

Aarhus, 11. januar 2018

**Bilagssamling til Åben dagsorden
til møde i Repræsentantskabet for Midttrafik
den 18. januar 2018 kl. 10.00
Søren Højmarks Vej 3
8270 Højbjerg**



VEDTÆGT FOR TRAFIKSELSKABET MIDTTRAFIK gældende fra 5. januar 2017

Præambel

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

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Midttrafik.

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

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselkaber 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 Midtjyske Jernbaner og Busselskabet Aarhus Sporveje særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselkabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselkaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselkabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselkaber om opgaver, som trafikselkaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselkabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

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

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

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

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

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 skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber 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.

§ 11. 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.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

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 supplerings af dagsordenen 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.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. 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 selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

Stk. 2. Den første bestyrelses funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og 2 næstformænd.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. 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 retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. 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.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk for-svarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafiksel-skaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

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

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrol-
afgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf.
bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt
vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af be-
styrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. 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. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gen-
nemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen
træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orien-
tering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige for-
brug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

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 retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 28. 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 [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] 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.

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

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, 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

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Statsforvaltningen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets 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

§ 33. Vedtægten træder i kraft den XX. XX 2016.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

-----0-----

Vedtøget af bestyrelsen den 7. september 2016

Godkendt af repræsentantskabet den 4. november 2016
Godkendt af forretningsudvalget for Region Midtjylland den 11. oktober 2016
Godkendt af Regionsrådet for Region Midtjylland den 26. oktober 2016
Godkendt af social- og indenrigsministeren den 5. januar 2017
Godkendt af transport- og bygningsministeren den 5. januar 2017

Strategiplan 2017-2020



midttrafik



Flere tilfredse kunder er Midttrafiks vigtigste mål. Det skal nåes gennem en kompetent organisation, dygtige leverandører og et godt samarbejde med bestillerne.

Forord

Strategiplanen 2017-2020 er et instrument til at lede og styre virksomheden. Med udgangspunkt i de markeds- og rammevilkår Midttrafik opererer under, beskriver strategiplanen, hvilke resultater Midttrafik skal nå i de kommende 3 år.

Strategiplanen fastlægger de overordnede mål, mens Midttrafiks målstyringsprogram beskriver de konkrete mål og indsatser, så alle medarbejdere i Midttrafik ved, hvad de skal prioritere.

I de kommende år kommer vi til at arbejde mere med, hvordan vi kan anvende ny teknologi til at give kunderne en bedre service og til at effektivisere arbejdsgange. Og vi skal indgå i samarbejder som supplerer den almindelige kollektive trafik med individuelle transportmuligheder som fx delebiler, cykler og samkørsel.

Midttrafik skal på den ene side være meget visionær og teste de nye muligheder og på den anden side skal vi fastholde en stabil drift, god kvalitet og have styr på økonomien.

Strategiplanen udgør sammen med Midttrafiks Trafikplan styringsgrundlaget for Midttrafiks virke.

Trafikplanen

I samarbejde med kommuner og region vil Midttrafik udarbejde et strategisk net, der udgør en sikker grundstamme i den kollektive trafik. Nettet suppleres med regionale og lokale ruter med mere behovstilpasset frekvens.

Der indføres rutebaseret teletaxa til de små rejsestrømme. Teletaxa integreres fuldt og helt i den øvrige kollektive trafik, så den er koordineret med busser og letbane, og kunden kan betale med app og se den på Rejseplanen. Flextur vil fortsat være et tilbud for de kommuner, der ønsker det.

Trafikplanen vil også pege på centrale trafikale knudepunkter med gode publikumsfaciliteter, og i planen vil indgå bredere mobilitetsløsninger, der skaber bedre sammenhæng mellem kollektiv trafik og individuel transport som for eksempel samkørsel, delebiler og cykler.

Markedet og rammevilkår

Antallet af påstigere i Midttrafiks område er status quo, trods det at trafikarbejdet generelt er steget gennem de senere år. Stagnation er en landsdækkende tendens for busbranchen, mens togoperatørerne oplever en mindre stigning i antallet af påstigere visse steder.

Der er en række forhold, som taler imod flere kunder i den kollektive trafik. Danmark er på vej ind i en højkonjunktur med stigninger i reallønnen, større beskæftigelsesgrad og en højere tillid blandt forbrugerne. Historisk set tilgodeser højkonjunktur bilsalget, og salget af nye biler har da også være jævnt stigende de senere år. Bilbranchen lancerer til stadighed flere fordelagtige leasing og lejemuligheder på mikrobiler, som især har fået fat i de unge forbrugere.

Der ses også potentialer for flere kunder. Letbanen, som åbner en delstrækning i 2017, vil give den kollektive trafik et markant løft. Letbanen vil med stor sandsynlighed kunne tiltrække nye kunder og få eksisterende kunder til at rejse mere, især hvis der sikres god tilbringertrafik.

En generel befolkningstilvækst i Region Midtjylland er også et potentiale for den kollektive trafik, især for Østjylland og de store byer i regionen, som prognoser anslår vil stå for den største stigning i antallet af borgere.

Det er især blandt de yngre borgere, at der ses en tilflytning til de større byer.

Potentialet for flere kunder vil særligt være en mulighed i større byer, hvis der samtidig investeres i tæt busdrift og fremkommelighed, så busserne kører ofte og hurtigt og dermed opleves som et reelt alternativ til bilen.

Målet er at fastholde de 68 % af kunderne, som rejser ofte, så de forbliver loyale og anbefaler produktet til andre. Målet er også, at antal rejsende pr. køreplantime vokser med 1 % om året ved at arbejde på at få kunder, der rejser et par gange om måneden eller sjældnere, til at rejse mere.

Midttrafiks kunder

Midttrafik får viden om kunderne gennem systematiske kundeundersøgelser. Det giver et værdifuldt indblik i, hvor Midttrafik kan forbedre sig, og hvor fokus med fordel kan lægges for at gøre kunderne endnu mere tilfredse.

I perioden fra 2011 til 2016 er kundetilfredsheden fastholdt på tværs af samtlige transporttyper. Både de regionale busser, bybusser og lokalruter har en positiv NPS-score på mellem 10 og 21. Det betyder, at andelen af kunder der vil anbefale Midttrafik er større end andelen af kunder, som ikke vil anbefale. Det er især trykgheden i bussen, chaufførens venlighed og chaufførens kørsel, som opnår en høj vurdering af kunderne.

Over halvdelen af Midttrafiks kunder bruger bussen til og fra arbejde eller uddannelse. Knap halvdelen af kunderne er mellem 15-24 år, og to ud af tre af Midttrafiks kunder bruger bussen hver dag eller flere gange om ugen.

Midttrafiks kundegruppe er en heterogen gruppe, som har forskellige holdninger til kollektiv trafik. F.eks. er det mere end halvdelen af de unge kunder, som finder, at det er nemt at bruge den kollektive trafik, nemt at købe billet og nemt at finde information om rejsen. Blandt kunder over 60 år er det til gengæld kun hver tredje, som mener, at det er nemt at bruge den kollektive trafik. Især finder de ældre kunder, at det er svært at billettere og at regne prisen ud.

På tværs af alle segmenter er der forhold som de fleste er enige i, skal være i orden, når de rejser med Midttrafik. Først og fremmest skal det være let at få information om

køreplanter, priser skal være til at forstå, busserne skal køre som planlagt, og hvis de ikke gør, skal man have hurtig besked. Komforten skal være i orden, chaufføren skal yde en god service, og når man har brug for rejsegaranti, vil klage, eller vil have hjælp til hittegods, så skal vi være let tilgængelige og servicemindedede.

De unge borgere er meget digitale, de e-handler i stor stil, og de finder information og kommunikerer via mobilen på nettet. Ifølge DR's medieundersøgelse råder 95 pct. af de unge mellem 15 og 24 år over en smartphone. Undersøgelsen viser også, at alle generationer op til 65 år følger godt med i den digitale udvikling. Midttrafik skal udnytte danskernes positive digitale indstilling f.eks. ved at tilbyde mobile services, der kan bruges på farten.

Den kollektive trafik har et socialt sigte og er et tilbud til alle borgere. Derfor skal produktsortiment, betalingsmuligheder og services kunne bruges af alle. For eksempel foretrækker en del af den ældre del af Midttrafiks kunder at fastholde periodekort af pap, ligesom de foretrækker personlig betjening, det skal fremtidige indsatser også tage højde for. Og der er stadig ca. 5 pct. af befolkningen, som ikke bruger internet, primært de ældre. Fx bruger en tredjedel af alle 75-89 årige aldrig internet.

Udviklingstendenser

Inden for mobilitet ses flere megatrends, som på forskellige måder kommer til at få betydning for måden, vi tænker og planlægger den kollektive trafik på.

Lån eller leje af bil når man har brug for det; shared mobility vinder frem på bekostning af owned mobility, hvor man ejer sin bil.

Der er delte meninger om, hvordan shared mobility vil påvirke den kollektive trafik. Nogle mener, at deleetjenester kan ses som en konkurrent, fordi tjenesterne især er attraktive for borgere i områder, hvor der i forvejen er gode busforbindelser. Andre mener, at deleetjenesterne er det supplement, der kan være med til at fastholde kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder. Uanset de delte meninger om shared mobility, så er tendensen, at den kollektive trafik suppleres med flere individuelle løsninger som f.eks. delebiler.

En anden stor tendens er førerløse biler og busser. Førerløse busser kan være med til at højne trafikssikkerheden og et godt initiativ i forhold til trængselsproblemer. Et bredt politisk flertal i Folketinget har åbnet op for forsøgsordninger med selvkørende biler og busser. Midttrafik deltager gerne i udviklingsprojekter med interesserede ejere for at få nyttige erfaringer.

Inden for kundeservice er brugen af robotteknologi for alvor slået igennem, og der findes allerede meget velfungerende robotservices, som kan overtage de mest rutineprægede opgaver inden for kundeservice. Midttrafik skal gøre forsøg med robotteknologi fx. i forhold til de flere hundrede henvendelser om priser og tider,

som vi dagligt modtager. Tiden kan i stedet bruges på mere værdiskabende opgaver.

Mål i strategiplan 2017-2020

Tilfredse kunder

Midttrafiks vigtigste mål er tilfredse kunder. Midttrafik skal arbejde på at fastholde kunderne, og sekundært forsøge at få lejlighedsvis rejsende til at bruge busserne mere. Midttrafik har særligt fokus på de unge kunder, ikke kun fordi de er mange, men fordi de er trendsettende for resten af samfundet. Strategiplanen beskriver de overordnede indsatser, der skal til for at nå målene.

Dygtige leverandører

Dygtige leverandører er en forudsætning for at nå målet om flere tilfredse kunder. Strategiplanen beskriver de væsentligste indsatser, der skal iværksættes i et samarbejde med leverandørerne.

Tilfredse bestillere

God kollektiv trafik kræver et godt samarbejde med bestillerne. Strategiplanen beskriver de områder, Midttrafik skal have fokus på for at få tilfredse bestillere.

En kompetent og effektiv organisation

Strategiplanen beskriver de overordnede indsatser, der skal sikre, at Midttrafik har tilfredse og dygtige medarbejdere og en kompetent og effektiv organisation.

Tilfredse kunder

De unge er en central målgruppe for Midttrafik. De unge er trendsettere og påvirker resten af samfundet med deres vaner. Vi skal give de unge gode oplevelser, når de rejser med os, så de anbefaler busserne og tager deres transportadfærd med videre i livet.



Overordnede mål

- Fastholde kunder
- Få lejlighedsvisrejsende kunder til at rejse mere
- Særligt fokus på de unge

Særlige fokusområder i 2017-planen

- Fastholde en god basiskvalitet
- Tilbyde en flerstrengt kundeservice
- Gå fra massekommunikation til mere målrettet kommunikation
- Forsøg med mere selvbetjening på basisviden
- God og rettidig information og nemmere billettering
- Udbygge vores viden om kunderne
- Inddrage kunderne mere i løsningerne

Midttrafik skal fortsætte med at arbejde for, at kunders og borgeres holdning til den kollektive trafik forbedres. En landsdækkende undersøgelse viser, at det kun er omkring 20 pct. af alle kunder, der mener, at deres venner og bekendte er positive overfor kollektiv trafik, og kun 17 pct. af de unge mellem 18 og 24 år mener, at de får value for money, når de rejser med kollektiv trafik.

Hvis kunderne skal have en positiv holdning til Midttrafik, så skal vi leve-re hver gang, og vi skal altid holde, hvad vi lover.

God basiskvalitet

Midttrafik skal i de kommende år fortsætte med initiativer, der skal fastholde og forbedre kvaliteten i og omkring busserne. Det er fx gennem mere incitament for busselskaberne til at skaffe tilfredse kunder, øget kvalitetskontrol på busmateriel så produktet altid er i orden og uddannelse af chauffører så kunderne får en god oplevelse, når de kører med busserne.

Busser til tiden er en forudsætning for tilfredse kunder. Midttrafik har investeret i realtidsudstyr i alle busser, så Midttrafik (og kunderne via Midttrafik Live) til enhver tid kan følge med i rettidigheden. Vi skal systematisk overvåge rettidigheden og skal komme med anbefalinger til kommunerne om, hvad de kan gøre for at sikre bus til tiden.

For at give busselskaberne et ekstra incitament til at gøre det bedre og skaffe tilfredse kunder, skal bonusprogrammet, Midttrafiks bedste busselskab, udbygges og indarbejdes i kontrakterne. Bonussummen forhøjes, så busselskaberne får et reelt incitament for at levere en ekstra høj kvalitet.

Kontrakterne mellem busselskaberne og Midttrafik skal bakke op omkring Midttrafiks udvikling f.eks. digital kommunikation mellem parterne og bussens indretning ud fra kundernes ønsker. Kontraktindhold skal derfor løbende revideres, så det sikres, at kontrakterne ikke bliver en hindring for den ønskede udvikling.

Midttrafik udliciterer i 2018 al billet- og kvalitetskontrol. I den forbindelse opgraderes kvalitetskontrollen, så Midttrafik får pålidelig dokumentation for, om vi får den lovede kvalitet fra leverandørerne. Hvis leverandørerne ikke leverer, skal der ske en effektiv opfølgning, og eventuelle fejl skal rettes hurtigt.

Udover kvalitetskontrollen skal der foretages løbende målinger af kundetilfredsheden, så vi ved, hvor vi skal sætte ind og hurtigt kan handle på eventuelle problemer i driften. Tilfredshedsmålinger suppleres med mere kvalitative målinger, så vi får bedre input til fremtidige løsninger.

Endvidere skal Midttrafik fortsætte med uddannelsesprogrammet Fly High, hvor målet er at dygtiggøre chauffører og driftsledere inden for kundeservice, så kunderne altid møder smilende og dygtige chauffører.

Flerstrengt kundeservice

Midttrafik møder kunderne gennem flere forskellige kanaler.

10 pct. af kunderne foretrækker at kontakte et salgssted eller chaufføren for at få information om rejsen, og 20 pct. af kunderne foretrækker fortsat den skriftlige information, som de kan få f.eks. ved udlagte materialer i bussen eller køreplantavlen ved stoppestedet.

Grundstammen i information til kunder vil fortsat være Midtrafiks kundecenter, men i takt med den øgede digitalisering skal Midttrafik udvikle flere selvbetjeningsløsninger, der sikrer, at kunderne får svar i realtid, uanset hvor og hvornår de ønsker vores hjælp.

Det er afgørende, at nye løsninger udvikles til brug på mobiltelefonen, så kunderne kan bruge Midttrafiks ydelser, når de er på farten. Endvidere skal vi i højere grad udnytte mulighederne for at lave mere individuel kundeservice, der er målrettet den enkelte kunde. Det kan f.eks. være forstyrrelser i driften som pushes via mobiltelefonen.

Der skal også laves forsøg med elementer af kunstig intelligens, som giver kunderne en automatisk selvbetjening om alt fra priser, køreplantider til godkendelse af rejsegaranti.

Generelt giver øget selvbetjening mulighed for at give kunderne en god service døgnet rundt, samtidig med at Midttrafik får frigjort ressourcer til andre opgaver.

Facebook, som stadig er danskernes foretrukne sociale medie, fastholdes som informationskanal, fordi mediet er en god mulighed for at nå mange kunder hurtigt, for eksempel når der skal informeres om driftsforstyrrelser og nye produkter. Udover at måle på antallet af brugere, der synes godt om Midttrafik, skal vi sikre, at dialogerne på Facebook i højere grad bruges til at overvåge kundernes interesser og vurdering af Midttrafik.

Nem billettering

Undersøgelser viser, at det stort set er alle kundegrupper, som finder, at det er svært at forstå takstsystemerne.

Det er en særlig udfordring, at den

kollektive trafikks takstsystem og prispolitik er uigennemsigtig og vanskelig at forstå.

Trafikselskaberne og togoperatørerne gennemfører Takst Vest i 2018. Formålet med Takst Vest er at gøre priser mere overskuelige, samtidig med at det fastholdes, at kunderne relativt let kan skifte mellem bus og tog med én billet. Sideløbende med Takst Vest skal Midttrafik forfine billetguide og prisberegner, så kunderne let kan regne prisen, og vores salgspersonale har gode arbejdsredskaber.

Kunderne skal have frit valg mellem forskellige betalingsplatforme, så de kan vælge den betalingsform, de er mest komfortable med. Midttrafik skal arbejde for at tilbyde kunderne én platform for dynamisk information og billettering.

Information på farten

Alle undersøgelser viser, at god information før, under og efter rejsen har stor betydning for kundernes tilfredshed.

Midttrafik skal fortsætte kursen med at udvikle tjenester, som kunderne kan bruge, når de er på farten, og vi skal udnytte, at vi kan nå langt de fleste kunder via mobilen.

Når der af og til er noget, som forstyrrer bustrafikken, skal vi fastholde muligheden for hurtig og præcis besked via Facebook og hjemmeside, som begge er udviklet til mobilen. Fremadrettet skal vi udbygge Midttrafik Live og lignende tjenester, som sikrer målrettet information til den enkelte kunde.

På stationer, i busser og en lang række offentlige og private virksomheder står der informationsstandere, der leverer almindelige køreplanoplysninger

og diverse infotainment. I takt med at smartphonen er blevet hvermandseje, og der er dukket nye muligheder op for mere målrettet individuel information, er det vigtigt, at Midttrafik reviderer og tilpasser løsningerne, så de svarer til den nye virkelighed og kundernes behov.

Brugerindflydelse

Det er vigtigt, at Midttrafik får indsigt i kundernes behov og handlinger, så vi bedre forstår, hvorfor de opfatter den kollektive trafik, som de gør. Det er ikke nok at spørge, hvad de kunne tænke sig, vi skal også fokusere på deres konkrete oplevelser med de nuværende produkter og services f.eks. ved at invitere kunder med i beslutningsprocesserne eller ved at observere, hvordan de unge bruger vores produkter og services.

Kundernes tilbagemeldinger skal gøre os klogere på, hvor udfordringerne er, og vi skal være bedre til se ud over eksisterende løsninger, så der kan skabes nye og innovative løsninger.

Midttrafik har flere eksempler på, at brugerindflydelse giver gode løsninger, det er f.eks. betalingsapp'en, hvor udviklingen afspejler kundernes ønsker. Midttrafiks bedste busselskab er også et udtryk for brugerinddragelse, hvor det er kunderne, som afgør, hvilket busselskab, som leverer den bedste service og dermed får bonus.

Målet er, at Midttrafik fremstår som en åben og lyttende organisation, og at vi bruger kundernes forbedringsforslag til at lave endnu bedre produkter.

Dygtige leverandører

Chaufførinformationen bliver digital - det betyder hurtigere kommunikation, mere visuel kommunikation og muligheder for at tilpasse informationen til den enkelte chaufførs spørgsmål og udfordringer.



Overordnede mål

- At opnå dygtige leverandører
- At give leverandørerne de bedste forudsætninger for at levere god kvalitet

Særlige fokusområder i 2017-planen

- Digitalisering af information og kommunikation
- Samarbejde og inddragelse
- Fortsat fælles uddannelse i kundeservice
- Incitament for gladere kunder

Information og samarbejde

Leverandørerne og deres ansatte skal fremover finde information via Chaufførnet. Chaufførinformation og -vejledninger bliver digitale, med de fordele det giver for at kommunikere visuelt og mere målrettet svare den enkelte chaufførs spørgsmål og udfordringer.

Chaufførnet rummer også mulighed for direkte dialog mellem Midttrafiks Trafikservice og leverandører/chauffører om spørgsmål, der vedrører driften eller betjening af kunder.

