

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. april 2009	1-00-2-09	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

## Referat fra Repræsentantskabsmøde i Midttrafik

- Mødetidspunkt** 17. april 2009, kl. 9.30-11.30
- Sted** Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg
- Mødedeltagere** Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk (Viborg Kommune), næstformand for Bestyrelsen Peter Thyssen (Århus Kommune), bestyrelsesmedlem Finn Stengel Pedersen (Herning Kommune), bestyrelsesmedlem Mogens Nyholm (Randers Kommune), bestyrelsesmedlem Torben Nørregaard (Ringkøbing-Skjern Kommune), bestyrelsesmedlem Hans Bang-Hansen (Horsens Kommune), Kurt Andreasen (Favrskov Kommune), Vagn Larsen (Silkeborg Kommune), Carsten Jakobsen (Skanderborg Kommune), Kirstine Bille (Syddjurs Kommune), Ole Flemming Lyse (Hedensted Kommune), Mads Jakobsen (Struer Kommune), Jens Jørn Justesen (Skive Kommune), Elvin J. Hansen (Odder Kommune), Niels Erik Iversen (Norddjurs Kommune), Uffe Henneberg (Ikast-Brande Kommune), næstformand for bestyrelsen Bjarne Schmidt Nielsen (Region Midtjylland), Bent Ove Pedersen (suppleant for bestyrelsesmedlem Aleksander Aagaard, Region Midtjylland).
- Fra administrationen deltog: direktør Jens Erik Sørensen og Danni Giørtz-Jørgensen (referent).
- Afbud** Bestyrelsesmedlem Jørgen Nørby (Lemvig Kommune), Carsten Bruun (Samsø Kommune), Eli Vium (Holstebro Kommune), Aleksander Aagaard (Region Midtjylland, suppleant Bent Ove Pedersen deltog).
- Dagsorden** Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:  
Åben dagsorden:
1. Valg af dirigent
  2. Bestyrelsesformandens beretning for 2008
  3. Præsentation af Midttrafiks Strategiplan 2009-2011
  4. Den statslige trafikaftale (En Grøn Transportpolitik) og de muligheder, den giver Midttrafik
  5. Betjeningsmuligheder med Midttur
  6. Status for beslutning om rejsekortet
  7. Orientering om forventet regnskab 2008
  8. Status for budget 2009
  9. Temaer og tidsplan for budget 2010
  10. Orientering om status vedrørende effektivisering af det regionale rutenet
  11. Eventuelt
- 1. Valg af dirigent**  
Bestyrelsesformanden foreslog næstformand Peter Thyssen.
- Beslutning:*  
*Peter Thyssen blev valgt til dirigent.*
- Repræsentantskabet godkendte, at mødet var indkaldt efter reglerne i forretningsordenen.*

## 2. Bestyrelsesformandens beretning for 2008

Formanden aflagde beretning med udgangspunkt i det udsendte materiale og vedlagte præsentation. Formanden konstaterede, at der er løst mange opgaver i Midttrafik i 2008.

Stabil drift, idet den ustabile drift fra 2007 pga. problemer med at chaufførsygdom og -mangel stort set er væk, klager bliver håndteret sikkert og det første udbud i Århus Kommune har ikke givet anledning til ustabilitet i driften. Formanden fandt det glædeligt, at Busselskabet Århus Sporveje er blevet så effektivt, at det kunne vinde udbuddet i Århus Kommune på lige vilkår med private leverandører.

Usikker økonomi selvom tilbagegangen i kunder er stoppet, er det stadig en udfordring, at de oprindelige indtægtsbudgetter var alt for optimistiske. Omlægningen af energifgifter og store reguleringer af betalinger til vognmænd har haft betydning for forventning om udgiftsstigninger og betydet, at der er brugt mange ressourcer på overvejelser.

Mere viden er opnået om kundernes og leverandørernes tilfredshed ved undersøgelser samt ved at gennemføre en omfattende tælling af passagerne.

Nye initiativer: bl.a. letbanen med opbakning fra hele Østjylland, mere koordineret kørsel, overvejelser om ændringer og nye ruter med bl.a. incitamentsforsøg. Erfaringerne fra incitamentsforsøget har foreløbigt vist mere tilfredse kunder og tilfredse chauffører, men en endelig konklusion kan først drages til sommer. På repræsentantskabsmødet 23. maj 2008 blev problemerne med koordineret kørsel drøftet, og formanden bemærkede, at de mange berettigede klager er blevet taget alvorligt, så opgaveløsningen i dag er bedre.

