

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang
 1. [forslag til fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang](#)
- 2 Håndtering af tjenestemandspension
 1. [notat fra KPMG om finansiering af den stigende pensionsforpligtelse](#)
 2. [notat fra Midttrafik om pensionsforpligtelsen](#)
- 3 Evaluering af forsøg med bonusordninger
- 4 Orientering om Fly High uddannelse og bonusrunde
 1. [eksempler på markedsføring af God Tur over for kunderne](#)
 2. [bemærkninger til uddannelsen fra nogle af de deltagende chauffører](#)
- 5 Orientering om indtægter i busdrift - regnskab 2010
- 6 Orientering om status vedrørende høring til køreplan 2011/12
 1. [oversigt over de konkrete forslag til ændringer i regionens besparelser](#)
- 7 Orientering om billettering i Aarhus
- 8 Orientering om puljeansøgninger i februar 2011
- 9 Orientering om call-center og korrespondancegaranti i Mixtur
 1. [Første udgave af Mixtur-projektets magasin Mixturen](#)
- 10 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
- 11 Eventuelt

Højbjerg, 25. februar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. marts 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
24. februar 2011	1-20-1-11	Niels H. Næsselund	nnsn@midttrafik.dk	87 40 82 39

Fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang

I forbindelse med de vedtagne besparelser og for at styrke Midttrafiks økonomistyring, foreslås at retningslinjerne for fastlæggelse af bevillingsniveauet samt muligheden for at overføre et over- eller underskud præciseres som følger.

Fastlæggelse af bevillingsniveauet

For Midttrafiks driftsområder ligger bevillingsniveauet på brutto udgifter og brutto indtægter fordelt på de enkelte bestillere.

Ved driftsområder forstås:

Busdrift (herunder betaling til vognmænd, indtægter ved salg af billetter og kort, mellemværender i bus- og togsamarbejdet)

Flexkørsel (udgifter til betaling af vognmænd, indtægter ved egenbetaling)

Togdrift (udgifter og indtægter i f.m. drift og anlæg ved Midtjyske Jernbaner)

Der foreslås ingen ændringer i bevillingsniveauet for disse områder, idet det stadig gælder, at udgifter og indtægter afregnes med hver enkelt bestiller uden adgang til at overføre mellem de tre forretningsområder.

Ud over disse driftsområder, er der allerede foretaget en udskillelse af Letbanen, Rejsekortet og billetkontrollen i selvstændige områder, og derved selvstændige bevillingsniveauer.

Det samme gælder for de eksternt finansierede puljer, som Midttrafik har eller får del i til initiativer for at fremme den kollektive trafik. Disse skal i sagens natur opgøres separat, idet der skal aflægges særskilt regnskab for disse.

Den resterende del af Midttrafiks samlede budget vedrører udgifter og indtægter forbundet med fællesudgifter og administration, normalt omtalt som Trafikselskabet.

Trafikselskabets budget omfatter bl.a. lønudgifter, kontorhold, husleje, it og lignende administrationsudgifter. Herudover omfatter budgettet udgifter til markedsføring, information og andre udviklingsinitiativer, og der indgår også fællesudgifter af mere driftslignende karakter i form af fx vedligeholdelse af billetteringsudstyr, tilskud til rutebilstationer m.v.

Trafikselskabets budget foreslås at udgøre ét bevillingsniveau, som praksis har været hidtil.

Det vil således være muligt, uden forudgående behandling i Bestyrelsen, at foretage ressourcetilpasning indenfor den samlede bevilling, hvis det fx er nødvendigt at øge indsatsen på informationsområdet ved at nedjustere lønudgifterne.

Det giver Midttrafik den nødvendige mulighed for at agere hurtigt og tilpasse ressourcebehovet til de foreliggende opgaver.

Overførselsadgang mellem årene

En driftsbevilling er étårig, hvilket i princippet umuliggør en automatisk overførsel af et mer- eller mindreforbrug fra ét år til det efterfølgende.

I henhold til "Budget- og Regnskabssystemet" som kommunerne og regionen også er underlagt, kan overførselsadgangen formuleres således, at Midttrafiks bestyrelse tilkendegiver, at Bestyrelsen ser velvilligt på en ansøgning fra administrationen om at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til det efterfølgende.

Bestyrelsen kan ikke forlods beslutte en overførsel, men skal tage konkret stilling hertil, hver gang situationen opstår.

For områderne Letbane, Rejsekort og eksternt finansierede puljer er der i forvejen tale om områder, hvis økonomi skal balancere over en periode på mere end ét år. Det vil derfor være naturligt, som også vist i vedlagte oversigt, at lade disse områder være omfattet af en overførselsadgang mellem årene, mens der ikke vil være mulighed for at flytte budgetterne mellem de enkelte områder.

For Trafikselskabet (administration og fællesudgifter) foreslås, at området også er omfattet af overførselsadgangen. Det foreslås, at administrationen i Midttrafik i forbindelse med aflæggelse af regnskabet forelægger Bestyrelsen et notat om baggrunden for et mindreforbrug på de enkelte bevillingsniveauer. Samtidig beskrives, hvad et eventuelt mindreforbrug søges anvendt til i det efterfølgende år, hhv. hvordan et evt. merforbrug finansieres i de efterfølgende år. Dette har også været praksis i forbindelse med de tidligere regnskabsaflæggelser.

Som en del af årsregnskabet udarbejdes en oversigt over de driftsbevillinger, som genbevilges i det efterfølgende år.

Der er en særlig situation i det tilfælde hvor der - mod vores klare forventninger - er et ikke-budgetteret merforbrug i Trafikselskabet.

Hvis der er tale om et planlagt merforbrug i forhold til normalbudgettet, fremsender administrationen i Midttrafik en indstilling til Bestyrelsen i samme år, som budgetoverskridelsen forventes at opstå. Et planlagt merforbrug kan fx være i forbindelse med en rationalisering, hvor det skønnes hensigtsmæssigt at foretage investeringer i indeværende år, mens den afledte besparelse først kommer i de efterfølgende år.

Er der tale om et ikke planlagt merforbrug indenfor normalbudgettet, fx hvis ekstraordinære forhold har betydet merudgifter der ikke kunne planlægges, redegør administrationen nærmere herfor i forbindelse med regnskabsaflæggelsen, idet det forudsættes, at der sker en modsvarende besparelse i næste års udgifter.

I forhold til bestillernes indbetalte a'contobidrag vedrørende administration og fællesudgifter, vil der ikke blive foretaget efterreguleringer alene på baggrund af budgetafvigelse i forhold til normalbudgettet.

