

## Bilagsoversigt

---

**Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (*klik på bilagstitlen*)**

- 1 Valg af dirigent
  
- 2 Orientering om Midttrafik
  1. [Midttrafiks vedtægter](#)
  2. [orientering til Repræsentantskabet om arbejdet](#)
  3. [kortfattet udgave af Midttrafiks strategiplan](#)
  4. [Midttrafiks årsberetning 2008](#)
  5. [Midttrafiks informationsfolder til medlemmer af byråd m.m.](#)
  
- 3 Valg af medlemmer til Bestyrelsen for Midttrafik
  
- 4 Repræsentantskabets forretningsorden
  1. [forretningsorden for Repræsentantskabet for Midttrafik](#)
  
- 5 Eventuelt

*Århus, 8. januar 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 15. januar 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

## **VEDTÆGTER FOR TRAFIKSELSKABET I REGION MIDTJYLLAND**

**Godkendt af Trafikstyrelsen 5. september 2007**

### **Præambel**

Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselskab, der dækker Århus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Samsø Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brande Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

### **Selskabets navn og formål**

§ 1. Selskabets navn er Midttrafik.

Stk. 2. Selskabets hjemsted er i Århus Kommune, og selskabet har en afdeling i Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med reglerne i lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

1. offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
2. fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
3. koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
4. individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
5. privatbaner.

Stk. 2. I selskabet udgør VLTJ/Lemvigbanen, HHJ/Odderbanen og Århus Sporveje, Busselskabet særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 3. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 4. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 4. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten

§ 5. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 2.

## **Repræsentantskabet**

§ 6. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 7. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode, jf. dog stk. 2. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.

Stk. 2. Det første repræsentantskabs funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

§ 8. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til trafikskabsbestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af den bestyrelse, der fungerer fra den 1. januar 2007, skal de deltagende kommuners budgetter for 2007 lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 9. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, og træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, jfr. dog § 8

Stk. 5. Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

§ 10. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

Såfremt formanden for bestyrelsen ikke er medlem af repræsentantskabet, deltager formanden i repræsentantskabets møder som observatør.

Stk.2. Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med mindst 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland forestår indkaldelsen af det første repræsentantskabsmøde til afholdelse snarest muligt efter 1. januar 2007.

Stk. 3. Forslag til supplerende dagsorden skal være formanden/Forberedelsesudvalget i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.

Stk. 4. Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske, såfremt formanden for bestyrelsen eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.

Stk. 5. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.

Stk. 6. Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 11. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov.

## **Bestyrelsen**

§ 12. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabets finansiering, jf. § 8, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 8.

§ 13. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter reglerne i § 12 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 14. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode, jf. dog stk. 2. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted, og konstituering har fundet sted.  
Stk. 2. Den første bestyrelses funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

§ 15. Bestyrelsen vælger selv en formand og 2 næstformænd.

§ 16. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 17. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinierne for finansiering af trafikskabet, jf. § 25, stk. 3.

§ 18. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsråds medlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinierne for finansieringen af trafikskabet, jf. § 25, stk. 3.

Stk. 2. Bestyrelsen holder møder, når formanden skønner det påkrævet, eller begge Regionens medlemmer, eller en af kommunernes medlemmer af bestyrelsen eller selskabets direktør forlanger det.

Stk. 3. Bestyrelsens beslutninger indføres i en beslutningsprotokol, der efter hvert møde underskrives af de medlemmer, der har deltaget i mødet. Et medlem, der ikke er enig i en bestyrelsesbeslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 19. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 20. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

**§ 21.** Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinier for selskabets finansiering, jf. § 25, stk. 3,
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 26, 27 og 28, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
11. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
12. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
13. valg af sagkyndig revision, jf. § 28, stk. 1,
14. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
15. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

## **Direktion**

**§ 22.** Direktionen består af en direktør.

**§ 23.** Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Den administrerende direktør har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

**§ 24.** Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 21.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

## **Finansiering**

**§ 25.** Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinier for selskabets finansiering.

## **Regnskab og budget**

§ 26. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linieføring, frekvenser m.v. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 27. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 28. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

## **Tilsyn**

§ 29. Tilsyn med selskabet varetages i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning af den statsforvaltning, der varetager tilsynet med de deltagende kommuner.

Stk. 2. Varetages tilsynet med de deltagende kommuner ikke af samme statsforvaltning, udøves tilsynet af den statsforvaltning, der varetager tilsynet med selskabets hjemstedskommune.

§ 30. Beslutninger om trafikelskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

## **Ikrafttræden og ændring af vedtægten**

§ 31. Vedtægten træder i kraft den 1. januar 2007.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet og derefter af transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

*Århus, 8. januar 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 15. januar 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. januar 2010	1-00-2-10	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

## Orientering om Repræsentantskabets møder

### Emner i Repræsentantskabet

Ifølge loven og Midttrafiks vedtægter, er Repræsentantskabets rolle at godkende byrdefordelingen for det kommende års budget. Bestyrelsen i Midttrafik har derudover i den forgangne valgperiode ønsket at inddrage Repræsentantskabet i drøftelser af væsentlige områder i Midttrafik, fx initiativer til at forbedre den kollektive trafik, indførelse af Rejsekortet, Strategiplan 2009-2011 og forbedring af samarbejdet mellem Midttrafik og bestillerne.

Repræsentantskabet for Midttrafik har i den første valgperiode afholdt møder to gange om året. Ud over aktuelle temaer, har mødet i foråret haft til formål at aflægge beretning for året før samt drøfte budgettemaer for det efterfølgende år. Efterårsmødet har haft som fast punkt, at byrdefordelingen mellem kommunerne og regionen for det kommende budgetår er blevet godkendt samt at der er blevet orienteret om aktiviteter i det kommende år.

Den nyvalgte bestyrelse fastlægger mødeplan for Repræsentantskabet, og Bestyrelsen vil også fastlægge emner til de enkelte møder, når disse nærmer sig. Til orientering gengives overskrifterne fra de ordinære møder i Repræsentantskabet i perioden 2007-2009:

#### 20. april 2007:

- Formandens beretning for de første 100 dage med Midttrafik
- Temadrøftelse om økonomi og byrdefordeling
- Midttrafiks vision om flere og mere tilfredse kunder

#### 26. oktober 2007:

- Godkendelse af byrdefordeling af fællesbudget 2008
- Midttrafiks muligheder for at skabe effektiviseringer, besparelser og forbedringer i den kollektive trafik
- Evaluering af det hidtidige samarbejde mellem kommunerne, Regionen og Midttrafik
- Temaer for det kommende års arbejde
- Revideret tidsplan for beslutningsproces og økonomiske forpligtelser for Midttrafik vedrørende tilslutning til Rejsekortsystemet

#### 23. maj 2008:

- Regnskab 2007 for Midttrafik
- Udfordringer, rammebetingelser og handlemuligheder for Midttrafik og den kollektive trafik
- Trafikplan for Midttrafik 2008-2012
- Temaer og tidsplan for budget 2009

#### 24. oktober 2008:

- Midttrafiks budget 2009
- Byrdefordeling af budget 2009
- Udviklingsmulighederne i den kollektive trafik
- Status for Midttrafiks trafikplan 2008 - 2012
- Samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne

17. april 2009:

- Bestyrelsesformandens beretning for 2008
- Præsentation af Midttrafiks Strategiplan 2009-2011
- Den statslige trafikaf tale (En Grøn Transportpolitik) og de muligheder, den giver Midttrafik
- Betjeningsmuligheder med Midttur
- Status for beslutning om rejsekortet
- Orientering om forventet regnskab 2008
- Status for budget 2009
- Temaer og tidsplan for budget 2010
- Orientering om status vedrørende effektivisering af det regionale rutenet

6. november 2009:

- Økonomiopfølgning 3. kvartal 2009
- Budget 2010 og byrdefordeling
- Orientering om tiltag i 2009 og 2010 i Strategiplan 2009-2011
- Orientering om resultatet af bestillertilfredshedsundersøgelsen
- Orientering om valg af nyt repræsentantskab og bestyrelse efter regionsråds- og kommunalvalget 17. november 2009
- Temadrøftelse om erfaringerne fra de første år i Midttrafik

Det afgående Repræsentantskab har opfordret Midttrafik til at afholde møder med de udvalg i kommuner og region, der har ansvaret for at bestille kollektiv trafik, og at Repræsentantskabets medlemmer informerer om Midttrafiks aktiviteter i deres kommuner.

#### **Rammerne for møderne**

Repræsentantskabet skal ved sin tiltræden underskrive forretningsordenen for Repræsentantskabet. Af den fremgår det bl.a., at møder indkaldes med fire ugers varsel, hvor emner til dagsordenen kan meddelelse bestyrelsesformanden. På møderne vælges en dirigent, som forestår møderne.

Der laves referat af møderne, som sendes til mødedeltagerne og kommunerne, og referatet offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside.

Medlemmer af repræsentantskabet er berettiget til diæter for mødedeltagelse efter Statens takster, og der udbetales kørselsgodtgørelse i forbindelse med møderne ligeledes efter Statens takster.

Medlemmer af Bestyrelsen kan vælge at få vederlag, hvorved de fravælger muligheden for diæter i forbindelse med møder i Repræsentantskabet. Midttrafik udbetaler kompensation for tabt arbejdsfortjeneste i forbindelse med møder i Repræsentantskabet, hvis medlemmet er berettiget til dette i forbindelse med møder i den kommunalbestyrelse, som vedkommende repræsenterer.

Medlemmerne af Repræsentantskabet skal oplyse cpr-nummer til Midttrafik, da diæter m.m. udbetales til NEM-konto og indberettes til SKAT.

*Århus, 8. januar 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 15. januar 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 2  
Bilag nr. 3**

STRATEGIPLAN 2009/2011



Midtrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg  
[www.midtrafik.dk](http://www.midtrafik.dk)



midtrafik

## MIDTTRAFIK KØRER MENNESKER, SKABER MULIGHEDER OG BIDRAGER TIL ET SUNDERE MILJØ.

Midttrafiks opgave er at give borgerne adgang til gode transportløsninger - at gøre det muligt for alle at rejse hvor hen de vil, uanset om det er til skole, til en ungdomsuddannelse, til arbejde eller fritidsaktiviteter. Midttrafik løser opgaven ud fra kommunernes og regionens ønsker og i tæt dialog med de leverandører, der har ansvaret for driften.

Strategiplanen 2009/2011 tager udgangspunkt i visioner, mål og en økonomisk ramme fastsat af Midttrafiks bestyrelse. Strategiplanen peger på fem fokusområder, som er centrale for, at Midttrafik når sine mål:

- TILFREDE OG LOYALE KUNDER
- TILFREDE LEVERANDØRER
- TILFREDE BESTILLERE
- DEN KOLLEKTIVE TRAFIKS MILJØFORDELE
- ET SAMMENHÆNGENDE RUTENET



## PRODUKTET SKAL VÆRE I ORDEN, OG VI SKAL GØRE DET, VI SIGER, VI VIL GØRE.

PRODUKTET SKAL VÆRE SÅ ATTRAKTIVT, AT FLERE FÅR LYST TIL AT REJSE MED OS. DET KRÆVER, AT BUSREJSEN FORBEDRES, SÅ DEN I HØJERE GRAD OPFYLDER KUNDERNES BEHOV.

Midttrafik lever af kunder, hen ved 60 % af Midttrafiks indtægter kommer direkte fra kunder. Både nu og i fremtiden er tilfredse kunder, der vil betale for rejsen, en vigtig forudsætning for at sikre midler til drift og udvikling.

Kunderne skal have et godt produkt, gode oplevelser og tillid til Midttrafik. Her nævnes nogle eksempler på, hvad Midttrafik vil fokusere på i de kommende år:

### TRYGHED

Midttrafik vil arbejde for ensartede, moderne og trygge venteforhold. På rejsen vil Midttrafik medvirke til, at turen er tryk og komfortabel - både for kunder og chauffører.

### BUS TIL TIDEN

Bus til tiden er det allervigtigste for kunderne. Kunderne skal kunne stole på, at busser og tog kører, som vi lover. Det vil vi sikre gennem realistiske køreplaner, bedre fremkommelighed, effektiv kvalitetsstyring og god information, når der af og til opstår forsinkelser.

### INFORMATION FØR, UNDER OG EFTER REJSEN

De vigtigste informationer skal være tilgængelige i busser, ved stoppestedet, på salgsstedet og på hjemmesiden. Flere af disse informationer skal i løbet af et år også kunne nås via mobiltelefonen. Hvis bussen er forsinket, skal kunderne let kunne få information om driftsforstyrrelser, og de skal kende rejsegarantien, hvis de får brug for mere hjælp.

### SERVICEORIENTERING

På rejsen betyder det meget, hvordan chaufføren kører, og hvordan han behandler kunderne. Når kunderne søger råd hos et salgssted, skal de have venlig og præcis betjening - og helst mere end forventet. Og når kunderne er i kontakt med Midttrafik, f.eks. om rejsegaranti, skal de opleve en hurtig og professionel sagsbehandling.

## TILFREDESE OG LOYALE KUNDER 1



## MIDTTRAFIKS LEVERANDØRER ER EN DEL AF BUTIKKEN. DE SKAL VÆRE MED TIL AT SÆLGE FLERE REJSER.

**BUSSELSKABER OG SALGSSTEDER HAR DEN DIREKTE KONTAKT MED KUNDERNE. DE SPILLER EN VIGTIG ROLLE, NÅR KUNDETILFREDSHEDEN SKAL FORBEDRES, OG SALGET SKAL STIGE.**

### NYE KONTRAKTFORMER

Midttrafik vil arbejde for samarbejds- og kontraktformer som skaber effektivitet, ansvar og øget kundefokus. Målet er, at alle kontrakter på sigt giver incitament til at yde en ekstra indsats for at få tilfredse kunder og flere kunder. Der laves forsøg, hvor buselskaberne får flere frihedsgrader inden for køreplanlægning, og udbudsmodeller hvor det sikres, at buselskaber der performer godt tilgodeses.

### DYGTIGE LEVERANDØRER

Midttrafik vil tilbyde værktøjer, der gør det lettere at være chauffør eller salgsmedarbejder f.eks. zonekort, vejledninger, information om kampagner osv. Midttrafik iværksætter, sammen med leverandørerne, initiativer der skal styrke chaufførers og salgspersonales uddannelse og motivation. Det kan f.eks. være certificering, efteruddannelse, nye informationsmåder osv.

### LIGEVEDIG DIALOG

Leverandørerne skal sikres reel inddragelse i forhold, der har betydning for drift og planlægning. Dette skal blandt andet ske i samarbejdsudvalg for buselskaber, taxavognmænd, chauffører og salgssteder.

### ENS PRISER OG REJSEREGLER

Midttrafik vil arbejde for simple rejseregler og takster og måder at billettere på. Det gælder f.eks. harmonisering af institutionsrejser, rammer for gratis kørsel, afskaffelse af de såkaldte garderoberbilletter osv.

### TILGÆNGELIGHED

Midttrafik vil i samarbejde med kommuner arbejde for, at buselskaber opnår god tilgængelighed i trafikken. Det gælder information når det sner, let adgang til stoppestedet, gode oversigtsforhold og fremkommelighed på vejene.

