



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. november 2009	1-00-3-08	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Referat fra Repræsentantskabsmøde i Midttrafik

**Mødetids-
punkt** 6. november 2009, kl. 9.30-11.30

Sted Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

**Mødedel-
tagere** Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk (Viborg Kommune), næstformand for Bestyrelsen Peter Thyssen (Århus Kommune), bestyrelsesmedlem Jørgen Nørby (Lemvig Kommune), bestyrelsesmedlem Finn Stengel Pedersen (Herning Kommune), bestyrelsesmedlem Torben Nørregaard (Ringkøbing-Skjern Kommune), bestyrelsesmedlem Hans Bang-Hansen (Horsens 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), Eli Vium (Holstebro Kommune), Niels Erik Iversen (Norddjurs Kommune), Uffe Henneberg (Ikast-Brande Kommune), næstformand for Bestyrelsen Bjarne Schmidt Nielsen (Region Midtjylland), bestyrelsesmedlem Aleksander Aagaard (Region Midtjylland).

Fra administrationen deltog: direktør Jens Erik Sørensen og Danni Giørtz-Jørgensen (referent).

Afbud Bestyrelsesmedlem Mogens Nyholm (Randers Kommune), Kurt Andreasen (Favrskov Kommune), Carsten Bruun (Samsø Kommune).

Dagsorden Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Økonomiopfølgning 3. kvartal 2009
3. Budget 2010 og byrdefordeling
4. Orientering om tiltag i 2009 og 2010 i Strategiplan 2009-2011
5. Orientering om resultatet af bestillertilfredshedsundersøgelsen
6. Orientering om valg af nyt repræsentantskab og bestyrelse efter regionsråds- og kommunalvalget 17. november 2009
7. Temadrøftelse om erfaringerne fra de første år i Midttrafik
8. Eventuelt

Formanden indledte med at byde velkommen til det sidste møde i det nuværende Repræsentantskab. Han beklagede, at materialet til dette møde var mere omfangsrigt end ved tidligere møder og rummede mange gentagelser i dagsorden og notater.

1. **Valg af dirigent**
Bestyrelsesformanden foreslog næstformand Peter Thyssen.

Beslutning:
Peter Thyssen blev valgt.

2. Økonomiopfølgning 3. kvartal 2009

./ Bestyrelsesformanden gennemgik økonomiopfølgning pr. 3. kvartal 2009 med udgangspunkt i vedlagte plancher.

Bestyrelsesformanden fremhævede, at driftsudgifterne til buskørsel viser en samlet mindreudgift på ca. 1 % i forhold til budgettet, men at der er faldende indtægter ligesom i resten af landet. Mindreudgiften er ikke fordelt jævnt på bestillerne, og budgetterne for de enkelte bestillere kan derfor blive bedre, selvom der er sket væsentlige fremskridt siden de første budgetter baseret på afgivende myndigheds indmeldinger.

Driftsbudgettet for handicapkørsel overholdes i 17 kommuner, men i Århus er bortfaldet af dieselafgiftsfritagelsen ikke blevet indregnet, hvorfor der bliver et merforbrug. I Hedensted er efterspørgslen i den ikke-koordinerede kørsel steget, og udgifterne er steget tilsvarende. Ole F. Lyse orienterede om, at Hedensted Kommune pr. 1. januar 2010 går over til koordineret kørsel, og at det politiske udvalg og brugergrupper har været til et godt møde i Midttrafik, hvor ordningen blev præsenteret grundigt.

Midtjyske Jernbaner har også vigende indtægter, og merforbruget finansieres af regionen.

Trafikselskabets budget holdes for tredje år i træk, og der er sparet 10 % i forhold til afgivende myndigheder. Derudover er der etableret en strategipulje på 3 mio. kr. inden for eksisterende budget. Det er fortsat uafklaret, om trafikselskaberne er omfattet af lønsumsafgift.

Der var en drøftelse af indførelse af gratiskørsel. Det blev bekræftet, at en kommune alene selv finansierer de manglende indtægter ved gratiskørsel, så fx gratis pensionistkort i Randers alene finansieres af Randers Kommune. Flere kommuner overvejer gratiskørsel, da der er meget få indtægter på deres ruter.