Der kan også være situationer, hvor der er stigende udgifter som følge af fx lovgivning, ændrede regler for lønsumsafgift, nye opgaver og lignende, som Midttrafik ingen indflydelse har på. I disse tilfælde følges hidtidig praksis med en fordeling af merudgiften på bestillerne, da der er tale om merudgifter ud over normalbudgettet.

I den forbindelse skal bemærkes, at renteudgifter hhv. rente indtægter ligger udenfor Trafikselskabet og afregnes separat i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.

Byrdefordeling

Ovenstående fastlæggelse af bevillingsniveau samt adgang til overførsel af et mer- eller mindreforbrug påvirker ikke de fordelingsnøgler, der ligger til grund for byrdefordelingen.

Udgangspunktet for byrdefordelingen er i langt overvejende grad en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer. Herudover anvendes også andre nøgler til fordeling af fx udgifter til rutebilstationer.

Bevillingsniveau og overførselsadgang.

Område	Bevillingsniveau				Overførsel ml. år	
	Delområde	Udgifter	Indtægter	Netto		Bestiller
Busdrift						
	Busudgifter	x			x	Nej
	Busindtægter		x		x	Nej
Flextrafik						
	Handicapkørsel udg.	x			x	Nej
	Handicapkørsel indt.		x		x	Nej
	KAN-kørsel	x			x	Nej
Privatbaner						
	Driftsudgifter	x			x	Nej
	Driftsindtægter		x		x	Nej
	Anlægsudgifter	x			x	Nej
Billetkontrol						
	Billetkontrol inkl. adm. (AaK)	x	x		x	Nej
Eksterne puljer						
	Eksterne puljer inkl. egenfin.	x	x		x	Ja
Rejsekort						
	Rejsekort sekretariat m.v.	x	x		x	Ja
Letbane						
	Letbane sekretariat, etappe 1	x	x		x	Ja
Trafikselskabet						
	Øvrige udg./indt.			x		Ja
Renter						
	Renteudg. og indt.			x	x	Nej

Højbjerg, 25. februar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. marts 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 2
Bilag nr. 1**

Midttrafik

Finansiering af den stigende pensionsforpligtelse (ajourføring af notat om samme af 21. december 2010)

Baggrund

I forbindelse med dannelsen af Midttrafik pr. 1. januar 2007 overgik en række tjenestemænd til ansættelse hos Midttrafik. Midttrafik overtog samtidig pensionsforpligtelsen for disse medarbejdere.

Midttrafiks regnskabsaflæggelse skal ske i henhold til Indenrigs- og Sundhedsministeriets "Budget- og regnskabssystemet for kommuner". I henhold til disse regler skal årets resultat opgøres på baggrund af udgiftsbaserede principper, og udbetaling af pension til pensionerede tjenestemænd indgår i årets resultat.

Der er endvidere krav om udarbejdelse af en omkostningsbaseret resultatopgørelse, ligesom Midttrafiks balance skal udarbejdes efter omkostningsbaserede principper. Regnskabsaflæggelse efter omkostningsbaserede principper indebærer, at der løbende hensættes til Midttrafiks pensionsforpligtelser.

Midttrafiks nettoudgifter byrdefordeles til bestillerne (Region Midtjylland og kommunerne i regionen) efter udgiftsbaserede principper, hvilket betyder, at alene udbetaling af pension til pensionerede tjenestemænd indgår i byrdefordelingen efter den nuværende model.

Forskellen mellem de 2 regnskabsprincipper indebærer således, at den løbende tilvækst i pensionsforpligtelsen i det omkostningsbaserede regnskab, som følge af optjening af flere pensionsår og forventninger om stigende levealder m.v., ikke er omfattet af byrdefordelingen.

Stigningen i pensionsforpligtelsen har ikke nogen likviditetsmæssig virkning for Midttrafik, men medfører, at Midttrafiks egenkapital belastes med den løbende stigning i pensionsforpligtelsen.

Tilsvarende problemstillinger gør sig gældende for andre omkostningstyper, eksempelvis feriepengeforpligtelsen.

Midttrafiks regnskabsaflæggelse

Midttrafiks pensionsforpligtelse udgjorde, jf. åbningsbalancen pr. 1. januar 2007, 30.149 tkr.

"Budget- og regnskabssystemet for kommuner" stiller krav om, at der årligt sker enten matematisk eller aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen. Der er krav om, at der som minimum foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen hver 5. år.

Ved Midttrafiks regnskabsaflæggelse for 2007, 2008 og 2009 er pensionsforpligtelserne i overensstemmelse med "Budget- og regnskabssystemet for kommuner" reguleret efter matematisk beregning, og forpligtelsen er pr. 31. december 2009 opgjort til 33.905 tkr.

Midttrafik har i januar 2011 bedt Sampension om ud fra en aktuarmæssig beregning at opgøre pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2010. Sampension har opgjort pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2010 til 45.629 tkr., svarende til en regulering på 11.724 tkr. i forhold til den matematiske beregning, som dannede grundlag for indregningen i årsregnskabet for 2009.

I alt er Midttrafiks egenkapital således reduceret med 15.480 tkr. vedrørende forøget pensionsforpligtelse i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2010. Beløbet indgår ikke i byrdefordelingen, jf. tidligere.

Som en følge af ændringer i "Budget- og regnskabssystemet for kommuner" blev det pr. 1. januar 2008 obligatorisk at indregne feriepengeforpligtelsen i selskabets regnskab. Forpligtelsen, der pr. 31. december 2009 udgjorde 9.030 tkr., er ej heller omfattet af den nuværende byrdefordeling og har reduceret selskabets egenkapital med et tilsvarende beløb.

Den manglende byrdefordeling af "omkostninger" til f.eks. øgede pensions- og feriepengeforpligtelser har en række uhensigtsmæssigheder bl.a.:

- En videreførelse af de nuværende principper for opgørelse af byrdefordeling efter udgiftsbaserede principper vil i løbet af en meget kort årrække medføre, at Midttrafik vil få en negativ egenkapital.

I det omfang at Midttrafik kan opfylde likviditetsbestemmelserne efter den såkaldte kassekreditregel, er der principielt ikke noget til hinder for, at Midttrafik kan have en negativ egenkapital, men tilsynsmyndigheden vil muligvis interessere sig for forholdet.

Dernæst kan det ikke udelukkes, at leverandører til Midttrafik, f.eks. vognmænd og pressen, til den tid vil hæfte sig ved og stille spørgsmålstegn ved, at Midttrafik har en negativ egenkapital.

- Såfremt byrdefordelingen ændrer sig indbyrdes mellem bestillerne over tid, kan anvendelse af de nuværende principper indebære, at den enkelte bestillers berettigede andel af de øgede pensionsforpligtelser ikke vil svare til den andel, der efterfølgende faktisk byrdefordeles ved efterfølgende udbetaling af pensionerne.