## TILFREDSE OG LEVERANDØRER 2



## DET ER BESTILLERNE, SOM BESTEMMER HVOR OG HVOR MEGET DER SKAL KØRES.

MIDTTRAFIKS OPGAVER ER AT KOORDINERE KOMMUNERNES OG REGIONENS ØNSKER TIL KØRSEL OG OMSÆTTE DET TIL SAMMENHÆNGENDE KOLLEKTIV TRAFIK FOR KUNDERNE.

Midttrafik har ansvaret for at fastlægge priser, gennemføre udbud og lave markedsføring. Det kræver tæt samarbejde med bestillerne. Bestillerne har tre overordnede ønsker til Midttrafik:

### GOD FAGLIG RÅDGIVNING

Inden udgangen af 2009 kan Midttrafik rådgive bestillerne om effektiv trafik- og køreplanlægning, fremkommelighed, miljø og markedsføring. Midttrafik præsenterer valgmuligheder, som giver mest og bedst mulig kollektiv trafik for pengene.

### GOD INFORMATION

Bestillerne skal senest medio 2009 have kvartalsvise nyhedsbreve om vores initiativer for udvikling og effektivisering. Bestillerne skal have kvartalsvise opgørelser over udgifter og indtægter på Midttrafiks forskellige forretningsområder, årlige opgørelser over udvikling i passagertal, kundehenvedelser, rejsegaranti, driftsforstyrrelser, besøg på hjemmeside og dokumentation for effekten af nye initiativer.

### STABIL DRIFT

Midttrafik sørger for rettidig kørsel med den ønskede kvalitet sammen med leverandørerne. Midttrafik informerer løbende bestillerne om status for kundeklager, driftsforstyrrelser, kundetilfredshed og ønsker fra borgerne.

### HVEM BETALER HVAD?

Regionale ruter finansieres af regionen, lokalruter og bybusser finansieres af kommunerne, individuel kørsel med handicappede finansieres af kommunerne. Midtjyske Jernbaner (Lemvigbanen og Odderbanen) finansieres af Region Midtjylland.

## TILFREDESE BESTILLERE 3



## KUNDERNE SKAL VIDE, AT DE GØR EN FORSKEL FOR MILJØET, NÅR DE TAGER BUSSEN.

### MIDTTRAFIK OG MILJØET 4

MILJØHENSYN HAR HØJ PRIORITET FOR MIDTTRAFIKS BESTYRELSE. FORDI MIDTTRAFIK KAN GØRE EN FORSKEL - JO FLERE DER REJSER SAMMEN, JO MINDRE BELASTNING FOR MILJØET.

#### FLERE I BUSSEN

Den største miljøgevinst opnås, når busserne udnyttes optimalt. Det betyder, at Midttrafik vil arbejde for, at flere borgere vælger bussen eller toget. Det kræver et attraktivt produkt, som kan få nuværende kunder til at rejse mere og potentielle kunder til at rejse kollektivt en gang i mellem.

#### MILJØKRAV I KONTRAKTERNE

Miljøstrategien betyder også, at Midttrafik vil præcisere miljøkravene overfor leverandørerne. Det kan f.eks. være krav om, hvor meget bussen må forurene eller vejledning til uddannelse af medarbejdere i miljøvenlig kørsel.

#### BESTILLERNE SKAL BIDRAGE

Midttrafik alene kan ikke forbedre miljøet. Det er derfor vigtigt, at strategien også rummer anbefalinger til, hvordan Midttrafiks bestillere kan bidrage til en mere miljøvenlig kollektiv trafik. Det kan f.eks. være at kommunen vælger små busser eller taxa, der hvor der er få kunder og bidrager med lokal markedsføring.

#### MIDTTRAFIKS MILJØPROGRAM

Midttrafik vil være kendt for et konsekvent og systematisk miljøarbejde. Midttrafik vil være forgænger i miljøspørgsmål inden for kollektiv trafik. Det betyder, at Midttrafik skal udarbejde et miljøprogram med konkrete initiativer for miljøarbejdet, der virker.

## KUNDEN SKAL IKKE TAGE STILLING TIL OM EN RUTE ER KOMMUNAL ELLER REGIONAL. HUN SKAL VÆLGE DEN BEDSTE LØSNING.

### ET SAMMENHÆNGENDE RUTENET 5

DE FORSKELLIGE TILBUD, SOM FINDES I MIDTTRAFIKS OMRÅDE, SKAL HÆNGE SAMMEN I ET INTEGRERET TRAFIKNET, SOM GØR DET LET FOR BORGERNE AT BEVÆGE SIG RUNDT MED KOLLEKTIV TRAFIK. BÆREDYGTIG MOBILITET SKAL FREMMES.

#### TILBUD EFTER EFTERSPØRGSEL

Rutenettet skal tilpasses nye transportønsker og vækstområder i Midtjylland, og tilbuddet skal indrettes efter efterspørgslen - små busser og telekørselsordninger til små, spredte rejsestrømme, i større byer ser vicebusser suppleret med højfrekvente stambuslinjer og lynbusser, og letbane i områder, hvor der er mange pendlere.

#### MEST TRAFIK FOR PENGENE

Midttrafik vil i samarbejde med kommuner og regionen gennemføre initiativer, der optimerer buskørslen inden for de økonomiske rammer og bestillerens ønskede serviceniveau, og sikre mest mulig kollektiv trafik for pengene.

#### KOORDINERET TRAFIK

Midtrafik vil i samarbejde med bestillerne fastlægge kriterier for, hvad der fremadrettet skal være regionale, og hvad der skal være lokale ruter, og hvordan de koordineres bedst muligt.

Midtrafik yder faglig rådgivning i form af innovativ planlægning for de kommuner, der ønsker at tænke kollektiv trafik sammen med egen lokal planlægning.

Midtrafik vil komme med forslag til effektiv kollektiv trafik, tilpasset kundeunderlag og geografi - fra teleordninger, mindre busser over lynbusser til letbane, der er integreret.



*Århus, 8. januar 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 15. januar 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

# ÅRSBERETNING 2008



midttrafik



## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>INDLEDNING</b>	<b>05</b>	Forord
<b>OM MIDTTRAFIK</b>	<b>06</b>	Fakta om Midttrafik
	<b>07-08</b>	Midttrafiks strategiplan
<b>MIDTTRAFIKS AKTIVITETER 2008</b>	<b>09-15</b>	Flere tilfredse og loyale kunder
	<b>17-18</b>	Tilfredse leverandører
	<b>19-26</b>	Tilfredse bestillere
	<b>27-32</b>	Et mere sammenhængende rutenet
	<b>33</b>	Midttrafik og miljøet
	<b>34-39</b>	Forudsætninger
<b>FREMTIDEN</b>	<b>40-43</b>	Perspektiver for 2009



47

midtrafik

SCANIA

RY-88080

## 2008 – ET ÅR MED KONSOLIDERING, TILPASNING OG UDVIKLING

### Forord

Det andet år i Midttrafiks historie bar præg af, at det stadig er et nyt trafikselskab, hvor mange forskellige måder at betjene kunderne og leverandørerne i de tidligere kommuner, amter og trafikselskaber fortsat skulle harmoniseres. Driften blev dog stabiliseret – både på gade og i administrationen.

De økonomiske udfordringer for den kollektive trafik med stigende udgifter og faldende indtægter betød også, at der var fokus på tilpasning og effektivisering af tilbuddet til kunderne.

2008 var også året, hvor Midttrafik fik sat fokus på udvikling og forbedring af den kollektive trafik, så der i løbet af året eksempelvis er vedtaget en strategiplan for de kommende år, der er startet forsøg med incitamentskontrakter og åbnet en ny pendlerrute til Århus Nord.

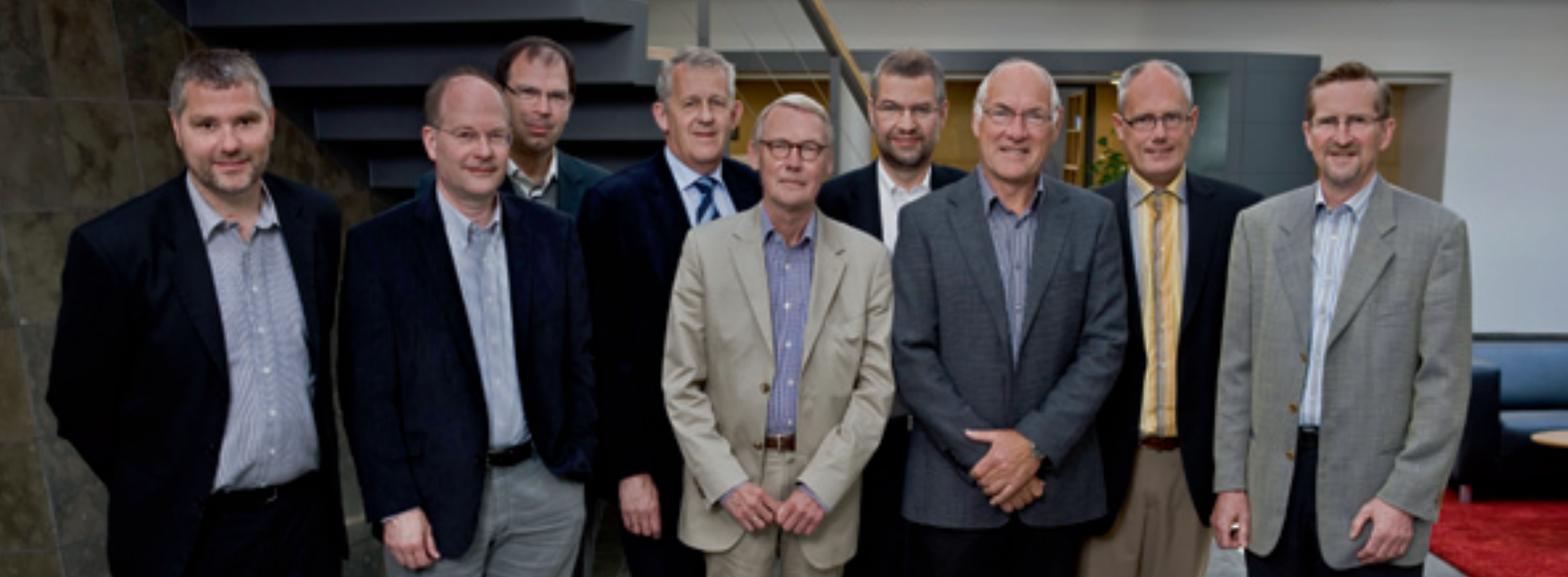
I denne årsberetning præsenterer Midttrafik en række af de aktiviteter, der har været med til at præge den kollektive trafik for kunderne i Midtjylland, Midttrafiks leverandører samt kommunerne og regionen.



God læselyst,

Jens Erik Sørensen

Direktør



Midttrafiks bestyrelse (fra højre mod venstre): Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk (Viborg Kommune), Finn Stengel Petersen (Herning Kommune), Aleksander Aagaard (Region Midtjylland), Hans Bang-Hansen (Horsens Kommune), 2. næstformand Bjarne Schmidt Nielsen (Region Midtjylland), Torben Nørregaard (Ringkøbing-Skjern Kommune), Jørgen Nørby (Lemvig Kommune), næstformand Peter Thyssen (Århus Kommune), Mogens Nyholm (Randers Kommune)

## FAKTA OM MIDTTRAFIK

Midttrafik er et trafiksselskab, der varetager den kollektive trafik i Midtjylland. Midttrafik planlægger, fastlægger takster for og markedsfører den kollektive busstrafik og den individuelle handicapkørsel samt trafikken på de to privatbaner i Midtjyske Jernbaner A/S. Det meste bus- og handicapkørsel udføres af private vognmænd, der har kontrakt med Midttrafik efter udbud – Midttrafik gennemfører udbuddene og administrerer kontrakterne. Nogle kommuner foretager selv nogle opgaver vedrørende åbne skolebusruter, som primært er tilpasset skolernes ringetider.

Bybusserne i Århus køres af Busselskabet Århus Sporveje, der er et selvstændigt forretningsområde, der ejes af Midttrafik. Kommunerne finansierer den lokale kollektive trafik og handicapkørsel, mens Region Midtjylland finansierer den regionale kollektive trafik og Midtjyske Jernbaner. Kommunerne og regionen er dermed bestillere af ønsket service af kollektiv trafik.

Midttrafik ledes af en bestyrelse, bestående af 9 medlemmer – 7 valgt af kommunerne og 2 af Region Midtjylland.

“ Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne ”

## MIDTTRAFIKS STRATEGIPLAN

Midttrafiks bestyrelse besluttede inden dannelsen af trafiksselskabet en mission og en vision samt 17 mål for Midttrafiks virke. På baggrund af erfaringerne i trafiksselskabet og i omverdenen, blev der i 2008 vedtaget en ny strategiplan for 2009-2011, der fokuserer på, hvad Midttrafik vil de kommende år.

### Midttrafiks mission

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

### Midttrafiks visioner

Den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder og drives økonomisk effektivt.

### Midttrafiks overordnede mål

Midttrafiks strategiplan fastlægger, at der er fem overordnede mål for Midttrafik:

- » Flere tilfredse og loyale kunder - tilfredse kunder er loyale og gode ambassadører; Midttrafik skal have fokus på at forbedre produktet, der hvor det giver højere kundetilfredshed.
- » Tilfredse leverandører - busselskaber, vognmænd og salgssteder har den direkte kontakt med kunderne,

og Midttrafik skal sikre, at de har incitament til at øge kundetilfredsheden.

- » Tilfredse bestillere - Midttrafik skal understøtte bestillerne i at tilbyde god kollektiv trafik ved at give god faglig rådgivning, sikre stabil drift samt systematisk rapportering om økonomi og nøgletal for den kollektive trafik.

- » Et mere sammenhængende rutenet - Midttrafik skal tilpasse rutenettet til de nye transportønsker og vækstområder i Midtjylland, og tilbuddet skal indrettes efter efterspørgslen og de økonomiske rammer, bestillerne har.

Midttrafik og miljøet - Midttrafik skal lave en miljø-

- » strategi, hvor der bl.a. stilles krav om emissioner osv., men derudover skal Midttrafik arbejde aktivt på at gøre kunderne opmærksom på, at den kollektive trafik i de fleste tilfælde er et miljøvenligt alternativ til den individuelle trafik, og ved at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik, og dermed udnytte kapaciteten bedre, bliver det endnu mere miljøvenligt.

Forudsætningerne for at nå målene er bl.a., at Midttrafiks administration løbende kan tilpasse sin organisation efter behovet, at ledelsen går foran og sætter tydelige mål, at der er styr på fakta og på grundproduktet, samt at Midttrafik arbejder ud fra en kvalitetsmodel.



