Afgang Kl.</th> <th>07.46</th> <th>13.10</th> <th>15.20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Afstigere</i></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td><i>Påstigere</i></td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Som passagertallene viser, har rute 501 ikke nogen væsentlig betydning som regionalrute og med baggrund i de generelt lave passagertal kan ruten nedlægges.</p> <p>Af passagertallene kan man yderligere se, at rute 501 i begrænset omgang på enkelte afgang benyttes lokalt i Horsens – primært på strækningen Brædstrup-Tønning – Vestbirk - Østbirk og Yding. I forbindelse med Horsens Kommunes projekt om skolestruktur vil Midttrafik arbejde på, at skabe alternative forbindelser i Horsens Kommune. Alternativt har Horsens Kommune fortsat mulighed for at opretholde rute 501 til løsning af de lokale behov og eventuelt for at skabe bedre forbindelser mellem Østbirk og Brædstrup j.f. kommunens ønske i Midttrafiks Projektkatalog til 2008. Midttrafik har sendt Horsens Kommune et konkret forslag.</p>	Afgang Kl.	07.04	13.01	15.09	<i>Afstigere</i>	3	0	0	<i>Påstigere</i>	0	0	0	Afgang Kl.	07.46	13.10	15.20	<i>Afstigere</i>	0	0	0	<i>Påstigere</i>	0	1	1
Afgang Kl.	07.04	13.01	15.09																						
<i>Afstigere</i>	3	0	0																						
<i>Påstigere</i>	0	0	0																						
Afgang Kl.	07.46	13.10	15.20																						
<i>Afstigere</i>	0	0	0																						
<i>Påstigere</i>	0	1	1																						
926X Thisted – Viborg – Vejle	<p>Midttrafik peger på nedlæggelsen tynde ture</p> <p>Ved køreplansskiftet i juni 2008 foreslås afgang kl. 17.38 fra Viborg mod Vejle og afgang kl. 17.30 fra Vejle mod Viborg nedlagt mandag – torsdag.</p>																								