Chaufførnet skal fremadrettet rumme mulighed for e-læring, for eksempel videosekvenser for de chauffører som foretrækker at tilegne sig viden på denne måde.

Midttrafiks mål er at sikre, at chaufførerne, så hurtigt som muligt, får relevant information om driften, så de er klædt på til at møde kunderne. Målet er også at sikre, at der sker en gradvis overgang fra papirinformation til digital information.

Bod og bonus

Midttrafik skal udbygge Midttrafiks bedste busselskab, hvor kunderne, gennem simple målinger afgør, hvilket busselskab der leverer den bedste service og dermed skal have bonus.

Midttrafiks mål er, at Midttrafiks bedste busselskab udbygges og bliver den model, som incitamentsbetaling hviler på, og at bonussen har en størrelse, så den har reel betydning for selskaberne. Midttrafiks bedste busselskab skal ind i samtlige kontrakter, så selskaberne ved, hvad de kan regne med, når de leverer godt. Hvis et selskab ikke leverer som aftalt, skal vi konsekvent udnytte kontraktens bestemmelser om bodgivning.

Uddannelse i kundeservice

Generelt er der stor kundetilfredshed med chaufførernes service, og det er godt, fordi alle undersøgelser viser, at chaufføren har overordentlig stor betydning for kundernes oplevelser af den kollektive trafik.

Gode og dygtige chauffører giver glade og tilfredse kunder. Midttrafiks chaufføruddannelse inden for kundeservice, Fly High, skal udvikles med udgangspunkt i kundernes ønsker til, hvad der gør en god chauffør.

24/7 beredskab

Driftsforstyrrelser er ikke kun til gene for kunderne, men besværliggør også chaufførernes arbejde. Midttrafik har derfor oprettet et døgnberedskab, der giver mulighed for hurtig indberetning og videreformidling af ting, som forstyrrer driften.

Der skal arbejdes på at forbedre systemerne til indberetning af driftsforstyrrelser, så arbejdsgangen bliver mere effektiv, og så informationen hurtigere kan videreformidles til øvrige interessenter.

Midttrafik har oprettet et beredskabscenter, der overvåger driften og sikrer koordinering mellem busselskaberne, så kunderne hurtigt får besked, hvis f.eks. en snestorm betyder, at busserne holder stille.

Tilfredse bestillere

Midtrafiks opgave rummer proaktiv rådgivning om god kollektiv trafik, samtidig med at vi sikrer god stabil drift, så bestillerne oplever, at de får værdi for pengene.



Mål

- At opnå tilfredse bestillere

Fokusområder

- God planlægning ud fra bestillerens ønsker
- Proaktiv rådgivning på alle forhold omkring kollektiv trafik
- Sikre stabil drift og god kvalitet så bestillerne får værdi for pengene

Det er Midttrafiks kerneopgave at koordinere kommunernes og regionens ønsker og omsætte dem til sammenhængende effektiv kollektiv trafik for kunderne inden for den givne økonomiske ramme.

Midttrafik skal sikre, at bestillerne får mest muligt kollektiv trafik for pengene.

Udbud af kørslen skal gennemføres med mest mulig konkurrenceudsættelse og brug af alle værktøjer for at sikre den balance mellem pris og kvalitet, som ejerne ønsker.

Planlægning og rådgivning

Midttrafik skal tilbyde rådgivning om bredere mobilitetsløsninger, hvor det f.eks. handler om bedre samspil mellem kollektiv trafik og mere individuelle transportformer som delebiler, samkørsel og cykler - både i knudepunkter og som digital transporttjeneste. Det har Midttrafik fx gjort i samarbejde med de to Djurs kommuner og regionen.

Køreplanlægningen skal tilbyde de produkter, som efterspørgslen tilsiger og ramme de målsætninger, ejerne har.

Midttrafik skal levere rådgivning om alle kollektive transportformer: Letbane, bybusser, X-busser, traditionelle busruter med store og små busser, teletaxa og flextur.

Når ejerne har truffet beslutning, skal Midttrafik sørge for, at de forskellige produkter hænger sammen og er nemt at bruge for kunderne. Midttrafik skal også sikre, at der er et godt samspil mellem tog og busser.

Indtægterne i den kollektive trafik skal fastholdes, og det gøres ved at

øge kundetilfredsheden.

Midttrafik bistår også gerne ejerne om effektivisering af forskellige former for kommunal kørsel, hvad enten det sker gennem støtte til udbud og overordnet planlægning eller egentlig trafikstyring og konkret tilrettelæggelse af kørslen – sammen med regionens patienttransport, kommunernes handicapkørsel og andre former for kørsel.

En grøn profil

Har en ejer særlige miljø- og klimamønsker, kan Midttrafik rådgive om tiltag til at reducere brændstofforbrug, reduktion af CO₂-udslip og begrænsning af luftforurening. Midttrafik har viden om alle typer brændstoffer: El, brint, gas, hybrid, biodiesel mv, og laver gerne business-cases til ejerne.

Stoppesteder

Kommunerne og staten har ansvaret for stoppesteder og stationer.

Bestillerne kan trække på Midttrafiks erfaring i indretning af disse, så kunderne får en god oplevelse. I den kommende periode vil Midttrafik arbejde for udbredelsen af det digitale stoppested.

Stabil drift og høj kvalitet

Driften skal være stabil og leve op til den kvalitet, der fremgår af kontrakterne. Kunderne skal kunne stole på kørslen. Andelen af udgåede ture, der pt. er 0,1 pct. skal begrænses til et absolut minimum.

Kørslen skal være så rettidig som mulig. Det er især en stor udfordring i større byer i myldretiden. Realtidsystemet hjælper både selskaber og kunderne til at begrænse den negative oplevelse ved forsinkelser.

I Midttrafiks rådgivning af større bybuskommuner indgår vurdering af

forskellige forslag til bedre fremkom-
melighed for busserne. Midttrafik vil
øge indsatsen vedr. kvalitetskontrol
i og omkring busserne for at sikre,
at det er vedligeholdte og rengjorte
busser, der kører rundt i hele Midtjyl-
land. Kundeklager over driften hånd-
teres hurtigt af administrationen. På
extranettet skal hver bestiller løbende
kunne se dokumentation for, hvordan
det står til med kvaliteten af driften.

Løbende effektiv økonomistyring

Der skal være styr på økonomien,
og ejerne skal informeres om større
ændringer, samt have anbefalinger til
handlinger, der bringer overensstem-
melse mellem budget og faktisk øko-
nomi.

Midttrafik råder over oplysninger om
økonomi for hver enkelt rute, både
vedr. udgifter og indtægter, og har
løbende automatiske passagertæl-
linger, der kan bruges til at tilpasse
kørselsomfanget.

Med mellemrum spørger Midttrafik
bestillerne, administrativt og politisk,
om deres tilfredshed med Midttrafiks
ydelse og evalueringen bruges til at
forbedre indsatsen. En gang om året
afholder Midttrafik strategiske bestil-
lermøder, hvor hver enkelt ejer får
rådgivning om alle forhold inden for
den kollektive trafik.

En kompetent organisation

Digitalisering er ikke forbeholdt bestemte afdelinger, men noget som vedrører os alle. Vi skal sikre, at Midttrafik gennemgår en god omstillingsproces, så alle i organisationen er klædt på til og føler sig trygge i den digitale virkelighed.



Mål

- At fastholde tilfredse medarbejdere
- At dygtiggøre ledere og medarbejdere
- At ansætte de rigtige medarbejdere

Fokusområder

- At iværksætte en digital omstillingsproces
- At fastholde målstyring og omkostningsbevidsthed
- At viderudvikle organisationens kundefokus

Midt i en digital omstillingsproces

Digitalisering er ikke et valg, det er et vilkår, og spørgsmålet er ikke, om vi skal digitalisere men hvornår og hvad. Danskerne er generelt meget digitale, og det gælder i udpræget grad for Midttrafiks unge brugere, som udgør halvdelen af vores kunder.

Digitalisering handler kort sagt om at bruge ny teknologi til at forny, forenkle og forbedre - at Midttrafik skaber bedre produkter og smartere tjenester, som kunderne finder er enkle at bruge, effektive og pålidelige.

Midttrafik har taget de første skridt ud i digitaliseringen, og vi har lært, at digitaliseringen stiller nye krav til kompetencer, til organiseringsformen og til de eksisterende arbejdsgange.

Digitalisering er ikke forbeholdt bestemte afdelinger, men noget som vedrører os alle. Nu og i de kommende år forestår en stor opgave i at forklare, hvad digitaliseringen betyder for henholdsvis organisationen og den enkelte medarbejder.

Målstyring med udgangspunkt i kunderne

Midttrafiks målstyringsprogram sikrer gennemførelse af strategien.

For strategiplanens periode udpeges konkrete mål og nøgleaktiviteter, der skal sikre at strategiplanens overordnede mål nås. Målene nedbrydes til afdelings- og medarbejdermål.

På tværs af organisationen fastholdes tværgående mål som f.eks. telefonbesvarelsestid, sagsbehandlingstid, og på vores evne til at gennemføre projekter til tiden.

På personalesiden fastholdes tværgående mål for sygefravær, medarbejderomsætning og medarbejdertilfredshed.

For at kunne følge op på aktiviteter og mål indsamles og bearbejdes data hver måned og samles i en ledelsesrapport, så ledelsen i fællesskab kan vurdere målopfyldelsen og drøfte evt. ændrede prioriteringer, løbende forbedringer og udvikling.

Omkostningsbevidsthed i alle led

Midttrafik skal fortsat være landets billigste trafikselskab målt i administrationsudgifter i forhold til omsætning. Det kræver konstant prioritering og effektivisering, herunder omkostningsbevidsthed i alle organisationens led. Derfor er der til stadighed behov for at vurdere, om opgaver skal konkurrenceudsættes og eventuelt outsources. Der er behov for omkostningsbevidsthed i alle led, tydelig målopfølgning og sikring af arbejdsprocesser.

Midttrafik skal gennem effektive tilbud og god planlægning sikre ejerne omkostningseffektiv kørsel og årvågent sikre, at der er styr på økonomien.

Fortsat kompetenceudvikling

De løbende tilfredshedsmålinger blandt kunder, bestillere og leverandører skal fortsat bruges til at udvikle medarbejdernes og ledernes kompetencer, så organisationen til stadighed leverer gode resultater.

Tiltag der styrker kundefokus skal udbygges, det interne tværgående samarbejde skal fremmes, og evnen til at rådgive bestillerne om gode trafikale løsninger og service skal løftes.

Kundefokus

Der skal konstant være fokus på, at organisationen arbejder kundefokuseret, at vi har kundefokus med i alt fra strategi, projekter, rekruttering og til den daglige opgaveløsning og målstyring.

Vi skal vide, hvad kunderne ønsker, og hvordan de oplever kvaliteten i alle kontaktpunkter. Vores produkter og ydelser skal udvikles og drives for at imødekomme kundernes krav. Og ledelsen har et særligt ansvar i at være med til at sikre, at den enkelte medarbejder er bevidst, om hvilken værdi han eller hun skaber for kunderne.

Midttrafik 2016

ÅRSRAPPORT



midttrafik



INDHOLD

SIDE 04	FORORD
SIDE 08	TILFREDSE BESTILLERE
SIDE 16	TILFREDSE KUNDER
SIDE 22	DYGTIGE LEVERANDØRER
SIDE 26	PERSPEKTIVER 2017
SIDE 30	NØGLETAL 2016
SIDE 46	MIDTTRAFIKS ÅRSREGNSKAB 2016
SIDE 96	STRATEGIPLAN 2013-2016



FORORD

I 2016 har Midttrafik gennemført en række beslutninger, som kunderne har kunnet mærke i hverdagen. Klippekortet og køreplanerne blev fuldt digitaliserede og realtid blev indført. Det har bl.a. betydet, at Midttrafik har kunnet lancere sit live map, hvor man som kunde altid kan se, hvor langt væk den næste bus er. I arbejdet med digitaliseringen og den øvrige opgaveløsning har udgangspunktet været det strategiske mål om tilfredse kunder gennem et godt samarbejde med leverandører og bestillere, en effektiv administration og en god økonomi.

DIGITALISERING

Implementeringen af rejsekort i Midttrafiks område betød også udfasning af pap-klippekortet, da en del af finansieringen af rejsekort skulle findes gennem besparelser på udfasning af klippekort. Midttrafiks bestyrelse traf i 2015 beslutningen om, at udfasningen skulle suppleres med en mobil løsning – en betalingsapp, så Midttrafiks kunder fortsat kunne købe et klippekort, blot i elektronisk form. Midttrafik app blev lanceret i maj 2016 og var en succes fra starten.

Også køreplanerne blev digitaliserede i 2016 – det var et ønske fra kunderne, det var blevet stadigt sværere at vedligeholde de trykte køreplaner og risikoen for fejlinformation var høj. For at sikre god information om, hvornår bussen kører, lancerede Midttrafik et live map som supplement til den digitale køreplan, så kunderne altid kan se, hvor bussen er.

TRAFIKSELSKABET

2016 bød også på tiltag med betydning for Midttrafik som organisation.

Bestyrelsen godkendte i februar 2016 en bekendtgørelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, som betød ændrede vedtægter for Midttrafik, bl.a. at ø-kommuner uden landfast forbindelse kan melde sig ud af trafikskabet. I juni 2016 anmodede Samsø Kommune om udtrædelse af trafikskabet den 25. juni 2017, hvilket bestyrelsen godkendte.

I 2016 evaluerede bestyrelsen for første gang administrationen i Midttrafik. Bestyrelsen blev spurgt om en række forhold herunder sekretariatsbetjeningen af bestyrelsesmøderne, tilfredshed med administrationen ved henvendelser og Midttrafiks håndtering af omdømme og den generelle opgaveløsning. Tilbage meldingen fra bestyrelsen viste en gennemsnitlig tilfredshed på 6,4 på en skala fra 1 til 7.

Hvert år afholdes der to møder i Midttrafiks repræsentantskab. I 2016 var der bl.a. emner på dagsordenen som Oplæg til fremtidig kommunal og regional kollektiv trafik, Et mere ensartet Flexturprodukt, Kollektiv Trafikplan 2017 og Midttrafiks kundeundersøgelse 2016.

GOD ØKONOMI

Midttrafik leverer et regnskab for 2016, som bestillerne af den kollektive trafik kan være tilfredse med. Indtægter ligger på niveau med tidligere år, mens udgifter til kørsel er faldet på grund af lavere dieselpriser. De, af bestyrelsen, vedtagne besparelser på 4,3 mio. kr. i trafikskabet i 2015 blev fuldt og helt gennemført i 2016 gennem omlægning af arbejdsgange, omprioritering af opgaver og tilpasning af medarbejderstaben.

Region Midtjylland har som mål at sænke budgettet til kollektiv trafik til 52 % af budgettet til regional udvikling. Det betyder, at der har været og stadig er dialog mellem regionen, kommunerne og Midttrafik om besparelser på de regionale ruter. Hvordan besparelserne skal udmøntes vil ligge endelig fast med den nye trafikplan, som er færdig primo 2018.

Et andet område, der har indflydelse på trafikskabets økonomi er ressourceforbruget på rejsekort. De forventede merudgifter med det nuværende forbrug på rejsekort forventes at blive 62,7 mio. kr. i perioden 2015-2028 oveni de merudgifter på årlige 30 mio. kr., som rejsekort koster. Det betyder fra 2017 en yderligere årlig merudgift på 4,4 mio. kr. Samlet set skal der i administrationen findes 3,3 mio. kr. fra 2017 for at dække udgifterne til Rejsekort Kundecenter og til administrationen internt i Midttrafik.

Bestyrelsen har i 2016 besluttet at ændre afregningsmodellen for årsregnskabet, således at afregningen sker hvert andet år. For at øge kommunernes og regionens budgetsikkerhed vil Midttrafik udskyde regnskabsreguleringen med et år fra og med regnskab 2016.



Midttrafiks
bestyrelsesmedlemmer
2014-2017

Bestyrelsen godkender også løbende udbudsbetingelser og udbudsgrundlag, i 2016 var det fx godkendelse af udbudsgrundlag for 49. udbud for Region Midtjylland, Horsens og Hedensted kommuner, samt 5. udbud for flextrafik af garantivogne og variable vogne.

TILTAG TIL BEDRE KUNDESERVICE

Midttrafik Kundecenter blev i efteråret 2016 hjemtaget efter at have fungeret som ekstern leverandør siden Midttrafiks dannelse i 2007. Formålet med hjemtagningen var at give arbejdet med kundeservice et kvalitetsløft. Samtidig besluttede bestyrelsen, at kundecenterets åbningstid skulle ændres fra kl. 7-23 til kl. 7-19, da en gennemgang viste, at der var meget få kunder, der henvendte sig efter kl. 19. Beslutningerne er eksempler på, hvordan Midttrafik arbejder på at forbedre kundeservicen og samtidig sikre, at de ressourcer, der anvendes i trafikskabet, anvendes bedst muligt ved at fokusere på Midttrafiks kernekompetencer og kerneydelser. Dette var bl.a. baggrunden for en 1-årig aftale med DSB om håndtering af de fleste rejsekorthenvendelser. Aftaleperioden evalueres i 2017.

Det er også i Midttrafik Kundecenter, at medarbejderne skal udføre bestyrelsens beslutning om tiltag til forbedret rejsegaranti for kunderne. Er uheldet ude og bussen er mere end 20 minutter forsinket, har kunderne krav på rejsegaranti. I modsætning til tidligere kan kunder nu som regel få sagsbehandlet rejsegarantien straks i telefonen.

GOD LÆSELYST !

Hans Bang-Hansen
Bestyrelsesformand

Jens Erik Sørensen
Direktør



TILFREDSE BESTILLERE

Gode samarbejder styrker den kollektive trafik i Region Midtjylland

Midtrafik leverer et regnskab for 2016, som bestillerne af den kollektive trafik kan være tilfredse med. Indtægter ligger på niveau med tidligere år, mens udgifter til kørsel er faldet på grund af lavere dieselpriiser. Faldet i udgifter er positivt, fordi Midtrafik i samme periode har udvidet kørslen med cirka 10.000 køreplantimer, svarende til 0,5 % mere kørsel. Også inden for flextrafik har der været øget aktivitet. Der blev kørt 9 % flere ture med teletaxa og 35 % flere Flexture end forrige år. Samtidig har der været vækst i handicapkørsel. Læs mere om Midtrafiks regnskab for 2016 på side 44.

BILLETKONTROL

Billetkontrollen i Aarhus, der blev udliciteret og udvidet i 2014, udvikler sig stadig positivt. I 2016 afleverede kontrollørerne 5.450 færre kontrolafgifter til kunder uden billet, end de gjorde i 2015. Snydeprocenten er faldet fra 3,32 % i 2013 til 1,69 % i 2016. Flere kunder køber billet end tidligere, fordi kontrollørerne er mere synlige i busserne og på gaden – og det til færre penge. Udgiften per kontrolleret bus er nemlig faldet fra 331,68 kr. i 2013 til 201,87 kr. i 2016.

UDBUD

Pris blev også afgørende i det 49. og 50. udbud af buskørsel, som Midtrafik har gennemført i 2016. Der blev udbudt 18 kontrakter på tilsammen 186.000 køreplantimer, fordelt på 124 kontraktbusser. Det svarer til cirka 9 % af Midtrafiks samlede buskørsel. De 18 kontrakter blev fordelt til 8 forskellige busselskaber efter tildelingskriteriet pris. Busselskaber, der indgår kontrakt med Midtrafik, skal fremvise en positiv egenkapital for de seneste to år og en serviceattest fra Erhvervsstyrelsen.