## MIDTTRAFIKS STRATEGIPLAN

### Midttrafiks værdier

Midttrafik har vedtaget seks værdier:

- ❖ Midttrafik er kundeorienteret. Vi er sat i verden for at skabe god kollektiv trafik for borgerne. Vi stræber efter at forstå kundernes behov, lære af dem, tilpasse ydelserne hertil og gerne overgå deres forventninger. Dette sker indenfor de rammer, kommunerne og regionen sætter.
- ❖ Midttrafik bygger på partnerskab. Ledere og medarbejdere gør deres fælles bedste for at nå målene. Midttrafik løser opgaver ud fra kommunernes og regionens ønsker og i tæt dialog med de leverandører, der har ansvaret for driften
- ❖ Midttrafik bygger på udvikling. Vi arbejder for at forbedre vore opgaveløsninger, afprøve nye ideer og løsningsforslag ud fra fokus på fakta. Dette kræver udvikling af organisationen, medarbejderne og lederne.
- ❖ Midttrafik bygger på helhed. Ledere og medarbejdere arbejder efter en fælles retning og fælles mål. Vi deler viden, er effektive, er loyale og har respekt for hinandens forskellige bidrag til helheden.
- ❖ Midttrafik skaber værdi. Vi skaber værdi for vore kunder, kommunerne og regionen, medarbejdere og leverandører. Vi skaber værdi, når vi sætter og når høje mål.
- ❖ Midttrafik er troværdig. Vi lever op til vores ansvar og gør os fortjent til kundernes, bestillernes og samarbejdspartners tillid.

“ Loyale kunder rejser mere og er gode ambassadører for Midttrafik ”

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

Loyale kunder rejser mere og er gode ambassadører for Midttrafik. Når man er tilfreds eller meget tilfreds med Midttrafiks ydelser, er man en loyal kunde. Høj kundetilfredshed opnås ved at dække flest mulige af kundernes behov. For Midttrafik betyder det fokus på tiltag, der styrker pålidelighed, rejsetid, information, service og tryghed.

Midttrafiks tilbud til kunderne består af en palet af forskellige produkter, som er tilpasset de enkelte kunders behov:

- ❖ Odderbanen og Lemvigbanen, der transporterer kunderne med tog.
- ❖ På sigt en letbane i Århus, der har flere stop i byen, men kan køre hurtigere uden for byen integreret med Odderbanen og Grenaa-banen.

- ❖ Busser med forskellige formål – X busser og regionale busser, der forbinder større byer; lokale ruter, der binder kommunerne sammen; bybusser der betjener mange kunder i byerne; teletaxier der betjener kunder efter behov i de områder, hvor der ikke er kunder nok til faste busafgange.

- ❖ Koordineret kørsel, hvor kørsel for fysisk handicappede, der ikke kan bruge buskørsel, patientkørsel til sygehusene, enkelte andre kørselsopgaver for kommunerne samt et generelt tilbud til alle borgere om Midttur bliver koordineret, så Midttrafik bestiller taxi til kørslen og udnytter kapaciteten bedst muligt.

“ Kunderne lægger meget vægt på god information ”

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

### Information til kunderne

Fra undersøgelser ved Midttrafik, at kunderne lægger meget vægt på god information..

### Midttrafiks hjemmeside

Midttrafiks hjemmeside er en central kilde til information til kunderne. I 2008 var der knap fire millioner besøg på den. Størstedelen af aktiviteten koncentrerer sig omkring køreplaner, der stod for over halvdelen af de viste sider. Trafikinformationssiden, der oplyser kunderne om eventuelle driftsforstyrrelser og ruteomlægninger, har ligeledes været meget besøgt.

Midttrafik udsendte i alt 36 pressemeddelelser i løbet af 2008 (i 2007 var antallet 15), og der blev publiceret 105 nyheder om stort og småt på hjemmesiden i 2008 (i 2007 var antallet 41).

### Kampagner m.m.

Der blev i 2008 gennemført særskilte informationskampagner om:

- Nye priser
- Nye køreplaner
- SMIL kampagnen
- Markedsføring af ny ringrute 101 (Skanderborg - Viby - Skejby Sygehus - Vejlbj - Hornslet), der startede drift december 2007
- Markedsføring af incitamentsforsøg på rute 118 (Århus - Randers)
- Odderbanen tilbage på sporet
- Natbusser
- Midttrafik.dk
- Ruteændringer på en bybus i Horsens
- Ruteændringer på en bybus i Silkeborg.

# INDSTIL SKYDERIET :-)

CHAUFFØREN MÅ IKKE SVARE IGEN  
ER DU UTILFREDS, SÅ FÅ LUFT PÅ MIDTTRAFIK.DK  
VI LOVER, DU FÅR ET ORDENTLIGT SVAR



Busselskabet

“ Der har i 2008 ikke været væsentlige driftsforstyrrelser, og de mange aflysninger pga. chauffør-mangel i 2007 har ikke gentaget sig i 2008. Samlet set er 99,9 % af alle busafgange blevet gennemført. ”

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

### Rejseplanen

Midttrafik indgår i samarbejdet omkring rejseplanen.dk, som er en af landet mest besøgte hjemmesider med information om køreplaner og tider, skiftemuligheder, kort, stationsoplysninger mv. Det er muligt at søge rejse med kollektiv adresse fra adresse til adresse i stort set hele det midtjyske område.

### Trafikinformation

Det er vigtigt for kunderne at være sikker på, at bussen kommer. Midttrafik sørger sammen med vognmændene for hurtig information til kunderne på hjemmesiden, hvis der er driftsforstyrrelser. Information opdateres på Midttrafiks hjemmeside 24 timer i døgnet.

Midttrafik har et godt samarbejde med Danmarks Radio, P4, som sikrer, at trafikinformation hurtigt bringes videre til kunderne via radioen.

Der har i 2008 ikke været væsentlige driftsforstyrrelser, og de mange aflysninger pga. chauffør-mangel i 2007 har ikke gentaget sig i 2008. Samlet set er 99,9 % af alle busafgange blevet gennemført.

### Rutebilstationer og salgssteder

Salg af billetter og kort og information til kunderne varetages af 11 rutebilstationer, DSB og Arriva salgssteder samt en række øvrige samarbejdspartnere i det midtjyske område. I Århus, Randers og Silkeborg er der et særligt salgsnet, hvor der sælges klippekort og peri-

odekort fra kiosker, tankstationer og supermarkeder. De fleste rutebilstationer og salgssteder er privat ejede, men Midttrafik har overtaget personale på Randers og Viborg rutebilstationer fra de afgivende myndigheder ved strukturreformen. Derudover har Midttrafik et medejerskab i Århus Rutebilstation.

Rutebilstationer og salgssteder udsteder periode- og klippekort til kunderne, som henvender sig dér.

Rutebilstationerne har i 2008 haft ca. 38 mio. kr. i indtægter. Rutebilstationer med personale har fået ca. 10,1 mio. kr. i tilskud til salgspersonale, kundefaciliteter samt anløbspladser til busserne. Derudover har der været tilskud på ca. 2 mio. kr. til ikke-bemandede rutebilstationer.

Salgsstederne i Århus har solgt klippekort m.m. for ca. 212 mio. kr. og fået 4,2 mio. kr. i provision. Tilskuddet til rutebilstationer og provisionen til salgsstederne ikke kan sammenlignes, da salgsstederne er allerede etablerede butikker (for eksempel supermarkeder), der har for eksempel klippekort som en del af deres sortiment, mens rutebilstationerne er særligt indrettet med henblik på at betjene buskunder, og derfor også har ventefaciliteter til kunderne, betaling for holdepladser til busser samt personale, der alene beskæftiger sig med at rådgive og sælge Midttrafiks produkter.



## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

Nogle typer af periodekort forudsætter, at man opfylder visse kriterier for at kunne få kortene enten gratis eller til nedsat pris. Det gælder for eksempel kort til skoleelever, der er berettigede til gratis transport mellem hjem og skole, eller elever i ungdomsuddannelserne, der kan købe kort til reduceret pris. Disse kort udstedes af Midttrafiks administration.

### I 2007 OG 2008 UDSTEDTE MIDTTRAFIK FØLGENDE ANTAL KORT:

Korttype	2008	2007
Skolekort	14.000	9.400
Uddannelseskort	44.000	43.000
SU-kort	450	600
Frikort	1.700	1.600

Kommunerne kan selv vælge at udstede kort til skoleeleverne. I 2008 har flere kommuner valgt at lade Midttrafik udføre opgaven.

### Kundehenvendelser

I 2008 modtog Midttrafiks kundeservice i alt 2.225 kundehenvendelser mod 2.613 i 2007. Det omfattede 297 generelle henvendelser, 1.278 "ris og ros", 547 anmodninger om kompensation i henhold til rejsegarantien, og 103 under andet. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 3,3 dage mod 4,7 i 2007.

Kunderne henvendte sig omkring i 2008, fordeler sig i forhold til følgende emner:

### KUNDEHENVENDELSER FORDELT PÅ EMNER

Kundehenvendelser	2008	2007
Billettering og takstsystem	3 %	4 %
Information	4 %	11 %
Driftsforhold, svigt	43 %	35 %
Klager over chauffører	34 %	33 %
Klager omkring komfort	3 %	3 %
Køreplanlægning og korrespondance	4 %	6 %
Andet	6 %	7 %
Ros	2 %	1 %
<b>I alt</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

# REJSEGARANTI!

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

### Rejsegaranti

Det er vigtigt for kunderne, at bussen kommer. Hvis den ikke kommer, er det vigtigt, at kunderne har andre muligheder. Derfor er der indført rejsegaranti. Rejsegarantien gælder regionale ruter, bybusser og lokalruter samt Lemvigbanen og Odderbanen. I bybusserne i Århus er rejsegarantien indført fra 1. januar 2009.

Rejsegaranti er kundernes sikkerhed for, at de når frem i tide. Rejsegarantien gælder, hvis bussen eller toget er skyld i, at kunden kommer mindst 20 minutter for sent til sit bestemmelsessted, og at kunden vælger at tage en taxa eller at køre i egen bil for at indhente forsinkelsen. Efterfølgende kan kunden søge om at få sine udgifter refunderet.

Med henvisning til rejsegarantien har 547 buskunder i 2008 henvendt sig til Midttrafik med ønske om at få økonomisk kompensation. I 2007 var tallet 729. 510 kunder var berettiget til kompensation, og de har samlet fået udbetalt 102.808 kr. til taxa og anden alternativ transport. Det svarer til, at der i gennemsnit er udbetalt 202 kr. til hver. I 2007 var den gennemsnitlige udbetaling på 244 kr.

Der er også rejsegaranti for kunderne i handicapkørsel og Midttur med vilkår, der ligner buskørslen, dog tilpasset de særlige forhold ved koordineret kørsel. Rejsegarantien kan enten betyde, at egenbetalingen fjernes eller at kunden får refunderet en taxaregning.

I 2008 har rejsegarantien været brugt i 508 tilfælde i handicapkørslen, og der er refunderet 139 taxaregninger i handicapkørslen udenfor Århus Kommune. Det har kostet ca. 90.000 kr.

Der har været 87 klager over handicapkørslen. Eksempelvis klages der over serviceniveau, ventetid på telefoner mv.

For Midttur har der været i alt 9 rejsegarantisager og klager i 2008.

### Erhvervskortet

Midttrafik besluttede i sensommeren 2008 at tilbyde et erhvervskort til arbejdsgivere i Midtjylland. Erhvervskortet er et periodekort, som arbejdsgiveren kan tilbyde sine medarbejdere i forbindelse med en lønpakke. Udgiften til kortet bliver fratrukket bruttolønnen, og den kollektive trafik bliver billigere for medarbejderen. Både Midttrafik, arbejdsgiverne og medarbejderne har en interesse i, at medarbejderne i højere grad bruger kollektiv trafik til arbejdet, så biltrafikken kan formindskes.

Flere virksomheder og offentlige arbejdsgivere har besluttet at tilbyde kortet til sine medarbejdere, og Midttrafik forventer, at der vil blive solgt en del af disse kort i de kommende år. Der er pr. 12. juni 2009 indgået aftale om erhvervskort med 30 virksomheder, herunder Herning og Århus kommuner.

“ Midttrafik gennemførte i uge 39-41 2008 en kundetilfredshedsundersøgelse. 82 % af kunderne svarede, at de var tilfredse eller meget tilfredse. ”

## FLERE TILFREDSE OG LOYALE KUNDER

Der er samlet solgt 103 erhvervskort. Der er endvidere sendt aftaleudkast til 19 virksomheder, heraf 2 kommuner (Favrskov og Hedensted) samt Region Midtjylland, og der forventes en markant stigning i 2009.

### Kundetilfredshedsundersøgelse

Midttrafik gennemførte i uge 39-41 2008 en kundetilfredshedsundersøgelse. Undersøgelsen havde til formål at dokumentere kundernes tilfredshed med busrejser i Midttrafik.

82 % af kunderne svarede, at de var tilfredse eller meget tilfredse. Der er dog nogen variation mellem de områder, der er spurgt til, og mellem de udvalgte områder (bybusser i Århus, øvrige bybusområder, regionale ruter og lokale ruter). Det er prisen på rejsen, informationer i bussen og venteforhold, der er mindst tilfredshed med generelt. Undtaget herfra er bybusserne i Århus, hvor det er støj i bussen og chaufførens kørsel, foruden prisen på rejsen, der er mindst tilfredshed med.

Udover tilfredsheden med en række forhold, er kunderne også blevet spurgt til vigtigheden. Det vigtigste forhold er overholdelse af køreplanen (rettidighed). Herefter kommer forhold omkring chaufføren (kørsel, venlighed og vejledning) samt afgang- og ankomsttidspunkter og tryk i bussen.

Undersøgelsen viser i øvrigt, at 61 % af Midttrafiks kunder er kvinder; 47 % er mellem 15 og 24 år; 79 % rejser næsten hver dag eller flere gange om ugen; 70 % bruger busserne til/fra arbejde eller til/fra uddannelse, mens 58 % bruger busserne morgen eller sidst på eftermiddagen.

Hvis man tager højde for, hvad der er vigtigt og mindst tilfredshed med – og som Midttrafik kan gøre noget ved - vil kundetilfredshedsundersøgelsen især medføre flg. tiltag:

- Informationer før, under og efter rejsen.
- Samarbejde med leverandørerne om chaufførernes service og bussernes rettidighed.
- Effektiv planlægning til sikring af kørsel i overensstemmelse med kundens behov.
- Målrettede kampagner mod utryghed og støj i bussen.



S via  
am

8773

afik

76

“ 79 % af vognmændene svarede på spørgeskemaet. Besvarelsene viser i hovedtræk, at leverandørerne overvejende er tilfredse med samarbejdet med Midttrafik. ”

## TILFREDSE LEVERANDØRER

Busselskaber, vognmænd og salgssteder har den direkte kontakt med kunderne og spiller derfor en vigtig rolle for kundetilfredsheden. De skal have incitament til at fastholde kunder og gerne øge kundeantallet gennem mere kundefokus og mindre produktionsfokus. Leverandørerne skal i højere grad tage ansvar for egen produktion for eksempel gennem egenkontrol af kvaliteten.

Midttrafik har i alt 570 ruter, der fordeler sig således:

### Ruter fordelt på typer:

Bybusser	141
Regionale ruter	103
Lokalruter	87
Rabatruter/åbne skolebusruter	239

**I alt Midttrafik 570**

De 570 ruter køres af ca. 2.000 chauffører i 926 kontraktbusser.

I 2008 gennemførte Midttrafik en leverandørundersøgelse blandt de 47 vognmænd, som udfører den regionale og lokale kørsel samt bybuskørsel. Formålet var at få leverandørernes vurdering af samarbejdet med Midttrafik, og herunder en vurdering af organisationens stærke og svage sider, med henblik på at målrette indsatsen for yderligere udvikling af samarbejdet.