Bestyrelsesformanden fastslog, at det er Midttrafiks bestyrelse, der kan træffe beslutning om indførelse af gratiskørsel efter anmodning fra kommunen; indtil videre har Bestyrelsen besluttet, at der ikke indføres gratiskørsel flere steder, førend erfaringerne fra de nuværende steder er kendte. Erfaringerne viser ikke, at gratiskørsel tiltrækker flere kunder, og faren er, at det medfører besparelser på servicen i stedet.

Hans Bang-Hansen gjorde opmærksom på, at man skal passe på den afsmittende effekt, for selvom det kan være rationelt med gratiskørsel i tyndt befolkede områder, så vil det være et stort indtægtstab i byerne og på pendlerruter.

Aleksander Aagaard gav udtryk for, at det er vigtigt, at der bliver harmoniseret, så den kollektive trafik fremstår ensartet over for kunderne, og undtagelser vælges med omhu.

Vagn Larsen nævnte eksempler fra DSB's analyse af gratiskørsel med tog, hvor det ikke entydigt viser, at bilister trækkes over i den kollektive trafik ved gratiskørsel.

Kirstine Bille gav udtryk for, at entydigheden i Midttrafiks service skal afspejle den forskellighed, der er i Midttrafiks område, hvor den kollektive trafik har mange kunder nogle steder, og meget få kunder andre steder.

Jørgen Nørby gjorde opmærksom på, at gratiskørsel i Lemvig Kommune har givet bedre tilfredshed – og han forventer, at Midttrafik skal kunne rumme forskelle i service tilpasset de lokale forhold.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- *afrapporteringen tages til efterretning.*

3. Budget 2010 og byrdefordeling

- ./. Bestyrelsesformanden fremlagde budget 2010 med udgangspunkt i vedlagte plancher, som Bestyrelsen godkendte i september 2009. Bestillerne har ikke meddelt Midttrafik ændringer i driftsbudgetterne siden da.

Afskaffelsen af cross-border-leasing er indtil videre fordelt i en samlet pulje til bestillerne i forhold til det, de hver især får i DUT. En konkret gennemgang af kontrakterne vil betyde, at vognmændene på de enkelte ruter kompenseres for konsekvensen af ændringer i reglerne for leasing. Det vil betyde, at nogle bestillere får større stigninger i driftsudgifterne end deres DUT-kompensation.

Takststigningsloftet er 4,8 %, men det forventes, at taksterne i 2011 i så fald skulle sættes ned igen, hvis loftet udnyttes fuldt ud. Derfor har Midttrafik fået tilsagn fra Transportministeren til at overføre ikke-udnyttet takststigningsloft til efterfølgende år, så en stigning på 3,0 % i 2010 kan betyde, at taksterne holdes i ro i 2011. Regeringen har ikke endeligt vedtaget, at der kan overføres ikke-udnyttet takststigning, men på baggrund af ministerens tilsagn, beslutter Bestyrelsen på sit møde 6. november 2009, at der gennemføres takststigninger på 3,0 %.

Direktøren orienterede om, at administrationen forventer, at kontraktreguleringen medfører fald i kontraktbetalingerne i 2010 på ca. 1,0 % på grund af faldende renter og dieselpriser.

Direktøren orienterede om, at der er rejst tvivl, om tilskud til rutebilstationer er momspligtig. Spørgsmålet er rejst på landsplan, og hvis der indføres momspligt på tilskuddene, formodes det, at bestillerne vil blive DUT-kompenseret. Direktøren udtrykte ærgrelse over, at nye regler og love løbende får den kollektive trafik til at tage sig dyrere ud, fordi det er svært at kommunikere.

Direktøren orienterede om, at en embedsmandsgruppe med deltagelse af regionen og nogle kommuner har aftalt en ændret model for indbetaling af a'contotilskud til Midttrafik for at sikre Midttrafiks likviditet og minimere renteudgifter; modellen er den samme som i øvrige trafikelskaber. Formålet er, at Midttrafik ikke skal bruge så meget administration på at opkræve penge, styre likviditet og fordele renteudgifter. Bestillerne kommer under alle omstændigheder til at betale renteudgifterne. Direktøren bemærkede, at han netop havde modtaget underretning om, at regionens administration ikke kan godkende modellen alligevel, hvilket tages op i Bestyrelsen 6. november 2009.