Vurdering

Nedenfor er efter aftale med Midttrafik skitseret en række muligheder for en afhjælpning af den nuværende problemstilling omkring manglende byrdefordeling af omkostninger:

1. Omkostninger opkræves løbende hos bestillere

Nuværende principper for byrdefordeling ændres fra udgiftsbaserede principper til omkostningsbaserede principper. Dette medfører, at i forhold til den hidtidige byrdefordeling skal ændring i pensionsforpligtelse, feriepenge, anlægsudgifter, afskrivninger m.v. indarbejdes i den årlige byrdefordeling.

Modellen vil indebære, at likviditet til udredning af bl.a. pensionsforpligtelsen akkumuleres hos Midttrafik i perioden frem til tidspunktet for pensionering af den enkelte tjenestemand. Samtidig kan modellen dog medføre, at såfremt Midttrafik f.eks. skal gennemføre større anlægsprojekter vil der mangle finansiering af anlægsudgifterne.

2. Omkostningstillæg byrdefordeles til bestillere, men opkræves ikke umiddelbart

Beregnes efter samme principper som anført under punkt 1, dog med den forskel, at byrdefordeling fortsat opkræves efter udgiftsbaserede principper. Som en note til fordelingen anføres fordelingen af omkostninger. De fordelte omkostninger indregnes i regnskabet hos Midttrafik som et tilgodehavende hos bestillere, medens de tilsvarende beløb indregnes hos bestillerne som en gældspost.

Modellen indebærer, at Midttrafik ikke får negativ egenkapital, medens tilvæksten i pensionsforpligtelse m.m. fordeles på de bestillere, der i regnskabsåret har benyttet tjenestemænd. Modellen indebærer samtidig, at såvel Midttrafik som bestillere likviditetsmæssigt er uændret stillet i forhold til de nuværende principper. Såfremt likviditeten i Midttrafik måtte kræve det, f.eks. ved overførsel af tjenestemand til anden myndighed, bemyndiges bestyrelsen til med et fastsat varsel at opkræve de beregnede omkostninger eller dele heraf.

3. Forsikringsmæssig afdækning af pensionsforpligtelsen

Bestyrelsen kan beslutte, at den nuværende pensionsforpligtelse vedrørende tjenestemænd afdækkes helt eller delvist hos et pensionsforsikringsselskab. Dette vil indebære en væsentlig likviditetsmæssig belastning for Midttrafik på forsikringstidspunktet og efterfølgende medføre løbende udgifter til pensionsforsikringspræmier. Beløbene opkræves hos bestillere.

Modellen vil indebære, at den løbende tilvækst i pensionsforpligtelsen indregnes i byrdefordelingen som en udgift i form af betaling til pensionsforsikringsselskabet. Dette vil således sidestille udgiften til pension til tjenestemænd med udgiften til pension til medarbejdere ansat efter "almindelige" overenskomstmæssige vilkår, hvor der sker en løbende indbetaling af pensionsbidrag. Modellen indebærer dog samtidig en væsentlig ulempe i form af et stort likviditetstræk på tidspunktet for overgang til hel eller delvis forsikringsmæssig afdækning af forpligtelsen.

Sammenfatning

Det er vores samlede vurdering, at model 2 formentlig vil være den model, der vil være den letteste at opnå enighed om blandt bestillerne. Likviditetsmæssigt er modellen neutral i forhold til de nuværende principper for byrdefordeling, men samtidig løses Midttrafiks udfordring i form af risiko for en negativ egenkapital m.m.

Højbjerg, 25. februar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. marts 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
24. februar 2011	1-20-2-11	Lone Litvak	lli@midttrafik.dk	8740 8292

Notat om pensionsforpligtelse

Midttrafik opgør årets resultat efter de udgiftsbaserede principper, således at det kun er de faktisk afholdte udgifter, der byrdefordeles ud på bestillerne i forbindelse med årsregnskabet.

Dette giver Midttrafik nogle tekniske udfordringer, blandt andet ved en fordeling af udgifterne til tjenestemandspensioner.

Da Midttrafik blev dannet, overgik der en del tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik, og Midttrafik overtog ved den forbindelse pensionsforpligtelsen for disse.

Der skal årligt hensættes midler til dækning af de forventede udgifter til tjenestemandspensioner, og Midttrafik har hvert år hensat 20,3 % af de tjenestemænd ansattes løn efter vejledning fra KPMG.

Hensættelsen er ikke blevet byrdefordelt, men har til gengæld formindsket Midttrafiks egenkapital.

Midttrafik har pr. 31. december 2010 fået lavet en aktuar beregning, for at få opgjort den samlede pensionsforpligtelse. Resultatet af aktuarberegningen har vist at Midttrafik har hensat 11,7 mio. kr. for lidt i årene 2007-2010.

Hvis Midttrafik hensætter 11,7 mio. kr. på samme måde som tidligere, vil konsekvensen af dette betyde, at Midttrafik får en negativ egenkapital.

Midttrafik mener ikke, det er hensigtsmæssigt med en negativ egenkapitalopgørelse, jf. notat af 27. januar 2011 udfærdiget af KPMG.

Midttrafik forslår efter anbefaling fra KPMG, at omkostningstillægget byrdefordeles, men at omkostningen ikke betales på nuværende tidspunkt. Dette indebærer at Midttrafik ikke får en negativ egenkapital.

For bestillerne betyder dette, at Midttrafik fremsender en faktura på det skyldige beløb, som bestillerne dog ikke skal betale, men bør opføre som en gæld til Midttrafik.

Betalingen for den enkelte bestiller vil forfalde med varsling i budgettet for det kommende regnskabsår, hvor pensioner måtte komme til forfald eller blive overført til en anden myndighed.

Midttrafik har på baggrund af omkostningstillægget beregnet nedenstående konsekvens for hver bestiller:

Fordeling af tjenestemænds forpligtelse pr. 31. december 2010

	Kroner
Favrskov	54.264
Hedensted	20.567
Herning	250.301
Holstebro	146.110
Horsens	237.504
Ikast-Brande	57.578
Lemvig	30.668
Norddjurs	45.924
Odder	19.255
Randers	448.104
Ringkøbing-Skjern	86.463
Samsø	30.594
Silkeborg	340.864
Skanderborg	79.361
Skive	152.045
Struer	43.198
Syddjurs	81.959
Viborg	200.885
Århus	6.274.047
Regionen	3.123.995
I alt	11.723.686

Højbjerg, 25. februar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. marts 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

GODTUR!