79 % af vognmændene svarede på spørgeskemaet. Besvarelsene viser i hovedtræk, at leverandørerne overvejende er tilfredse med samarbejdet med Midttrafik. På en skala fra 1-4 ligger den gennemsnitlige tilfredshed omkring 3. Undersøgelsen har identificeret en række områder, hvor Midttrafik kan gøre det bedre, hvilket indgår i det videre arbejde. Bl.a. sikres en mere konsekvent inddragelse af leverandører i planlægningen, faste kontaktpersoner for leverandørerne, mere gennemskuelig afregning og bedre chaufførvejledning. I 2008 blev der etableret samarbejds- og kvalitetsudvalg med deltagelse af vognmænd og chauffører.

“ Midttrafik skal hjælpe busselskaber og salgssteder med at få dygtigere og mere motiverede medarbejdere ”

### Information til chauffører samt salgs- og rutebilstationer

Midttrafik informerer chauffører, salgs- og informationssteder via et chaufførinformation, der udsendes når behovet er der. Der blev i 2008 udsendt 19 forskellige.

En chaufførvejledning beskriver, hvordan chaufføren skal håndtere de forskellige rejseregler, billetteringsudstyr, taksttyper, billettyper osv. Midttrafik havde i 2008 endnu ikke fået lavet en samlet chaufførvejledning for chaufførerne, der kører i Midttrafik. Chaufførvejledningen er udsendt primo 2009.

“ Midttrafik understøtter leverandørerne i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder ”

## TILFREDSE LEVERANDØRER

### Kampagne for at rekruttere chauffører

Det er vognmændenes ansvar at have chauffører nok til at udføre den kontraktftalte kørsel, men Midttrafik lever af stabil drift, så Midttrafik er også afhængige af, at der kan rekrutteres nok kvalificerede chauffører. Midttrafik har derfor igangsat en kampagne og står bag hjemmesiden “chauffor.nu”, som er en jobportal, der fortæller faktuel om jobbet som buschauffør og hvordan man kan blive chauffør. Alle busselskaber har mulighed for at slå ledige jobs op på jobportalen.

### Busselskaberne får incitament til at yde en god indsats

Chaufførens service er noget af det allervigtigste for kunderne, og det vil Midttrafik arbejde videre med. På rute 118 mellem Århus og Randers har der i 2008 været et tæt samarbejde med De Grønne Busser om at forberede et forsøg med, hvordan vognmanden og chaufførerne kan øge kundetilfredsheden. Der gøres forsøg med bl.a. chaufførens personlige service, uddeling af reflekser, lakridser og regnslag, forbedret information m.m. Tiltagene gennemføres i løbet af 150 dage i starten af 2009, hvorefter der evalueres på forsøget og de virkningsfulde tiltag vil blive bredt ud på andre ruter i Midttrafik.





## TILFREDSE BESTILLERE

Bestillerne skal hjælpe Midttrafik med at få flere kunder – det er hjælp til selvhjælp. Kommunerne har afgørende indflydelse på fremkommelighed, publikumsfaciliteter og den lokale markedsføring. Det er bestillerne, der skal investere i udviklingen af den kollektive trafik og sikre den grønne profil som borgere og kunder forventer.

Midttrafik skal inden for disse områder tilbyde god faglig rådgivning og ”skubbe på” udviklingen, der hvor det er muligt.

Bestillerne er Region Midtjylland og de 19 kommuner i Midtjylland. Fælles for dem gælder, at den kollektive trafik skal gøre samfundsmæssig nytte. Kollektiv trafik er ikke kun udgifter til drift af service, men kan også ses som en investering, der kan give samfundsmæssigt udbytte. Kollektiv trafik øger mobiliteten og skaber mulighed for, at borgerne lettere får en uddannelse, er i arbejde og deltager i samfundets service- og fritidsaktiviteter:

- Kollektiv trafik bidrager til bedre miljø og klima, når den bliver brugt af flere.
- Kollektiv trafik mindsker trængsel i og mellem større byer og reducerer spildtid for borgerne.
- Kollektiv trafik reducerer uheld i trafikken og dermed udgifter til sundhedsvæsenet.

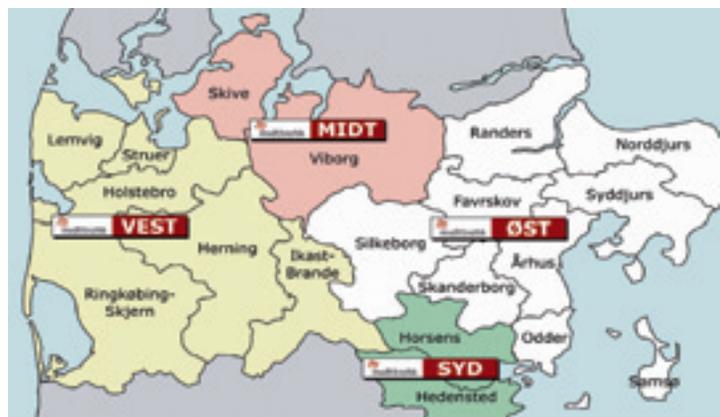
- Kollektiv trafik kan ikke konkurrere med bilen i forhold til rejsetid og fleksibilitet, men er et nødvendigt supplement og alternativ, især hvor der er store rejsestrømme, som giver den største samfundsnytte.

### Takstændring 2008

Kunderne finansierer selv en del af udgifterne ved at betale for billetter, klippekort, periodekort osv. Det er vigtigt for bestillerne, at det skattefinansierede tilskud ikke stiger.

For kunderne er det vigtigt, at priserne er til at forstå, og at de ligger på et rimeligt niveau. Takstpolitikken skal afbalancere disse to hensyn.

Midttrafik arvede ved sin etablering forskellige takststrukturer og takstniveauer. Det er et mål at få disse harmoniseret, så der er ens vilkår for kunderne i hele Midtjylland. Midttrafik var oprindeligt opdelt i fire takstområder.



“ Kollektiv trafik er ikke kun udgifter til drift af service, men kan også ses som en investering, der kan give samfundsmæssigt udbytte. Kollektiv trafik øger mobiliteten og skaber mulighed for, at borgerne lettere får en uddannelse, er i arbejde og deltager i samfundets service- og fritidsaktiviteter. ”



## TILFREDSE BESTILLERE

Midttrafiks takster blev ændret 20. januar 2008. Ved denne takstændring gennemførtes omfattende ændringer i takststrukturen, så Midttrafik nu reelt kun er opdelt i to takstområder: Vest samt Midt/Øst/Syd. Samlet set steg taksterne 3 % i hele Midttrafiks område, hvilket er det loft, Trafikstyrelsen havde lagt over takststigningerne i 2008. Takststigningerne var ulige fordelt på de enkelte områder og billettyper i Midtjylland af hensyn til at harmonisere taksterne.

Der var således stigninger på over 70 % på korte rejser for pensionister i Viborg og Skive kommuner, og fald på over 20 % i priserne på periodekort for pensionister i Horsens og Hedensted kommuner.

En væsentlig ændring i takststrukturen blev vedtaget i 2008 og indført i januar 2009, idet kunderne i bybuskørslen i Århus herefter også får fastsat takster efter, hvor langt kunden skal. Hidtil har der været enhedstakst, fordi billetteringsudstyret ikke har kunnet håndtere at skelne mellem 2, 3 og 4 zoners kontantbilletter.

### **Billetteringsudstyr**

En anden vigtig forudsætning for at få indtægter er, at billetteringsudstyret er velfungerende, så kunderne kan købe billetter. Det har været et nedprioriteret område i mange år, og udstyret har været derefter.

Billetautomater i bybusserne i Århus er 25 år gamle og har længe trængt til udskiftning.

Dels er det dyrt at reparere de gamle maskiner dels kan der ikke længere skaffes reservedele til dem. Midttrafik har derfor i efteråret 2007 gennemført et udbud, og indgået kontrakt til en værdi af ca. 24 millioner kroner på vegne af Århus Kommune, så der i efteråret 2008 skulle have været installeret nye billetautomater. På grund af tekniske problemer bliver de først fuldt funktionsdygtige i 2009.

### **Rejsekortet**

Rejsekortet er en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så kunderne om få år kan rejse i over hele landet på rejsekortet.

Med rejsekortet behøver kunderne ikke længere at have kendskab til indviklede takst- og zonesystemer. Rejsen påbegyndes ved, at kortet holdes hen til en kortlæser i bussen eller på togperronen, som registrerer rejsens begyndelse. Tilsvarende holdes kortet hen til en kortlæser ved rejsens afslutning samt ved evt. omstigning.

Rejsens pris beregnes automatisk ud fra de registreringer som sker ved "check-in" og "check-ud".

Projektet er stadig i pilotfasen på Sjælland, og Midttrafiks bestyrelse har ikke truffet endelig beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet.



## TILFREDSE BESTILLERE

### Selvbillettering i bybusserne i Århus

I de fleste busser i Midttrafik stiger kunderne ind i ad fordøren og køber billet af chaufføren – eller viser sit kort. Dermed er der forholdsvis få kunder, der kan undgå at betale. I bybusserne i Århus har man for en del år siden valgt, at kunderne stiger ind bag i bussen og selv køber sin billet. Det har den fordel, at buschaufføren kan koncentrere sig om at køre bus, og busserne skal holde kortere tid ved stoppestederne.

Systemet i bybusserne i Århus betyder, at der er forholdsvis mange, der undlader at købe billet. Derfor har Midttrafik et korps på ca. 24 billetkontrollører, der udfører kontrol i busserne. Kontrollørerne udsteder kontrolafgifter til kunder, der ikke har gyldig billet.

Billetkontrollørerne er i 2008 blevet udstyret med PDA'er, hvorfra de kan lave opslag på bl.a. CPR-systemet og dermed tjekke, om de oplysninger, en kunde giver, kan være rigtige. Derved er risikoen for snyd blevet mindre.

Der er kontrolleret færre passagerer i 2008 end i 2007, da der har været færre billetkontrollører på gaden.

Den primære årsag hertil er sygdom; det samlede sygefravær har været på 14,4 %, hvor langtidssyge pga. vold tegner sig for en stor del af sygefraværet. Hvis langtidssygdom fraregnes har sygefraværet været på 4,7 %.

Dette tal er også for højt, og der vil i 2009 være fokus på at få nedbragt sygefraværet for denne medarbejdergruppe, ligesom der gennemføres en gennemgribende effektivisering både i marken og i administrationen, så der udstedes flere afgifter, og der kommer flere indtægter.

År	Antal kontrolafgifter	Antal glemte kort	Kontrollerede passagerer
2007	20.849	2.897	502.621
2008	20.650	811	444.760

**Note:** 5.286 kunder uden billet påstod, at de havde glemt deres abonnementskort, men kun 811 kunne fremvise et gyldigt kort og dermed få nedskrevet kontrolafgiften til 50 kr.

“ Der har i 2008 været udbudt kørsel med 157 busser svarende til 323.590 køreplan-timer med en samlet kontraktsum på 157,5 mio. kr. ”

## TILFREDSE BESTILLERE

### Udbud i 2008 og kontraktforlængelser

I 2008 er der gennemført udbud i bybuskørslen og lokalkørsel i Holstebro, lokalkørsel i Ringkøbing-Skjern, Struer og Herning kommuner, regional kørsel i Vestjylland samt ca. 20 % af bybuskørslen i Århus. En række kontrakter er forlænget, hvor det har været hensigtsmæssigt.

Det var første gang, at bybuskørslen i Århus har været i udbud, og fire private vognmænd afgav tilbud. Busselskabet Århus Sporveje, som hidtil har kørt al bybuskørsel, afgav kontrolbud på de 7 linjer, der var

i udbud. Århus Sporvejes kontrolbud viste sig samlet set at være det bedste, og kørslen udføres derfor forsat af Århus Sporveje. Det er et krav, at Århus Sporveje aflægger særskilt regnskab for den kørsel, der har været udbudt.

Den behovsstyrede kørsel er også udbudt i 2008 med driftsstart i 2009. Den økonomiske effekt af udbuddet vil afhænge af, hvordan kørselsmønsteret bliver på de nye kontrakter. Generelt ser det ud til, at priserne har været svagt faldende.

### DEN ØKONOMISKE EFFEKT AF UDBUDDENE HAR VÆRET

Oversigt over udbud i 2008	Årlige køreplan-timer	Antal busser	Årlig kontraktsum nye kontrakter (mio. kr.)	Årlig ændring (mio. kr.)
Struer Kommune, lokalkørsel Thyholm	3.222	3	1,8	+ 0,2
Herning Kommune, lokalkørsel	29.171	31	15,9	- 0,2
Ringkøbing-Skjern Kommune, lokalkørsel	37.458	31	17,8	- 1,0
Holstebro Kommune, bybuskørsel	21.982	8	9,8	- 0,5
Holstebro Kommune, lokalkørsel	27.001	27	16,2	+ 2,1
Region Midtjylland, regionale ruter i Vestjylland	80.756	24	23,4	- 0,8
Århus Kommune, 20 % af bybuskørslen	124.000	33	72,6	mellem -6,0 og -7,0
<b>I alt</b>	<b>323.590</b>	<b>157</b>	<b>157,5</b>	<b>- 6,2 / - 7,2</b>

## TILFREDSE BESTILLERE

### Indtægter og kunder i 2008

Indtægterne i den kollektive busstrafik stammer primært fra kundernes betaling af billetter og kort, men der er også en række andre kilder. Der er ikke nogen entydig årsag til nedgangen på ca. 0,6 %.

Den væsentligste årsag er, at der er færre indtæg-

ter fra omstigninger mellem tog og busser. Det stigende salg af skolekort skyldes primært, at flere kommuner har lagt administrationen af skolekort om således, at der nu bliver købt skolekort i Midttrafik.

Indtægtskilde	2008		2007	
	Indtægter kr.	Andel	Indtægter kr.	Andel
Passagerindtægter	474.617.641	77,1 %	476.701.389	77,0 %
Uddannelseskort	60.871.568	9,9 %	58.812.819	9,5 %
Skolekort	26.273.042	4,3 %	22.491.480	3,6 %
Kompensation Trafikstyrelsen	31.549.912	5,1 %	30.794.252	4,9 %
Fragt, Gods og Post mm.	1.926.152	0,3 %	1.606.000	0,3 %
Fribefordring Værnepligtige	2.137.869	0,4 %	1.257.073	0,2 %
Bus&Tog takstsamarbejdet – netto	18.111.407	2,9 %	27.630.439	4,5 %
<b>I alt</b>	<b>615.487.591</b>	<b>100,0 %</b>	<b>619.293.452</b>	<b>100,0 %</b>

“ Omregnet til årsplan betyder tællingerne, at der er ca. 80 mio. passagerer, der anvender Midttrafiks busser. Langt de fleste kører enten i en bybus i Århus eller en regional bus. ”

## TILFREDSE BESTILLERE

De samlede indtægter fordeler sig således på de forskellige typer af buskørsel:

### INDTÆGTER FORDELT PÅ KØRSELSTYPE

Kørselstype	Indtægter 2008	Andel
Bybus kørsel	324.841.963	52,8 %
Regional + X-bus	264.141.916	42,9 %
Lokale ruter	26.503.712	4,3 %
<b>I alt</b>	<b>615.487.591</b>	<b>100,0 %</b>

Fordelingen var i 2007 omtrent den samme.