Bestyrelsesformanden gennemgik principperne for fordeling af udgifter og indtægter ved driftsopgaverne, hvor alle bestillere betaler direkte for forbruget på de enkelte opgaver. Trafikelskabets budget fordeles så vidt muligt efter nytten, mens resten bliver fordelt efter køreplantimer. Ca. 40 % fordeles efter direkte nytte. Der laves timesagsstyring i Midttrafik, men gennemgang af registreringerne viser, at der ikke kan laves en væsentligt mere præcis fordeling ved at fordele efter timesagsregistreringen. Bestyrelsen anbefaler derfor, at Midttrafik fortsat fordele udgifterne efter de principper, der har været benyttet hidtil.

Der er en del opgaver, som Midttrafik løser ud over det, der skal løses ud fra lovgivningen – fx letbanen og regionens siddende patientbefordring. Dette finansieres særskilt af de bestillere, der er indgået aftale med. Bestyrelsen har accepteret den type opgaver, hvis det passer med Midttrafiks øvrige opgaver, og Midttrafik mindst får dækket sine udgifter.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- *det godkendte budget 2010 tages til efterretning.*
- *byrdefordelingen for 2010 godkendes, idet udmøntningen af den forventede merudgift til cross-border leasing, lønsumsafgift og moms på tilskud til rutebilstationer foretages med udgangspunkt i DUT-kompensationen*
- *Midttrafik i samarbejde med bestillerne foretager de nødvendige budgetjusteringer, ud fra de budgetter bestillerne har vedtaget med henblik på forelæggelse for Bestyrelsen primo 2010.*

4. Orientering om tiltag i 2009 og 2010 i Strategiplan 2009-2011

Bestyrelsesformanden orienterede om Strategiplanen, der har fem overordnede mål: flere tilfredse kunder, tilfredse leverandører, tilfredse bestillere, et sammenhængende rutenet og at Midttrafik skal gavne miljøet. Arbejdet med de fem mål blev gennemgået med udgangspunkt i vedlagte plancher.

For at få flere tilfredse og mere loyale kunder, skal der være høj driftsstabilitet, og busserne skal kunne komme frem – også i de byer, hvor der er meget trafik. I Statens puljer til kollektiv trafik er der penge til fremkommelighed, og kommunerne i Midtjylland har fået en del af disse penge ved at foreslå busprioritering med medfinansiering.

Der har været et forsøg på rute 118 mellem Århus og Randers, hvor chaufførerne har fået incitament til at yde bedre service. Det var en succes, og tiltagene udbredes nu til hele regionen.

Rejsegarantien er et godt værktøj til at få input fra kunderne, og det koster ikke ret meget.

Takster og rejseregler skal gøres enklere at forstå. Rejsekortet er forsinket, og der skal derfor sikres, at kunderne på en nem måde kan købe billetter og kort de kommende år, fx ved en webbutik, renovering af billetmaskiner osv.

Bestyrelsesformanden konkluderede, at kundefrafaldet er den vigtigste udfordring – kunderne skal fastholdes.

Vagn Larsen bemærkede, at det er sandhedens øjeblik, når kunden møder chaufføren, og grundlaget for den gode kundeoplevelse lægges, så han er helt enig i, at chaufførerne klædes på til at yde bedre kundeservice.

Bestyrelsesformanden gennemgik de elementer, som gøres for at få mere tilfredse leverandører, så de kan sikre tilfredse kunder. Det er fx hjælp til rekruttering af chauffører, den omtalte udbredelse af forsøget på rute 118 og forenkling af regler og takster.

Midttrafik ønsker tilfredse bestillere, og bestillertilfredshedsundersøgelsen viser en generel tilfredshed, men især på økonomiområdet skal det gøres bedre. Bestyrelsesformanden fremhævede, at Trafikstyrelsen i en sammenligning af trafiksselskaberne har dokumenteret, at Midttrafik har den billigste administration.