UDBUD NR.	PAKKE	KØRSELS-TYPE	BESTILLER	KØREPLAN-TIMER	BUSSER	VINDENDE BUSSELSKAB
49	1	Regional kørsel	Region Midtjylland	93.046	35	Brande Buslinier ApS
49	2	Regional kørsel	Horsens Kommune	7.343	5	Brande Buslinier ApS
49	3	Lokal kørsel	Hedensted Kommune	6.484	5	Brande Buslinier ApS
49	4	Regional kørsel	Region Midtjylland	11.142	5	A/S Jens Jensen og Sønner
49	5	Regional kørsel	Region Midtjylland	14.537	6	A/S Jens Jensen og Sønner
50	1	Bybusser	Norddjurs Kommune	5.945	2	Herning Bilen Specialruter A/S*
50	2	Skoleruter	Norddjurs Kommune	3.175	4	Herning Bilen Specialruter A/S
50	3	Skoleruter	Norddjurs Kommune	4.604	6	Herning Bilen Specialruter A/S
50	4	Skoleruter	Norddjurs Kommune	4.031	5	Herning Bilen Specialruter A/S
50	5	Skoleruter	Norddjurs Kommune	1.612	2	Herning Bilen Specialruter A/S
50	6	Lokal kørsel	Syddjurs Kommune	8.093	4	Todbjerg City A/S
50	7	Skoleruter	Syddjurs Kommune	2.549	4	Herning Bilen Specialruter A/S
50	8	Skoleruter	Syddjurs Kommune	3.441	6	Herning Bilen Specialruter A/S
50	9	Skoleruter	Syddjurs Kommune	1.808	2	Todbjerg City A/S
50	10	Skoleruter	Randers Kommune	4.060	6	Faarup Rute- og Turistbusser
50	11	Skoleruter	Randers Kommune	4.553	9	Ketty og Villy's Buslinier ApS
50	12	Skoleruter	Randers Kommune	1.080	2	Grund Taxi og Turistbusser
50	13	Skoleruter	Horsens Kommune	7.677	16	Umove Vest A/S

* Kontrakten er efterfølgende overdraget til Todbjerg City A/S

Generelt har udbuddene i 2016 medført en prisstigning for Midttrafiks bestillere, som hovedsageligt kan forklares med almindelig prisudvikling. Det er flere forholdsvis gamle kontrakter, der har været i udbud – nogle fra før Midttrafiks dannelse. Midttrafiks krav om bussernes kvalitet er øget de seneste år, samtidig med at flere kontraktbestemmelser er skærpede. Dette kan have en indvirkning på prisen.

Inden for flextrafik har Midttrafik i samarbejde med FynBus og Sydtrafik gennemført det 5. fælles udbud af garantivogne (FG5) og variable vogne (FV5). Der blev udbudt 261 garantivogne for en 5-årig periode. 160 selskaber indsendte 2.798 tilbud. 34 selskaber, som alle har fået en rammeaftale med Midttrafik, blev tildelt 261 garantivogne, 1.261 variable enkeltvogne og godt 329 vogne i vogngrupper. Rammeaftalerne er betinget af, at selskaberne indsender en serviceattest og dokumentation for tilladelser til den nødvendige kørsel.

FG5

VOGNTYPE	GENNEMSNITSPRIS	MINDSTEPRI
Type 2	232 kr. (-12 %)	215 kr. (-10 %)
Type 3	300 kr. (Ikke med i FG4)	300 kr. (Ikke med i FG4)
Type 5	278 kr. (+3 %)	270 kr. (+30 %)
Type 6	295 kr. (+3 %)	280 kr. (+33 %)

Tilbudspriserne for Midttrafiks 5. udbud af FlexGaranti (FG5) er vist i ovenstående tabel. Tallene i parentes viser prisudviklingen i forhold til seneste udbud, FG4.

FV5

VOGNTYPE (enkeltvogne)	GENNEMSNITSPRIS	MINDSTEPRI
Type 2	266 kr. (-7 %)	220 kr. (-4 %)
Type 3	314 kr. (Ikke med i FV4)	248 kr. (Ikke med i FV4)
Type 5	343 kr. (+2 %)	254 kr. (+8 %)
Type 6	302 kr. (-3 %)	280 kr. (+31 %)

Vogngrupper, typisk indbudt af taxicentraler, er generelt været dyrere end enkeltvogne. Forskellen ligger mellem 7 og 31 % fordelt på vogntyperne.

VOGNTYPE (vogngrupper)	GENNEMSNITSPRIS	MINDSTEPRI
Type 2	312 kr. (+3 %)	267 kr. (+12 %)
Type 3	336 kr. (Ikke med i FV4)	280 kr. (Ikke med i FV4)
Type 5	411 kr. (-1 %)	295 kr. (+4 %)
Type 6	Ingen tilbud	Ingen tilbud

Tilbudspriserne for Midttrafiks 5. udbud af FlexVariabel (FV5) er stabile i forhold til seneste udbud, FV4. Tallene i parentes viser udviklingen i forhold til FV4.



SPECIALKØRSEL FOR AARHUS KOMMUNE

Efter aftale med Aarhus Kommune, der ønskede at samle specialkørsel med fast kørselsmønster, fx til specialskoler, institutioner og lokalcentre, gennemførte Midttrafik i foråret 2016 5. udbud af specialkørsel, og overtog vognstyringen fra 1. august med forventet 500.000 ture om året.

Allerede fra driftsstart i august var ordningen udfordret af en række forhold, og der opstod kø på mail og telefoner. Antal borgere i kørselsordningen steg, samtidig med at antallet af solokørsler steg på grund af opstartsvanskeligheder. Begge forhold medførte behov for ekstra vogne og besværliggjorde planlægningen. Rettidigheden, der var målsat til 96 %, kunne ikke overholdes.

Aarhus Kommune og Midttrafik vurderede, at samarbejdsmodellen ikke fungerede på grund af forskellige IT-systemer, og det resulterede i et mindre smidigt tilbud til borgerne. Aarhus Kommune hjemtager derfor vognstyringen på alle delaftaler i løbet af 2017.

Midttrafik varetog vognstyringen af 182.650 ture for Aarhus Kommune i 2016.

KOLLEKTIVE TRAFIKPLANER

Der er i løbet af året arbejdet med kollektive trafikplaner for Aarhus, Horsens, Randers og Djursland, hvor Midttrafiks opgave er at optimere og videreudvikle den kollektive trafik inden for de budgetrammer, som kommunerne og Region Midtjylland stiller til rådighed. Fælles for processerne med trafikplanerne er en grundig analyse, en høringsfase, hvor borgere, fællesråd, ældreråd og handicapråd høres og endelig en vedtagelse i byråd og/eller regionsråd, inden de kollektive trafikplaner udfoldes i konkrete køreplaner

AARHUS:

Regionsrådet og Aarhus Byråd vedtog i henholdsvis august og september 2016 en kollektiv trafikplan for Aarhus, der samler Letbanen, bybusser, regionalbusser og flextrafik i et trafiksystem, som giver borgerne mest mulig kollektiv trafik inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed. På den nye letbane vil der ved fuld drift i alt blive kørt ca. 70.000 køreplantimer. Trafikplanen betyder en årlig reduktion på godt 59.000 køreplantimer for Aarhus bybusser og cirka 15.000 køreplantimer for de regionale busser (rute 100, 200 og 202). Den kollektive trafikplan for Aarhus træder i kraft, når Letbanen er i drift.

HORSENS:

Knap 11.000 borgere i Horsens har via spørgeskemaer på e-Boks leveret input til en ny kollektiv trafikplan for Horsens. Bybussystemet justeres, så det imødekommer nogle af de problemer, som blev identificeret i e-Boks-undersøgelsen. Ruteforløbene for bybuslinjerne er i det nye net forenklet for det store antal kunder samtidig med, at der som noget nyt er etableret en servicebuslinje. Midttrafik justerede efter høringsfasen forslaget, der blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget i Horsens i februar 2017. Midttrafik forventer, at den kollektive trafikplan for Horsens træder i kraft i december 2017.

RANDERS:

Midttrafik og Randers Kommune har afdækket randrusianernes ønsker til kollektiv trafik i en analyse, som danner baggrund for en ændring af hele arkitekturen i bybussystemet i Randers. Midttrafik har foreslået fem hovedtiltag: Højfrekvente direkte buslinjer, områdedækkende linjeføringer, prioritering af områder med størst kundegrundlag, nedlægning af stoppesteder med lav benyttelse og bedre korrespondancer på Randers Busterminal. Forslaget har været i høring i oktober-november 2016. Sideløbende har Landdistriktsudvalget i Randers Kommune igangsat arbejdet med at kortlægge og forbedre den kollektive trafik i landdistrikterne. Indførelse af et nyt bybusnet vil få betydning for denne opgave og arbejdet er derfor rykket til 2017, hvor Midttrafik sammen med Randers Kommune skal udarbejde en kollektiv trafikplan, der omfatter hele Randers Kommune. Midttrafik forventer, at den nye kollektive trafikplan træder i kraft i 2018.

DJURSLAND:

Arbejdet med Trafikplan Djursland 2018 er påbegyndt i 2016 i form af en række analyser af det nuværende regionale rutenet og rejsestrømmene til og fra Djursland. Trafikplanen skal sikre et maksimalt udbytte af investeringerne i Letbanen, understøtte Djurs Mobilitetsstrategi og udnytte ressourcerne bedst muligt på tværs af Letbanen, regionale busser, lokale ruter, flextrafik og skolebusser ved at sikre sammenhæng i den kollektive trafik på Djursland. Trafikplanen træder i kraft omkring årsskiftet 2018/19, hvor Letbanen forventes at være i fuld drift.



TILFREDSE
BESTILLERE

MOBILITETSBUS OG SNORELEG PÅ DJURSLAND

Midttrafik har sammen med Norddjurs og Syddjurs kommuner sat fokus på borgenes mobilitet på Djursland i 2016. Som en del af Den Europæiske Mobilitetsuge (16.-22. september) besøgte mobilitetsbussen de syv trafikknudepunkter, som er defineret i Djurs Mobilitetsstrategi (Grenaa, Ebeltoft, Rønde, Hornslet, Ryomgård, Auning og Glesborg). I mobilitetsbussen kunne kunder og borgere komme i dialog med medarbejdere fra Midttrafik samt Norddjurs og Syddjurs kommuner omkring forskellige mobilitetstiltag på Djursland.

De tre parter lagde også fælles ud, da der blev gennemført en lidt utraditionel borgerworkshop for at få borgernes input til fremtidens kollektive trafik på Djursland. Udstyret med relevante fakta om rejsestrømme, uddannelsesinstitutioner, frekvenser m.m., et kort, nåle og snor skulle deltagerne komme med et bud på, hvordan rutenettet skulle se ud inden for den økonomiske ramme. Mængden af snor var lig med økonomi og gav deltagerne et godt indblik i, hvordan kollektiv trafik prioriteres i forhold til de ressourcer, der er til rådighed.

FARVEL TIL SAMSØ KOMMUNE

Samsø Kommune og Midttrafik har indgået en aftale om, at Samsø Kommune træder ud af Midttrafik i forbindelse med køreplansskiftet 24. juni 2017. Herefter danner Samsø sit eget trafikelskab. Samsø Kommune overtager ansvaret for den kollektive trafik på Samsø i form af almindelig rutekørsel, tele-taxa, køreplanlægning, aftaler om udførelse af kørsel, fastsættelse af takster, billetteringssystemer og køreplankoordinering og –formidling til Rejseplanen. Det er aftalt, at Midttrafik fortsat skal udføre kørsel i handicapordningen med samsinger på fastlandet og med ikke-samsinger på Samsø, samt kørsel med den siddende patientbefordring internt på Samsø og på fastlandet.

SKOLEBUSRUTER I RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

Et mere effektivt skolebussystem er resultatet af et samarbejde mellem Midttrafik og Ringkøbing-Skjern Kommune. Arbejdet med kortlægning af geografi, elevernes adresser og passagertællinger har givet Midttrafik mulighed for at forbedre køreplanlægningen, og det har sparet kommunen for 1.600 køreplantimer. Besparelsen skal komme kunder og borgere i kommunen til gode i form af ny lokalkørsel.



TILFREDSE KUNDER

Udvikling af produkter og service gør det lettere for kunderne

Midttrafik er sat i verden for at hjælpe kunderne. Derfor bliver der kontinuerligt arbejdet på at udvikle produkter, information og service, som gør det lettere at være kunde i Midttrafik.

”Først bliver det lidt sværere, så bliver det meget lettere”, lød plakatoverskrifterne, da Aarhus Nærbane lukkede helt ned for togdrift i august for at gøre plads til ombygning til Letbanen. Når det bliver sværere for kunderne, er det Midttrafiks opgave at hjælpe kunderne med gode alternativer og god information.

ERSTATNINGSKØRSEL PÅ AARHUS NÆRBANE

Aarhus Nærbane blev i løbet af december 2015 og 2016 lukket ned i etaper. Først med aften- og weekendlukning frem til 26. august 2016, hvor toget kørte sidste tur. Midttrafik har som supplement til de eksisterende busruter, indsat seks helt nye ruter og teletaxa som erstatning for togene, så alle kunder har et alternativ. En grundig kommunikationsindsats sikrede, at kunderne kendte til nedlukning og alternativer i god tid. Udover annoncer i lokale medier, opslag og foldere i tog og på perroner, sendte Midttrafik guider ud i togene den sidste uge før lukningen. Guiderne stod også klar med hjælp ved udvalgte stoppesteder, da kunderne havde første ”busdag” og skulle hjælpes på vej. Alligevel valgte mange kunder de kendte og eksisterende ruter frem for de nye ruter. Det resulterede i overfyldte og forsinkede busser, ikke mindst på grund af mange vejarbejder i Aarhus. En ekstra indsats med guider på udvalgte stoppesteder har lettet presset på de eksisterende ruter og fyldt de ellers halvtomme nye ruter op med kunder.

FARVEL TIL PAP-KLIPPEKORTET

Svært var det også for mange kunder, da Midttrafik varslede, at pap-klippekortet skulle udfases. Sidste dag for køb af pap-klippekort var 15. august 2016. Det gav kunderne et halvt år til at bruge de sidste klip, inden brug af klippekort sluttede 15. januar 2017. Midttrafik iværksatte en stor informationskampagne og udviklede billetguiden, som er et online værktøj, der hjælper kunderne med at finde den bedst egnede billet. Ældre uden adgang til internettet kunne hente hjælp hos Midttrafik Kundecenter eller deltage i Ældresagens arrangementer, hvor medarbejdere fra Midttrafik hjalp med information og gode råd. Kunder med smartphone kunne se frem til helt nye muligheder.

MIDTTRAFIK APP

Timing for lancering af Midttrafik app var helt klar. Der skulle være et alternativt tilbud til pap-klippekortet den dag, Midttrafik informerede omkring udfasning. Derfor kunne kunder med smartphone konvertere deres pap-klippekort til et digitalt klippekort fra maj 2016 i Midttrafik app, hvor der også var mulighed for at købe enkeltbilletter og billetter til særlige arrangementer. En større informationskampagne skulle sikre, at smartphone-kunderne kom over på det digitale klippekort hurtigst muligt for at reducere antallet af refusioner af pap-klippekortet. Kunderne tog godt imod muligheden for et billetsalgsted i lommen. Den første måned var der 18.350 brugere på Midttrafik app. Ved udgangen af 2016 var der 148.864 brugere, som havde købt digitale billetter 750.211 gange. Klippekortet tegner sig for 70 % af omsætningen i Midttrafik app. Midttrafik app udvikles løbende med nye forbedringer og billetlanceringer, og vil i løbet af 2017 også indeholde et digitalt periodekort.

PRINT-SELV-BILLET

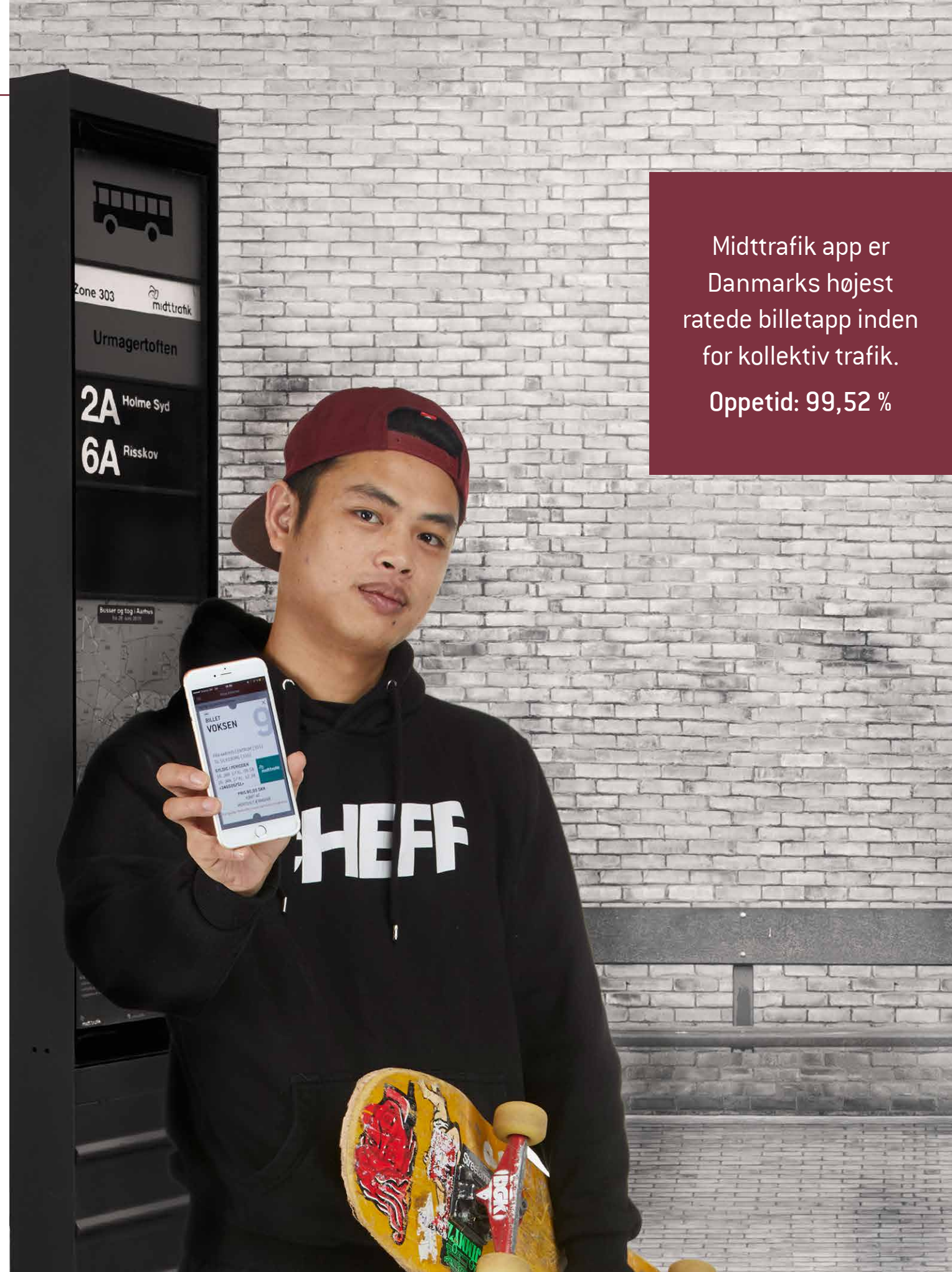
Med print-selv-billetten blev det muligt for kunderne at købe enkeltbilletter, turistbilletter, kombinationsbilletter og Samsø-billetter hjemmefra. Print-selv-billetten blev lanceret samtidig med Midttrafik app og er et alternativ til kunder uden smartphone, men med adgang til internettet. Print-selv-billetter købes på midttrafik.dk. Der er solgt 3.340 print-selv-billetter i perioden maj-december 2016 med en omsætning på 583.800 kr.

REALTID

Lettere blev det i 2016, hvor alle Midttrafiks 850 busser (skolebusser er undtaget) har fået realtid. Realtid fungerer ved, at bussernes faktiske kørsel og position sammenlignes med køreplanen. Det betyder, at kunderne kan se, om bussen kommer til tiden på rejseplanen.dk, rejseplanens app eller på infoskærme med busafgange. Realtid giver kunderne tryghed i at vide, at bussen er på vej eller mulighed for at tage andre valg, hvis bussen er meget forsinket. Også for chaufførerne er realtid en stor støtte. Den gør det lettere at undgå for tidlig afgang fra et stoppested, og giver informationer om trafik, korrespondancer m.m. til chaufføren. Midttrafiks køreplanlæggere bruger data fra realtidssystemet til at lave køreplaner.

Midttrafik app er
Danmarks højst
ratede billettapp inden
for kollektiv trafik.

Oppetid: 99,52 %





MIDTTRAFIK LIVE

Med alle Midttrafiks busser på realtid, var det i efteråret muligt at introducere Midttrafik live. En ny service, hvor kunderne på smartphone, tablet eller computer kan følge bussen på et live map og se afgangstider i realtid. Kunderne kan også søge på stoppesteder og afgangstider i hele Midttrafiks område. Et værdifuldt værktøj til kunder, der har brug for information på farten. 25.000 kunder har brugt Midttrafik live i den første levetid på tre måneder, og tilbagemeldingen er positiv. Både i udviklings- og driftsfasen har Midttrafik lyttet til input og forslag fra kunderne, og det er planen, at der i 2017 vil komme en række nye funktioner i Midttrafik live på baggrund af kundernes ønsker.