Passagerindtægterne er langt den største indtægtskilde. De fordeler sig på følgende typer af billetter og kort:

### INDTÆGTER FORDELT PÅ BILLETTYPER

Billettype	Passagerindtægter 2008	Andel
Kontant	101.703.780	21,4 %
Klippekort	174.273.665	36,7 %
Periodekort	181.159.859	38,2 %
Andet (for eksempel gruppebillet og dagbillet)	17.480.337	3,7 %
<b>I alt</b>	<b>474.617.641</b>	<b>100,0 %</b>

Fordelingen var i 2007 omtrent den samme.

I efteråret 2008 blev der gennemført en tælling i langt de fleste af de ruter, Midttrafik administrerer. De åbne skolebusruter, som kommunerne selv administrer blev ikke talt. I bybusserne i Århus er der ikke talt, da passagertallene her er så høje, at den anvendte metode ikke er brugbar.

Der arbejdes sammen med Århus Kommune på at etablere et antal "tællebusser", der automatisk kan tælle af- og påstigende passagerer. Omregnet til årsplan betyder tællingerne, at der er ca. 80 mio. passagerer, der anvender Midttrafiks busser. Langt de fleste kører enten i en bybus i Århus eller en regional bus.



## TILFREDSE BESTILLERE

### PASSAGERER OG KØREPLANTIMER Omfanget af kørsel i busserne måles i køreplantimer.

Bestiller	Passagerer 2008		Køreplantimer 2008		Køreplantimer 2007	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Favrskov Kommune	110.118	0,14 %	16.529	0,76 %	18.747	0,86 %
Hedensted Kommune	9.933	0,01 %	10.684	0,49 %	12.551	0,58 %
Herning Kommune	1.628.698	2,04 %	72.320	3,33 %	77.934	3,59 %
Holstebro Kommune	978.101	1,23 %	48.687	2,24 %	52.444	2,42 %
Horsens Kommune	2.285.634	2,86 %	73.117	3,37 %	72.526	3,35 %
Ikast-Brande Kommune	180.110	0,23 %	12.257	0,56 %	18.060	0,83 %
Lemvig Kommune	124.176	0,16 %	16.165	0,75 %	15.300	0,71 %
Norddjurs Kommune			25.378	1,17 %	21.552	0,99 %
Odder Kommune			9.294	0,43 %	8.184	0,38 %
Randers Kommune	3.978.312	4,99 %	129.030	5,94 %	124.686	5,75 %
Ringkøbing-Skjern Kommune	395.385	0,50 %	34.872	1,60 %	35.528	1,64 %
Samsø Kommune	103.272	0,13 %	9.551	0,44 %	9.500	0,44 %
Silkeborg Kommune	2.930.004	3,67 %	99.848	4,60 %	96.597	4,46 %
Skanderborg Kommune	317.564	0,40 %	30.306	1,39 %	30.909	1,43 %
Skive Kommune	1.156.101	1,44 %	42.597	1,96 %	42.328	1,95 %
Struer Kommune	207.220	0,26 %	15.494	0,71 %	12.000	0,55 %
Syddjurs Kommune	373.568	0,46 %	27.917	1,28 %	29.219	1,35 %
Viborg Kommune	1.581.060	1,98 %	58.444	2,69 %	57.960	2,67 %
Århus Kommune	44.800.000	56,14 %	583.029	26,83 %	590.007	27,21 %
Region Midtjylland	18.640.000	23,36 %	857.328	39,46 %	842.203	38,84 %
<b>I alt</b>	<b>79.799.256</b>	<b>100,00 %</b>	<b>2.172.843</b>	<b>100,00 %</b>	<b>2.168.234</b>	<b>100,00 %</b>

**Note:** Passagerantallet i Århus Kommune er skønnet på baggrund af historiske oplysninger fra Århus Sporveje; tællingen i 2008 var den første i Midtrafik, og der findes derfor ikke sammenlignelige historiske tal.



## TILFREDSE BESTILLERE

### UDGIFTER OG INDTÆGTER VED BUSKØRSEL

Kommune	Bruttoudg.	Forventet regnskab 2008 (1.000kr.)			Regnskab 2007 (1.000 kr.)	
		Indtægter	Netto	Bruttoudg.	Indtægter	Netto
Favrskov Kommune	11.799	852	10.947	9.020	996	8.025
Hedensted Kommune	9.322	1.901	7.420	8.170	868	7.302
Herning Kommune	41.439	10.881	30.558	39.568	11.688	27.880
Holstebro Kommune	27.937	7.287	20.650	24.344	6.835	17.509
Horsens Kommune	41.113	16.211	24.902	37.390	15.515	21.876
Ikast-Brande Kommune	11.297	0	11.297	6.708	0	6.708
Lemvig Kommune	10.503	424	10.078	4.605	789	3.816
Norddjurs Kommune	11.586	531	11.055	9.376	531	8.845
Odder Kommune	5.239	108	5.131	3.917	63	3.854
Randers Kommune	63.903	27.599	36.303	55.727	31.726	24.001
Ringkøbing-Skjern Kommune	19.787	264	19.523	18.057	497	17.560
Samsø Kommune	4.891	1.554	3.337	4.594	1.920	2.674
Silkeborg Kommune	50.178	19.529	30.648	44.312	19.460	24.852
Skanderborg Kommune	15.351	2.563	12.788	14.251	3.703	10.548
Skive Kommune	21.986	6.392	15.594	19.877	7.009	12.869
Struer Kommune	7.109	816	6.293	5.900	1.936	3.964
Syddjurs Kommune	15.562	1.612	13.950	14.522	2.865	11.658
Viborg Kommune	31.878	10.238	21.640	29.470	8.373	21.097
Århus Kommune	399.628	242.583	157.045	359.319	237.703	121.616
Region Midtjylland	410.273	264.142	146.131	380.018	266.818	113.201
<b>I alt</b>	<b>1.210.781</b>	<b>615.487</b>	<b>595.289</b>	<b>1.089.145</b>	<b>619.295</b>	<b>469.855</b>

**Note:** De forventede regnskabstal vil blive ændret, hvis den endelige regnskabsafslæggelse giver anledning hertil.

Stigningen i udgifter skyldes dels ændringer i reglerne for dieselaftgifter, som betyder en stigning på 9,8 %, som kommuner og region har fået DUT-kompensation

for, dels at kontraktbetalingerne til vognmænd bliver reguleret for bl.a. stigende dieselpriiser.

“ 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 ”

## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Rutenettet skal tilpasse sig nye transportønsker og vækstområder i Midtjylland, og tilbuddet skal indrettes efter efterspørgslen - små busser og telekørselsordninger til små, spredte rejsestrømme, i større byer servicebusser suppleret med højfrekvente stambuslinjer og lynbusser og letbane i områder hvor der er mange pendlere.

De forskellige tilbud skal hænge sammen i et integreret trafiknet, som gør det let for borgerne at bevæge sig rundt med kollektiv trafik.

Bestyrelsen var i 2008 på studietur til Sverige, hvor der blev aflagt besøg hos både Västtrafik og Jönköpings Länstrafik. De svenske trafikselskaber har været i stand til at vende udviklingen og have vækst i antallet af kunder gennem de seneste år. En af de vigtigste erfaringer fra de svenske trafikselskaber er, at de har formået at vende udviklingen ved at det offentlige har villet investere i at udvikle den kollektive trafik. Kunderne finansierer omtrent den samme andel af den kollektive trafik i Sverige som i Danmark, men da det offentlige bruger væsentligt flere penge på kollektiv trafik, gør kunderne også – og dermed har man et kollektiv trafiksystem, hvor der er væsentligt større omsætning.

Det offentlige og kunderne tilsammen har dermed finansieret et sammenhængende rutenet med bedre rejsemuligheder, hvilket tiltrækker flere kunder, og dermed er de svenske trafikselskaber inde i en positiv spiral. Der satses på høj frekvens på store strækninger, fremkommelighed, effektiv markedsføring simple køreplaner m.m.

### Bus- og togtrafik

Midttrafik har i 2008 tilbudt kunderne kørsel på 570 ruter med 926 busser.

En stor del af fokus i at skabe et mere sammenhængende rutenet i 2008 har været præget af Region Midtjyllands behov for at finde væsentlige besparelser på det regionale rutenet i 2010. Midttrafik har deltaget i arbejdet med at analysere de trafikale forudsætninger for at finde besparelser på en måde, så det rammer færrest mulige kunder, samt foreslået hvordan de ruter, regionen måtte nedlægge, kan indgå i de enkelte kommuners tilbud om kollektiv trafik. Der er udarbejdet forslag til, hvordan man udnytter midlerne i den kollektive trafik mest effektivt, så flest mulige kunder tilbydes et sammenhængende rutenet inden for de økonomiske rammer, der gives.



“ Odderbanen har gennemgået en større spormodernisering, så kørslen har været helt eller delvist stoppet i perioder. Spormoderniseringen har været nødvendig for at kunne tilbyde sikker og stabil drift fremover. ”

## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Det er kommunerne og regionens politikere, der skal træffe beslutning om, hvilken service de hver især vil finansiere. Det forventes at ske i 2009.

Der har i 2008 været arbejdet med andet end at planlægge effektiviseringer:

- Rute 114 Viborg – Århus er i forbindelse med åbning af en ny vej i Hammel blevet ændret, så den betjener Vestas i Hammel væsentligt bedre.
- Rute 124 Hammel-Århus Nord er blevet etableret som en ny pendlerrute.
- Der er lavet faktaudredning for samtlige regionale ruter, og der gennemføres besparelser på 3,8 mio. kr. fra sommeren 2009 ved at reducere i svag benyttede ture.
- Rute 913X er omlagt til at betjene Billund Lufthavn.
- Der er etableret bedre betjening af Karup Lufthavn.
- Der er etableret en ny skolebusstruktur i Horsens Kommune.
- Bybusbetjeningen i Viborg er forbedret.
- Bybusserne i Odder, Skanderborg, Horsens, Silkeborg og Holstebro er effektiviseret efter ønske fra kommunerne.

Trafikselskaberne skal lave en trafikplan, der beskriver serviceniveauet den kollektive trafik og målene fremover. Midttrafik har i samarbejde med kommunerne og regionen lavet en foreløbig trafikplan, der beskriver status samt visioner for den kollektive trafik de kommende år. Rutenettets fordeling på regionale og lokale ruter er ikke fastlagt endnu.

Togtrafikken på Odderbanen og Lemvigbanen har i 2008 stort set været uforandret. Odderbanen har gennemgået en større spormodernisering, så kørslen har været helt eller delvist stoppet i perioder. Spormoderniseringen har været nødvendig for at kunne tilbyde sikker og stabil drift fremover.

“ Letbanen kan i modsætning til en sporvogn køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus.

”



## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

Letbanen i Århus-området er et langsigtet projekt, hvor en del af den kollektive trafik i Århus og et større opland skal suppleres med en letbane. Arbejdet med letbanen er forankret i et sekretariat i Midttrafik, som finansieres særskilt af Århus Kommune, Region Midtjylland samt Randers, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Silkeborg, Skanderborg og Odder kommuner. Staten er også aktivt inde i projektet. Formålet med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner sporvogne, som kører på skinner ligesom tog. En af de store forskelle mellem letbane og tog er, at letbanen kan blandes med anden trafik på en smidig måde. Letbanen bør så vidt muligt anlægges i eget tracé af hensyn til rejsehastigheden, men skinner kan lægges direkte i vejbanen. Herved kan man i modsætning til tog komme meget tæt på rejsemålene i byområderne. Letbanen kan i modsætning til en sporvogn køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus. Det forberedende arbejde i 2008 har fulgt planen, og Regeringen indgik 29. januar 2009 en trafikafale, hvor Letbanen får 0,5 mia. kr. i tilskud til anlægsarbejdet.

### **Koordineret kørsel**

Koordineret kørsel er et supplement til den kollektive bus- og togtrafik. Koordineret kørsel betyder, at Midttrafik modtager bestillinger på individuelle kørselsbehov, der udføres med taxi, så Midttrafik koordinerer ønsker og udnytter kapaciteten ved at lade flere

personer køre i de samme taxier, selvom de ikke nødvendigvis hentes og sættes af samme sted. Dermed kan kunderne risikere at skulle køre en omvej, og at de ikke kommer helt så hurtigt frem, som ved en almindelig taxikørsel. Det er et vilkår, som man også kender fra bustrafikken.

Kunden ringer til Midttrafik og oplyser, hvornår hun gerne vil enten hentes eller være fremme, og så får hun oplyst et tidspunkt, hun hentes. Dette tidspunkt vil blive overholdt inden for en vis margin, og på baggrund af bestillingen planlægger Midttrafik, om der kan koordineres, så andre kommer med på en del af den samme tur, eller om taxien kan anvendes til andre kørsler umiddelbart i forlængelse af kørslen.

Når kørslen koordineres, er det kørsel fra forskellige ordninger, der samles i et fælles system, så taxier og mindre busser udnyttes bedst muligt. De forskellige ordninger er:

### **» Handicapørsel**

Lovpligtig kørsel for fysisk handicappede, der ikke er i stand til at bruge kollektiv bustrafik. Kunderne visiteres til kørslen af kommunerne, og kørslen finansieres af kommunerne med en vis egenbetaling. Alle kommuner undtagen Hedensted Kommune har ønsket, at kørslen skal koordineres. I Hedensted Kommune ringer kunden selv direkte til vognmanden.



## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

### ANTAL BRUGERE OG REJSER I HANDICAPKØRSLER

Kommune	Antal visiterede brugere		Antal rejser	
	2008	2007	2008	2007
Favrskov	338	348	3.077	3.474
Hedensted	561	564	10.152	8.118
Herning	555	557	5.587	6.786
Holstebro	427	435	4.536	5.052
Horsens	1.003	1.071	8.201	19.020
Ikast-Brande	320	287	2.430	3.102
Lemvig	170	159	1.860	1.892
Norddjurs	322	368	2.364	2.220
Odder	202	204	2.003	2.446
Randers	849	761	7.245	7.382
Ringkøbing-Skjern	431	378	3.731	4.241
Samsø	45	45	497	710
Silkeborg	871	858	7.308	7.866
Skanderborg	471	465	4.605	4.564
Skive	309	260	3.123	2.912
Struer	173	160	1.473	1.659
Syddjurs	298	275	2.052	1.865
Viborg	559	546	5.992	6.866
Århus	3.937	3.748	103.080	103.811
<b>I alt</b>	<b>11.841</b>	<b>11.489</b>	<b>179.316</b>	<b>193.986</b>

Den væsentligste årsag til den samlede tilbagegang i antal rejser er, at Horsens Kommune i 2007 havde ikke-koordineret kørsel. Fra januar 2008 blev der indført koordineret kørsel for handicapbrugerne i Horsens Kommune. Overgangen var præget af tilvænning til et nyt system og utilfredshed med det ændrede service-niveau. Det forventes, at antallet af rejser vil stige igen i Horsens Kommune, når kunderne har vænnet sig til den koordinerede kørsel.