Bestyrelsesformanden konstaterede, at Midttrafiks arbejde med et sammenhængende rutenet bærer præg af mange planer og få resultater endnu. Bestyrelsens studietur til Sverige bekræftede, at et sammenhængende rutenet er vigtigt for at få tilfredse kunder. Midttrafik er afhængig af, at bestillerne vil være med til at lave nye ruter eller andre tiltag for at få rutenettet til at hænge bedre sammen; flere gode forslag fra Midttrafik er endnu ikke gennemført pga. bestillernes manglende vilje.

Midttur er et element i at få et sammenhængende tilbud, så kunderne kan bruge Midttur, når busserne ikke kører. Bestyrelsesformanden bemærkede, at mange kunder ikke kender ordningen, og han opfordrede til, at flere kommuner vælger at indføre Midttur med tilskud og mere markedsføring for ordningen.

Mads Jakobsen gav udtryk for, at der kan være behov for, at kommunen sammen med Midttrafik gennemgår den nuværende kørsel nøje for at se med nye øjne på, hvor der skal køre busser, telekørsel eller Midttur. Carsten Jakobsen beklagede, at Midttrafik ved gennemgangen af Skanderborg Kommunes kørsel ikke havde diskuteret nærmere, hvordan Midttur kan løse nogle opgaver til gavn for kommunen og borgerne. Fra flere sider blev der opfordret til, at både bestillerne og Midttrafik lægger sig i selen for at lave nytænkning om udviklingen af den kollektive trafik. Bestyrelsesformanden opfordrede til, at kommunerne henvender sig til Midttrafik for at få gennemgået kørslen. Direktøren bekræftede, at Midttrafik gerne vil være med til faglig rådgivning og dokumentation for at udvikle og effektivisere den kollektive trafik; Midttrafik mener at kunne bidrage med noget fagligt, og bestillerne skal huske at melde ønsker ind, så det kan indgå i den årlige prioritering af opgaver.

Bestyrelsesformanden orienterede om, at Midttrafik laver kampagner for at sætte fokus på miljøet i forhold til den kollektive trafik, bl.a. med besøg på gymnasier. Derudover er der gennemført udbud i Randers med miljøincitament som det første sted i Danmark. Jørgen Nørby gjorde opmærksom på, at budskabet om at bruge den kollektive trafik skal målrettes til de dele af Midtjylland, hvor den kollektive trafik er et reelt alternativ for kunderne.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- *orienteringen om tiltag i 2009 og 2010 i Strategiplan 2009-2011 tages til efterretning.*

5. Orientering om resultatet af bestillertilfredshedsundersøgelsen

Direktøren orienterede om, at bestillernes tilfredshed er et af Midttrafiks mål. Det er de daglige sagsbehandlere, der er spurgt for at få de fleste input, også selvom de må formodes at være de mest kritiske. Svarene vil blive fulgt op både i administrative fora og direkte med de enkelte bestillere.

Generelt ser tilfredsheden god ud, men især på økonomi er der utilfredshed. Direktionen har iværksat handling med det samme, og Midttrafik har været i kontakt med utilfredse bestillere i denne uge, og der laves en plan nu for at løse problemet. Midttrafik skal gøre det bedre, men strukturelt er det et problem at fordele indtægter rimeligt. Selv med Rejsekortet vil det være et problem.

På de øvrige områder er der generelt en rimelig tilfredshed, men enkelte bestillers administration har tilkendegivet forskellige grader af utilfredshed, hvilket vil blive fulgt op.

Bjarne Schmidt udtrykte utryghed ved, at det kun er enkelte personer ved bestillerne, der har svaret på bestillernes vegne, og at nogle af spørgsmålene har en politisk karakter, som embedsmænd ikke skal forholde sig til. De kritiske røster er ikke nødvendigvis udtryk for oplevelsen blandt politikerne ved bestilleren.