BEREDSKAB GIVER BEDRE INFORMATION

Realtid og Live map er gode værktøjer, når busserne holder stille på grund af nedbrud, uheld eller andre driftsforstyrrelser. Vigtigst er dog, at kunderne får hurtig og udførlig information, der så vidt muligt kan hjælpe dem videre med andre alternativer. Derfor har Midttrafik oprettet et 24/7 beredskab, der skal sikre et fyldestgørende informationsflow fra busselskaberne ud til kunderne via midttrafik.dk og andre kanaler. Trafikservice har ansvaret for, at Midttrafiks beredskab altid er klar til at give kunderne den nødvendige information døgnet rundt, hele året.

MIDTTRAFIK KUNDECENTER

Der er opgraderet på kundeservicen hos Midttrafik Kundecenter. Maling, nye møbler og en moderne indretning af både ventesal og skranke giver de kunder, der bruger Midttrafik Kundecenter til køb af billetter eller information, en bedre oplevelse. Samtidig har Midttrafik hjemtaget opgaven med salg og information fra Andelselskabet Aarhus Rutebilstation for at højne kvaliteten og skabe en mere sammenhængende kundeservice under samme ledelse, som Midttrafiks øvrige kunderettede aktiviteter.

JUSTERINGER AF BYBUSSYSTEMER

Infrastruktur og betingelser for den kollektive trafik ændrer sig løbende, og Midttrafik har også i år lavet justeringer på bybusnettet i en række byer, så kunderne oplever mere stabilitet og færre forsinkelser.

HOLSTEBRO:

Bybusnettet blev justeret ad to omgange i 2016. Først i januar, hvor Midttrafik skulle finde besparelser og nedsætte serviceniveauet ved at ramme færrest mulige kunder. Derfor blev de eksisterende linjeføringer med tilpasning til ringetider på uddannelsessteder, lokalruter og togtider bibeholdt, hvorimod kørslen på linjer med få kunder blev reduceret til en eller to afgange i timen og færre afgange om lørdagen. Til køreplansskiftet blev der oprettet en ny linje 9S, som skal sikre hurtigere og bedre betjening af området Hostrup.

HERNING:

Flere bybuslinjer har fået mere køretid for at undgå forsinkelser især i myldretiden og længere skiftetid til kunderne på busterminalen. Det har været nødvendigt at lave mere direkte kørsel på enkelte bybuslinjer. Ændringerne trådte i kraft til køreplansskiftet august 2016.

SILKEBORG:

Den nye motorvej mellem Herning-Silkeborg-Aarhus har ændret trafikken i Silkeborg by, og det var derfor nødvendigt at justere bybusnettet. Arbejdet går forud for en større ændring af Silkeborgs bybusnet i 2017, hvor et helt nyt bybussystem skal skabe bedre sammenhæng mellem bybusser, regionalbusser og tog. Silkeborg Trafikterminal bliver knudepunkt for al kollektiv trafik i Silkeborg, og der indsættes flere afgange mellem trafikterminalen og Godthåbsvej, så ventetiden ved omstigning bliver kortere.



DYGTIGE LEVERAN- DØRER

Chaufføren er en vigtig brik i kundernes tilfredshed

Chaufføren kører bussen og møder kunderne i øjenhøjde på godt og ondt. Chaufførens kørestil, venlighed og hjælpsomhed er parametre, som betyder meget for kundernes tilfredshed. Midttrafik har ikke chaufførerne ansat, men har til opgave at klæde chaufførerne på med information og værktøjer, der bidrager til, at chaufføren kan udføre sit arbejde bedst muligt og til kundernes tilfredshed.

NYT EXTRANET FOR CHAUFFØRER

For at give busselskaber og chauffører en mere direkte, overskuelig og målrettet information er der i 2016 arbejdet på et nyt extranet for chauffører. ChaufførNet, som det nye extranet hedder, lanceres i 2017. Busselskaberne kan blandt andet glæde sig til, at chaufførvejledningen, der tidligere fyldte 89 A4-sider er opdateret og kortet ned til cirka 15 sider. Derudover kommer der en enkel og søgbar billetoversigt og mulighed for at stille spørgsmål, blandt andet om billetter, direkte til Midttrafik.

Indholdet på ChaufførNet hænger tæt sammen med det nye Fly High 4-modul, som starter op i 2017. Her lægges der vægt på, at chaufførens rolle ændrer sig fra ekspert til vært i takt med den øgede digitalisering af billetprodukter og køreplaner. Chaufføren behøver ikke længere at have en dybdegående viden om alle Midttrafiks produkter, omstigningsmuligheder m.m. Til gengæld skal der fokuseres endnu mere på, hvilken oplevelse kunderne får, når de træder ind i bussen.

Midttrafik har lavet en bonusordning, der belønner chauffører og busselskaber, som giver kunderne den ekstra gode service og busoplevelse

BEDSTE BUSSELSKAB 2016



TILLYKKE

KUNDERNE HAR KÅRET JER TIL
MIDTTRAFIKS BEDSTE BUSSELSKAB 2016
(SMÅ RUTER)



BEDSTE CHAUFFØR 2016

NOMINER DIN YNDLINGSCHAUFFØR,
SKRIV HVORFOR OG VIND BIOGRAFILLETER



POSTKORT
Til et postkort
i bussen

APP
Send BC2016APP til 1272 og få
link til App Store/Google Play

MIDTTRAFIK.DK / FACEBOOK
Læs mere på facebook/midttrafikDK
og midttrafik.dk/bedstechauffør

NOMINER DIN YNDLINGSCHAUFFØR 21. MARTS – 17. APRIL 2016



FLY HIGH OG INCITAMENTSPROGRAMMER FORTSÆTTER

Den gode kundeoplevelse har været på Fly High programmet i 7 år. Der er fortsat god tilslutning til kurserne, og tilfredshedsmålingerne efter hvert kursus viser meget tilfredse chauffører. Fly High bidrager til den gode kundeservice, fordi chaufførerne bruger indholdet fra kurserne aktivt i hverdagen, lyder det fra chaufførerne i deres tilbagemeldinger.

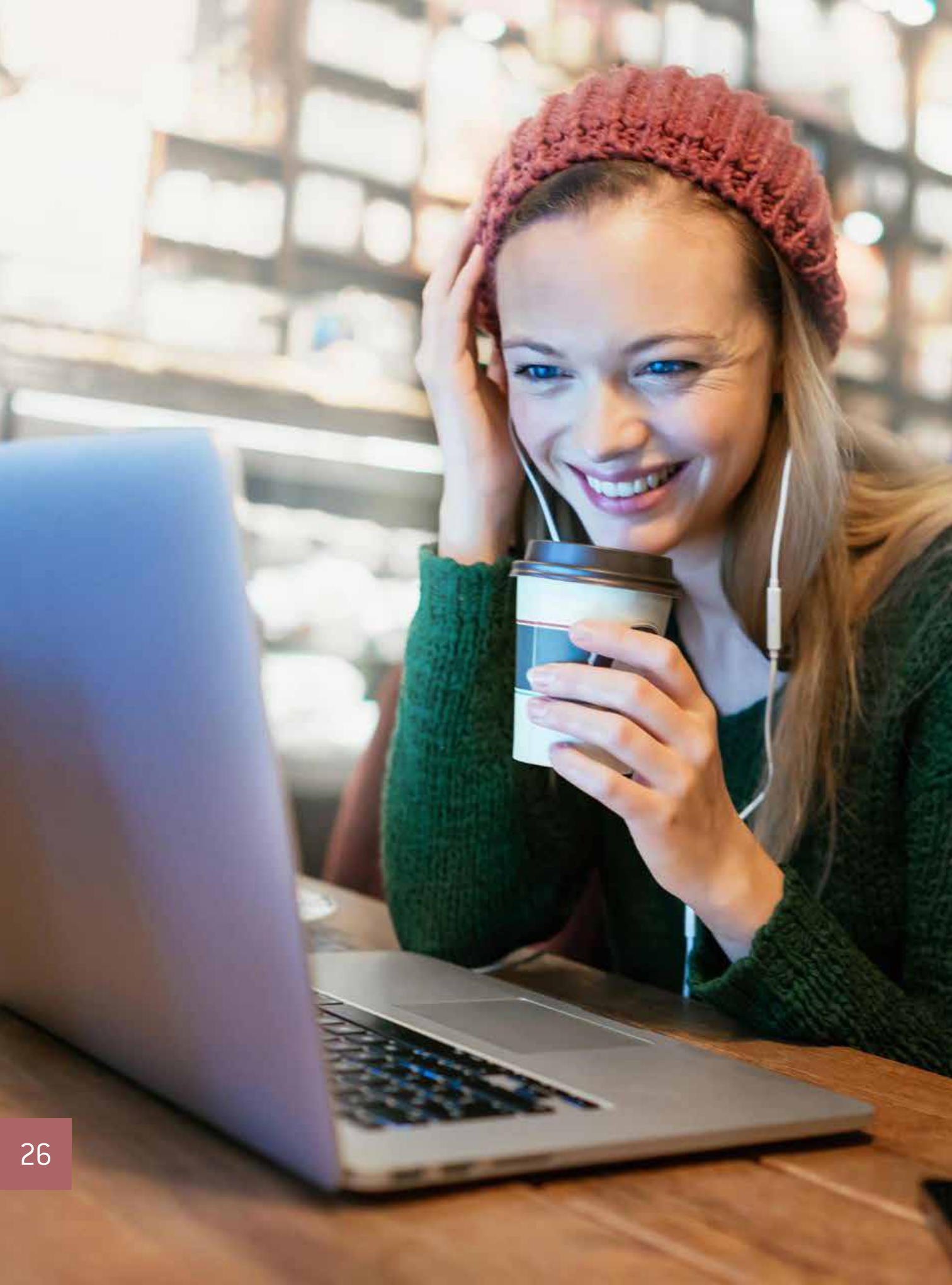
Som et supplement til undervisning i den gode kundeservice har Midttrafik valgt at lave en bonusordning, der belønner chauffører og busselskaber, som giver kunderne den ekstra gode service og busoplevelse. Incitamentsprogrammerne Midttrafiks bedste busselskab og Midttrafiks bedste chauffør startede i 2015. I 2016 blev vinderne Midtbus Jylland for små ruter, Keolis for store ruter og Emmanuel Kwesi Amonoo, også kaldet Sort humor, fra Busselskabet Aarhus Sporveje blev kåret som Midttrafiks bedste chauffør.

TRAFIKSERVICE SØRGER FOR RETTIDIG INFORMATION

Nedbrud og driftsforstyrrelser er ikke kun til gene for kunder, men besværliggør og forhindrer chaufføren i at udføre sit arbejde. Derfor følger Midttrafiks nye afdeling Trafikservice løbende driften og sikrer, at busselskaber og chauffører lever op til Midttrafiks servicestandarder omkring pålogging på realtid, brister ved kvalitetskontroller og indberetning i trafikinformationen ved forsinkelser, udgåede ture m.m. Rettidig og korrekt information til både kunder og chauffører gør det lettere for chaufføren at håndtere nedbrud og driftsforstyrrelser og forhindrer i sidste ende, at nogle kunder venter forgæves eller for længe på en bus. Trafikservice arbejder på at automatisere beredskabet for vitale systemer, så information om nedbrud når ud til kunder og chauffører, lige så snart overvågningen konstaterer et problem. I første omgang bliver beredskabet for Midttrafik app automatiseret.

OPSIGELSE AF KONTRAKTER PÅ GRUND AF KVALITETSBRISTER

Det er ikke kun chaufføren, der skal være toptunet på kundeservice. Bussen skal leve op til Midttrafiks kvalitetskrav, så kunderne får en god oplevelse, når de rejser med bus. Derfor laver Midttrafik løbende kvalitetskontroller i busserne. Dette medførte i juli 2016, at to ud tre kontrakter om regional buskørsel med Hans' Biler blev ophævet på grund af et højt antal kvalitetsbrister. Det er anden gang, at Midttrafik ophæver kontrakter om buskørsel. Generelt arbejder Midttrafik på at styrke sine buskontrakter, så der stilles tydeligere krav til busselskabernes præstationer. Leverer busselskaberne for ringe kvalitet, kan der pålægges en bod.



PERSPEKTIVER 2017

2017 bliver igen et år med spændende begivenheder

Danmarks første letbane går i drift. Takst Vest arbejdet fortsætter og Midttrafik fejrer 10 års jubilæum med en faglig messe. Arbejdet med at forbedre den kollektive trafik står aldrig stille og 2017 bliver igen et år med mange spændende begivenheder.

NY KOLLEKTIV TRAFIKPLAN MED LETBANEN

Midttrafik står over for den helt store produktlancering, når Letbanen går i drift i 2017. Letbanen indgår i Midttrafiks samlede kollektive trafiktilbud i Region Midtjylland sammen med regionale busser, bybusser og flextrafik. Midttrafik har siden 2007 haft en central rolle i forberedelserne af Letbanen som en del af Letbanesamarbejdet og som tilhørssted for Letbanesekretariatet, der har varetaget opgaver som VVM-redegørelse for Letbanens etape 1 i Aarhus-området og visionen om letbaneudbygningen i Østjylland (Samspil 2025). Midttrafik har samtidig haft ansvaret for køreplanoplæg for Letbanen, afklaring af billetteringsmuligheder, opdatering af rejsebestemmelser, buserstatningskørsel, information/markedsføring og udarbejdelse af en ny kollektiv trafikplan for Aarhusområdet.

I 2017 skal Midttrafik sikre, at både nuværende og nye kunder bliver klædt godt på til at bruge Letbanen og busserne i Aarhusområdet, når der implementeres en ny kollektiv trafikplan, hvor nogle buslinjer får ændret linjeføring, nummer og/eller frekvens.

Udover Letbanens driftsstart, planlægger Favrskov Kommune at gå i gang med en VVM-redegørelse for strækningen mellem Hinnerup og Lisbjerg, ligesom Aarhus Kommune har planer om at påbegynde en VVM-redegørelse for etappen Brabrand-Aarhus Ø.

TAKST VEST SAMARBEJDET FORTSÆTTER

Midttrafik vil også i 2017 samarbejde med Sydtrafik, NT, FynBus, Arriva Tog, DSB, Trafik-, Bygnings- og Boligministeriet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen omkring etablering af et nyt og mere enkelt takstsystem. Arbejdet påbegyndte i 2015 efter alvorlig kritik fra Statsrevisorerne.

Grundelementerne i forslaget til Takst Vest er:

- Et fælles zonesystem, som gælder både bus og tog
- Afskaffelse af lokale takstområder - hvert trafikselskab bliver et takstområde
- Off-Peak rabatten skal gælde for alle rejser inden for et trafikselskab (takstområde)
- Forskellige takster mellem bus og tog – dog med fælles periodekort
- Mængderabat på rejsekort bliver forsimplet og harmoniseret
- 25 % pensionistrabat på periodekort og rejsekort
- Børn rejser altid til halv takst

Takst Vest forventes gennemført i 2018. Det er en stor reform, der udløser både provenu- og kundemæssige konsekvenser, som Midttrafik skal håndtere afbalanceret.

MIDTTRAFIK-KULTUR SKAL SPREDES

Medarbejdere på Midttrafik Kundecenter hører fra december 2016 under Midttrafiks ledelse i afdelingen Kundeservice. Tidligere var de ansat under Andelselskabet Aarhus Rutebilstation. Der er ansat en driftskoordinator med kontor på Midttrafik Kundecenter til at håndtere de daglige arbejdsopgaver, mens det er funktionslederen for Kundeservice, der er ansvarlig for overordnede beslutninger omkring kultur og økonomi. Arbejdet med at integrere de nye medarbejdere i Midttrafik er startet, og der er iværksat en række initiativer for at sprede Midttrafiks kultur:

Ugentlige tavlemøder til gennemgang af måltal og generelle emner

Kursusdag for alle fastansatte

Dataopsamling og dokumentation af kundehenvendelser

TILFREDSE BESTILLERE

Sandheden kommer frem, når Midttrafik i januar 2017 gennemfører en bestillerundersøgelse. Bestillerundersøgelsen er en omfattende spørgeramme, som sendes til sagsbehandlere og tekniske direktører i kommunerne. Midttrafik får på denne måde input fra både daglige samarbejdspartnere og de øverst ansvarlige for kollektiv trafik i kommunerne. Bestillerundersøgelsen styrker Midttrafiks samarbejde med kommuner og region, fordi den afdækker fokusområder i både arbejdet med den kollektive trafik og samarbejdet med bestillerne.

NY STRATEGIPLAN

Bestillernes input er også vigtig viden i arbejdet med den nye strategiplan, som Midttrafik får i løbet af 2017. Strategiplanen sætter kursen for den forandring og udvikling, som bestillerne ønsker i Midttrafiks område. Indholdet skal være så tydelig, at det er let for Midttrafiks medarbejdere og samarbejdspartnere at vide, hvordan de kan bidrage med at nå strategiplanens mål.

Strategiplanens overordnede fokus forbliver det samme. Midttrafik skal fortsat arbejde for, at kunderne oplever en stabil og tryk rejse, god vejledning og rettidig information ved driftsforstyrrelser. Den digitale udvikling betyder nye måder at arbejde på, og Midttrafik skal blive bedre til at inspirere og rådgive bestillerne om de mange nye muligheder, der findes. Læs om resultaterne fra Strategiplanen 2013-2016 på side 94.

NY TRAFIKPLAN

Det er også sidste år for Midttrafiks trafikplan, som skal udarbejdes hvert fjerde år. Den kommende trafikplan for 2018-2021 skal indeholde en beskrivelse af et grundlæggende net af ruter, herunder kørsels- og betjeningsomfang, som region og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som udgangspunkt ikke bliver ændret på kort sigt. Derudover vil trafikplanen have fokus på: Aarhusområdet (letbaneudbygningen og bybusnettet), de øvrige bybuskommuner, planer for udvikling af lokalruter, Flextur og teletaxa, samt tre temaer: Busprioritering, BRT og samarbejde om styrkelse af mobiliteten på tværs af transportformer.

Midttrafik har påbegyndt en række analyser, der skal danne grundlag for trafikplanen:

Data fra den nationale transportvaneundersøgelse

Data fra Danmarks Statistik

Data for fremskrivning af demografisk udvikling i Region Midtjylland

Midttrafiks egne data fra bl.a. passagertællinger

Midttrafik forventer at sende trafikplanen i høring hos kommuner og Region Midtjylland i starten af 2018 til vedtagelse i Midttrafiks bestyrelse i maj/juni 2018.

FAGLIG INSPIRATION PÅ JUBILÆUMSDAG

En faglig inspirationsmesse skal markere Midttrafiks 10 års jubilæum i 2017. Der er sket markante forandringer i den kollektive trafik de sidste 10 år. Klippekortet af pap er afløst af betalingsapp og rejsekort, brevet er afløst af chat og mails, køreplaner er blevet digitale, flextrafik er blevet udbredt og en letbane er snart klar. Derfor har Midttrafiks bestyrelse besluttet at invitere interessenter til en inspirationsmesse i juni, hvor vi for en stund stopper op, ser på udviklingen og samler smagsprøver for de kommende år med fokus på kunderne.



NØGLETAL 2016

Få et hurtigt overblik over de vigtigste poster i Midttrafiks forretningsområder. Alle beløb er afrundede cirkatal.

BUSTRAFIK

	2015	2016
Køreplantimer pr. år	2 mio.	2 mio.
Kontraktbusser	888	905
Ruter	652	628
Udgifter	1.409 mio.	1.377 mio.
Indtægter	703 mio.	709 mio.
Udgifter pr. køreplantime	705	680
Indtægter pr. køreplantime	352	350
Selvfinansieringsgrad	50 %	51 %

” Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen finansierer 49 % af bustrafikken

MIDTTRAFIK APP OG REJSEKORT

Busser med fuldt rejsekortudstyr	772
Busser med rejsekort Light (Check-Ind-Mini)	56
Driftsudgifter rejsekort	41.6 mio.
Antal rejsekortbrugere i Midtjylland over 12 år	0.1 mio.
Rejsekort %-mæssig andel af passagerindtægter	20 %
Driftsudgifter Midttrafik app	1 mio.
Antal Midttrafik app kunder	0.15 mio.
Midttrafik app %-mæssig andel af passagerindtægter	9 %

Rejsekort blev udrullet løbende i 2014 og 2015. Midttrafik app blev lanceret i 2016.