“Koordineret kørsel betyder, at Midttrafik modtager bestillinger på individuelle kørselsbehov, der udføres med taxi, så Midttrafik koordinerer ønsker og udnytter kapaciteten ved at lade flere personer køre i de samme taxier, selvom de ikke nødvendigvis hentes og sættes af samme sted.”

## ET MERE SAMMENHÆNGENDE RUTENET

### » Midttur og telekørsel

Midttur blev etableret i 2007 som et tilbud om dør-til-dør-kørsel med taxi/minibus, der koordineres med øvrige individuelle kørselsformer, for eksempel handicapkørsel. Ordningen dækker hele Midttrafik og er i udgangspunktet selvfinansierende, men nogle kommuner har valgt at give et tilskud til ordningen, så turene kan gennemføres til halv pris for kunderne – 7 kr. pr. km.

#### OVERSIGT OVER MIDTTUR REJSER

Kommuner	Antal rejser 2008
Kommuner, der giver tilskud:	
Ikast-Brande Kommune	114
Lemvig Kommune	184
Randers Kommune	168
Skive Kommune	2.172
Struer Kommune	127
Viborg Kommune	2.477
Midttur i øvrige kommuner:	993
<b>I alt</b>	<b>6.235</b>

Det er tydeligt at se, at ordningen især bruges i de kommuner, der også før dannelsen af Midttrafik havde en tilsvarende ordning, idet VAFTtur kunne bruges i Viborg og Skive kommuner. Flere kommuner har opfordret til, at der laves billigere muligheder i Midttur, og det blev vedtaget af Bestyrelsen i foråret 2009.

Der er også etableret teletaxier visse steder, hvor det fungerer på omtrent samme måde, men hvor kommunen har valgt, at taksten skal være almindelig bustakst, så kunden for eksempel kan bruge sit periodekort til kørslen.

### » Kommunal kørsel

I sammenhæng med handicapkørslen udfører Midttrafik nogle øvrige kørselstyper for Viborg, Skive, Lemvig og Århus kommuner. Denne såkaldte KAN-kørsel er forskellige kørselsformer, som kommunerne tilbyder deres borgere, uden at det er kollektiv trafik. Midttrafik har koordineret denne kørsel for kommunerne på samme måde, som handicapkørsel koordineres. Omfanget har været i alt ca. 83.000 rejser i 2008 mod ca. 62.500 rejser i 2007.

### » Patientkørsel

Midttrafik har desuden administreret patientkørsel for Region Midtjylland – i alt ca. 173.000 rejser. Det drejer sig om planlagt kørsel til sygehusene til for eksempel undersøgelser m.m., mens Midttrafik ikke har noget at gøre med ambulancekørsel. Region Midtjylland varetager selv en del af administrationen i form af bestillingsmodtagelse og visitation, mens Midttrafik varetager udbud, vognstyring og afregning.



## MIDTTRAFIK OG MILJØET

Miljø skal være et særligt indsatsområde for Midttrafik. Den kollektive trafik er i de fleste tilfælde et miljøvenligt alternativ til den individuelle trafik. Det skal bruges i en tid, hvor befolkningen markerer, at de gerne vil gøre en indsats for at reducere CO2 udslippet - men ikke helt ved hvordan de kan gøre.

Midttrafik skal arbejde med miljø både i den daglige drift og i de langsigtede beslutninger. Når man vælger bussen eller toget, så vælger kunden et miljørigtigt og bæredygtigt transportmiddel.

I 2008 har Midttrafik i forbindelse med udbud lagt bestillernes ønsker til miljøkrav ind i betingelser. I Århus er der for eksempel stillet krav til en hurtig udskiftning af busser for at leve op til EURO5-normen.

“ Forudsætningerne for at nå strategiplanens mål er bl.a. en effektiv organisation, der prioriterer ressourcer og udvikler kompetente medarbejdere samt styr på fakta, kvalitet og økonomi. ”

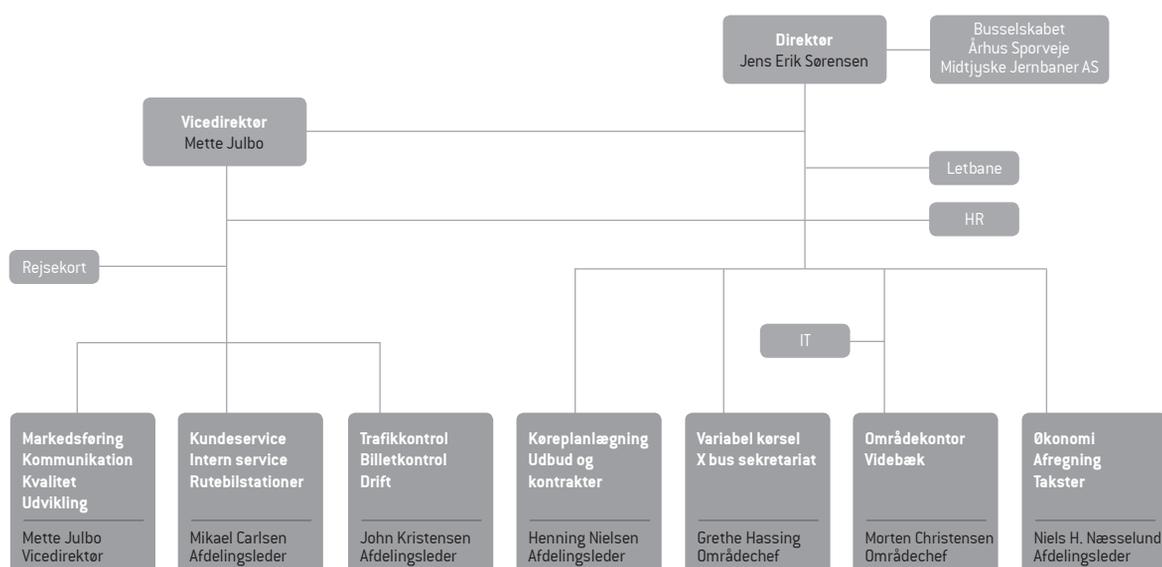
## FORUDSÆTNINGER

### Organisation

Midttrafik er ledet af en politisk bestyrelse. I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner A/S og Busselskabet, Århus Sporveje selvstændige resultatområder.

### Administrationen

Administrationen i Midttrafik er ledet af den administrerende direktør og en vicedirektør og er organiseret i 7 afdelinger. Hertil kommer en tværgående funktion og nogle projekter.





## FORUDSÆTNINGER

Midttrafik havde indtil midten af 2008 et Videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, hvis formål var at afsøge internationale erfaringer med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Dette videnscenter havde i de første 1½ år udført sin opgave og dokumenteret erfaringerne. Da der var behov for forøget fokus på at effektivisere den kollektive trafik, blev det i juni 2008 vedtaget at nedlægge videnscenteret og allokere ressourcerne til konkret planlægning.

Administrationen er normeret til 133 fuldtidsstillinger, ekskl. Letbanesekretariatet og indtægts-dækket virksomhed i form af KAN-kørsel for kommunerne og Region Midtjylland.

### STILLINGERNE ER FORDELT SÅLEDES PÅ OMRÅDERNE:

Buskørsel og tværgående funktioner:	77,0
Billetkontrol i Århus og administration heraf	28,0
Handicapkørsel/variabel kørsel	22,0
Rutebilstationer	6,0
<b>I alt</b>	<b>133,0</b>

Hertil kommer en række stillinger, der er finansieret via indtægtsdækket virksomhed.

Pr. 1. januar 2008 var der ansat 134,06 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger [inkl. indtægtsdækket virksomhed]. Pr. 31. december 2008 var ansat 144,61 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger eller 150 personer. Cirka 11 % af de ansatte er deltidsansatte. 9 personer er ansat på særlige vilkår.

Der har i 2008 været 17 fratrædelser og 33 nyansættelser. Det giver en personaleomsætning på cirka 17 %. Det er et fald i personaleomsætningen på cirka 2 procentpoint i forhold til 2007. I dette tal er ikke medregnet stillingsskift internt i organisationen.

Det gennemsnitlige sygefravær blandt medarbejderne i administrationen var i 2008 på 5,3 %. Det tilsvarende tal for 2007 var 4,3 %. Det høje sygefravær er i bestemte funktioner. Cirka 27 % af de ansatte har ikke haft noget sygefravær og cirka 22 % har haft et samlet fravær over 2 uger. Ledelsen i Midttrafik har meget fokus på sygefraværet, og målet er, at sygefraværet er reduceret til 2007-niveau i 2009, og at det derefter skal falde yderligere.

### Aldersfordelingen:

20-24 år:	1,99 %
25-29 år:	3,97 %
30-34 år:	5,96 %
35-39 år:	9,27 %
40-44 år:	15,23 %
45-49 år:	17,88 %
50-54 år:	17,88 %
55-59 år:	17,22 %
60-64 år:	10,60 %

Kønsfordelingen er 45 % kvinder og 55 % mænd.

Det er stort set det samme som i 2007.

## FORUDSÆTNINGER

Gennemsnitsalderen for de ansatte i administrationen er 47 år. 45,7 % af de ansatte er 50 år og derover. I 2007 var gennemsnitsalderen 46,2 år og 41,8 % var over 50 år.

Midttrafik har etableret HovedMED-udvalg for hele Midttrafik inklusiv driftsselskaberne og et LokalMED-udvalg for Midttrafiks administration.

I 2008 gennemførte Midttrafik den lovpligtige APV. Der blev identificeret en række indsatsområder, som der er lavet handlingsplaner for. Sikkerhedsorganisationen følger op på dette. APV'en viste også, at stort set alle fusionsrelaterede problemer, som blev identificeret i arbejdsklimaundersøgelsen i 2008, er løst.

God ledelse er en blandt flere forudsætninger for at gennemføre Midttrafiks strategiplan. Der måles på det som et led i kvalitetsmodellen. For at styrke Midttrafiks ledelseskraft er der i efteråret 2008 iværksat et udviklingsforløb for administrations ledere på alle niveauer. Forløbet har omfattet en evaluering af alle lederne, udarbejdelse af individuel handlingsplan for den enkelte og fælles træningsmoduler med hovedvægten på strategieksekvering, præstationsledelse, prioritering og det personlige lederskab. Forløbet afsluttes i maj 2009.

Der anvendes strukturerede værktøjer til at følge op på medarbejdernes trivsel og udvikling. Der gennemføres hvert år MUS, og hvert andet år trivselsundersøgelser.

## TRAFIKSELSKABETS BUDGET

	Regnskab 2008 (1.000 kr)	Regnskab 2007 (1.000 kr)
Terminaler, rutebilstationer samt billetteringsudstyr	16.430	15.408
IT-udgifter	18.417	14.146
Tællinger m.v.	2.062	3.684
Information og markedsføring	9.715	8.915
Personaleudgifter	49.784	46.373
Husleje m.v.	5.821	5.554
Kurser, rejser m.v.	2.326	2.297
Revision og øvrige konsulenter	3.211	913
Etableringsomkostninger	0	10.000
Andel af X-bus sekretariat	1.400	1.728
Øvrige udgifter netto	450	328
<b>I alt</b>	<b>109.616</b>	<b>109.346</b>



## FORUDSÆTNINGER

Regnskabet for 2008 udviser et mindreforbrug på ca. 1,2 mio. kr. bl.a. pga. udskudte projekter.

### Midtjyske Jernbaner A/S

Privatbanerne HHJ/Odderbanen og VLTJ/Lemvigbanen var i starten af 2008 etableret som særskilte aktieselskaber, hvor Midttrafik havde aktiemajoriteten i begge selskaber. I løbet af 2008 blev de to selskaber fusioneret i Midtjyske Jernbaner A/S, hvor Midttrafiks bestyrelsesformand Poul Vesterbæk også er formand.

Der er i 2008 gennemført et stort spormoderniseringsprojekt på Odderbanen mellem Tranbjerg og Odder. Hele Odderbanen er nu spormoderniseret. Omfanget af budgetoverskridelsen kendes endnu ikke, og heller ikke hvordan den skal finansieres.

I 2008 blev sidste del af etableringen af nyt sikringsanlæg på Lemvigbanen gennemført.

Lemvigbanen varetager persontransporten på strækningen Vemb–Lemvig–Thyborøn, hvor passagertallet i 2008 var på ca. 250.000 passagerer. Godstransporten, der i 2008 var på 58.000 tons, sker i et samarbejde med Railion Danmark, hvor Lemvigbanen kører til Herning. Persontransporten svarer til 2007, mens godstransporten er stigende.

Odderbanen varetager persontransporten på strækningen Odder–Århus, hvor passagertallet i 2008 var på 1 mio. passagerer (i 2007 var der ca. 1,1 mio.

passagerer). Passagertallet var stærkt påvirket af at trafikken var indstillet på dele af banen mellem juli og november 2008.

Det planlægges, at Odderbanen indgår i Letbaneprojektet i Århus

### Busselskabet Århus Sporveje

Målet for Busselskabet Århus Sporveje er at kunne sammenlignes med private busselskaber. Det politiske ønske fra Midttrafiks bestyrelse er mere kollektiv trafik for pengene. Busselskabet viste ved første udbud af bybuskørsel i Århus, at busselskabet i dette udbud kunne konkurrere med private selskaber og afgav det bedste tilbud.

Dette skal dokumenteres i særskilt regnskab for den udbudte kørsel. Busselskabet har foreløbigt levet op til forudsætningerne om lavere udgifter. Det er opnået gennem effektiviseringer, lavere sygefravær, reduktion i administration mv.

Busselskabet har tidligere haft svært ved at opretholde driftsstabiliteten pga. sygdom blandt chaufførerne og besvær med at rekruttere chauffører. I 2008 har driftsstabiliteten været væsentligt bedre, især da rekrutteringen er blevet bedre, bl.a. ved rekruttering af tyske chauffører. I 2006 blev 99,00 % af den planlagte kørsel gennemført, i 2007 var det 99,50 % og i 2008 99,85 %. Antallet af chauffører tilpasses fortsat i forhold til kørslen.



“ Vi arbejder for at forbedre vore opgaveløsninger, afprøve nye ideer og løsningsforslag ud fra fokus på fakta ”

## FORUDSÆTNINGER

Busselskabet følger en udviklingsplan fra 2008 til 2010. Planen indeholder dels en administrativ, en ledelsesmæssig og en personalemæssig effektivisering, og dels en nedbringelse af de faste omkostninger. Det sker ved at Busselskabet fokuserer på sine kerneområder, og reducerer sine faste omkostninger til bl.a. husleje ved at flytte fra Bryggervej til to nye stationer. Målet er at omkostningerne til bl.a. husleje kan matche det øvrige marked.

### Fakta og dokumentation

Midttrafik laver transportløsninger på basis af informationer fra kunder, bestillere, busselskaber og andre samarbejdspartnere. Informationen kombineres med Midttrafiks erfaringer og viden. Derfor er det vigtigt, at de informationer, Midttrafik arbejder med, er korrekte og baseret på fakta og dokumenterede erfaringer.

Inddragelse af kunder og samarbejdspartnere i kvalitetsforbedring

Hvert år foretager Midttrafik et køreplansskifte. Midttrafik inviterer kunder, samarbejdspartnere og andre til at komme med forslag til ændringer til den eksisterende køreplan. Dette sker ved ophæng i busserne, annoncer på hjemmesiden og breve til uddannelsesinstitutioner, bestillere og busselskaber. Denne information suppleres med, hvad der sker i Midttrafiks område mht. pendlerstrømme, udviklingen af uddannelsesinstitutioner, boligområder osv.