KAMPAGNE INDHOLD KUNDER

Hængeskilte



GODTUR!

HVAD ER EN GOD TUR?

IS DET MED KLISTERMÆRKER!

NYT BUSSEN, DIN RYGSÆK ELLER

IV DIN CHAUFFØR ET KLISTERHJERTE

OM TAK FOR EN GOD TUR



GODTUR!

KAMPAGNE INDHOLD KUNDER

Postkort i busser og på salgssteder

HVAD ER VIGTIGST FOR EN GOD TUR?

SÆT CIRKEL OM DEN TING DU BEDST KAN LIDE VED DIN
BUSCHAUFFØR, OG KNYT EVT. EN BESKRIVELSE HERUNDER
— SEND KORTET IND, DET ER GANSKE GRATIS!

KOMMENTAR:

NAVN:

ADRESSE:

TELEFON:

MAIL:

ADRESSELINJE 1
ADRESSELINJE 2
ADRESSELINJE 3
ATT.

Konkurrencen afholdes af Midttrank, Søren Nymarks Vej 3, 6270 Højlæg, tlf. 87 40 82 00. Konkurrencen løb
Der udbedes præmier til en samlet værdi af ... kr. Vinderne udtages af Midttrank og får direkte

GODTUR!



INFORMATION



OMSORG



MILJØBEVIDST



DYGTIG



KARMA



HJÆLP SOM



TIL TIDEN

HUMOR



TRYGHED



SMIL



SØD



PAUSE

HVORDAN GIVER JEG DIG EN
GOD TUR?

SÆT CIRKEL OM DEN TING, DU BEDST KAN LIDE
VED DIN CHAUFFØR. SENDER DU KORTET, HAR
DU CHANCEN FOR AT VINDE FEDE PRÆMIER.



midttrank

GODTUR.NU

GODTUR!

KAMPAGNE INDHOLD KUNDER

godtur.nu hjemmeside

GODTUR! OM GOD TUR | FACEBOOK | TEGN DIT IKON | ROS DIN CHAUFFØR | GARANT FØR GOD TUR

HYORDAN GIVER JEG DIG EN GOD TUR? ROS OG VIND

1. Vælg ikon

2. Din ros

3. Hver og adresse

OVERSKRIFT STÅR HER
JUT OHA ABOR AN CUE CORESTRERUM ERWITEM TIS NONSERUM
VELLACE SCITIAS DIT TEMPE SIMUS NAM ADI CUI.

PREBEN
AARHUS

TEGN DIT EGET IKON
XIVIL LEREREN VILDE
VILDRUM ADI DUD
OS VIND FERE PRÆRIER

HVAD ER GOD TUR?
XIVIL LEREREN VILDE
VILDRUM ADI DUD
OS VIND FERE PRÆRIER
NIM NIVEL MI BEATPELDRING TEM GALT

GARANT FØR GOD TUR
PREBEN
AARHUS

TEGN DIT EGTE IKON
XIVIL LEREREN VILDE
VILDRUM ADI DUD
OS VIND FERE PRÆRIER

midtrafik

GODTUR! OM GOD TUR | FACEBOOK | TEGN DIT IKON | ROS DIN CHAUFFØR | GARANT FØR GOD TUR

ROS DIN CHAUFFØR

1. Vælg ikon

2. Din ros

3. Hver og adresse

PREBEN
AARHUS

TEGN DIT EGTE IKON
XIVIL LEREREN VILDE
VILDRUM ADI DUD
OS VIND FERE PRÆRIER

HVAD ER GOD TUR?
XIVIL LEREREN VILDE
VILDRUM ADI DUD
OS VIND FERE PRÆRIER
NIM NIVEL MI BEATPELDRING TEM GALT

GARANT FØR GOD TUR
PREBEN
AARHUS

TEGN DIT EGTE IKON
XIVIL LEREREN VILDE
VILDRUM ADI DUD
OS VIND FERE PRÆRIER

midtrafik

Højbjerg, 25. februar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. marts 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
22. februar 2011	1-15-0-75-13-09	Mette Julbo	mej@midttrafik.dk	87 40 82 13

Eksempel på chaufførernes kommentarer til uddannelsen

Ejler Møller Petersen (9. - 10. februar 2011)

Et fantastisk kursus, med engagerede, inspirerende undervisere, som fra start sætter normen: Et "godmorgen og velkommen" med håndtryk. Sådan. 2 dage med Sofus, Carsten og kollegaerne, med et indhold der giver forståelse for holdindstilling og korpsånd, på en måde så alle er med. Ordet "service" bliver fyldt ud, så det giver mening, og vi har fået nogle værktøjer der kan og skal bruges. Mentalt er der nok (forhåbentligt) også flyttet et par brikker hist og her. Tak til Midttrafik for initiativet. Nu gælder det. Vi skal bevise, at vi kan håndtere den tillid der vises os, når vi kører rundt med passagerer i bussen. Tak til undervisere og kollegaer. God service fremover.

Kent Nielsen (7. - 8. februar 2011)

Jeg har skrevet et par ord om det at være på kursus. Det kan gøres så kort: "Et kursus, som gør en forskel".

Namik Vehabovic (3. - 4. februar 2011)

Jeg har været på et to dags kursus og har fået en rigtig god oplevelse. Det var et meget godt kursus, jeg har lært at tackle forskellige situationer med andre vinkler. Jeg syntes også, at det er et meget relevant kursus for os buschauffører.

Torben Qvist (2. - 3. februar 2011)

Inspirerende, engageret kursus med vitale indsigter som såvel i arbejds- og privatliv. Var givende med værktøjer til større tilfredshed for både chauffører og passagerer. Tak til Henrik og Carsten for et flot kursus!

Kurt Kristiansen (1. - 2. februar 2011)

I begyndelsen af januar ringede min kørselsleder til mig og tilbød at komme på Flyhigh kursus. NEJ!! jeg GIDER ikke flere intetsigende AMU kurser, var mit svar. Der blev lokket med, at det var et anderledes kursus osv. Så nølende og MEGET tvivlende tog jeg til Knasten tirsdag morgen. Tvivlen blev hurtig gjort til skamme, da Sofus tog imod med håndtryk og venlig go'morgen, meget atypisk for et AMU kursus. Så gik dagen flyvende højt, med aflivninger af myter, meget om service og mangel på samme, samt vores meninger og holdninger til dette. Dag 2. overtog Carsten kurset og fortsatte med service og personlig udvikling på en meget engageret måde. Kurset har givet mig meget stof til eftertanke, og jeg vil helt afgjort bruge værktøjerne i dagligdagen. Til sidst vil jeg håbe, at Midttrafik og især vognmændene holder fast i den motivation vi lige nu er fyldt med.