INDTÆGTSKILDER BUSTRAFIK

INDTÆGTSKILDE	2015		2016	
	INDTÆGTER KR.	ANDEL	INDTÆGTER KR.	ANDEL
Billetsalg i busser	159.340	22,65 %	145.056	20,46 %
Salg på salgssteder	250.688	35,64 %	169.819	23,96 %
Rejsekort	49.470	7,03 %	101.749	14,35 %
Midttrafik app	0	0,00 %	47.318	6,68 %
Ungdomskort	122.352	17,39 %	120.178	16,95 %
Skolekort	34.387	4,89 %	31.833	4,49 %
Bus tog (netto - inkl. indtægter for omstigningsrejser)	15.324	2,18 %	25.836	3,64 %
Øvrige indtægter	71.842	10,21 %	67.037	9,46 %
I ALT	703.403	100 %	708.827	100 %

[Beløb i 1.000 kr.]

KØREPLANTIMER

KOMMUNER	2015 ANTAL	2016 ANTAL	ANDEL
Favrskov Kommune	19.440	19.163	0,95 %
Hedensted Kommune	9.674	7.589	0,37 %
Herning Kommune	68.827	66.940	3,30 %
Holstebro Kommune	47.085	43.625	2,15 %
Horsens Kommune	66.891	67.799	3,35 %
Ikast-Brande Kommune	19.262	19.766	0,98 %
Lemvig Kommune	9.506	9.812	0,48 %
Norddjurs Kommune	19.771	21.182	1,05 %
Odder Kommune	9.968	9.833	0,49 %
Randers Kommune	124.153	125.096	6,18 %
Ringkøbing-Skjern Kommune	36.024	35.511	1,75 %
Samsø Kommune	7.000	6.450	0,32 %
Silkeborg Kommune	84.059	84.833	4,19 %
Skanderborg Kommune	30.379	30.256	1,49 %
Skive Kommune	41.426	40.910	2,02 %
Struer Kommune	12.679	12.892	0,64 %
Syddjurs Kommune	21.218	20.851	1,03 %
Viborg Kommune	72.149	72.371	3,57 %
Aarhus Kommune	574.168	581.989	28,73 %
Region Midtjylland	741.712	748.890	36,97 %
I ALT	2.015.390	2.025.758	100,00 %

RUTER FORDELT PÅ TYPER 2016

RUTETYPE	ANTAL RUTER	ANTAL PASSAGERER
Bybusser	164	46,6 mio.
Regionale ruter	89	15,1 mio.
Lokalruter	136	3,3 mio.
Rabatruter/åbne skolebusruter	239	
I ALT	628	65 mio.

REJSEGARANTI

	2015	2016
Antal ansøgninger	989	1.578
Berettiget til refusion	959	1.531
Udbetalt	283.919	449.494
Gennemsnit refusion	296	294

KUNDEHENVENDELSER FORDELT PÅ EMNER

RÆKKENAVNE	2015	I pct.	2016	I pct.
Drift	3.419	48 %	4.465	46,0 %
Billet- og takstsystemet	597	8 %	2.235	23 %
Andet	1.026	15 %	510	5 %
Information	182	2 %	312	3 %
Komfort	292	4 %	277	3 %
Ros	136	2 %	134	1 %
Service	1.389	21 %	1.792	18 %
HOVEDTAL	7041	100 %	9725	100 %

KVALITETSMÅL 2016

	MÅL	REALISERET
Opkald til Midttrafik Kundecenter besvares indenfor 60 sek.	80 %	74,72 %
Svartid på henvendelser til Kundeservice	5 dage	2,52 dage
Besøgstal på midttrafik.dk pr. måned	430.000	520.000
Følgere på Facebook		21.500
Kvalitetskontroller i busserne	5.700	5.186
Gennemførte ture	99,80 %	99,92 %

” I 2016 har der været over 65 mio. rejser med Midttrafiks busser





FLEXTRAFIK

ANTAL TURE:	2015	2016
Teletaxa	14.976	16.274
Patientbefordring	396.722	400.945
Flextur	100.117	135.110
Handicapkørsel	173.557	177.363
Kommunal kørsel	113.612	110.237
Specialkørsel	90.117	265.696
Antal vognmænd	130	126
UDGIFTER/INDTÆGTER:		
Udgifter handicapkørsel	40.762.073	42.818.839
Indtægter handicapkørsel	8.199.620	8.615.923
Udgifter kommunal kørsel	16.496.327	16.405.940
Indtægter kommunal kørsel	39.165	28.200
Udgifter Flextur	10.702.045	14.123.313
Indtægter Flextur	5.455.868	6.430.154
Udgifter teletaxa	2.187.625	2.563.410
Indtægter teletaxa	295.587	341.966
Udgifter patientbefordring	116.740.778	118.797.884
Udgifter specialkørsel	13.545.432	50.831.472
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, handicapkørsel	282	290
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, kommunal kørsel	146	149
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, Flextur	161	152
Udgifter pr. tur inkl. egenbetaling, teletaxa	166	179
Udgifter pr. tur, patientbefordring	294	296
Udgifter pr. tur, specialkørsel	150	191

OVERSIGT OVER TELETAXAREJSER

ANTAL REJSER KOMMUNER	2015	2016
Favrskov	1	83
Hedensted	2.500	2.583
Herning	90	80
Holstebro	316	504
Horsens	526	238
Ikast-Brande	0	0
Lemvig	0	0
Norddjurs	0	0
Odder	993	1.179
Region Midtjylland	1.187	1.158
Ringkøbing-Skjern	0	0
Samsø	4.361	5.599
Silkeborg	929	1.065
Skanderborg	1.091	551
Skive	420	476
Struer	146	188
Syddjurs	0	0
Viborg	2.416	2.570
Aarhus	0	0
I ALT	14.976	16.274

OVERSIGT OVER PATIENTBEFORDRING

ANTAL REJSER KOMMUNER	2015	2016
Region Midtjylland	396.722	400.930
I ALT	396.722	400.930

” Flextrafik har oplevet vækst på alle områder i 2016



OVERSIGT OVER FLEXTURREJSER

ANTAL REJSER KOMMUNER	2015	2016
Favrskov	7.388	9.203
Hedensted	5.297	9.648
Holstebro	567	1.538
Horsens	672	3.848
Ikast-Brande	1.427	1.955
Lemvig	2.816	3.947
Norddjurs	15.477	18.120
Odder*		320
Randers	4.942	3.396
Ringkøbing-Skjern	5.942	9.274
Silkeborg	8.016	12.382
Skanderborg, Støttet Flextur**	1.530	7.572
Skanderborg, UNG**	404	1.740
Skive	4.650	5.713
Struer	1.115	955
Syddjurs	10.824	13.582
Viborg	12.300	12.180
Aarhus	15.457	9.312
"Ikke-Støttet" Flextur***	1.293	10.425
I ALT	100.117	135.110

* Odder har opstartet Flextur i 2016

** Opstart medio 2015

*** Fra 2016 blev alt "Ikke-Støttet" Flextur trukket ud af kommunernes økonomi og tæller derfor ikke med i turantallet for Flextur under de pågældende kommuner.

ANTAL REJSER I HANDICAPKØRSLEN

ANTAL REJSER KOMMUNER	2015	2016
Favrskov	5.173	5.513
Hedensted	3.780	3.583
Herning	7.316	8.188
Holstebro	6.130	6.235
Horsens	11.812	11.868
Ikast-Brande	3.313	3.849
Lemvig	2.433	1.995
Norddjurs	2.483	2.869
Odder	3.653	3.942
Randers	11.109	13.226
Ringkøbing-Skjern	5.471	4.890
Samsø	1.405	1.049
Silkeborg	11.440	11.696
Skanderborg	4.449	5.095
Skive	5.074	5.007
Struer	2.141	2.084
Syddjurs	1.899	2.315
Viborg	9.852	9.605
Aarhus	74.624	74.354
I ALT	173.557	177.363

OVERSIGT OVER KOMMUNAL KØRSEL INKL. SKOLEKØRSEL

ANTAL REJSER KOMMUNER	2015	2016
Favrskov	32.903	31.364
Hedensted*	0	149
Herning	0	0
Holstebro	7.684	7.155
Horsens	19.634	17.528
Ikast-Brande	10.080	9.099
Lemvig	432	540
Norddjurs	7.344	7.046
Odder	0	0
Randers	11.269	11.649
Ringkøbing-Skjern	0	0
Samsø	1.300	1.107
Silkeborg	16.801	15.849
Skanderborg	591	480
Skive	62.347	57.954
Struer	0	0
Syddjurs	10.493	9.558
Viborg	0	0
Aarhus**	22.851	206.455
I ALT	203.729	375.933

* Opstart af skolekørsel i Hedensted Kommune i 2016

** Opstart af specialkørsel i Aarhus Kommune i 2016

INDTÆGTSKILDER FLEXTRAFIK

INDTÆGTSKILDE	2015		2016	
	INDTÆGTER KR.	ANDEL	INDTÆGTER KR.	ANDEL
Egenbetaling, handicapkørsel	8.200	58,61 %	8.616	55,89 %
Egenbetaling, Flexture	5.456	39,00 %	6.430	41,71 %
Egenbetaling, teletaxa	296	2,11 %	342	2,22 %
Egenbetaling, kommunal kørsel	39	0,28 %	28	0,18 %
I ALT	13.990	100 %	15.416	100 %

(Beløb i 1.000 kr.)

KVALITETSMÅL 2016 I FLEXTRAFIK

	MÅL	REALISERET
Opkald til flextrafik besvares inden for 60 sek.	70 %	73 %
Rettidig afhentning af flextrafik kunder	95 %	97 %
Rettidig aflevering af flextrafik kunder	95 %	97 %
Svartid på henvendelser til flextrafik	5 dage	2,98 dage



* Note
** Note

MIDTTRAFIKS ADMINISTRATION

	2015	2016
Administrationsomkostninger bus	107.727.000	101.768.000
Administrationsomkostninger handicapkørsel	13.610.000	13.355.000
Kommunal kørsel administration	1.954.804	2.899.500
Specialkørsel	573.764	2.078.100
Flextur administration	2.075.304	2.867.755
Administrationsomkostninger vedr. flextrafik (Sydtrafik og Fynbus)	464.256	513.607
Patientbefordring administration	5.200.000	5.333.444
Administrationsomkostninger fra andre trafikskaber	1.198.000	1.067.000
UDGIFTSFORDELING FOR MIDTTRAFIK:		
Driftsudgifter	91 %	91 %
Salgsudgifter	5 %	6 %
Administrationsudgifter	3 %	3 %

ANTAL ÅRSVÆRK

	2015	2016
Buskørsel planlægning og udvikling	20	20
Flextrafik planlægning og udvikling	25	29
Kundeservice	28	41
Administration	35	33
SAMLET	108	123

MIDTTRAFIKS ÅRSREGNSKAB 2016

INDHOLD

SIDE 46	OPLYSNINGER OM SELSKABET
SIDE 47	LEDELSESPÅTEGNING
SIDE 48	DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRINGER
SIDE 53	LEDELSESBERETNING
SIDE 66	MIDTTRAFIKS REGNSKAB 2016
SIDE 67	RESULTAT 2016
SIDE 68	BYRDEFORDELING 2016
SIDE 69	PENGESTRØMSOPGØRELSEN FOR REGNSKABSÅRET 2016
SIDE 70	EFTERFØLGENDE BEGIVENHEDER
SIDE 76	NOTER TIL RESULTAT, BALANCE OG PENGESTRØMSOPGØRELSE

REGNSKAB 2016



OPLYSNINGER OM SELSKABET

NAVN: Midttrafik

ADRESSE, POSTNR. BY: Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

CVR-NR.: 29943176

REGNSKABSÅR: 1. januar – 31. december

HJEMMESIDE: www.midttrafik.dk

TELEFON: 87 40 82 00

BESTYRELSE:

Hans Bang-Hansen
Horsens Kommune, formand (V)

Jan R. Christensen
Aarhus Kommune, 1. næstformand (F)

Niels Erik Iversen
Region Midtjylland, 2. næstformand (A)

Finn S. Petersen
Herning Kommune (A)

Frank Borch-Olsen
Silkeborg Kommune (C)

Mads Nikolajsen,
Norddjurs Kommune (F)

Niels Viggo Lynghøj,
Struer Kommune (A)

Johannes F. Vesterby
Viborg Kommune (V)

Arne Lægaard
Region Midtjylland (V)

DIREKTION:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Mette Julbo-Nielsen
Vicedirektør

REVISION: Ernst & Young, godkendt revisionspartnerselskab
Værkmestergade 25, 8100 Aarhus C

LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Økonomi og Indenrigsministeriets Budget- og Regnskabssystem for kommuner.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2016 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar -31. december 2016.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for Midttrafiks finansielle stilling.

Aarhus 19. maj 2017

DIREKTION:

Jens Erik Sørensen
Direktør

BESTYRELSEN:

Hans Bang-Hansen
Formand

Jan R. Christensen
Næstformand

Niels Erik Iversen
2. næstformand

Frank Borch-Olsen

Mads Nikolajsen

Niels Viggo Lynghøj

Johannes F. Vesterby

Arne Lægaard

Finn S. Petersen



DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRINGER

Til bestyrelsen for Midttrafik

KONKLUSION

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar til 31. december 2016, siderne 69-95. Årsregnskabet omfatter udgiftsbaseret resultatopgørelse, omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2016 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Årsregnskabet er udarbejdet efter bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner.

GRUNDLAG FOR VORES KONKLUSION

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisions-skik, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af Midttrafik i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

FREMHÆVELSE AF FORHOLD VEDRØRENDE REVISIONEN

Midttrafik har som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2016. Disse budgettal har ikke været underlagt revision.

LEDELSENS ANSVAR FOR ÅRSREGNSKABET

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Midttrafik's evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet fortsat drift.

REVISORS ANSVAR FOR REVISIONEN AF ÅRSREGNSKABET

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisions-skik, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, god offentlig revisions-skik og bestemmelserne i Midttrafik's revisionsregulativ, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.



- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafik's interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Midttrafik's evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusion er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

UDTALELSE OM LEDELSESBERETNINGEN

Vi har gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

ERKLÆRING I HENHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING OG ØVRIG REGULERING

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis; og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det i overensstemmelse med god offentlig revisionsetik vores ansvar at udvælge relevante emner til såvel juridisk-kritisk revision som forvaltningsrevision. Ved juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aarhus, den 19. maj 2017

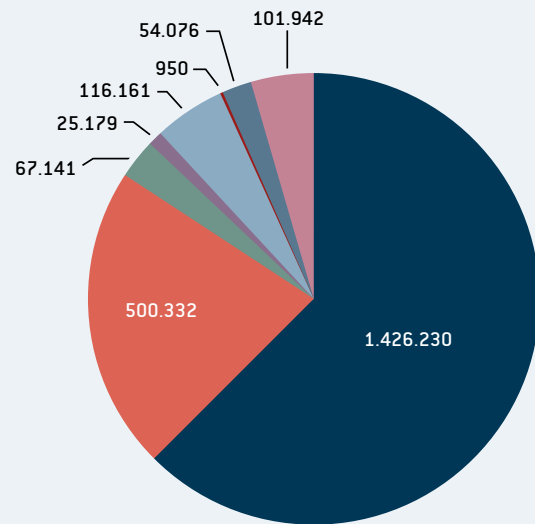
Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Jes Lauritzen
Statsaut. revisor

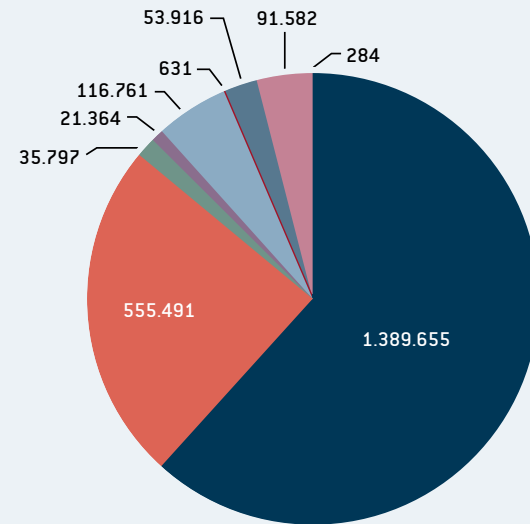
Lis Andersen
Statsaut. revisor



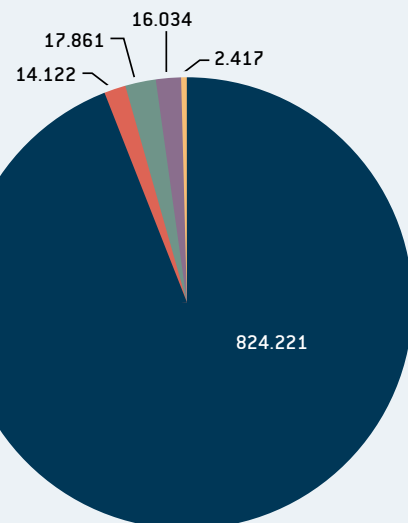
UDGIFTER 2015



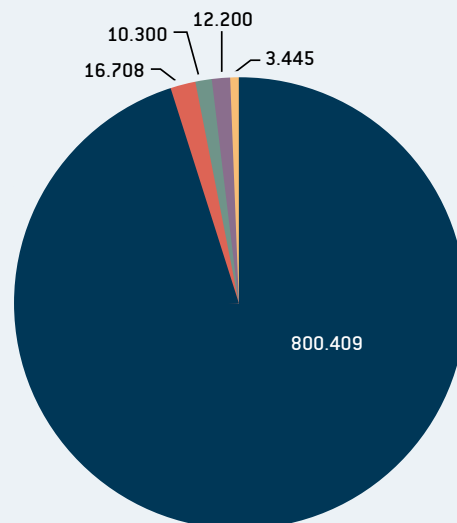
UDGIFTER 2016



INDTÆGTER 2015



INDTÆGTER 2016



- Bus
- Flextrafik
- Tog
- Billetkontrol
- Trafikselskabet
- Letbanen
- Rejsekort
- Bus & Tog
- Øvrige indtægter

LEDELSESBERETNING

Midttrafik har afsluttet 2016 med et flot resultat til byrdefordeling mellem kommuner og Region Midtjylland, som blev 44,1 mio. kr. mindre end budgetteret. Resultatopgørelsen viser et marginalt underskud, da der i regnskabsåret er finansieret projekter af tidligere års akkumulerede overskud.

Det ses i diagrammerne til venstre, at Midttrafiks største aktivitetsområde stadig er busdriften, idet udgifterne vedrørende busdriften udgør knap 2/3-dele af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdriften er flextrafik Midttrafiks næststørste område, da det tegner sig for 25 % af de samlede udgifter. På indtægtssiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter fra busserne, hvor passagerindtægterne udgør 95 % af de samlede indtægter.

Regnskabsnotatet indledes med en kort gennemgang af de forskellige forretningsområder med tilhørende oversigtstabeller. Efter oversigtstabellerne præsenteres Midttrafiks regnskab, byrdefordeling, balance og pengestrømsopgørelse for regnskabsåret 2016 med tilhørende noter. I regnskabets tilhørende bilagssamling gennemgås byrdefordeling til kommuner og Region Midtjylland.

BUSOMRÅDET - KØRSELSUDGIFTER

Udgifterne til kørsel er 52,3 mio. kr. lavere end det vedtagne budget. Den store besparelse i forhold til det vedtagne budget er hovedsageligt tilbagebetaling af overskud for kørsel i Aarhus Kommune vedrørende 2015 på 32,9 mio. kr. Derudover har en forhandling mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje om en kørselsaftale fra køreplansskiftet 2016 medført lavere kontraktpriser på bybuskørslen i Aarhus svarende til en besparelse på 14,8 mio. kr. i regnskab 2016.

Omkostningsindekset er faldet siden budgettet blev vedtaget som følge af lave dieselpriser i 2016. Samlet set vurderes det lavere omkostningsindeks at medføre besparelser på 16,7 mio. kr.

Derudover er der øvrige merudgifter for 12,1 mio. kr., blandt andet som følge af, at kørselsaktiviteten i 2016 er øget. Der blev i 2016 kørt 2.025.758 køreplantimer, hvilket er ca. 10.000 timer mere end i 2015, svarende til en stigning på ca. 0,5 %.



BUS-IT OG ØVRIGE

Bus-IT og øvrige busudgifter er 0,3 mio. kr. højere end budgettet.