Erfaringerne fra Sverige, hvor Bestyrelsen på studieturen til Göteborg og Jönköping fik indsigt i, hvordan de er lykkedes med at få flere kunder i den kollektive trafik. De svenske kommuner og regioner har valgt at investere målrettet i kollektiv trafik, da de betragter kollektiv trafik som en offentlig serviceydelse på linje med ældrepleje og børnepasning. De har sørget for at tilpasse kørslen til kundernes behov og gjort det nemt at finde ud af, hvordan man bruger den kollektive trafik. Den kollektive trafik prioriteres i trafikken, så bussen kan komme hurtigere og mere stabilt frem i trafikken. Især Göteborg har også haft stor succes med at indrette rigtigt gode publikumsfaciliteter og en moderne rutebilstation, og man har brugt miljøtemaet meget i sin markedsføring. Incitamentsforsøg gøres også, men det har ikke alene kunnet tiltrække flere kunder.

Vagn Larsen bemærkede, at Silkeborg Kommune har gode erfaringer med at bruge incitamentslementer i kontrakterne med vognmændene. Mogens Nyholm bemærkede, at Randers Kommune ser frem til at få miljøaspekt og flere kunder i sit fremtidige udbud.

Repræsentantskabet drøftede, at der skal arbejdes med at få mere klare kriterier for regionale og kommunale ruter, så regionens besparelser og betydningen heraf for kommunerne ikke skal fylde så meget i flere år fremover. Kommunerne anerkender, at der har været en god dialog mellem kommunerne og regionen om besparelserne det seneste års tid. De åbenlyse besparelser bør gennemføres, da de vil blive gennemført uanset om kommunen eller regionen har ruten.

Det blev drøftet, hvordan Midttrafiks politiske rolle er i forhold til fastlæggelse af ændringer i service m.m., da det i øjeblikket i høj grad foregår ved bilaterale forhandlinger mellem regionen og de enkelte kommuner, i KKR osv., hvor Midttrafik bidrager med faglig dokumentation, mens Bestyrelsen ikke bliver inddraget i de endelige beslutninger. Det var generelt holdningen, at det kunne være hensigtsmæssigt, hvis beslutningskompetencen placeres i Midttrafik i fremtiden, og Midt-

trafik samtidig gør beslutningsprocessen og dokumentationen mere gennemskuelig for bestillerne.

Formanden orienterede om, udviklingen i reguleringsindekset til vognmændene tegner bedre end tidligere antaget, så de økonomiske udfordringer på driftsudgifterne til vognmændene alt andet lige bliver mindre.

Det er vigtigt at få fokus på at få flere kunder i den kollektive trafik, og Midttrafik bør være mere aktive med at markedsføre fx erhvervskortet. Formanden og direktøren er enig i, at erhvervskortet skal markedsføres bedre, og Midttrafik tager ansvar for et bedre samarbejde med kommuner og region fremover for at fremme udbredelse af dette tilbud.

Det blev drøftet, at Midttrafik kan gøre det mere klart, hvilke målgrupper man primært ønsker at betjene – har fx uddannelsessøgende en særlig prioritering. Det skal være mere klart, hvorvidt Midttrafik prioriterer højere at køre, hvor de mange kunder er, end at sikre kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder.

Kirstine Bille foreslog bedre inddragelse af chauffører, da de har god indsigt i mulighederne på de enkelte ruter. Direktøren orienterede om, at vognmænd og dermed chaufførerne inddrages i den konkrete planlægning på de enkelte ruter, og at de fleste vognmænd også inddrager chaufførerne. Desuden er der samarbejds- og kvalitetsudvalg, hvor samarbejdet aftales, og konkrete forhold om billetautomater osv. drøftes. Desuden vil Midttrafik lave et forsøg i 2009 med, at en vognmand selv laver planlægningen i et afgrænset område inden for bestemte rammer.

Jens Jørn Justesen oplever, at kvaliteten af koordineret kørsel er forbedret væsentligt det seneste år. Formanden mener også, at de mange problemer, der har været tidligere, er blevet håndteret og løst i et stort omfang.

Direktøren orienterede om, at vold mod billetkontrollører og chauffører er et stort problem primært i Århus-området. Midttrafik forsøger at gøre det, trafikskabet kan gøre med bl.a. kurser i konfliktløsning, vagtplanlægning i forhold til voldsrisikoen, videoudstyr i busserne, kampagner osv., men det er et samfundsproblem, som kræver omfattende handlinger.