Karen Kreutzmann (26. - 27. januar 2011)

Start ugen med et smil, på det kan du gå mange mil, tilsæt så et kærlig knus og måske et kram, det kan være til hende eller ham, fyld rygsækken op med glæde og sol, det smitter fra stol til stol, rigtig god uge og pas på dig selv. Se det er grøn pil.

Kim Poulsen (25. - 26. januar 2011)

Jeg har haft to gode dage. Det var et meget givende kursus, "vi bliver stolte af vores arbejde". Der var en god stemning på holdet og kursusstedet kunne ikke være valgt bedre. Maden var meget god og undervisningen god god god. Husk opfølgning.

Ernst Jæger Frederiksen (24. - 25. januar 2011)

Det var et rigtig godt kursus, og jeg kan kun sige til alle chauffører der kommer efter os; glæd jer! Kurset var en øjenåbner og for mig en inspirationskilde til mit fremtidige virke som buschauffør.

Instruktørerne var rigtig gode til at fremlægge emnerne, og også gode til at skære igennem, hvis debatten var ved at løbe løbsk.

Anita Bruun (24. - 25. januar 2011)

Det var en rigtig god og positiv oplevelse. Tror at vi alle fik lært, at det betaler sig "at løfte i flok". Instruktørerne er super, de har virkelig sat sig ind i, hvad vi som chauffører bliver udsat for hver dag. Jeg tror, at vi alle gik hjem med en masse stof til eftertanke og inspiration til at udøve vores job med stolthed og et smil.

Erik Kjær (20. - 21. januar 2011)

Jeg er kommet hjem med en masse gode ideer og stof til eftertanke. Kurset var ledet af fremragende undervisere, der på inspirerende vis fremlagde en filosofi, der skal skabe en bedre arbejdsplads og skabe bedre vækstbetingelser for den kollektive trafik samt give os en personlig vinding ved en professionel stolthed og mål i arbejdslivet. Jeg blev påvirket af det og kan helt sikkert bruge det til noget og være med til at sætte noget positivt igang. Maden var i top og undervisningen var i top. Tak for det.

Maja Hansen (20. - 21. januar 2011)

Det var et par rigtig hyggelige dage, med masser af gode indtryk og udfordringer, der kan tages med videre i det fremtidige arbejde.

Ghasem Ebrahim Pour (19. - 20. januar 2011)

Dag 2 var meget anderledes end dag 1, men selvfølgelig var dagen lærerig med en anden undervisningsmetode, hvor man lærte nye og spændende ting. Det var en rigtig god oplevelse.

Højbjerg, 25. februar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. marts 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

Rute	Forslag til ekstra betjening	Begrundelse	Bruttoprís/ár
11: Herning - Arnborg - Brande og 19: Herning - Hammerum - Brande	Rute 11 og 19 foreslås sammenlagt til en ny rute 18. Der foreslås minimumsbetjening med 5 daglige ture i hver retning på skolefridage og 8 daglige ture i hver retning på skoledage. Nogle af turene er en kombination af de 2 ruter som er lagt sammen.	Der tilbydes kørsel til/fra Herning fra Arnborg og FASTERHOLT om formiddagen, over middag og sidst på eftermiddagen. Forslaget vil imødekomme rigtig mange høringsvar.	75.000 kr. pr. dobbelttur Skolefridagskørslen 5 daglige ture i hver retning pris: 100.000 kr.
21: Holstebro - Vildbjerg	1. Der indsættes en ekstra morgentur. 2. Der indsættes en ekstra eftermiddagstur kl.12.45	1. Gennemsnitlig 15 kunder på skoledage 71 henvendelser og 434 underskrifter, evt. kun Sørvad Der er 10 kunder i retning 1 og 7 i retning 2.	90.000 kr. pr. dobbelttur
28: Holstebro - Viborg	Holstebro-Viborg kl. 6.45-7.45 og Viborg-Holstebro kl. 8.20-9.15	Formålet er dels at dække et dubleringsbehov mellem Mønsted og Viborg om morgenen og dels at give pendlere mellem Holstebro og Viborg et bedre tilbud. Det er meget tidligt, at de nu skal med fra Holstebro kl. 6.20 for at være på arbejde i Viborg kl. 8.00. Der står jo en ledig kontraktbus i Holstebro, som kan klare kørslen. Hvis en tur på 928X skal aflaste den ordinære tur, bør der stanses i Mejrup, Skave og Mønsted.	180.000 kr.
29: Holstebro - Karup	Ruten har ca. 10 kunder pr. tur på 40 minutter. Der er i dag 12 dobbeltture, der i høringsforslaget er reduceret til 6. Antallet af ture foreslås at være 9 dobbeltture, hvorved antallet af kunder pr. tur er 12.3.	Alle ture over dagen undtaget efter kl. 17 har 9 eller flere kunder pr. tur.	142.000 kr. pr. dobbelttur

41: Esbjerg - Varde - Skjern	Udvidet minimumsbetjening med kørsel på skolefridage og 5 daglige ture i hver retning. På skolefridage skal der overvejes telekørsel.	Der tilbydes kørsel mod Skjern/Tarm formiddag og en senere hjemkørsel kl. 16.10. Forslaget vil imødekomme mange høringsvar. Forslaget skal godkendes i Sydtrafik/Varde Kommune.	180.000 for flere ture samt buskørsel på skolefridage.
45 Skive - Sjælland	1. Udvidet minimumsbetjening eller + 2 eftermiddagsture. Der er gennemsnitligt 100 kunder om eftermiddagen på 4 ture i dag. Med 2 ture kan dublering blive nødvendig og spares med flere ture. 2. En ekstra morgentur, der er gennemsnitligt 15 kunder.	1. Der er gennemsnitligt 100 kunder om eftermiddagen på 4 ture i dag. Med 2 ture kan dublering blive nødvendig og spares med flere ture. 2. antallet af kunder er gennemsnitligt 15 på 2. morgentur	80.000 kr. pr. dobbelttur. Kan være modtræk mod evt. dublering
51: Viborg - Skive	En ekstra morgentur.	20 henvendelser om en tur til arbejde. Der er gennemsnitligt 14 kunder på en dobbelt morgentur.	170.000 kr.