Mads Jakobsen foreslår, at der laves temadrøftelse med de enkelte politiske udvalg i kommunerne med deres embedsmænd for at drøfte, hvordan samarbejdet og resultaterne kan forbedres. Flere andre bakkede op om dette for at få drøftelse af konkrete problemer og løsninger.

Flere udtrykte, at det er vigtigt, at Midttrafik har et godt samarbejde med teknisk forvaltning, og at det følges op i forhold til dem. Niels Erik Iversen opfordrede til,

at man ved fremtidige undersøgelser orienterer på politisk niveau, så også det politiske niveau ved, at undersøgelsen gennemføres.

Uffe Henneberg gav et eksempel på, at kritikken er overtolket, da en utilfredshed kan skyldes et enkelt forhold, men ikke generelt er utilfredshed med fx køreplanlægning.

Peter Thyssen opfordrer til, at Midttrafik i højere grad bruger repræsentantskabet til at vurdere tilfredsheden blandt bestillerne, da et spørgeskema ikke giver et nuanceret billede.

Direktøren tilkendegav, at undersøgelsen er et godt værktøj til at gøre det daglige samarbejde bedre på administrativt niveau, men at undersøgelsen ikke giver et repræsentativt billede af bestillernes tilfredshed på strategisk og politisk niveau, og at undersøgelsen af den grund ikke burde forelægges politisk i Midttrafik men alene bruges som et administrativt værktøj i Midttrafik.

Bestyrelsesformanden bemærkede, at bestillernes administration har fået spørgsmålene på forhånd og har haft chancen for at forberede sig, så svarene kunne være repræsentative for administrationen hos bestillerne. Bestyrelsesformanden fremhævede, at hensigten med undersøgelsen er at sikre udgangspunkt for en dialog med bestillerne og ikke at pege fingre af nogen enkelte bestillere. Der skal arbejdes med undersøgelsesformen, så den bliver mere målrettet næste gang. Undersøgelsens resultater kan bruges i Midttrafik til at præcisere målene for de enkelte ledere og medarbejdere, så Midttrafik kan leve op til målet om tilfredse bestillere.

Flere repræsentantskabsmedlemmer kvitterede for, at Midttrafik indhenter dokumentation for, hvor tilfredse bestillerne er, fremlægger resultaterne og opsøger en dialog efterfølgende. Undersøgelsen er nu et udgangspunkt for det videre arbejde, men undersøgelsesformen kan blive bedre, og det skal overvejes, hvordan det politiske niveau inddrages bedst.

Aleksander Aagaard opfordrer til, at der fremover bliver lavet en undersøgelse af tilfredsheden på det strategiske niveau ved bestillerne, hvis det er noget, Bestyrelsen og Repræsentantskabet skal forholde sig til.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- *orienteringen tages til efterretning.*

6. Orientering om valg af nyt repræsentantskab og bestyrelse efter regionsråds- og kommunalvalget 17. november 2009

- ./. Bestyrelsesformanden gennemgik tidspunkterne i konstitueringen ud fra vedlagte planche. Senest 10. november 2009 sendes et brev til alle kommuner og regionen for at minde om, at der skal udpeges medlemmer til Midttrafiks repræsentantskab ved konstitueringen.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- *orienteringen tages til efterretning.*

7. Temadrøftelse om erfaringerne fra de første år i Midttrafik

Bestyrelsesformanden indledte med at udtrykke ønske om, at det nuværende Repræsentantskab sammen følger op på erfaringerne med arbejdet i Repræsentantskabet for at give input til kommende Repræsentantskab og Bestyrelse.

Bjarne Schmidt Nielsen gav udtryk for, at der har været substans i de to møder om året, og der har været taget gode emner op.

Carsten Jakobsen bakkede op om 2 møder om året, men vil gerne, hvis Midttrafik kan give Repræsentantskabet mere input i forhold til kollektiv trafik ved fx at lave temamøder eller studieture.

Kirstine Bille fandt også møderne interessante, men vil gerne, at Repræsentantskabets rolle i forhold til bestillerne styrkes.

Ole F. Lyse var enig i, at 2 møder om året er passende.

Mads Jakobsen opfordrede til, at dagsorden og bilag gøres lettere tilgængelige og mere kortfattede med fokus på det væsentlige.