Kundehenvendelser og rejsegaranti giver også Midttrafik et billede af, hvordan kørslen udføres og om køreplanen passer.

Busselskaberne har pligt til at meddele forhold, der kan have eller vil få indflydelse på udførelsen af kørslen. I mange kontrakter er busselskaberne forpligtet til at meddele forsinkelser, aflyste ture osv. til BUS-INFO.

Regionen og kommunerne er vigtige samarbejdspartnere, i forbindelse med indsamling af information til køreplanlægningen. De kender de lokale problemer, men vigtigst, de kender også fremtidsplanerne for deres område; hvis der bygges nyt boligområde, nedlægges skoler eller laves ny omfartsvej har det betydning for at udarbejde den effektive transportløsning.

Midttrafik indsamler selv oplysninger, der kan danne grundlag for udvikling af køreplaner. Der foretages tællinger af kunderne, og Midttrafik har busser, der er udstyret med særligt tælleudstyr og som sender informationer direkte til Midttrafiks database. Det er spredt viden og et område, der skal markant forbedres.

Midttrafik laver tilfredshedsundersøgelser blandt kunder, leverandører og bestillere.



## PERSPEKTIVER FOR 2009

### Strategiplanen

Midttrafiks strategiplan fastlægger en række mål og initiativer, der skal gennemføres i 2009 og fremefter for at leve op til de fem hovedmål:

#### 1. Flere tilfredse og loyale kunder:

Kundetilfredsheden skal forbedres, så kunderne rejser mere og forbliver kunder længere tid i den kollektive trafik. Ved kundeundersøgelsen i efteråret 2008 var 82 % tilfredse eller meget tilfredse, og målet er en tilfredshed på 85 % i 2010.

#### 2. Mere tilfredse leverandører:

Leverandørernes tilfredshed og motivation for at yde god service for kunderne skal forbedres. Leverandørtilfredsheden var ved undersøgelsen i 2008 generelt på ca. 3 på en skala fra 1 til 4, og målet er en tilfredshed på 3,3 i 2010.

#### 3. Mere tilfredse bestillere:

Midttrafik skal give bestillerne god faglig rådgivning og dokumentation. Der er ikke hidtil gennemført en bestillertilfredshedsundersøgelse, men det vil blive gjort i 2009. Målet er, at bestillertilfredsheden skal være forbedret med minimum 10 % i 2011. Det konkrete mål forelægges Bestyrelsen, når resultatet af den første måling kendes.

#### 4. Et sammenhængende rutenet:

Midttrafik gennemfører i 2010 konkret planlægning, der skaber bedre sammenhæng mellem regionale og lokale ruter i forbindelse med regionens effektiviseringer og i forbindelse med områdeplanlægning i Århus, Randers, Viborg og Herning. Dette vil give mere kollektiv trafik for pengene. Der måles bl.a. ved, at antallet af påstigere pr. køreplantage pr. driftskrone skal stige med årligt 5 %.

#### 5. Midttrafik gavner miljøet:

Midttrafik skal udarbejde et miljøprogram, der fokuserer på både begrænsning af den kollektive trafiks emissioner og på at få kunderne til at bruge kollektiv trafik mere. Der laves et miljøprogram i 2009, der fastlægger de konkrete mål for det videre miljøarbejde.

Bestyrelsen har vedtaget en række indsatsområder for at Midttrafik når disse mål.

“ Der skal især være fokus på, hvordan borgeren kan nedbringe CO<sup>2</sup> udslippet ved at bruge kollektiv trafik - jo flere i bussen jo bedre miljø. ”

## PERSPEKTIVER FOR 2009

### Miljø

Miljøet og klimaforandringer er et væsentlig fokusområde for både politikere og befolkning. En grøn profil er lige nu det bedste salgsargument for den kollektive trafik - det gælder både for nuværende kunder og potentielle kunder.

Midttrafik vil i 2009 udarbejde en miljøstrategi. En miljøstrategi indebærer blandt andet, at Midttrafik skal stille tydelige krav til leverandørerne for så vidt angår miljøet omkring busser, taxa og tog som for eksempel krav om emissioner der påvirker luftkvaliteten, krav om miljøbevidsthed, krav om uddannelse af medarbejdere. Miljøstrategien skal også komme med anbefalinger til, hvordan Midttrafiks administration og salgssteder bidrager til miljøet. Og endeligt skal miljøstrategien opstille anbefalinger for, hvordan Midttrafiks bestillere får en mere miljøvenlig kollektiv trafik.

Midttrafik skal løbende udarbejde og lancere kampagner, der fortæller kunder og borgere om den kollektive trafiks miljøfordele. Der skal især være fokus på, hvordan borgeren kan nedbringe CO<sup>2</sup> udslippet ved at bruge kollektiv trafik - jo flere i bussen jo bedre miljø.

De svenske trafikselskaber har været i stand til at vende udviklingen og have vækst i antallet af kunder gennem de seneste år. En af de markante erfaringer var, at det har stor betydning at lave en direkte markedsføring af, at kunderne er med til at gøre en forskel for miljøet, når de bruger den kollektive trafik. Det er et budskab, der påvirker alle kundegrupper, og det er reelt med til at flytte holdningen til kollektiv trafik, at kunderne hele tiden bliver gjort opmærksom på, at kollektiv trafik er det miljømæssigt og samfundsmæssigt forsvarlige transportvalg. Dette vil indgå i Midttrafiks arbejde de kommende år.

### Midttrafiks fokus på miljøet vil være:

- Nedbringe emissionen fra busser og andre køretøjer, bl.a. ved at indgå i regionens forsøg med biodiesel. Fra starten af 2009 kører alle rutebiler i Østjylland og bybusser i Århus på biodiesel.
- Forbedre miljøet ved at reducere biltrafikken og udnytte buskapaciteten bedre – få flere kunder i busserne samt anvende busser svarende til behovet.
- Effektive kampagner.

“ Der er truffet beslutning om at gennemføre en udskiftning af en del maskiner i løbet af foråret og sommeren 2009, så der fremover ikke vil være så udbredte problemer med at udstede billetter. ”

## PERSPEKTIVER FOR 2009

### Salg og information

Rutebilstationer samt salgs- og informationssteder  
Midttrafik har samarbejde med en række rutestationer samt salgs- og informationssteder. I 2009 vil der blive lavet en ny strategi, så der bliver en mere ensartet måde, kunderne mødes på i Midttrafiks salgs- og informationssteder, og ressourcerne bruges mere effektivt og målrettet på de fokusområder, Midttrafik vælger.

### Rejsekortet

Rejsekortet er en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så kunderne om få år kan rejse over hele landet på rejsekortet.

### Webbutik

Der vil i 2009 blive adgang til en web-butik på midttrafik.dk. Formålet med web-butikken er, at kunderne skal kunne bestille og betale billetter og kort via nettet 24 timer i døgnet. Web-butikken vil give Midttrafik en øget viden om kundernes behov ud fra solgte billetter, kort og strækninger.

### Køreplaner

Det blev i 2008 besluttet, at fra køreplansskiftet i sommeren 2009 uddeles der gratis områdekøreplaner i hele Midttrafik. Tidligere har det kun været køreplaner for de enkelte ruter, der har været gratis, mens kunderne de fleste steder har skullet betale for køreplaner for et helt område. Disse bliver gratis fremover.

### Billetteringsudstyr

Mange steder er billetteringsudstyret forældet og nedslidt, og der kan ikke længere anskaffes reservedele. Der er truffet beslutning om at gennemføre en udskiftning af en del maskiner i løbet af 2009, så der fremover ikke vil være så udbredte problemer med at udstede billetter.



## PERSPEKTIVER FOR 2009

### Kampagner

Midttrafik gennemfører løbende kampagner for produkter eller for at forbedre den kollektive trafiks omdømme. For eksempel er der hvert år kampagner om natbusser, nye takster, nye køreplaner, Midttrafiks hjemmeside osv.

I 2009 vil fokus i markedsføringen blive på miljø samt en fortsættelse af den vis-hensyn-kampagne, der startede i slutningen af 2008 for at få kunderne til at tage hensyn til hinanden og til chaufføren - det gør alle mere positive og glade og giver en bedre rejse med bussen.

### Planlægning

Midttrafik vil sammen med regionen og kommunerne have udarbejdet et grundlag for effektivisering af den regionale og lokale kollektive trafik.

Midttrafik vil i 2009 gennemføre områdeplanlægning i større byområder, som giver mere kollektiv trafik for pengene og bedre koordinering mellem bybusser og regionale busser. Det gennemføres i de nye køreplaner for Århus, Herning, Viborg og Randers i 2010 eller 2011.

### Variabel kørsel

Fra oktober 2009 udvides samarbejdet med Region Midtjylland, så patientkørslen i den resterende del af regionen vil blive koordineret i Midttrafik – der forventes ca. 350.000 rejser pr. årsplan herefter.

Det forventes, at Midttrafik fra starten af 2010 skal varetage visse opgaver vedrørende koordineret handicapkørsel for Sydtrafik, der indfører samme system, som Midttrafik bruger.





**Midttrafik**  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg  
[midttrafik.dk](http://midttrafik.dk)

*Århus, 8. januar 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 15. januar 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

**MIDTTRAFIK KØRER MED MENNESKER,  
SKABER MULIGHEDER OG BIDRAGER  
TIL ET SUNDERE MILJØ**

Den kollektive trafik i Midtjylland



**midttrafik**

## MIDTTRAFIK FAKTA OG NØGLETAL 2008-2009

Alle tal er cirka tal.

### BUSTRAFIK

Køreplantimer pr. år	2,2 mio.
Kontraktbusser	926
Chauffører	2000
Ruter*	570
Kunder pr. år	80 mio.
Kunder pr. dag	220.000
Udgifter	1,2 mia. kr.
Indtægter	600 mio. kr.
Netto	600 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	50 %

\*50 bus- og vognmandsselskaber udfører kørsel på 141 bybusruter, 103 regionale ruter, 87 lokale ruter og 239 rabat-/åbne skolebusruter i Midtjylland.

### TOGTRAFIK

Midtjyske Jernbaner A/S er:

#### Lemvigbanen

Varetager persontransporten på strækningen Vemb-Lemvig-Thyborøn. Banen havde ca. 250.000 kunder i 2008. Godstransporten var samme år på ca. 58.000 tons.

#### Odderbanen

Varetager persontransporten på strækningen Odder-Århus, hvor passagertallet i 2008 var på godt 1 mio. Odderbanen indgår i Letbaneprojektet i Århus-området.

### HANDICAP- OG PATIENTKØRSEL

(med taxa og minibus)

Antal rejser	180.000
Antal visiterede brugere	12.000
Patienttransporter	230.000
Udgifter	51 mio. kr.*
Indtægter	7 mio. kr.*

\* Gælder kun handicapkørsel

Midttrafik koordinerer en halv million såkaldte variable kørsler om året, inkl. patientkørsel, handicapkørsel, Middtur (kørsel fra dør til dør med kommunalt tilskud) og teletaxa (hvor taxa indgår i buskøreplanen på tyndt benyttede afgang).

Mindst 150 af de ca. 1000 biler, som Midttrafik har kontrakt med, er på gaden hver dag. Midttrafik har aftaler med 110 vognmænd i regionen, som udfører kørslen. Midttrafik overtog i oktober 2009 sygehuskørsel for Region Midtjylland/det tidligere Århus Amt. Det betød 500 ekstra ture om dagen. Der er 1,2 mio. indbyggere i Region Midtjylland.

### MIDTTRAFIKS ADMINISTRATION

Administrationen er normeret til 133 fuldtidsstillinger, ekskl. Letbanesekretariatet og indtægtsdækket virksomhed i form af kan-kørsel for kommunerne og Region Midtjylland.

Stillingerne er fordelt således:

Buskørsel og tværgående funktioner	77
Billetkontrol i Århus og administration heraf	28
Handicapkørsel/variabel kørsel	22
Rutebilstationer (Randers, Århus, Viborg)	6

Kønsfordelingen er ca. 45 % kvinder og 55 % mænd. Gennemsnitsalderen er 47 år.

### TRAFIKSELSKABETS BUDGET

Administrationsudgifter udgør ca. 110 mio. kr. (2008) med følgende fordeling (mio. kr):

Terminaler, rutebilstationer og billetteringsudstyr	16,5
IT	18,5
Tællinger m.v.	2,0
Information og markedsføring	9,7
Personaleudgifter	49,7
Husleje m.v.	5,8
Kurser, rejser m.v.	2,3
Revision og øvrige konsulenter	3,2
Andel af X bus sekretariatet	1,4
Øvrige udgifter netto	0,5

Blandt landets trafikselskaber har Midttrafik forholdsmæssigt de laveste administrationsomkostninger.

# KÆRE FOLKEVALGTE!

Tillykke med valget til kommunalbestyrelse, byråd eller regionsråd. I denne folder får du et overblik over bestillerens (kommunernes og regionens) samt trafikselskabets opgaver i den kollektive trafik.

## INDHOLD

Fakta og nøgletal	2
Det gør kommunerne og Region Midtjylland	4
Det gør Midttrafik	4
Historie og organisation	5
Strategiplan 2009-2011 / Visioner og mål	6
Følg med via nyhedsbreve	8





## DET GØR KOMMUNERNE OG REGION MIDTJYLLAND

Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen bestemmer hvor og hvor meget, der skal køres.

- Kommunerne finansierer den lokale kollektive trafik og handicapkørsel.
- Region Midtjylland finansierer den regionale kollektive trafik og Midtjyske Jernbaner A/S.

Bestillerne fastlægger serviceniveauet og kan være med til at styrke den kollektive trafik ved at indarbejde den i lokal planlægning, f.eks. med busprioritering, at sørge for gode publikumsfaciliteter og afse midler til lokal markedsføring.

## DET GØR MIDTTRAFIK

- Planlægger og koordinerer bustrafikken, så der bliver mest mulig kollektiv trafik for pengene og sammenhæng for kunderne. Nogle kommuner står selv for planlægning af åbne skolebusruter.
- Fastlægger takster for, informerer om og markedsfører den kollektive bustrafik og den individuelle handicapkørsel samt trafikken i Midtjyske Jernbaner A/S.
- Gennemfører udbud og administrerer kontrakter. Størstedelen af bus- og handicapkørsel udføres af flere hundrede private vognmænd, der har kontrakt efter udbud.
- Busselskabet Århus Sporveje, som kører bybusserne i Århus, er et selvstændigt forretningsområde, der ejes af Midttrafik og finansieres af Århus Kommune.
- 1. januar 2008 blev Midtjyske Jernbaner A/S etableret som en fusion mellem Lemvigbanen og Odderbanen. Midttrafik er hovedaktionær i Midtjyske Jernbaner A/S, og fører tilsyn med økonomien og administrationen i selskabet.

## HISTORIE OG ORGANISATION

Midttrafik blev dannet 1. januar 2007 som følge af strukturreformen. Midttrafik har overtaget opgaver fra amter, trafikkselskaber og en række kommuner, der tidligere selv stod for at planlægge kollektiv trafik.