Vagn Larsen opfordrede til, at den løbende dialog om økonomi og nøgletal bliver bedre mellem Midttrafik og bestillerne, så bestillerne kan være med til at vurdere, om der kan gøres noget for at vende en uheldig udvikling i løbet af året. Direktøren erkendte at det ikke har været godt nok hidtil, men det skal blive bedre nu.

Carsten Jakobsen har af sin administration fået at vide, at principperne for indtægtsfordeling er ændret fra budgetlægning for 2008 til regnskabsafklæggelse. Direktøren orienterede om, at ændringerne i indtægterne skyldes dels erfaringerne fra regnskab 2007 og revisionsundersøgelse af det budgetgrundlag, Midttrafik fik fra starten. Desuden fordeles indtægterne ud fra den viden, Midttrafik har om kundernes rejsemønstre, og den viden er blevet forbedret i løbet af 2007 og 2008, og vil fortsat blive forbedret. Midttrafik skal være bedre til at forudsige ændringer, da det er u hensigtsmæssigt, når der sker ændringer i løbet af et budgetår.

Repræsentantskabet udtrykte tilfredshed med Formandens mundtlige beretning og det udsendte materiale.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *at beretningen for 2008 tages til efterretning.*

### 3. **Præsentation af Midttrafiks Strategiplan 2009-2011**

Direktøren orienterede om baggrunden for Bestyrelsens strategiplan, som fastlægger det, Midttrafik skal gøre inden for de givne rammer. Repræsentantskabet fik udleveret en "pixiudgave" af strategiplanen.

./.. Direktøren gennemgik med udgangspunkt i den vedlagte præsentation de fem hovedindsatsområder::

- Flere loyale og mere tilfredse kunder; produktet skal være i orden, og der skal skabes et godt omdømme om den kollektive trafik, hvilket også bestillerne kan være med til ved at fremme ved at udbrede de gode historier.
- Mere tilfredse leverandører; ved at sikre gode køreplaner, funktionsdygtige billetmaskiner, forståelige takster, simple rejseregler osv. giver Midttrafik leverandørerne mulighed for at yde en bedre service.
- Mere tilfredse bestillere; Midttrafik skal yde god faglig rådgivning for at få mere effektiv kollektiv trafik.
- Et sammenhængende rutenet; de forskellige tilbud i kollektiv trafik skal hænge godt sammen, så kunden kan bruge kollektiv trafik hele vejen på sin rejse – i en række bybusbyer vil Midttrafik lave forslag til mere kollektiv trafik for de samme penge. Midttrafik laver forslagene, og så må den enkelte bestiller politisk afgøre, om ændringerne i servicen er ønsket.
- Midttrafik bidrager til bedre miljø; der laves konkret miljøstrategi på dels krav til leverandørernes miljøbelastning, bedre udnyttelse af busser og markedsføring af kollektiv trafik som miljørigtigt. Direktøren orienterede om, at undersøgelser i Danmark viser, at miljø ikke er blandt de 10 vigtigste faktorer for kunden for at vælge kollektiv trafik - i Sverige er det den næstvigtigste faktor for kunderne for at vælge kollektiv trafik. Det skyldes politisk prioritering.

De interne forudsætninger i Midttrafik vil også have fokus, så der skabes højere medarbejdertilfredshed, lavere sygefravær, mere effektive arbejdsgange osv. Direktøren forventer, at alle opgaver vil blive revurderet, og at der ikke er nogen "hellige køer" – Midttrafik skal kun løse de opgaver, som Midttrafik løser bedst, så der vil også blive overvejet outsourcing m.m.

Formanden orienterede om, at Midttrafik arbejder med gennemførelse af strategiplanen ved hjælp af den internationalt anerkendte kvalitetsmodel EFQM, og der er iværksat et arbejde for at nedbryde mål til de enkelte medarbejdere.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *orienteringen tages til efterretning.*

### 4. **Den statslige trafikaftale (En Grøn Transportpolitik) og de muligheder, den giver Midttrafik**

Formanden gennemgik aftalen. Puljerne er afsat til følgende formål:

- Bedre adgang til kollektiv transport (stationer) – 1 mia. kr.
- Bedre fremkommelighed for busser – 1 mia. kr.
- Flere buskunder – 0,3 mia. kr.
- Letbaner – 2 mia. kr., heraf 0,5 mia. kr. til letbane i Århus-området.
- Stationsmoderniseringer – 0,2 mia. kr.
- Forsøgsprojekter med energieffektive busser – 0,2 mia. kr.