UDVIKLING I NETTOUDGIFTER VEDRØRENDE BUSDRIFT

	Budget 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget		Regnskab 2015
			Difference	Difference i pct.	
Udgifter	1.429.114	1.376.828	-52.286	-3,7 %	1.426.230
Bus-IT og øvrige udgifter	12.498	12.827	330	2,6 %	0
Indtægter	-712.478	-708.827	3.651	-0,5 %	-722.279
- heraf Bus & Tog	107.800	91.582	-16.218	-15,0 %	101.942
- heraf busindtægter	-820.278	-800.409	19.869	-2,4 %	-824.221
Nettoudgift	729.134	680.828	-48.306	-6,6 %	703.951

(Beløb i 1.000 kr.)

BUSINDTÆGTER

Indtægterne for busdrift ligger 3,6 mio. kr. under det budgetterede for 2016, men 5,4 mio. kr. over regnskabsresultatet for 2015. I forhold til budgettet er afvigelsen samlet på -0,5 %, og i forhold til regnskabsresultatet i 2015 på +0,8 %.

De væsentligste afvigelser i forhold til budgettet er angivet i nedenstående tabel:

VÆSENTLIGE AFVIGELSER

INDTÆGTSKATEGORIER	Afvigelse (mio. kr.)
Passagerindtægter - Bus	-15,7
Refusion for off-peak rabat	6,2
Salg af Ungdomskort	-2,1
Kompensation - Fritidsrejser, Ungdomskort	1,0
Billetindtægter - Togrejser, DSB og Arriva	-9,1
Betaling til DSB og Arriva- Togrejser	16,2
Øvrige afvigelser	-0,1
I alt	-3,6

PASSAGERINDTÆGTER

Passagerindtægterne afspejler kundernes betaling for at rejse med bus. Indtægter fra kundernes køb af kort og billetter endte på 502,4 mio. kr. Det er 15,7 mio. kr. under budgettet svarende til en afvigelse på 3 %. I forhold til regnskabet for 2015 er det dog en fremgang på 1,8 mio. kr., eller 0,4 %.

Nedenfor er fordelingen af passagerindtægter på de forskellige salgskanaler angivet:

PASSAGERINDTÆGTER

	2016	2015
Busselskaber	51.919	68.634
Rejsekort	101.749	49.470
Kontantsalg på rejsekortudstyr	93.137	90.269
Rutebilstation og salgssteder	112.221	118.592
Mobilapp og mobilbilletter	47.318	437
Klippekort	57.598	132.096
Andre indtægter	38.479	41.163
I alt	502.422	500.660

(Beløb i 1.000 kr.)

Som det fremgår af oversigten, er der fra 2015 til 2016 sket en markant ændring af indtægter fra de enkelte billetprodukter. Rejsekortomsætning udgør i 2016 101,7 mio. kr., hvilket er lige godt 20 % af de samlede passagerindtægter.

Midtrafiks nye mobilapp (Midtrafik app) blev sat i drift i maj 2016, og 9 % af indtægterne kommer fra Midtrafik app, som har indbragt 47,3 mio. kr.

Klippekortet blev udfaset i løbet af 2016, og fortrykte klippekort står for godt 11 % af omsætningen for passagerindtægter.

Regnskabet for passagerindtægter lever ikke op til de budgetterede indtægter og udover faldende passagertal, var der i budgettet for 2016 indregnet en effekt af takststigninger primo 2016 på 2,8 mio. kr. Samtidig var Region Midtjyllands indtægter tillagt 2 mio. kr. som konsekvens af kørselsomlægninger på regionale ruter, samt 1,5 mio. kr. som følge af overflytning af passagerer til regionale busser ved Aarhus Nærbanes lukning i 2016. Disse indtægter er generelt ikke opnået.



OFF-PEAK RABAT

Kunder der rejser på rejsekort får automatisk off-peak rabat, når de rejser udenfor myldretiden. Tidligere kunne denne rabat opnås ved at købe særlige off-peak papklippekort. Den rabat som kunderne opnår, kompenserer Trafikstyrelsen til de enkelte trafiksselskaber. I regnskab 2016 får Midttrafik udbetalt 6,2 mio. kr. mere i kompensation fra Trafikstyrelsen end forventet i budgettet.

Grundlaget for beregning af off-peak rabatten i budget 2016 var salget af de gamle off-peak papklippekort, men da den i regnskabsåret er tildelt automatisk, får flere kunder fordel af den. Den øgede kompensation fra Trafikstyrelsen er således et udtryk for, at flere kunder har rejst billigere og udbetaling af kompensation øger således ikke indtægterne.

REFUSION TIL KLIPPEKORTFORHANDLERE

Endelig skal det bemærkes, at der i forbindelse med ophør af salg af klippekort skete refusion til klippekortforhandlere i størrelsesorden 5,1 mio. kr., som er modregnet i passagerindtægter. Til gengæld blev der indtægtsført 5 mio. kr. i ekstraordinære passagerindtægter som følge af en særlig opgørelse af møntbeholdningen i bybussernes billetautomater i Aarhus Kommune.

UNGDOMSKORT

Salget af Ungdomskort til ungdomsuddannelser har skuffet i 2016. Indtægterne er 2,1 mio. kr. under det budgetterede og 1,5 mio. kr. under regnskabet for 2015. Forklaringen kan udelukkende henføres til, at færre unge har købt et Ungdomskort, og muligvis transporteres i bil i stedet for offentlig transport.

Indtægterne fra salg af Ungdomskort til videregående uddannelser og kort til unge mellem 16 og 19 år er også faldet en smule. Disse indtægter indgår som en del af passagerindtægterne.

KOMPENSATION FOR FRITIDSREJSER OG UNGDOMSKORT

Kompensationen for unges fritidsrejser er til gengæld større end forventet. Det skyldes ikke, at indtægterne fra Trafikstyrelsen er større, men at modregningen til DSB og Arriva for de unges brug af Midttrafik Ungdomskort til fritidsrejser med tog, har været mindre end forventet.

Afregningen med DSB og Arriva for fritidsrejser i 2015 er ikke gennemført i 2016, men opgørelsen over afregning er udarbejdet.

SKOLEKORT

Indtægterne fra skolekort er tæt på det budgetterede, men er faldet med 2,6 mio. kr. sammenholdt med 2015. Faldet er forventet, da flere kommuner nu enten har trukket skolebuskørsel hjem til egen kommunal drift eller indført gratis skoleruter. Dertil kommer et fortsat fald i omsætning på salg af skolekort til friskoler. Denne indtægt er faldet fra 2,2 mio. kr. i 2015 til 1,9 mio. i 2016. Generelt er salget af skolekort til friskoler faldet de senere år.

TAKSTSAMARBEJDET

Takstsamarbejdet med DSB og Arriva er den største budgetmæssige udfordring i Midttrafiks indtægtsregnskab.

Midttrafiks samarbejde med DSB og Arriva består af:

- 1 Indtægter for omstigningsrejser til bus på DSB eller Arriva billet/kort.
- 2 Økonomiske konsekvenser af togrejser hos DSB og Arriva med Midttrafiks billetter og kort inden for takstområderne – også kaldet trafiksselskabsrejser

Midttrafik modtager betaling fra DSB og Arriva, når kunderne rejser med bus i omstigningsområderne på en DSB/Arriva-billet. Indtægten herfra var budgetteret til 30 mio. kr. Den faktiske indtægt blev på 30,5 mio. kr.

I takstsamarbejdet med DSB og Arriva modtager Midttrafik indtægterne fra salg af Midttrafiks kort og billetter på togstationer. Midttrafik afregner herefter DSB og Arriva på baggrund af opgørelser over togkunders brug af Midttrafiks kort og billetter. Denne opgørelse udarbejdes af Bus & Tog sekretariatet.

Midttrafiks indtægter fra DSB og Arriva, i billetsalget på stationer samt ved billetautomater er faldet betydeligt. Årsagen skyldes udfasning af Midttrafiks klippekort samt lukning af strækningen Aarhus-Grenaa.



Klippekortet har udgjort en væsentlig del af omsætningen af Midttrafiks kort på DSB/Arrivas salgssteder, og med udfasningen heraf, falder denne omsætning.

Langt størstedelen af omsætningen fra klippekort er i stedet gået til rejsekort, som afregnes direkte med togoperatørerne udenom Midttrafik. Da klippekortets udfasningstidspunkt ikke var kendt ved budgetlægningen, er denne effekt ikke indregnet i budgettet.

Lukningen af Aarhus Nærbane har desuden betydet faldende omsætning af Midttrafiks kort og billetter på DSB-stationer og billetautomater på strækningen Aarhus-Grenaa. Dette forhold er indregnet i budgettet for 2016.

Billetindtægterne fra DSB/Arrivas kortsalg er faldet med 17,7 mio. kr. i forhold til 2015, og 9,1 mio. kr. i forhold til budgettet.

Samtidig med de faldende indtægter er betalingen til DSB faldet betydeligt. Også her spiller den manglende betaling til DSB for rejsende på strækningen Aarhus-Grenaa ind. Dette forhold har været indregnet i Midttrafiks aconto-betaling til DSB og i Midttrafiks budget.

Bus & Tog sekretariatet har udarbejdet et endeligt afregningsgrundlag vedrørende 2014 og 2015, som delvist er afregnet i 2016. I forhold til DSB har det betydet en modregning på 9,1 mio. kr. i den aconto-betaling Midttrafik betalte de 2 år. Det skal bemærkes, at afregningen med DSB for de 2 år ikke er afsluttet i regnskab 2016, da afregning af provision først er endelig afklaret i april 2017.

I forhold til endelig afregning med Arriva er der ikke enighed mellem Arriva og Midttrafik om afregning for perioden 2013 til 2016. Der er derfor ikke sket endelig afregning vedrørende 2013-2015. I regnskabet er indregnet aconto for 2016.

Den samlede betaling til DSB/Arriva er således 29,2 mio. kr. lavere end i 2015 og 16,2 mio. kr. lavere end det budgetterede.

Samlet set udgør nettobetalingen i forhold til Bus & Tog trafikalskabsrejser 4,7 mio. kr. imod budgetteret 11,8 mio. Det er en budgetforbedring på 7,1 mio. kr. Denne budgetforbedring vedrører udelukkende Region Midtjyllands indtægtsgrundlag.

Det samlede regnskabsresultat på indtægtssiden ser således ud:

SAMMENLIGNING AF BUSINDTÆGTER MELLEM REGNSKAB 2015, BUDGET 2016 OG REGNSKAB 2016

INDTÆGTSKATEGORIER	Budget 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget		Regnskab 2015
			Difference	Difference i pct.	
Passagerindtægter	518.150	502.422	-15.728	-3,0 %	500.660
Refusion/takstnedsættelse - off-peak	3.000	9.161	6.161	205,4 %	4.979
Erhvervs kort	4.000	3.535	-465	-11,6 %	4.952
Omsætning Ungdomskort	94.000	91.912	-2.088	-2,2 %	93.345
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	4.600	5.614	1.014	22,0 %	11.296
Omsætning skolekort	32.178	31.833	-345	-1,1 %	34.387
Kompensation - Fælles børneregler	36.000	36.629	629	1,7 %	36.372
Fragt, Gods og Post mm.	0	0	0	0,0 %	0
Fribefordring Værnepligtige	1.800	1.750	-50	-2,8 %	1.815
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	250	61	-189	-75,7 %	125
Telebus / Teletaxa	0	0	0	0,0 %	0
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	300	75	-225	-75,0 %	148
Billetindtægter - togrejser DSB/Arriva	96.000	86.894	-9.106	-9,5 %	104.660
Billetindtægter - tog omstigningsrejser	30.000	30.524	524	1,7 %	31.482
INDTÆGTER BUSDRIFT	820.278	800.409	-19.869	-2,4 %	824.221
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-107.800	-91.582	16.218	-15,0 %	-120.818
PASSAGERINDTÆGTER I ALT	712.478	708.827	-3.651	-0,5 %	703.403

(Beløb i 1.000 kr.)

FLEXTRAFIK

Kommunernes vognmandsudgifter til handicapkørsel udgjorde i 2016 34,1 mio. kr., hvilket er en merudgift på 1,7 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 5,2 % jævnfør nedenstående tabel.

Årsagen til merforbruget skal findes i flere kørte ture, som kan tilskrives flere visiterede til handicapkørsel i 2016 end i 2015. Helt nøjagtigt er det gået fra 14.201 visiterede i 2015 til 15.468 visiterede i 2016.

Kommunernes samlede udgifter til kommunal kørsel i Midttrafik udgjorde i 2016 491,3 mio. kr., hvilket er et merforbrug på 36,6 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 8,1 % jævnfør nedenstående tabel.

Årsagen til det samlede merforbrug skal hovedsageligt findes i nyoprettet specialkørsel i Aarhus Kommune. Regionens siddende patientbefordring holder budgettet med et lille mindreforbrug på 1,6 mio. kr. svarende til 1,2 % af deres samlet budget.

Kommunernes samlede udgifter til Flextur udgjorde i 2016 10,6 mio. kr., hvilket er en merudgift på 1,7 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 19,3 % jævnfør nedenstående tabel. Årsagen til merforbruget skal blandt andet findes i, at der er kommet en venneaftale* mellem Horsens og Hedensted, hvorfor forbruget i Hedensted Kommune er steget væsentligt. Derudover har der været en stor vækst i flere kommuner, som kan tilskrives et bredere kendskab til produktet blandt borgerne.

Kommunernes samlede udgifter til teletaxa udgjorde i 2016 2,7 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 13,7 % jævnfør nedenstående tabel.

Årsagen til merforbruget skal hovedsageligt findes i en ny teletaxa-rute i Holstebro Kommune samt i Samsø Kommune, hvor der i 2016 blev kørt væsentligt mere end forventet.



UDVIKLING I NETTOUDGIFTER FOR FLEXTRAFIK

	Budget 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget		Regnskab 2015
			Difference	Difference i pct.	
Handicapkørsel	32.445	34.126	1.681	5,2 %	32.562
Kommunal kørsel	454.637	491.283	36.646	8,1 %	443.970
Flextur	8.850	10.561	1.711	19,3 %	7.321
Teletaxa	2.406	2.735	329	13,7 %	2.356
I ALT	498.338	538.705	40.367	8,10 %	486.210

(Beløb i 1.000 kr.)

* En venneaftale er når 2 eller flere kommuner indgår en aftale om, at borgerne kan benytte sig af støttet Flextur på tværs af de pågældende kommunegrænser til den samme pris.

TOGDRIFT

Regnskabet for togdriften vedrører kun Region Midtjylland. Der er et samlet mindre-forbrug på 19,6 mio. kr. I 2016 har der været færre udgifter til togkørsel på Aarhus Nærbane, fordi banen har været delvist lukket pga. aften- og weekendlukninger. Fra 26. august var der totalt lukket for togdrift. Passagerindtægterne har været 1,5 mio. kr. mindre end forventet og skyldes hovedsageligt lukningerne på strækningen Aarhus-Odder. Indtægterne på Lemvigbanen har også været mindre end forudsat.

TILSKUD TIL INVESTERINGER

Der er et mindreforbrug på tilskuddet til anlægsinvesteringer til Midtjyske Jernbaner A/S på ca. 16,0 mio. kr.

Mindreforbruget skyldes, at Midttrafik ikke har haft udgifter på ca. 11,6 mio. kr. til renter og afdrag på gældsbreve til Region Midtjylland, da gældsbrevene til Midttrafik er annullerede ved en regionsrådsbeslutning ultimo 2015.

TOGDRIFT - REGNSKAB 2016

	Budget 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget		Regnskab 2015
			Difference	Difference i pct.	
Udgifter	56.916	35.797	-21.119	-37 %	67.141
Indtægter	-11.800	-10.300	1.500	-13 %	-17.861
I ALT	45.116	25.497	-19.619	-43 %	49.280

(Beløb i 1.000 kr.)



BUSERSTATNINGSKØRSEL

Midttrafik har etableret erstatningskørsel med busser i den periode, hvor togdrift på Aarhus Nærbane har været delvist lukket, og i perioden, hvor banen er lukket for togdrift pga. ombygning til letbanedrift.

I regnskabet for 2016 er der en merudgift på ca. 1 mio. kr., som skyldes færre indtægter i buserstatningskørslen og en større efterspørgsel efter teletaxaordningen end forventet.

BUSERSTATNINGSKØRSEL - REGNSKAB 2016

	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
Udgifter	17.640	17.692	52	0 %	0
Indtægter	-8.000	-7.057	943	-12 %	0
I ALT	9.640	10.635	995	10 %	0

(Beløb i 1.000 kr.)

FORBEREDELSE LETBANEN

En andel af Letbanens forberedelsesomkostninger finansieres af et bidrag fra Region Midtjylland.

TRAFIKSELSKABET

Trafikselskabet har i 2016 haft et budget på 115,1 mio. kr. Administrationen overførte i 2015 et akkumuleret overskud på 18,6 mio. kr., hvilket hovedsagligt var disponeret til realtidsprojekter og budgetværn vedrørende rejsekort. I 2016 har Trafikselskabet derfor reelt set haft et disponibelt budget på 133,7 mio. kr. Trafikselskabet har i 2016 haft et forbrug på 116,8 mio. kr., hvilket resulterer i et akkumuleret overskud på 17 mio. kr. Trafikselskabets udgifter til administration har i 2016 udgjort 3 %, hvilket er på niveau med de foregående år.

Det akkumulerede mindreforbrug ønskes overført til 2017 i forbindelse med bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet.

TRAFIKSELSKABET - REGNSKAB 2016

	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
Busadministration	101.768	104.170	2.402	2 %	103.512
Handicap administration	13.355	12.591	-764	-6 %	12.649
I ALT	115.123	116.761	1.638	10 %	116.161

(Beløb i 1.000 kr.)

BILLETKONTROLLEN – KONTROLAFGIFTER

Billetkontrollen i Aarhus Kommune vedrører udgifter til billetkontroladministration samt indtægter fra kontrolafgifter. Indtægter fra billetkontrollen har i 2016 været på 12,4 mio. kr. mod et budget på 15 mio. kr. Årsagen til de færre kontrolafgifter kan tilskrives mindre snyd med billettering, som følge af den øgede kontrolindsats.

Udgifterne til administration er samtidigt faldet med 0,6 mio. kr. i forhold til det budgetterede. Samlet set var der budgetteret med en nettoindtægt for Aarhus Kommune på 2,2 mio. kr., men grundet færre kontrolafgifter er nettoindtægten faldet til 0,2 mio. kr. i 2016.

I 2016 har Midttrafik haft en udgift på ca. 2,3 mio. kr. til dækning af advokatomkostninger vedrørende igangværende sager. Udgiften specificeres i note 2 i årsregnskabet.

Eventuelle ubetalte kontrolafgifter overføres til Aarhus Kommune til inddrivelse via SKAT. Det er bemærkelsesværdigt, at Midttrafik i 2016 overførte 75 % af indtægterne til Aarhus Kommune til inddrivelse via SKAT, svarende til et beløb på 9,4 mio. kr. Dette er en stigning sammenlignet med 2015, hvor 69 % blev overført.

KONTROLAFGIFTER - REGNSKAB 2016

KONTROLAFGIFTER (uden overførsel til Aarhus Kommune)	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
Kontrolafgifter	-15.000	-12.200	2.800	-19 %	-16.034
Billetkontrol administration	12.824	11.999	-825	-6 %	14.175
I ALT	-2.176	-201	1.975	-91 %	-1.859
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	10.000	9.366	-634	-6 %	11.004

(Beløb i 1.000 kr.)



LETBANESEKRETARIATET

Sekretariatsbetjeningen af Letbanesamarbejdet ligger hos Midttrafik. Omkostningerne består af personaleomkostninger til betjening af Letbaneråd og Letbanesamarbejdets styregruppe samt sagsbehandling på en række opgaver i forbindelse med Letbanens første etape og udbygningsetaperne. I 2016 var der et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til budgettet. Årsagen skyldes, at der ikke har været det forventede behov for anvendelse af ekstern konsulentassistance til udarbejdelse af analyser i forbindelse med udvidelse af letbane og letbanedrift. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

LETBANESEKRETARIATET - REGNSKAB 2016

	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
Udgifter	970	728	-242	-25 %	950
I ALT	970	728	-242	-25 %	950

(Beløb i 1.000 kr.)