Midttrafiks administration har hovedsæde i Århus med en satellit i Videbæk, og har 133 stillinger.

Midttrafik ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer. 2 medlemmer er valgt af Region Midtjylland, 1 medlem er valgt af Århus Kommune, som den største bidragsyder, og 6 medlemmer vælges af repræsentantskabet.

Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver af de 19 kommuner i Midtjylland.

Uddybende information om økonomi, kampagner, kunder osv. findes i trafikskabets årsberetninger for 2007 og 2008. Læs mere på [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk)



# MIDTTRAFIKS STRATEGIPLAN 2009-2011 / VISIONER OG MÅL

Bestyrelsen vedtog i begyndelsen af 2009 en strategiplan med fem fokusområder:

## FLERE LOYALE KUNDER

**Midttrafik arbejder for, at kunderne:**

- sikres en stabil, rettidig kørsel med ordentlig kvalitet.
- nemt skal kunne få at vide, hvornår bussen kører. Der er trykt gratis områdekøreplaner, og de altid gældende køreplaner er tilgængelige på [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk) og på [rejseplanen.dk](http://rejseplanen.dk)
- ved forstyrrelser i planlagt kørsel informeres via Midttrafiks hjemmeside.
- oplever bedre service fra chaufføren undervejs på turen. Der iværksættes et nyt uddannelsesprogram for alle chaufførerne i Midtjylland med fokus på service.
- får en god oplevelse med rejsegarantien, d.v.s. får dækket en taxaregning, hvis bussen ikke kører som forventet, og kunden kommer for sent frem.

## TILFREDSE LEVERANDØRER

**Midttrafik:**

- arbejder med nye kontraktformer, så leverandørerne får større incitament til at levere god service.
- arbejder for, at vognmændene kan få fordele ved kommende udbud, hvis deres hidtidige service har været god.
- hjælper vognmændene med at tiltrække kvalificerede chauffører ved at informere om jobbet og lave kampagner, der gør chaufførjobbet mere attraktivt, bl.a. ved at sætte fokus på, at kunderne skal behandle chaufførerne ordentligt.
- samarbejder med vognmændene om at lave f.eks. priser og rejseregler på en måde, så det er nemmere for chaufførerne at yde god service.
- arbejder for at vognmændene inddrages yderligere i opgaveløsningen.

## TILFREDSE BESTILLERE

**Midttrafik:**

- arbejder for en stabil drift med få klager.



- rådgiver om kollektiv trafik baseret på fakta om nuværende kørsel og erfaringer fra ind- og udland.
- sikrer at bestillerne får et godt indblik i økonomien for den kørsel, som den enkelte bestiller finansierer.
- giver bestillerne fakta om aktiviteter, kundetilfredshed m.m. på bestillerens kørsel.
- arbejder for mest muligt kollektiv trafik for pengene, dels ved en effektiv planlægning og ansvarlig økonomistyring, dels ved at fastholde indtægterne i den kollektive trafik.
- skal sammen med bestillerne bidrage til de samfundsmæssige gevinster, som kollektiv trafik kan bidrage med: Miljø, trafikikkerhed, fremkommelighed m.m.

## ET SAMMENHÆNGENDE RUTENET

### Midttrafik:

- har ansvaret for etablering af Letbanen i Århus-området og på sigt i en større del af Østjylland.
- kordinerer kollektiv trafik mellem bestillerens ønsker og øvrig kollektiv trafik, f.eks. tog/fly.

- rådgiver bestillerne om at tilpasse kørslen til behovet, så der f.eks. kan indsættes telekørsel eller små busser, hvor behovet ikke er så stort, og frekvensen kan øges der, hvor de mange kunder er.

## MILJØET SKAL VÆRE ET SÆRLIGT INDSATSOMRÅDE

### Midttrafik:

- sætter fokus på den kollektive trafiks miljøfordele, f.eks. via kampagner som verdensredder.nu og aktiviteter op til klimatopmødet i København i december 2009.
- gør allermest for miljøet ved generelt at få flere kunder i busserne, så kapaciteten udnyttes bedre, og privatbilismen i højere grad erstattes af kollektiv trafik.
- har indgået kontrakt om bybuskørslen i Randers, hvor der er bonus, hvis vognmanden kan reducere miljøpåvirkningen af bybuskørslen.
- laver udbud af kørsel, hvor der generelt stilles højere krav til de emissionsnormer, busserne skal overholde.

### FØLG MED VIA NYHEDSBREVE

Vi sender dig gerne trafikskabets nyhedsbreve til henholdsvis region/kommuner og busselskaber. De udkommer ca. en gang i kvartalet. Tilmelding til René Wiborg: [rwi@midttrafik.dk](mailto:rwi@midttrafik.dk)

Du kan også abonnere på pressemeddelelser og dagsordener fra Midttrafiks bestyrelsesmøder via [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk)

Med venlig hilsen



Jens Erik Sørensen  
Direktør  
[jes@midttrafik.dk](mailto:jes@midttrafik.dk)



Mette Julbo  
Vicedirektør  
[mej@midttrafik.dk](mailto:mej@midttrafik.dk)

**Midttrafik**  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg  
tlf. 8740 8200  
[midttrafik.dk](http://midttrafik.dk)

*Århus, 8. januar 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 15. januar 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4**

# **Forretningsorden For Midttrafiks repræsentantskab**

Denne forretningsorden for Midttrafiks repræsentantskab er oprettet i henhold til vedtægternes § 16.

## § 1)

Repræsentantskabets møder er offentlige. Repræsentantskabet kan dog bestemme, at enkelte sager behandles for lukkede døre, når dette findes nødvendigt eller ønskeligt på grund af sagens beskaffenhed. Spørgsmålet om, hvorvidt en sag giver grundlag for dørlukning, forhandles for lukkede døre, når det bestemmes af repræsentantskabet eller dirigenten. Sager, der behandles for lukkede døre, foretages så vidt muligt til sidst.

*Stk. 2.* Repræsentantskabet kan tillade personer, der er ansat i Midttrafiks tjeneste, at overvære behandlingen af sager for lukkede døre. Repræsentantskabet kan tilkalde andre personer til at overvære en sags behandling for lukkede døre, når det er ønskeligt af hensyn til sagens oplysning.

## **KONSTITUERING**

### § 2)

Alle repræsentantskabsmedlemmer skal ved deres tiltræden underskrive den originale forretningsorden og have udleveret et eksemplar heraf samt af Midttrafiks vedtægter.

*Stk. 2.* Selskabets bestyrelse, ledelse og revision skal gøres bekendt med forretningsordenen.

### § 3)

Det nyvalgte repræsentantskab afholder sit konstituerende møde senest 60 dage efter afholdelse af valg til kommunalbestyrelser.

### § 4)

Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til trafikskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Jf. vedtægternes § 8, deltager det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af den bestyrelse, der fungerer fra den 1. januar 2007, skal de deltagende kommuners budgetter for 2007 lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

### § 5)

Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering jf. vedtægternes § 9.

*Stk. 2.* Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

*Stk. 3.* Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

*Stk. 4.* Repræsentantskabet træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, medmindre andet fremgår af lov om Trafikskaber.

*Stk. 5.* Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

#### **MØDEINDKALDELSE**

##### **§ 6)**

Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt jf. vedtægternes § 10.

*Stk. 2.* Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden.

*Stk. 3.* Forslag til supplering af dagsordenen skal være formanden i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.

*Stk. 4.* Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde kan ske, såfremt formanden for bestyrelsen, begge regionens medlemmer, eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.

*Stk. 5.* På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.

*Stk. 6.* Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning har ret til at få sin mening indført i protokollen.

##### **§ 7)**

Dagsordenen med bilag offentliggøres i.h.t. bestyrelsens beslutning om information om Midttrafikforhold.

*Stk. 2.* Dagsordenen med bilag sendes til orientering til Region Midtjylland og bestyrelsen.

##### **§ 8)**

Er et medlem forhindret i at deltage i et repræsentantskabsmøde, meddeler han formanden dette inden mødets afholdelse. I beslutningsprotokollen anføres for hvert enkelt møde, hvilke medlemmer, der har været fraværende.

*Stk. 2.* Er der udpeget en suppleant skal det faste medlem sørge for at gøre suppleanten bekendt med, at medlemmet er forhindret, ligesom formanden inden mødets afholdelse skal have meddelelse om suppleantens deltagelse. I beslutningsprotokollen anføres for hvert møde, hvilke suppleanter der har været til stede.

##### **§ 9)**

Selskabets direktion har ret til at deltage i og tage ordet på møder i repræsentantskabet.

#### **MØDEAFHOLDELSE**

##### **§ 10)**

Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede.

*Stk. 2.* Dirigenten leder repræsentantskabets møder. Han træffer bestemmelse i alle spørgsmål vedrørende forhandlingernes ledelse og iagttagelse af god orden under mødet. Endvidere formulerer han de punkter, om hvilke der skal stemmes.

*Stk. 3.* Enhver, der ønsker ordet, skal henvende sig til dirigenten, der giver ordet til medlemmerne i den orden, hvori de har begæret det. Hvis flere begærer ordet på én gang, bestemmer dirigenten den orden,

hvor de får adgang til at tale. Ingen må tale uden for den af dirigenten anviste plads, og talerne må ikke afbrydes af andre end dirigenten.

*Stk. 4.* Ethvert medlem skal efterkomme dirigentens afgørelser angående overholdelse af den fornødne orden. Når et medlem i samme møde to gange er kaldt til orden, kan repræsentantskabet efter dirigentens forslag nægte ham ordet i resten af mødet.

*Stk. 5.* Ethvert forslag under forhandlingerne rettes til dirigenten. Når dirigenten finder anledning dertil, eller når det begæres af formanden, eller når det begæres af tre medlemmer, skal det sættes under afstemning, om afslutning af en forhandling skal finde sted.

#### § 11)

Sagerne foretages i mødet i den rækkefølge, som dirigenten bestemmer, og han kan herved fravige den i dagsordenen angivne rækkefølge. Repræsentantskabet afgør dog, i hvilken rækkefølge sagerne skal behandles, når formanden eller mindst tre medlemmer fordrer afstemning herom.

*Stk. 2.* Ethvert medlem kan ved mødets begyndelse begære ordet til dagsordenen herunder med henblik på spørgsmålet om sagers overflytning fra behandling for lukkede døre til behandling for åbne døre og omvendt.

#### § 12)

En sag undergives kun én behandling, medmindre andet er bestemt i lovgivningen.

#### § 13)

Repræsentantskabet træffer beslutning om, hvorvidt et medlems interesse i en sag er af en sådan beskaffenhed, at han er udelukket fra at deltage i repræsentantskabets forhandling og afstemning om sagen. I bekræftende fald skal den pågældende under forhandling og afstemning om sagen forlade lokalet, hvorimod han ikke er afskåret fra at deltage i repræsentantskabets forhandling og afstemning om, hvorvidt han skal vige sit sæde under den pågældende sags behandling.

*Stk. 2.* Et medlem skal underrette repræsentantskabet, hvis der foreligger forhold, der kan give anledning til tvivl om hans habilitet.

#### § 14)

Medlemmerne kan kun deltage i repræsentantskabets afstemninger, når de personlig er til stede under disse.

#### § 15)

Afstemning sker ved navneopråb. Dirigenten kan lade afstemning foretage ved, at medlemmerne rejser sig fra deres pladser og kontraprøve foretages.

*Stk. 2.* Skønner dirigenten, at en sags udfald er så utvivlsomt, at afstemning vil være overflødig, udtaler han dette med angivelse af den opfattelse, han har med hensyn til sagens afgørelse. Dersom intet medlem herefter forlanger afstemning, kan dirigenten erklære sagen for afgjort i overensstemmelse med den af ham afgivne opfattelse.

*Stk. 3.* Valg foregår ved skriftlig afstemning på stemmesedler, der tilvejebringes og udleveres på dirigentens foranledning. Finder dirigenten det sandsynligt, at repræsentantskabet vil vælge eller genvælge en bestemt kandidat, kan han stille forslag om, at den pågældende vælges uden skriftlig afstemning. Dersom intet medlem herefter forlanger sådan afstemning, er den foreslåede kandidat valgt.

#### § 16)

Ændringsforslag kan fremsættes, så længe afstemning ikke er påbegyndt, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Ændringsforslag til den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets

finansiering skal være formanden i hænde senest 10 dage før spørgsmålets behandling i repræsentantskabet.

*Stk. 3.* Hvis ændringsforslag til den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parterers tilskud til selskabets finansiering ikke er bragt til medlemmernes kundskab førend behandlingen, giver bestyrelsens formand ved forhandlingens begyndelse meddelelse om forslagene.

*Stk. 4.* Dirigenten bestemmer, i hvilken orden der skal stemmes over ændringsforslagene, men således, at afstemning om disse altid sker før afstemning om hovedforslaget.

*Stk. 5.* Forslag om en sags henvisning til bestyrelsen kan fremsættes, så længe afstemning om sagen ikke er begyndt. Når et sådant forslag fremsættes efter at forhandlingerne om sagen er begyndt, standses disse, hvorefter repræsentantskabet afgør spørgsmålet om bestyrelsesbehandling.

## **BESLUTNINGSPROTOKOL**

### § 17)

Repræsentantskabets beslutninger indføres under møderne i beslutningsprotokollen af repræsentantskabets sekretær. Dirigenten tilkendegiver, hvad der skal indføres.

*Stk. 2.* Ethvert medlem kan forlange sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen og ved sager, der skal fremsendes til anden myndighed, kræve, at denne samtidig gøres bekendt med indholdet af protokollen. Dersom det pågældende medlem ved sagens fremsendelse ønsker at ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt, skal han meddele dette til formanden, der fastsætter en frist for aflevering af begrundelsen.

*Stk. 3.* Beslutningsprotokollen skal ved hvert mødes afslutning, efter at det tilførte er oplæst, underskrives af samtlige medlemmer (suppleanter), der har deltaget i mødet. Medlemmerne (suppleanterne) kan ikke under henvisning til deres stemmeafgivning eller andre grunde vægre sig ved at underskrive protokollen.

### § 18)

Ethvert medlem er forpligtet til foreløbig at rette sig efter dirigentens afgørelse med hensyn til forståelsen af forretningsordenens bestemmelser, men spørgsmålet kan indbringes for repræsentantskabet i dets næste møde. Spørgsmålet kan endvidere gennem bestyrelsen indbringes for Indenrigsministeriet.

### § 19)

Udskrift af beslutningsprotokollen udsendes til repræsentantskabets medlemmer snarest muligt efter mødets afholdelse.

*Stk. 2.* Udskrift af beslutningsprotokollen sendes til orientering til Region Midtjylland og bestyrelsen.

*Stk. 3.* Udskrift af beslutningsprotokollen offentliggøres i.h.t. bestyrelsens beslutning om information om Midttrafikks forhold.

### § 20)

Repræsentantskabets medlemmer må ikke give oplysning til uvedkommende om selskabets forhold, som de bliver bekendt med gennem deres medlemskab af repræsentantskabet.

## **IKRAFTTRÆDEN**

### § 21)

Denne forretningsorden træder i kraft 1. januar 2007

*Stk. 2.* Ændringer i denne forretningsorden kan foretages af repræsentantskabet med simpelt stemmeflertal.