Midttrafik har ansat en konsulent til at sikre processen, så forslag m.m. bliver samlet fra bestillerne, ansøgninger gennemarbejdes og ansøgningsprocedurer overholdes – under direktionens ansvar.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *orienteringen tages til efterretning.*

## **5. Betjeningsmuligheder med Midttur**

Direktøren orienterede om baggrunden for forslaget, som nogle kommuner har efterspurgt. Bestyrelsen vil inden endelig beslutning høre kommunernes holdning til at indføre sådan en løsning, da det vil få betydning for de kommuner, der ikke ønsker at tilbyde det.

Mads Jakobsen orienterede om, at Struer Kommunes erfaring er, at kunderne hellere vil bruge telekørsel end Midttur, da det er nemmere at gennemskue og kunderne gerne vil have faste kørestidspunkter. Det nuværende serviceniveau i Midttur, hvor man skal acceptere at flytte sit rejsetidspunkt, afholder nogle fra at bruge det.

Kurt Andreasen efterlyste mulighed for at kunne sætte prisen ned til det niveau, man har i Nordjylland, hvor priserne er 9 og 4,5 kr. Han er bekymret for, om indførelsen af afgrænsede områder kan gøre tilbuddet mindre gennemskueligt for kunderne.

Direktøren orienterede om, at Midttrafik ikke generelt anbefaler at erstatte telekørsel med Midttur, men at begge ordninger er i produktporteføljen, og bestillerne må vælge det serviceniveau, de ønsker. Mht. at tilbyde Midttur i afgrænsede områder, er det også op til bestillerne at beslutte. Midttrafik anerkender, at forskydningen af ønsket kørestidspunkt er en ulempe ved Midttur. Udgifter vil kunne sænkes ved at få flere kørselsformer ind i koordineret kørsel, så de enkelte ture bliver billigere.

Mogens Nyholm m.fl. foreslog, at der laves en fælles Midttur for hele Midtjylland, og at det markedsføres i større omfang, og at kommunerne bliver orienteret om fordelene ved at lægge flere opgaver ind i den koordinerede kørsel. Formanden bemærkede, at han tvivler på, at der kan blive en fælles løsning for hele Midtjylland, da han fx ikke kan forestille sig Midttur i Århus midtby; ligeledes mener formanden, at markedsføring af Midttur må være en lokal opgave med bistand fra Midttrafik, da det er den enkelte bestiller, der fastlægger, hvordan man vil støtte Midttur.

Det blev drøftet, om emnet skulle sendes i høring ved kommunerne ud over den drøftelse, der nu har været på repræsentantskabsmødet. Bestyrelsen vurderer dette.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *repræsentantskabet drøftede forslaget til Midttur med lav takst.*

## **6. Status for beslutning om rejsekortet**

Formanden orienterede om, at alle bestillere er positive, men flere af bestillerne vil ikke forpligte sig, førend man har set systemet virke i fuldt omfang. Formanden forventer, at Bestyrelsen på sit møde senere på dagen 17. april 2009 beslutter, at Midttrafik ikke vil tilslutte sig fuldt ud på nuværende tidspunkt, men samtidig signalere en positiv indstilling over for at tilslutte sig, når det har vist sig funktionsdygtigt.

Formanden gjorde opmærksom på, at Midttrafik må forvente mindre indflydelse på indførelsen af rejsekortet, herunder beslutninger om takstprincipper, zonestrukturer osv., når Midttrafik ikke har valgt at tilslutte sig endnu.

Vagn Larsen bemærkede, at Silkeborg Kommune mener, at rejsekortet er fremtiden for den kollektive trafik for at få flere kunder, og at det gamle billetteringsudstyr i de nuværende busser alligevel skal skiftes ud snarest.

Torben Nørregaard bemærkede, at rejsekortet bør være et statsligt projekt, så vi sikrer en landsdækkende ordning.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *orienteringen tages til efterretning.*

## **7. Orientering om forventet regnskab 2008**

- ./. Direktøren orienterede med udgangspunkt i den vedlagte præsentation om, at det foreløbige regnskab er det endelige regnskab, når man ser på de samlede udgifter og indtægter for Midttrafik. Der kan stadig ske forskydninger mellem de enkelte bestillere, så derfor er regnskabet ikke endeligt til godkendelse i Bestyrelsen. Direktøren bemærkede også, at det budget, der omtales i det forventede regnskab, er det justerede budget for 2008, hvor fakta fra regnskab 2007 er indarbejdet.

Regnskabet viser:

På busdriften har der været en merudgift på 9,2 mio. kr. (ud af 1,2 mia. kr.) og en merindtægt på 2,3 mio. kr. (ud af 613 mio. kr.).