Uffe Henneberg ønskede balance mellem omfanget af dagsordensmateriale og det faglige grundlag, der er nødvendigt for beslutninger. Han ser gerne, at der skabes større identitet for Repræsentantskabet, så rollen i forhold til fx teknisk udvalg i de enkelte kommuner bliver mere præcis, hvilket Midttrafik kan bidrage med ved at lave lettilgængelig information til de enkelte bestillere om den kollektive trafik og Repræsentantskabets opgaver.

Eli Vium var tilfredshed med mødeomfang og indhold. Afstanden fra kommunen og borgerne til Midttrafik opleves som ret stor, og det bør der arbejdes med.

Aleksander Aagaard udtrykte forventning om, at de opstartsvanskeligheder, der har været, efterhånden vil lægge sig i baggrunden, så tilfredsheden med Midttrafik vil stige.

Hans Bang-Hansen mente, at Repræsentantskabet skal drøfte overordnede temaer og gøre det forståeligt på politisk niveau, hvordan rollerne er fordelt i arbejdet med kollektiv trafik. Derudover skal Midttrafik have møder med et eller flere tekniske udvalg. Det daglige samarbejde på administrativt niveau er blevet bedre siden opstarten.

Jens Jørn Justesen vurderer, at to møder om året er et minimum. Det har været spændende møder, men det kan være svært at skabe interessen i kommunerne for den kollektive trafik. Repræsentantskabet skal kunne være ambassadører for den kollektive trafik i kommunerne.

Vagn Larsen mente, at 2 møder er passende. Derudover kan der afholdes temamøder. Samarbejdet på administrativt niveau sikrer den løbende information, og i Silkeborg Kommune drøftes kollektiv trafik ofte politisk.

Torben Nørregaard fandt 2 møder passende, og måske derudover et heldagstemamøde med Repræsentantskabet hvert eller hver anden år. I starten af 2010 bør der afholdes møder med alle tekniske udvalg, fx ved 3-4 fællesmøder.

Niels Erik Iversen mente, at Bestyrelsen skal være glad for, at man har et interesseret Repræsentantskab, og at Bestyrelsen skal bruge Repræsentantskabet. Det kan drøftes, om der er nok beslutningskompetence i Bestyrelsen og Repræsentantskabet. Han bakkede op om at holde temamøder m.m.

Finn Stengel Petersen konstaterede, at der har været en række særlige udfordringer i opstarten, men at 2 årlige møder fremover nok stadig vil være passende. Måske skal et af møderne fremover være et heldagsmøde.

Elvin Hansen opfordrede til, at der bliver et yderligere møde, fx et temamøde årligt. Han roste bestyrelsesformanden for det store engagement i opstarten af Midttrafik.

Peter Thyssen ønsker, at der i den kommende periode tages op, hvordan der kan træffes beslutninger i Repræsentantskabet og Bestyrelsen, selvom der ikke er tilagt særlige beslutningskompetencer i de to fora. Strukturen giver kun Midttrafik den indflydelse, som der kan argumenteres for over for bestillerne.

Aleksander Aagaard opfordrede til, at det første repræsentantskabsmøde i 2010 bruges til at give medlemmerne en pædagogisk indførelse i, hvad udfordringerne og mulighederne er for den kollektive trafik.

Bestyrelsesformanden takkede for input, og udtrykte tilfredshed med det engagement, Repræsentantskabet har udvist. Bestyrelsesformanden gjorde opmærksom på, at Midttrafik er langt fremme med at arbejde med ledelse og kvalitet, hvilket er tilfredsstillende at kunne gennemføre i takt med at sikre stabil drift og fortsat harmonisering.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- *Repræsentantskabet gør status for det hidtidige virke med henblik på at sikre et godt grundlag for det nye repræsentantskab.*

8. Eventuelt

Peter Thyssen orienterede om, at Transportministeren har givet tilsagn om, at Staten deltager aktivt i letbaneselskabet, hvilket er afgørende for fremdriften i projektet.

Beslutning:

- *intet ført til protokol.*