REJSEKORT

Rejsekortøkonomien består af driftsudgifter, der afregnes efter hvert regnskabsår, og investeringsudgifter, der endnu ikke er blevet afregnet for perioden 2013-2015 og opgøres til endelig afregning med regnskabet for 2016. Investeringen 2013-2016

REJSEKORT - REGNSKAB 2016

	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-2.285	-2.285		0
25 % kontantfinansiering af udstyr og ekstraudstyr	2.985	3.009	24	1 %	10.898
25 % kontantfinansiering af sekretariat	643	260	-383	-60 %	1.708
Renter	2.115	2.256	141	7 %	2.328
Afdrag	11.069	11.620	551	5 %	11.268
Drift	42.172	41.575	-596	-1 %	15.834
Buslager	69	734	666	972 %	1.442
I ALT	59.052	57.170	-1.882	-3 %	43.477

(Beløb i 1.000 kr.)

Regnskab 2016 for rejsekort var samlet set 1,9 mio. kr. lavere end budgettet for 2016. Af de lavere udgifter på 1,9 mio. kr., skyldes 0,5 mio. kr. posterne under drift, mens de resterende 1,4 mio. kr. skyldes lavere udgifter vedrørende posterne under investeringen.

Rejsekort A/S har i 2016 begyndt tilbagebetaling af ansvarligt lån til trafikskaberne. Midttrafik har således modtaget ikke-budgetterede indtægter på 2,2 mio. kr.

Der ses ingen afvigelse på kontantudgifter til køb af udstyr og ekstraudstyr, men dette dækker over højere udgifter til ekstraudstyr hos enkelte bestillere på 1,1 mio. kr., mens betalingen af sidste rate af den oprindelige bestilling af rejsekort-udstyr fra 2013/2014 blev billigere end forventet.

Afdraget på lån ved Kommunekredit blev 0,6 mio. kr. højere, da der i budgettet ikke er taget højde for nye lån optaget henholdsvis ultimo 2015 og primo 2016.

Driftsudgifterne blev i 2016 0,6 mio. kr. lavere end forventet. Midttrafiks bidrag til Rejsekort Kundecenter, der håndterer kundehenvendelser vedrørende rejsekort på tværs af trafikskaber i Danmark, blev væsentlig billigere end budgetteret. Omvendt var der højere udgifter til betalingsgebyrer og distribution af rejsekort.

Kontantudgifterne til Rejsekortsekretariatet blev 0,4 mio. kr. lavere end forventet. Installation henholdsvis afmontering af udstyr i busser i forbindelse med kontrakt-skifte har også været højere end forventet i budgettet.

Udgifterne til buslager er i regnskabet markant højere end forudsat i budgettet. Ved kontrakt-skifte skal der være installeret rejsekortudstyr i busserne på kontraktens første dag, mens udstyret i busser med ophørte kontrakter tidligst afmonteres dagen efter kontraktophør. Dette kræver en større lagerbeholdning af udstyr, hvorfor buslageret er udvidet i 2016. Udstyret er købt ved udnyttelse af en option i den oprindeligt aftalte leasingkontrakt.

REJSEKORT LETBANEN

Der skal opsættes rejsekortudstyr på Letbanens standsningssteder. Aarhus Kommune og Region Midtjylland ønsker, at udgifterne til anskaffelse og installering af udstyret bliver finansieret via anlægsbudgettet for Letbanen.

MIDTTRAFIKS REGNSKAB 2016

MIDTTRAFIKS
ÅRSREGNSKAB
2016

MIDTTRAFIKS REGNSKAB 2016

Midttrafiks resultat for 2016, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1. januar til 31. december 2016, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt det omkostningsbaserede resultat.

RESULTAT 2016

Tabellen Resultatopgørelse 1. januar til 31. december . 2016 viser indtægter henholdsvis udgifter for de enkelte aktivitetsområder i Midttrafiks drift, og samlet set opnås et resultat af primær drift med nettoudgifter på 1.433,1 mio. kr. Dermed er udgiftsniveauet 45,2 mio. kr. lavere end det korrigerede budget, hvilket primært kan henføres til mindreforbrug på investering af togdrift, meromkostninger til specialkørsel i Aarhus Kommune samt færre udgifter på buskørsel.

Den primære drift finansieres af kommuner og region, samt Sydtrafik og FynBus. Det udgiftsbaserede resultat i 2016 er et underskud 0,5 mio. kr. Det udgiftsbaserede resultat udtrykker summen af de indtægter, udgifter samt finansieringer, der er registreret i regnskabsåret uagtet af det reelle forbrugstidspunkt.

I det omkostningsbaserede resultat er årets investeringer overført til balancen som anlægsaktiver og resultatet indeholder i stedet afskrivninger beregnet på grundlag af aktivets forventede brugstid. Det omkostningsbaserede resultat udviser et underskud på 3,7 mio. kr. og udtrykker dermed, at Midttrafik i regnskabsåret 2016 har anvendt flere ressourcer, end der er finansiering til.

Sammenlignet med 2015 er det omkostningsbaserede resultat væsentligt lavere i 2016. Afslutningen af de flerårige investeringsprojekter til rejsekort og realtidsinformation betyder, at den omkostningsbaserede regulering for igangværende arbejde reduceres fra 44 mio. kr. i 2015 til 4 mio. kr. i 2016. Der er for driftsmidler investeret 20,3 mio. kr. i anlægsaktiver. Årets afskrivninger er steget med 5 mio. kr. og afspejler ibrugtagningen af udstyr til rejsekort og realtidsinformation.

Det omkostningsbaserede resultat reguleres ligeledes for hensættelse til den fremtidige pensionsforpligtelse overfor tjenestemænd, samt for kundernes forudbetaling af periodekort i regnskabsåret 2016. Faldet i periodiseringen af kundernes forudbetaling skyldes, at periodiseringen mellem regnskabsåret 2015 og 2016 tilbageføres, og det indregnede beløb er således nettoreguleringen af forudbetalinger for 2016 henholdsvis 2017. Kundernes forudbetaling for periode- og rejsekort indgår i kortfristet gæld på balancen.

I marts 2015 besluttede Midttrafiks bestyrelse efter rådgivning fra banken at etablere et likviditetsdepot som alternativ til kontante indlån, der ville blive forrentet negativt fra 1. marts 2015. Samlet set har likviditetsdepotet medført en gevinst i 2016 på 2,4 mio. kr., der dels består af en realiseret gevinst på 1 mio. kr., en urealiseret gevinst på 0,3 mio. kr., og renteindtægter på 1,1 mio. kr..

BYRDEFORDELING 2016

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2016. Resultatet af primær drift korrigeres for den tidsforskydning, der følger af lånefinansiering på rejsekort.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2016, der viser omregningen fra resultatet af primær drift til grundlaget for årets byrdefordeling, samt fordelingen heraf på den enkelte kommune eller til regionen. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder pr. bestiller.

Resultat til byrdefordeling for 2016 er reduceret med 6,1 mio. kr. svarende til 75 % af årets investering i rejsekortudstyr, og forøget med 11,6 mio. kr. svarende til betalte afdrag på lån til rejsekortudstyr. Samlet byrdefordelles i alt 1.435,8 mio. kr. vedrørende 2016.

BALANCE PR. 31. DECEMBER 2016

Midttrafik har pr. 31. december 2016 samlede aktiver på 553,1 mio. kr. mod 579,3 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2015. Faldet i balancen skyldes hovedsageligt, at Midttrafiks kortfristede gæld er faldet.

Beholdningen af immaterielle og materielle anlægsaktiver er faldet med 1,1 mio. kr. og afspejler årets investering i udstyr til rejsekort og realtidsinformation, med fradrag af påbegyndte afskrivninger på ibrugtaget rejsekortudstyr.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er øget marginalt fra 83,8 mio. kr. i 2015 til 84,0 mio. kr. i 2016, og afspejler dels en vækst i værdien af aktier i Rejsekort A/S, dels udbetaling af en andel af det ansvarlige lån til Rejsekort A/S.

Det langfristede tilgodehavende vedrørende pension til tjenestemænd er øget med 0,7 mio. kr. svarende til årets løbende hensættelse på 20,3 % til tjenestemandspension. Den løbende hensættelse til tjenestemandspension er fordelt, men opkræves endnu ikke, da den nuværende løbende udbetaling af pensioner er på et lavt niveau. Derfor registreres hensættelsen som et langfristet tilgodehavende.

Investeringen i rejsekortudstyr er lånefinansieret med 75 %, og forøgelsen i det langfristede tilgodehavende vedrørende rejsekort svarer til 75 % af årets investeringer korrigeret for kommunerens og regionens betalinger for afdrag på lån.

Investeringen i udstyr i henhold til den oprindelige kontrakt med Rejsekort A/S er afsluttet, og der vil kun være marginale tilføjelser fremover. Det langfristede tilgodehavende afdrages indtil kontraktudløb med Rejsekort A/S i 2028.

Beholdningen af fortrykte klippekort udgjorde Midttrafiks varelager, og lagerværdien er faldet fra 1,2 mio. kr. i 2015 til 0 kr. i 2016. Årsagen er, at Midttrafik stoppede salget af papklippekort i august 2016, og herefter er lageret nedskrevet og destrueret.



Øvrige kortfristede tilgodehavender er steget fra 73,4 mio. kr. i 2015 til 96,3 mio. kr. i 2016. Midttrafiks administration har et målrettet arbejde på inddrivelse af tilgodehavender, og stigningen kan primært forklares i tilgodehavender ved Trafikstyrelsen, DSB og enkelte bestillere. Øvrige tilgodehavender er reduceret i 2016.

Midttrafiks likvide aktiver, indestående på bankkonti samt beholdning af værdipapirer er faldet med 27,7 mio. kr. til 169,2 mio. kr. ultimo 2016. Korrigeres der for likviditet fremskaffet via repo-forretning pr. 31. december 2016 udgør de likvide aktiver 72,1 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er øget med 3,8 mio. kr. til 115,4 mio. kr. ved udgangen af 2016. Årets reguleringer i egenkapitalen hidrører primært fra investeringerne i rejsekortudstyr samt aktier og ansvarligt lån.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuarmæssig beregning foretaget af Sampension. Årets hensættelse beregnes ud fra forventet pensionsalder på 62 år, og baseres på Sampensions antagelser vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 135,1 mio. kr.

PENGESTRØMSOPGØRELSEN FOR REGNSKABSÅRET 2016

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2016 viser en negativ likviditetspåvirkning fra driften på 102,5 mio. kr. og dermed er likviditetsvirkningen fra driften ændret med ca. 108 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2015. Forskydning i kortfristede tilgodehavender og i kortfristede gældsforpligtelser og hensættelser er den primære årsag til udviklingen, der således kan forklares med almindelige forretningsorienterede betalingsforskydninger. Stigningen på ca. 40 mio. kr., i ikke-afregnet gæld i relation til byrdefordeling mellem kommuner og region har positiv effekt på likviditeten, mens bankgæld på 97 mio. kr. knyttet til repo-forretning er fratrukket øvrig kortfristet gæld, da repo-forretningen ikke har direkte relation til Midttrafiks driftsresultat.

Den anvendte likviditet er fordelt med investering på 20,1 mio. kr. i materielle anlægsaktiver til rejsekortudstyr og realtidsprojektet, samt afdrag på langfristet gæld på 11,6 mio. kr. Udbetaling af en andel af det ansvarlige lån, samt yderligere ekstern finansiering ved Kommunekredit bidrager positivt til likviditeten.

De likvide aktiver er reduceret med 124,7 mio. kr. og udgør pr. 31. december 2016 72,1 mio. kr., der suppleres med likviditet fremskaffet via repo-forretning på 97 mio. kr.



EFTERFØLGENDE BEGIVENHEDER

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2016.

RESULTATOPGØRELSE 1.1.2016 - 31.12.2016

	Note	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
INDTÆGTER				
Bus		-800.409	-820.278	-824.221
Handicap		-8.616	-8.295	-8.200
Kommunal kørsel		-28	-66	-39
Flexiture og teletaxa		-8.064	-6.325	-5.883
Tog		-10.300	-11.800	-17.861
Buserstatningskørsel		-7.057	-8.000	0
Kontrolafgifter	4	-12.200	-15.000	-16.034
Rente- og øvrige indtægter	6	-3.445	0	-2.417
INDTÆGTER I ALT		-850.120	-869.764	-874.654
UDGIFTER				
Bus	2	1.389.655	1.441.612	1.426.230
Handicap		42.819	40.740	40.762
Kommunal kørsel		491.312	454.703	444.009
Flexiture og teletaxa		21.360	17.582	15.560
Tog, drift		34.808	39.940	52.260
Tog, investering		990	16.976	14.881
Buserstatningskørsel		17.692	17.640	0
Trafikselskabet	3	116.761	115.123	116.161
Billetkontrollen	4	21.364	22.824	25.179
Letbane		631	873	950
Forberedelse Letbanen		0	6.460	0
Rejsekort Letbanen		0	8.288	0
Rejsekort, investering og drift	5	53.916	52.393	54.076
Bus & Tog samarbejdet		91.582	107.800	101.942
Øvrige udgifter	6	284	0	2.359
UDGIFTER I ALT		2.283.174	2.347.953	2.294.370
RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT		1.433.054	1.478.189	1.419.716

(Beløb i 1.000 kr.)

RESULTATOPGØRELSE 1.1.2016 - 31.12.2016

	Note	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
FINANSIERING				
Finansiering kommuner og region		-1.132.795	-1.175.120	-1.115.069
Finansiering, Sydtrafik og Fynbus		-293.659	-293.659	-288.209
Lånefinansiering, rejsekort		-6.082	-9.410	-21.867
FINANSIERING I ALT		-1.432.535	-1.478.189	-1.425.145
UDGIFTSBASERET RESULTAT		519	0	-5.429
ØVRIGE OMKOSTNINGER				
Anlægsudgifter optaget på balancen		-20.103		-779
Igangværende arbejder		4.229		-44.383
Afskrivning på anlægsaktiver		17.421		12.297
Hensættelse til tjenestemandspension		2.647		2.818
Periodisering, rejsekort og periodekort		-833		14.396
OMKOSTNINGER I ALT		3.181	0	-15.652
OMKOSTNINGSBASERET RESULTAT 2016		3.700	0	-21.081

(Beløb i 1.000 kr.)

RESULTATDISPONERING

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
Overskud, jf. resultatopgørelsen	3.700		-21.081
Ekstraordinære udgifter billetkontrol	-18.606	-18.606	-14.448
AKKUMULERET OVERSKUD I ALT	-14.906	-18.606	-35.529

(Beløb i 1.000 kr.)

BYRDEFORDELING 2016

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
	1.433.054	1.478.189	1.419.715
Rejsekort, 75 % udstyr, sekretariat og buslager	-6.082	-9.410	-21.867
Rejsekort, afdrag på lån	11.620	11.069	11.267
Regulering trafikskabskab	-519	0	-5.176
Tilbagebetaling ansvarligt lån	-2.285	0	0
Øvrige periodiseringer	0	0	18.840
RESULTAT TIL BYRDEFORDELING	1.435.788	1.479.848	1.433.131
BYRDEFORDELING			
Favrskov	21.516	22.856	22.329
Hedensted	6.006	5.597	7.290
Herning	38.897	39.267	37.171
Holstebro	28.731	30.768	31.601
Horsens	35.345	36.768	36.461
Ikast-Brande	16.266	17.397	16.667
Lemvig	8.541	7.918	7.943
Norddjurs	18.565	18.470	18.132
Odder	6.732	6.712	7.029
Randers	72.391	71.783	72.901
Ringkøbing-Skjern	24.393	24.251	25.068
Samsø	5.078	4.966	5.229
Silkeborg	46.152	44.171	42.587
Skanderborg	22.308	22.368	21.093
Skive	33.465	33.971	33.023
Struer	7.969	7.996	7.736
Syddjurs	16.745	16.813	16.385
Viborg	36.695	36.427	37.787
Aarhus	262.286	270.962	255.445
Regionen	432.666	457.274	441.795
Sydtrafik, Fynbus, Movia og NT	295.042	294.826	289.458
Aarhus Letbane	0	8.288	0
BYRDEFORDELING I ALT	1.435.788	1.479.848	1.433.131


**MIDTTRAFIKS
ÅRSREGNSKAB
2016**
BALANCE PR. 31. DECEMBER 2016

	Note	Regnskab 2016	Regnskab 2015
AKTIVER			
ANLÆGSAKTIVER			
Immaterielle anlægsaktiver	7	2	158
Materielle anlægsaktiver	7	126.161	127.371
Finansielle anlægsaktiver	8	84.038	83.842
Deposita, tilgodehavende		12	11
I ALT		210.213	211.383
LANGFRISTEDE TILGODEHAVENDER			
Langfristede tilgodehavender - pension til tjenestemænd	9	7.087	6.398
Langfristede tilgodehavender - rejsekort	10	68.570	68.780
I ALT		75.657	75.178
OMSÆTNINGSAKTIVER			
Varebeholdninger	11	0	1.188
Tilgodehavender		96.279	73.410
Tilgodehavende, efterregulering bestillere		1.820	21.315
I ALT		98.099	95.913
LIKVIDE AKTIVER			
Likvide aktiver ialt		169.153	196.829
I ALT		169.153	196.829
AKTIVER I ALT		553.122	579.302
		Regnskab 2016	Regnskab 2015
PASSIVER			
EGENKAPITAL			
Egenkapital	12	111.638	93.431
Årets overskud og bevægelser		3.795	18.207
I ALT		115.433	111.638
HENSATTE FORPLIGTELSE			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		63.048	61.010
Hensat forpligtelse, øvrige		2.127	0
I ALT		65.175	61.010
GÆLDSFORPLIGTELSE			
Langfristet gæld vedr. kommunekredit	13	135.100	143.850
Deposita, gæld		103	0
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere		40.098	1.886
Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort		12.292	16.780
Kortfristet gæld i øvrigt		184.921	244.139
I ALT		372.514	406.655
PASSIVER I ALT		553.122	579.302

(Beløb i 1.000 kr.)

(Beløb i 1.000 kr.)



MIDTTRAFIKS
ÅRSREGNSKAB
2016

Midttrafiks akkumulerede overskud på 18,1 mio. kr. fordelt på bevillingsniveau fremgår af nedenstående tabel.

PENGESTRØMSOPGØRELSE 2016

	Regnskab 2016	Regnskab 2015
DRIFTSRESULTAT, OMKOSTNINGSBASERET	-3.700	21.081
LIKVIDITETSREGULERING FRA DRIFT		
Afskrivninger	17.241	12.297
Regulering af pensionsforpligtelser	2.647	2.818
Forskydning i kortfristede tilgodehavender	-3.374	29.083
Forskydning i varelager	196	931
Forskydning i kortfristede gældsforpligtelser og hensættelse	-122.494	-64.628
Øvrige reguleringer	6.936	3.868
I ALT	-102.547	5.450
LIKVIDITETSREGULERINGER FRA INVESTERINGER		
Investering i materielle anlægsaktiver	-11.620	-45.162
Afgang af materielle anlægsaktiver	4.229	0
Tilgang af finansielle anlægsaktiver	2.285	0
I ALT	-13.590	-45.162
ØVRIGE LIKVIDITETSFORSKYDNINGER FRA BALANCEPOSTER		
Afdrag langfristet gæld	-11.620	-11.268
Låneoptagelse langfristet gæld	2.870	3.000
Forskydning i langfristede tilgodehavender	210	-16.902
I ALT	-8.540	-25.170
ÅRETS SAMLEDE LIKVIDITETSVIRKNING		
Likvid beholdning primo regnskabsåret	196.830	161.712
Ændring i likviditet jf. ovenfor	-124.676	-64.882
Likviditet fremskaffet via repo-forretning	97.000	100.000
LIKVID BEHOLDNING ULTIMO REGNSKABSÅRET	169.153	196.830

(Beløb i 1.000 kr.)

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 97 mio. kr.