Fordelingen af indtægter er en udfordring, da det afhænger af kundernes rejsemønstre. Der har været administrative drøftelser med alle bestillere, og der opnås forståelse med bestillerne, inden endeligt regnskab aflægges.

Handicapkørsel har et mindreforbrug på 0,2 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner har lidt lavere indtægter pga. manglende kunder i forbindelse med spormoderniseringen. Udgifterne til mindre anlæg er 3,2 mio. kr. mindre end budgetteret og tilbageføres til regionen.

Trafikselskabets budget på ca. 110 mio. kr. har haft mindre indtægter på 4,4 mio. kr. vedr. kontrolafgifter i Århus. På de øvrige opgaver har der været en mindre udgift på 5,6 mio. kr. pga. udskudte projekter m.m.

Formanden ser gerne, at mindreforbruget overføres til dels gennemførelse af allerede vedtagne aktiviteter, dels en strategipulje i 2009.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *det foreløbige regnskab for 2008 tages til efterretning.*

## **8. Status for budget 2009**

Med udgangspunkt i præsentationen, der vedlægges under punkt 7, gennemgik direktøren status for budget 2009. Han orienterede om, at betalingen til busselskaberne er faldende. Indtægtsbudgettet forventes overholdt. Omlægningen af energifgifter DUT-kompenseres til bestillerne, med den indbyggede skævhed, der er i DUT.

Overskridelsen af anlægsbudgettet på Odderbanen har været stor.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *orienteringen tages til efterretning.*

## **9. Temaer og tidsplan for budget 2010**

Med udgangspunkt i præsentationen, der vedlægges under punkt 7, gennemgik direktøren temaer og tidsplan for budget 2010. Direktøren orienterede om, at udgifterne er faldende ifølge det seneste skøn over udviklingen i dieselpriiser m.m., som er medvirkende til regulering af kontraktafregningen.

Cross border leasing afskaffes pr. januar 2010, hvilket skønnes at give en merudgift på 5 % til kontraktbetalingen til vognmændene. Merudgiften DUT-kompenseres. Trafikselskaberne har foreslået, at compensationen udbetales i forhold til den konkrete udgiftsændring, men det er endnu ikke afklaret. Torben Nørregaard spurgte til, om vognmænd kan have fået kontrakter med lave priser pga. cross border leasing, og nu får compensation pga. ændringerne. Direktøren bekræftede dette.

I forbindelse med skattereformen foreslog Skattekommissionen, at momsfristagelsen for kollektiv trafik skulle fjernes. Det er ikke en del af de aktuelle lovforslag.

Økonomiforhandlingerne med staten kan få betydning for budgetterne for 2010.

Der er udmeldt et takststigningsloft på 4,8 %. Bestyrelsen skal tage stilling til, hvordan det konkret udmøntes i sensommeren 2009.

Effekterne af regionens besparelser og andre beslutninger om kørselsomfang ved bestillerne kendes endnu ikke.

Formanden orienterede om, at det tekniske budget vil blive tilpasset løbende ud fra den viden, Midttrafik får fra bestillerne og andre kilder. Midttrafik har gjort ministeriet opmærksom på det u hensigtsmæssige i, at Midttrafiks budget for det efterfølgende år skal være godkendt 15. september, når bestillerne ikke har indgået budgetforlig på det tidspunkt. Bestillerne ønsker, at de får ændringer i budgettet hurtigst muligt, så det kan indarbejdes i bestillernes budgetter.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *Repræsentantskabet drøfter temaer til Midttrafiks budget 2010.*

## **10. Orientering om status vedrørende effektivisering af det regionale rutenet**

Formanden orienterede om, at KKR og regionen har besluttet at udskyde beslutningen om en effektivisering af kørslen til efter økonomiforhandlingen med Staten. Forslag til effektivisering er under udarbejdelse af en administrativ styregruppe.

Repræsentantskabet ønsker at blive indkaldt til ekstraordinært møde, hvis det viser sig, at der vil blive truffet beslutning om besparelser på regionens kollektive trafik med betydning for budget 2010.

*Beslutning:*

*Indstillingen blev vedtaget:*

- *orienteringen tages til efterretning.*

*Det blev desuden vedtaget:*

- *repræsentantskabet indkaldes til ekstraordinært møde, hvis der bliver truffet beslutning om at gennemføre væsentlige besparelser på det regionale rutenet med virkning i 2010..*

- 11. Eventuelt**  
Ingen bemærkninger.

*Beslutning:*

- *intet ført til protokol.*