54: Viborg - Thorning - Gråmose	Ruten udvides til at køre på alle hverdage samt en ekstra tur hjem fra Viborg efter kl. 15.40.	15 henvendelser i alt på flere ture og kørsel på hverdage. Der er op til 10 kunder på hver tur på skolefridage.	Kørsel skolefridage = 120.000 kr. En ekstra dobbelt tur hverdage = 145.000 kr.
55: Bjerringbro - Hammel	Regionalruten mellem Bjerringbro og Hammel: Ruten udvides til at køre på alle hverdage. To dobbeltture indsættes henholdsvis morgen og aften. Det hele for at tilgodese pendlere.	Mange henvendelser mod de store indskrænkninger i kørslen og betjeningen af Thorsø-området. Der er 14-17 kunder på morgenture fra Hammel og 9-10 kunder aften. Desuden er der op til 10-12 skoleelever, der mangler kørsel i begge retninger til Thorsø.	Kørsel skolefridage = 183.000 kr. En ekstra dobbelt tur hverdage = 145.000 kr.
59: Viborg - Aalestrup	Ekstra dobbelttur eftermiddag for at tilgodese uddannelsessøgende fra Løvel og Bjerregrav og længere nordfra.	Pga sammenlægning af rute 65 og 66 til 1 lokalrute er der ikke mulighed for både at betjene uddannelsessøgende fra Skals og fra Bjerregrav optimalt. Før supplerede rute 65 og 59 hinanden, nu er der lange ventetider. Der er ingen afgang mellem 14.38 og 16.40 fra Viborg, og der er ca. 60-70 uddannelsessøgende med ind til Viborg om morgenen.	En ekstra dobbelttur = 165.000 kr.

67: Viborg - Aars	En dobbelttur fra Skals til Viborg morgen indsættes.	<p>For at tilgodese pendlere nord for Skals ind til Viborg om morgenen 6.35 Der er 10 henvendelser og der er 10 kunder på turen i dag. Vil styrke brugen af rute 67, der er udvidet med kørsel til Aars. Der er behov for dublering af morgentur fra Skals til Viborg ankomst kl. 7.30.</p>	En tur til Vibrog morgen = 91.000 kr.
77: Bjerringbro - Kjellerup	En dobbeltture fra Kjellerup til Rødkærsbro til Bjerringbro indsættes.	<p>For at tilgodse pendlere fra Kjellerup til Grundfos og kunder fra Levring og Elsborg-området til Rødkærsbro. 10 henvendelser.</p>	En dobbelttur hverdage = 145.000 Kr.

307: Skjern - Grindsted	Strækningen Skjern-Grindsted opretholdes som regionale rute, hvor der udover minimumsbetjeningen på hverdage er 3 ture til/fra Grindsted. Weekendkørsel - lørdage 2 ture til/fra Grindsted og søndage 3 ture til/fra Grindsted. I Grindested er der forbindelse med anden rute 44 til/fra Billund/Vejle.	Den sydlige del af Vestjylland-Østjylland vil fortsat være forbundet. Og Vestjylland vil fortsat have forbindelser til/fra Billund Lufthavn. Køretiden Skjern-Vejle vil være ca.1 time og 45 min. og det er 5-10 min. længere end 307/907X er nu - men Grindsted og Billund vil være et attraktivt rejsemål, der burde kunne tiltrække nye kunder. Forslaget vil imødekomme stort set alle de indkomne høringsvar, hverunder en underskiftsindsamling med 800 underskrifter. En rejse med tog mellem Skjern og Vejle tager 2 timer og 20 min. via Herning og 2 timer og 30 min. via Esbjerg. Forslaget kræver godkendelse i Sydtrafik.	475.000
315: Hinnerup - Randers	En ekstra-tur om eftermiddagen Hinnerup-Vitten.	Passagertallene viser, at gennemsnitligt 2 kunder benytter rute 115 til/fra Vitten efter skolebusserne indstiller kørslen. Omlægning af rute 315 til betjening af Vitten er mulig ved afgang Hinnerup kl. 17.23 (i dag = 17.09).	15.000
200: Skanderborg - Aarhus - Hinnerup	Ekstra morgenture søndag mellem hhv. Hinnerup og Skejby Sygehus og Skanderborg og Skejby Sygehus. Bemærk: Ruten er ikke omfattet af de regionale besparelser	Konkret drejer det sig bl.a. om mødetid på Skejby Sygehus fra Hinnerup-siden. Lørdage vil problemet dog blive løst via justeringer af køreplanen. Skal søndagen med, vil det koste ca. 90.000 kr./år at etablere en morgentur fra Skanderborg til Skejby og fra Hinnerup til Skejby med ankomst kl. ca. 6.45. Løsningen vil samtidig generelt betyde tidligere afgange i weekenden, som også efterlyses.	90.000
100/103: Aarhus - Odder	Ekstra "lynture" lørdage fra Aarhus til Odder-Hou om eftermiddagen. 3 Ekstrature foreslås. Bemærk: Ruten er ikke omfattet af de regionale besparelser	Der er ofte kapacitets- og regularitetsmæssige problemer fra Aarhus lørdage om eftermiddagen.	80.000

<p>311: Silkeborg - Ry - Skanderborg</p>	<p>Der opretholdes 1 dobbelttur om morgenen og 3 om eftermiddagen af hensyn til pendlere og uddannelsesøgende til Silkeborg.</p>	<p>Midttrafik har modtaget 77 høringsvar. 49 klager over at betjeningen Ry-Silkeborg nedlægges, hertil kommer 27 generelle klager angående nedlæggelsen. Klagerne kommer primært fra pendlere og uddannelsesøgende. Ifølge passagertælling 2009 er der 26 kunder der står af i Silkeborg kl. 7.30 om morgnen. Størstedelen af kunderne rejser hjem fordelt på afgangene 14, 15 og 16.10. Ifølge passagertællingen er der i gennemsnit 37 kunder med pr. dobbelttur på de 4 ture. (øvrig kørsel mellem Skanderborg og Gl. Ry finanseres fortsat af Skanderborg kommune. Teletaxa mellem Salten Skov og Silkeborg bortfalder)</p>	<p>577.500 i køretid + 200.000 til kontraktbus (estimeret 2/3 betaling af bussen) (Tilskuddet til Silkeborg Kommune for teletaxabetjening af Salten Skov bortfalder)</p> <p>Hvis tiltaget besluttes, vil Region Midtjylland stadig spare i omegnen af 1,3 millioner på rute 311. Økonomi ved udvidet minimumskørsel: Faste busomkostninger 2 busser = 600.000 kr. Variable omk. Cirka 380 kr./t, 10 timer dagligt, 250 dage årligt = 950.000 kr. I alt 1.550.000 kr. årligt. Besparelse: 850.000 kr. brutto. (Hvis Region Syddanmark eller Vejle Kommune vil være med til at finansiere rute 108, vil Region Midts andel af ovenstående beløb kun være 71%. Ca. 52.000 kr.</p>
<p>108: Horsens Vejle</p>	<p>Forslag om kørsel med udvidet minimumsløsning på hverdage</p>	<p>Midttrafik har modtaget 34 høringsvar, hvoraf de 33 går på klage over nedlæggelsen af ruten. Mange uddannelsesøgende fra Hedensted Kommune mister reelt muligheden for en sammenhængene hverdag, og ikke alle byer kan betjenes af den nye rute 528. På baggrund af de mange høringsvar vurderes det, at det fagligt er forsvarligt med en bevarelse af ruten via Toustrup Mark og Toustrup St. By på alle ture hverdage samt weekend.</p>	
<p>112: Aarhus - Sorring - Silkeborg</p>	<p>Strækningen omkring Toustrup St. By og Toustrup Mark bevares.</p>		

508: Thyregod - Tørring	Opretholdelse af afg. 15.45.	Elever på Tørring Gymnasium fra Thyregod kan ikke komme hjem efter sidste undervisningstime. Der er modtaget et hørings svar fra Rektor på Tørring Gymnasium, og vognmanden Bent Thykjær har gjort opmærksom på samme forhold. Forslag skal godkendes af Sydtrafik/Region Syddanmark	Turen har 7 minutters kørsel i Midttrafik, og 29 minutter i Sydtrafik. Region Syddanmark har tidligere fulgt Midtjyllands anbefaling om opretholdelse af ture på denne rute.
212: Randers - Ryomgaard - Ebeltoft	Behovet for merkørsel på strækningen mellem Ryomgaard og Ebeltoft.	Der er kommet 17 henvendelser. Passagertællingen skal undersøges, og det skal revideres, om ikke der er grundlag for flere afgang og udvidet minimumsbetjening	En dobbelttur på hverdage koster ca. 160.000 kr./år
221: Randers - Voldum - Hornslet	Lidt flere afgang på rute 221 på hverdage i dagtimer.	Det er skåret hårdt og der er ikke andre alternativer. Der er kommet 18 henvendelser på ruten	En dobbelttur på hverdage koster ca. 165.000 kr./år
123: Aarhus - Rønde - Ebeltoft (bemærk: Ruten er ikke omfattet af regionale besparelser, og har derfor ikke været i høring)	Der er regularitetsproblemer på rute 123 Århus-Rønde-Ebeltoft om eftermiddagen.	Der er tale om markedsførsel, hvor ruten ligger på en selvfinansiering på over 100 procent. Problemet foreslås løst på skoledage ved at øge frekvensen fra halvtimedrift til 15-minutters drift i myldretiden om eftermiddagen. I forvejen kører rute 120-123 kvartersdrift til Rønde - derfor er det med små midler muligt at øge frekvensen Rønde-Ebeltoft (= busskifte i Rønde).	ca. 240.000

Højbjerg, 25. februar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 4. marts 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 9

Mød
projektgrupperne

 konkurrence

Månedens klumme

forvent  af din rejse

Vi fik et navn med mere

Alt om navnelanceringen

klima
bevidst



Bæredygtig mellem bus og tog



Vi fik et navn med mere

Først hed det "Den Sammenhængende Rejse". Samarbejdsprojektet mellem Arriva Tog og Midttrafik handler nemlig først og fremmest om at skabe bedre sammenhæng på rejser med bus og tog. Men det handler også om at sætte kunderne i centrum – så hvorfor ikke lade en kunde finde på projektets endelige navn?

I november lød startskuddet til den store navnekonkurrence, som foregik på websitet etnavnmedmere.dk, på Facebook og ved en række forskellige events. Vi ville have et navn, som var kort og præcist – men ellers

gjaldt det bare om at bruge sin fantasi. Konkurrencen blev en kæmpe succes, så pludselig havde vi mere end 1400 forslag at vælge imellem!

Men til sidst måtte vi vælge, og vindernavnet blev "Mixtur". Det signalerer både, at du selv kan sammensætte din rejse (som et mix mellem bus og tog) og at vi tilbyder et mix af nye tiltag, f.eks. nye kundeservicemedarbejdere, infoskærme i busser og tog, et fælles call-center og meget mere. Mixtur er opskriften på en bedre rejse – og du kan selv mixe videre ved at fortælle os om dine idéer på mixtur.dk. Ingen forslag er for vilde.

"Fast Forward"

Vores kendetegn er et symbol som vi alle kender – uanset alder, kultur og modersmål. Det skal være nemt og elegant at komme videre med toget eller bussen.

tog  bus

bus  tog

Palmestrand i december

Navnekonkurrencen blev lanceret med en række events, hvor Mixtur rykkede ud på decembers sneklædte gader i Silkeborg, Aarhus og Herning. Trods den bidende kulde var synet af palmestrand og hængekøjer nok til at tiltrække de nysgerrige forbipasserende, som fik en snak med en kundeservicemedarbejder og konkurrencepostkort med hjem.

I hver by fik vi mange gode forslag med på vejen og positiv respons på projektet. Vi glæder os til at møde jer næste gang, vi rykker udenfor – forhåbentlig bliver det lidt varmere.



Og vinderen er...

Forslaget "Mixtur" kom fra Bettina Friis Jørgensen, som vandt hovedpræmien: En rejse til 20.000 kr. Præmien blev overrakt ved en reception på rutebilstationen i Aarhus den 17. januar. Stort tillykke og rigtig god rejse til Bettina.



En glad vinder!



TV2 Østjylland var selvfølgelig på pletten.



Bettina ønskes tillykke af Jens Thousgaard fra Arriva Tog og Britta Charmig fra Midttrafik.

Hvad er en god station?

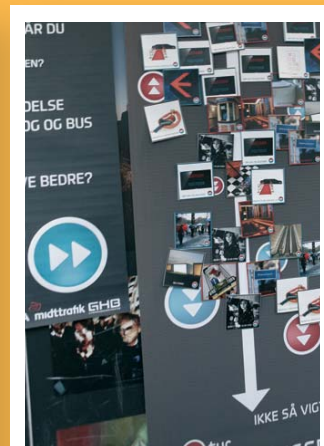
Hurtigt skifte, kort ventetid, højt service- og informationsniveau? Med projektet Mixtur vil vi skabe forbedringer, som gør din rejse lettere - hele vejen. Men hvordan oplever kunder og medarbejdere egentlig rejsen, hvor er problem-punkterne, og hvad skal forbedres?

Mixtur samarbejder med GHB Landskabsarkitekter, som har stor

erfaring med at undersøge, hvordan du og jeg oplever byrummet. Det kunne for eksempel være togstationer: Hvordan finder man vej? Er der hyggeligt på stationen? Er det nemt at få et overblik? Er man godt beskyttet for vind og vejr, og føler man sig tryk i de sene nattetimer?



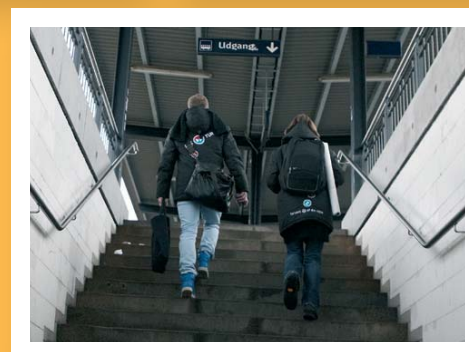
Pop-up-workshops med prioriteringsbrikker



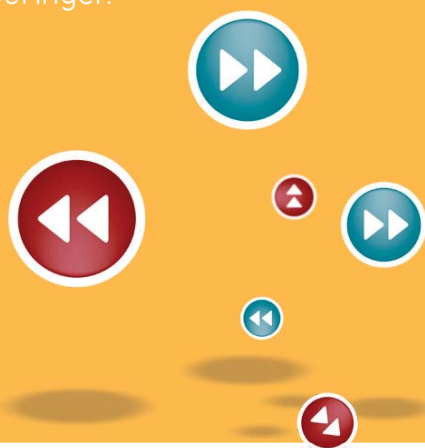
Den 17. og 18. januar gik GHB Landskabsarkitekter på jagt efter brugernes input med to workshops mellem Aarhus og Herning.

Udstyret med "prioriteringsbrikker" i togene og engangskameraer på stationerne fik de rejsende mulighed for at vise deres oplevelse af, hvad der fungerer godt, og hvad der kan forbedres.

Mixtur siger tak for deltagelsen og tager resultaterne fra dagen med i tænkeboksen, når vi arbejder på at skabe konkrete forbedringer.



Glimt fra de forskellige workshops, hvor over hundrede passagerer tog snapshots af stationerne og snakkede om rejseoplevelser i togene.





FACEBOOK.COM/MIXTURDK

Læs meget mere om Mixtur-projektet på vores nye hjemmeside **mixtur.dk**

På Facebook kan du stille spørgsmål og læse nyheder om projektet - og ikke mindst følge med i de nye konkurrencer.



konkurrence

Gør en forskel

Vær med til at forbedre din rejse - fortæl os din mening og vind to lørdagsbilletter til Danmarks Smukkeste Festival 2011. Vi stiller et spørgsmål om dine oplevelser på rejsen, og det kræver kun et enkelt klik at svare. Gå ind på **mixtur.dk** og stem inden den 1. marts.

Epinion sætter fokus på kunderne

Målet med Mixtur er at iværksætte forbedringer, som brugerne virkelig brænder for. Derfor er det selvfølgelig vigtigt, at vi sætter os ind i dine behov som rejsende og som medarbejder. Det gør vi ved en række forskellige tiltag: Et af dem er de workshops, som du kunne læse om på side 3 og 4 – et andet er vores samarbejde med analyseinstituttet Epinion, som netop har gennemført en stor igangsætningsundersøgelse for Mixtur.

Her fandt de blandt andet ud af, at hele 63 procent af Arriva Tog og Midttrafiks kunder får glæde af Mixtur, da de jævnligt skifter mellem bus og tog.

Epinion fortsætter med flere undersøgelser – resultaterne kan du læse om i de kommende numre af Mixturen.

63%
glæde

Mød projektgrupperne

Lasse Rask Jørgensen / Kvalitetschef hos Arriva Tog; medlem af Mixturs salgs- og informationsgruppe



Fortæl, hvad din gruppe arbejder med lige nu?

”Fire konkrete tiltag: Et fælles call-center, en korrespondancegaranti, stationsanalyser og realtidsinformation. Vi arbejder altså for bedre service – i samarbejde med passage-erne, som vi virkelig gerne vil have med i det her projekt.”

Hvad laver du selv i toget?

”Alt det, jeg ikke kan i bilen: Arbejder, læser avis eller slapper af og nyder turen. Og så er det altid en stor fornøjelse at have familien med. Især min 3-årige søn nyder turen og er meget begejstret for ”fars tog” – også, når vi f.eks. møder dem på cyklen.”

Månedens klumme af projektleder Henrik Uth Chortnum Hoe

forvent af din rejse

2011 er mixturens år

I september 2010 blev projektet "Den Sammenhængende Rejse" præsenteret ved et arrangement i Silkeborg for interessenter fra Arriva Tog, Midttrafik og en række af de involverede kommuner.

Projektet løber i 2 år frem til 2012, og budskabet er, at Midttrafik og Arriva Tog vil binde den kollektive trafik på strækningen mellem Herning og Aarhus bedre sammen ved blandt andet at få afgangstiderne for busser og tog til at passe bedre sammen og at bringe trafikinformationer i alle afskygninger tættere på brugerne.

Nu er vi så inde i projektets femte måned. Hvad er status? Samarbejdet mellem Arriva Tog og Midttrafik styrkes uge for uge, og det samme gør optimismen og ambitionsniveauet.

Bag kulisserne i de mange projektgrupper arbejdes der målrettet på eksempelvis at udarbejde en fælles korrespondancegaranti og optimere køreplansskift i første omgang i Herning, så der er en god sammenhæng mellem tog og bus til forhåbentlig stor glæde for de rejsende. Dialogerne i projektgrupperne spinder flere gode idéer af sig, hvoraf vi forhåbentligt får mulighed for at bygge videre på nogle af dem. Udvikling af fælles billetprodukter kunne være et sådant område.

Et vigtigt element i vores projekt er formidling af budskaberne bag Mixtur. Både kunder og kolleger bør kende til det utrættelige udviklingsarbejde, der foregår bag scenen. De bør kende til processerne og, ikke mindst, til målsætningerne. Vi skal ikke være bange for at indgå en kontrakt med kunderne og fortælle, hvad vi arbejder med og hvad vores ambitioner er.

Den mulighed har vi fået nu med det nye navn, Mixtur, og hele det univers, som følger med: Hjemmeside, Facebook-side og det kommende Mixtur call-center, hvor kunderne ubesværet kan komme i direkte dialog med medarbejdere hos Arriva Tog og Midttrafik.

2011 bliver en milepæl i fremtidens kollektive trafik, og Mixtur er navnet.



Transport med god samvittighed

Det gælder uanset om du sidder bag rattet, er lokomotivfører eller nyder udsigten fra passagersæderne: Når du rejser med den kollektive trafik, er du med til at passe på landskabet omkring dig.

Miljø og klima er vigtigt for Mixtur. Derfor støtter vi også klimabevidst.dk, som er et initiativ, der skal gøre erhvervslivet grønnere. Læs mere på klimabevidst.dk