REGNSKABSOVERSIGT PÅ BEVILLINGSNIVEAU

	Note	Oprindeligt budget 2016	Budget-korrektion	Korrigeret budget 2016	Regnskab 2016	Resultat	Overførsel til 2017
BUSDRIFT							
Resultat byrdefordeles	(1)	731.950	-2.816	729.134	680.828	-48.306	0
HANDICAPKØRSEL							
Resultat byrdefordeles	(1)	30.162	2.283	32.445	34.203	1.758	0
FLEXTURE OG TELETAXA							
Resultat byrdefordeles	(1)	10.481	776	11.257	13.296	2.039	0
KAN-KØRSEL							
Resultat byrdefordeles	(1)	160.313	666	160.978	197.625	36.646	0
BUSERSTATNINGSKØRSEL							
Resultat byrdefordeles	(1)	8.200	1.440	9.640	10.635	995	0
FORBEREDELSE LETBANE							
Resultat byrdefordeles	(1)	7.900	-1.440	6.460	0	-6.460	0
TOGDRIFT							
Resultat byrdefordeles	(1)	46.616	-1.500	45.116	25.497	-19.619	0
REJSEKORT							
Resultat byrdefordeles	(1)	56.968	2.084	59.052	57.170	-1.882	0
REJSEKORT LETBANE							
Resultat byrdefordeles	(1)	0	8.288	8.288	0	-8.288	0
LETBANESEKRETARIATET							
Resultat overføres	(3)	873	0	873	631	-242	-242
RENTER							
Resultat byrdefordeles	(1)	0	0	0	-2.283	-2.283	0
Resultat overføres (Rejsekort)	(1)	0	0	0	-877	-877	-877
BILLETKONTROLLEN							
Resultat byrdefordeles	(1)	7.824	0	7.824	9.164	1.340	0
TRAFIKSELSKABET							
Resultat overføres	(1)	114.893	230	115.123	116.761	1.638	1.638
Overført overskud tidligere år	(2)						-18.606
I ALT		1.176.179	10.010	1.186.189	1.142.649	-43.540	-18.087

(Beløb i 1.000 kr.)

Se desuden bilagssamlingen, der viser byrdefordelingen af årets resultat indenfor de enkelte bevillingsområder.

(1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 5. februar 2016 - godkendelse af revideret budget.

(2) Besluttet på bestyrelsesmødet den 29. april 2016 - at det akkumulerede mindreforbrug ønskes overført til 2016.

(3) Oprindeligt budget 970.000 kr. er korrigeret for Midttrafiks andel på 97.000 kr.

NOTER TIL: RESULTAT BALANCE PENGESTRØMS- OPGØRELSE

NOTE 1: ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

UDGIFTSBASERET RESULTATOPGØRELSE

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted. Den udgiftsbaserede resultatopgørelses primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Årets investeringer (anlægsudgifter) afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasing-ydelser, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejderes optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

OMKOSTNINGSBASERET REGNSKAB

Den omkostningsbaserede resultatopgørelse omfatter årets periodiserede indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. I resultatopgørelsen indregnes endvidere forskydning i varebeholdninger, samt regulering af hensættelser til tjenestemandspensioner i takt med at disse optjenes. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

Indretning af lejede lokaler: 3-10 år
Software over 100.000 kr.: 3-6 år

MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under udførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske installationer bygninger: 10 år
Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v.: 7-15 år
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar: 4-5 år
Inventar: 4-5 år
It-udstyr: 3-5 år

Rejsekortudstyr forventes at have en brugstid på 15 år og afskrives over perioden 2013 til 2028. Efterfølgende tilgang afskrives over hovedaktivets resterende brugstid.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

LEASINGKONTRAKTER

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafik's ejerandel ultimo regnskabsåret. Langfristet udlån måles til nominel værdi.

VAREBEHOLDNINGER

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug indregnes i balancen til kostpris og udgiftsføres i takt med, at beholdningerne forbruges. Der foretages nedskrivninger for eventuel ukurans.

TILGODEHAVENDER

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af tilvæksten i pensionsforpligtelsen.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekort svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekort. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet.

PERIODEAFGRÆNSNINGSPOSTER

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

PENSIONSFORPLIGTELSE

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenestemandsansatte og medarbejdere på tjenestemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Den årlige hensættelse er fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende hos bestillerne, og opkræves når de respektive pensioner kommer til forfald.

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuar beregning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

20,3 % af årets pensionsgivende løn for tjenestemandsansatte byrdefordeles til bestillerne. Den resterende del af årets regulering af hensættelser til pension til tjenestemænd reguleres i det omkostningsbaserede resultat.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

LEASINGGÆLD

Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

ØVRIGE LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealiseringsværdien.

KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE

Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder m.v. Forudbetalinger for rejser på rejsekort og periodekort optages til nominel værdi.

BUSSELSKABET AARHUS SPORVEJE

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal Busselskabet Aarhus Sporveje udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet refererer dog til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af busselskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab.

Busselskabet har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis busselskabets resultatområde nedlægges skal restværdien af busselskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab.

NOTE 2: BUSUDGIFTER

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
UDGIFTER			
Drift af busruter	1.374.498	1.429.114	1.405.175
Ekstraordinære udgifter billetkontrol	2.330	0	4.298
Bus IT	12.827	12.498	16.757
UDGIFTER I ALT	1.389.655	1.441.612	1.426.230

(Beløb i 1.000 kr.)

NOTE 3: TRAFIKSELSKABET

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
DRIFTSUDGIFTER (INKL. LØN)			
IT-omkostninger vedr. busdrift*	23.797	21.443	19.314
Chaufførlokaler	1.344	1.535	2.053
Billetteringsudstyr	1.212	487	1.456
Radioudstyr	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	16.457	11.113	19.970
Stoppesteder	22	0	10
I ALT	42.831	34.578	42.803
SALGSUDGIFTER (INKL. LØN)			
Provision	3.215	4.785	5.468
Markedsføring og information incl. køreplaner	16.890	17.592	16.612
Rejsehjemmel	1.811	920	1.927
Kundecenter	2.885	0	2.548
Salg og distribution	1.777	3.897	2.051
Drift af busterminaler/rutebilstationer	11.214	10.827	11.001
I ALT	37.792	38.021	39.608
ADMINISTRATIONSUDGIFTER (INKL. LØN)			
Bygninger og inventar	4.212	6.436	5.526
Konsulenter, revision, advokat*	7.310	2.038	7.119
Møder, rejser, kørselsgodtgørelse	319	437	580
IT	10.253	12.982	11.357
Kontor, telefon mv.	545	765	722
Personale og uddannelse	1.601	4.276	1.558
Løn	26.018	27.556	25.276
Renter og andre finansielle udgifter	-1.724	0	913
Ej specificeret	0	0	0
I ALT	48.534	54.491	53.051
SAMLEDE UDGIFTER I HENHOLD TIL TRAFIKSTYRELSEN**	129.157	127.090	135.462
KORREKTIONER I HENHOLD TIL TRAFIKSELSKABETS REGNSKAB			
Handicap administrationsomkostninger	12.591	13.355	12.649
Advokater bogført i separat forretningsområde	-14	0	0
Renteudgifter bogført i separat forretningsområde	2.283	0	-1.017
Busudgifter, separat forretningsområde	-12.707	-12.498	-12.459
Billetkontrollen, separat forretningsområde	-14.549	-12.824	-18.474
I ALT	116.761	115.123	116.161



MIDTTRAFIKS ÅRSREGNSKAB 2016

NOTE 4: BILLETKONTROLLEN

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
Kontrolafgifter	-12.200	-15.000	-16.034
Billetkontroladministration	11.999	12.824	14.175
I ALT	-201	-2.176	-1.859
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.366	10.000	11.004
NETTOUDGIFTER	9.164	7.824	9.145

(Beløb i 1.000 kr.)

NOTE 5: REJSEKORT

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
DRIFT OG INVESTERING			
Kontantfinansierede anlægsudgifter	4.003	3.696	14.047
Lånefinansierede anlægsudgifter	6.082	9.410	21.867
Finansiering - renter	2.256	2.115	2.328
Drift	41.575	42.172	15.834
RESULTAT AF DRIFT	53.916	57.393	54.076
KORREKTION AF RESULTAT TIL BYRDEFORDELING			
Betalte afdrag på lån i Kommunekredit	11.620	11.069	11.268
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-2.285	0	0
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2016-2028	0	0	0
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2017-2028	6.082	9.410	21.867
RESULTAT TIL BYRDEFORDELING I 2016	57.170	59.052	43.477

(Beløb i 1.000 kr.)

* I 2016 er medtaget IT-omkostninger og chaufførlokaler fra busdrift, herudover ekstraordinære omkostninger til advokater og konsulenter i billetkontrollen**Tabellen er den samme som Midttrafik indberetter til Trafikstyrelsen med undtagelse af vognmandsomkostninger til busdrift samt rejsekort.

NOTE 6: ØVRIGE INDTÆGTER OG UDGIFTER

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
Likviditetsdepot renter, kursgevinst, øvrige renteindtægter	-2.568	0	-1.341
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort A/S	-877	0	-1.076
INDTÆGTER I ALT	-3.445	0	-2.417
Likviditetsdepot renter, kurstab, øvrige renteudgifter	284	0	2.359
RESULTAT, NETTO	-3.161	0	-58

(Beløb i 1.000 kr.)

NOTE 7: MATERIELLE OG IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

	Ombygninger	Drifts-materiel og biler	Inventar og IT	Igangværende arbejde	Immaterielle aktiver	I alt
KOSTPRIS						
Kostpris pr. 1. januar 2016	2.935	134.792	2.466	7.071	7.709	154.972
Tilgang	442	19.637	24		0	20.103
Overført vedr. igangværende arbejde		2.842		-2.842	0	0
Afgang				-4.229	0	-4.229
KOSTPRIS PR. 31. DECEMBER 2016	3.377	157.271	2.490	0	7.709	170.847
AF- OG NEDSKRIVNINGER						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2016	-1.602	-16.672	-1.618	-	-7.551	-27.443
Årets afskrivninger	-319	-16.482	-283	-	-156	-17.241
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	-	0	0
AF- OG NEDSKRIVNINGER 31. DECEMBER 2016	-1.922	-33.155	-1.901	0	-7.707	-44.684
REGNSKABSMÆSSIG VÆRDI 31. DECEMBER 2016	1.456	124.116	589	0	2	126.163

NOTE 8: FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER

	Andel i Aarhus Rutebilstation	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarligt lån til Rejsekort A/S	Aktier i Rejseplan A/S	I alt
KOSTPRIS					
Kostpris pr. 1. januar 2016	561	79.318	64.752	1.584	146.215
Tilgang	0	0	0	0	0
KOSTPRIS PR. 31. DECEMBER 2016	561	79.318	64.752	1.584	146.215
REGULERINGER					
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2016	151	-64.230	2.421	-716	-62.374
Årets reguleringer og afdrag	-602	2.265	1.408	-59	197
REGULERINGER 31. DECEMBER 2016	-451	-61.965	1.013	-775	-62.177
REGNSKABSMÆSSIG VÆRDI 31. DECEMBER 2016	110	17.353	65.765	809	84.038

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 84,0 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S. Aktieposten er i årsregnskabet 2016 værdiansat under 1.000 kr. da selskabet gennem en årrække har haft varierende resultater, der i overvejende grad har været et driftsunderskud.

Midttrafiks andel af selskabets aktiekapital udgør 87,66 %.

NOTE 9: PENSION TIL TJENESTEMÆND

	Saldo primo 2016	Hensættelse 2016	Saldo ultimo 2016
Favrskov	11	5	15
Hedensted	19	3	22
Herning	323	21	344
Holstebro	206	13	219
Horsens	323	23	346
Ikast-Brande	79	5	84
Lemvig	49	2	51
Norddjurs	74	5	79
Odder	32	3	35
Randers	607	41	648
Ringkøbing-Skjern	138	10	149
Samsø	40	2	43
Silkeborg	107	29	136
Skanderborg	36	8	44
Skive	209	14	223
Struer	62	4	65
Syddjurs	29	6	35
Viborg	317	25	343
Aarhus	2.827	205	3.032
Region Midtjylland	909	264	1.172
I ALT	6.398	689	7.087

(Beløb i 1.000 kr.)

Det langfristede tilgodehavende vedrørende tjenestemandspensioner er den lovpligtige hensættelse på 20,3 % i henhold til reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem, som Midttrafik har valgt ikke at opkræve ved kommunerne og regionen i det enkelte regnskabsår.

Årets hensættelse til tjenestemandspension er på knap 0,7 mio. kr. og det akkumulerede tilgodehavende siden 2007 er i alt 7,1 mio. kr., hvor enkelte kommuner samt regionen dog har indfriet deres gæld i 2010.

Hensættelsen vedrørende regnskabsåret er dog ikke tilstrækkelig til at dække regulering af tjenestemandspensionsforpligtelsen i henhold til den årlige aktuariemæssige beregning fra Sampension. Der reguleres derfor via egenkapitalen udover den lovpligtige hensættelse. Midttrafik har pr. 31. december 2016 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 63,0 mio. kr.



NOTE 10: TILGODEHAVENDER VEDR. REJSEKORT

	Saldo primo 2016	Ændring 2016	Saldo ultimo 2016
Favrskov	217	-8	209
Hedensted	305	-6	299
Herning	2.097	-67	2.030
Holstebro	1.203	-42	1.160
Horsens	82	-5	77
Ikast-Brande	87	-16	71
Lemvig	46	-8	37
Norddjurs	127	-3	124
Odder	85	-3	81
Randers	3.977	347	4.324
Ringkøbing-Skjern	798	-23	775
Samsø	64	-12	52
Silkeborg	97	-6	91
Skanderborg	724	116	840
Skive	906	678	1.585
Struer	222	-17	205
Syddjurs	339	-22	316
Viborg	2.200	596	2.797
Aarhus	19.203	-636	18.566
Region Midtjylland	36.001	-1.071	34.929
I ALT	68.780	-210	68.570

(Beløb i 1.000 kr.)

Langfristet tilgodehavende udgør 75 % af anlægsinvestering i perioden 2013-2016. Den kortfristede del af de langfristede tilgodehavender udgør 11,6 mio. kr.

NOTE 11: VAREBEHOLDNINGER

	Klippekort i alt
Lager pr. 1. januar 2016	1.188
Tilgang	0
Afgang	-196
Årets nedskrivning	-992
LAGER PR. 31. DECEMBER 2016	0

(Beløb i 1.000 kr.)

NOTE 12: EGENKAPITAL

	Regnskab 2016	Regnskab 2015
Egenkapital 1. januar 2016	111.638	93.431
Omkostningsbaseret resultat 2016	-3.700	21.081
Øvrige egenkapitalreguleringer	7.495	-2.874
- heraf rejsekort, mellemregning over tid	6.241	
- heraf værdiregulering af aktier	1.603	
- øvrige reguleringer	-349	
EGENKAPITAL PR. 31. DECEMBER 2016	115.433	111.638

(Beløb i 1.000 kr.)

NOTE 13: RESTGÆLD VEDR. LÅN TIL REJSEKORTINVESTERING

	Ultimo 2016
Favrskov	452
Hedensted	552
Herning	4.196
Holstebro	2.475
Horsens	77
Ikast-Brande	350
Lemvig	178
Norddjurs	292
Odder	155
Randers	7.991
Ringkøbing-Skjern	1.699
Samsø	259
Silkeborg	91
Skanderborg	1.353
Skive	2.295
Struer	537
Syddjurs	777
Viborg	4.851
Aarhus	39.304
Region Midtjylland	67.216
I ALT	135.100

(Beløb i 1.000 kr.)



NOTE 14: EVENTUALFORPLIGTELSER OG SIKKERHEDSSTILLELSER

	Ultimo 2016
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	443
Operationel leasing og øvrige lejeaftaler	23.498
I ALT	23.942

Udover tabellens viste eventualforpligtelser pågår der sager i fagretlige fora og ved domstolene. Der er enkelte tvister, hvor ledelsens vurdering er, at det ikke får væsentlig økonomisk betydning for Midttrafik.

Midttrafik har desuden aftalt en renteswap til fast rente på 1,56 %:

- Modpart på renteswap er Kommunekredit
- Kontrakten er indgået i danske kroner
- Kontraktens hovedstol er på 163,4 mio. kr.
- Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2016 er 129,6 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2016 6,9 mio. kr. i Kommunekredits favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

Midttrafik har det etablerede likviditetsdepot som sikkerhedsstillelse for repo-forretninger.



PERSONALEOVERSIGT 2016

AFDELING	Årsværk 2016	Årsværk 2015
Direktion	2,00	2,00
Direktionssekretariat		
Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling	4,50	4,50
Løn, HR, sekretariatbetjening og intern service	4,72	4,89
FLEX Planlægning og udvikling		
FLEX Planlægning og udvikling	29,32	25,21
BUS Planlægning og udvikling		
Rådgivning og mobilitet	6,00	5,00
Køreplanlægning	14,00	15,00
Økonomi, It og Kontrakter		
- Økonomi og Regnskab	11,70	10,86
- Kontrakter, It og Afregning	9,59	12,18
Kundeservice		
- Projektledelse	7,00	6,00
- Kundeservice, salg, reception	26,32	9,08
- Drift og kontrol	8,00	13,54
I ALT	123,15	108,27

Antallet af årsværk er steget fra 2015 til 2016, da Andelsselskabet Århus Rutebilsstation A/S er under likvidation. Opgaver og medarbejdere er overtaget af Midttrafik pr. 30/11. Derudover blev der tilknyttet ekstra medarbejdere til Flextrafik som følge af opgaven med specialkørslen for Aarhus Kommune.

BUSSELSKABET AARHUS SPORVEJE, RESULTATOPGØRELSE 1.1. 2016 - 31.12. 2016

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
INDTÆGTER			
Indtægter, busdrift	442.452	448.643	426.893
Indtægter, øvrige	7.504	5.299	7.725
I ALT	449.956	453.942	434.618
VARIABLE PRODUKTIONSOMKOSTNINGER			
Chaufføromkostninger	242.434	242.378	231.363
Vognomkostninger	60.045	64.666	70.040
I ALT	302.479	307.044	301.403
DÆKNINGSBIDRAG	147.477	146.898	133.215
FASTE OMKOSTNINGER			
Kapacitetsomkostninger	68.536	66.832	30.535
Øvrige faste omkostninger	19.507	23.002	58.256
I ALT	88.043	89.834	88.791
RESULTAT FØR RENTER OG AFSKRIVNINGER	59.434	57.064	44.424
Renter	1.154	1.177	668
Afskrivninger	32.880	31.483	31.737
BAAS4	567	993	1.115
Lønsum af årets resultat	1.023	704	-1.964
ÅRETS RESULTAT	23.810	22.707	12.868



BUSSELSKABET AARHUS SPORVEJE, BALANCE PR. 31. DECEMBER 2016

	Primo 2016	Årets bevægelser	Regnskab 2015
AKTIVER			
ANLÆGSAKTIVER			
Anlægsaktiver	202.369	8.326	210.695
ANLÆGSAKTIVER I ALT	202.369	8.326	210.695
OMSÆTNINGSAKTIVER			
Varelager	10.486	933	11.419
VARELAGER I ALT	10.486	933	11.419
TILGODEHAVENDER			
Tilgodehavender debitorer	971	627	1.598
Tilgodehavender, vekselpenge	368	19	387
Tilgodehavender, depositum	45	0	45
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	4.932	-2.697	2.235
Tilgodehavender, Silkeborg Data	2.223	-901	1.322
Tilgodehavender, bus 701	0	1.574	1.574
TILGODEHAVENDER I ALT	8.539	-1.378	7.161
Formuekonto	98.754	3.107	101.861
Likvide beholdning	19.750	4.781	24.531
OMSÆTNINGSAKTIVER I ALT	127.043	6.510	133.553
AKTIVER I ALT	339.898	15.769	355.667

BUSSELSKABET AARHUS SPORVEJE, BALANCE PR. 31. DECEMBER 2016

	Primo 2016	Årets bevægelser	Regnskab 2015
PASSIVER			
EGENKAPITAL OG LIGN.			
Egenkapital primo	66.140		66.140
Periodens resultat		23.809	23.809
EGENKAPITAL ULTIMO I ALT	66.140	23.809	89.949
LANGFRISTET GÆLD			
LANGFRISTET GÆLD I ALT	154.547	10.193	164.740
KORTFRISTET GÆLD			
Mellemregning Midttrafik (rest)	35.530	-11.660	23.870
Gæld til kreditorer	15.075	-3.760	11.315
Hensættelse til personskader	7.795	-2.385	5.410
Forskud på løn	4.244	-630	3.614
Skyldig løn og feriepenge	56.567	202	56.769
KORTFRISTET GÆLD I ALT	119.211	-18.233	100.978
PASSIVER I ALT	339.898	15.769	355.667



STRATEGIPLAN 2013-2016

Midttrafiks strategiperiode blev afsluttet ved årsskiftet. En ny strategiplan er under udarbejdelse, som vil tage udgangspunkt i de samme centrale strategiske mål for Midttrafik: Tilfredse kunder, tilfredse bestillere og dygtige leverandører. I den forgangne strategiperiode er en række indsatser blevet gennemført.

TRAFIKPLANER

Midttrafik Trafikplan blev udarbejdet for perioden 2013-2017 med de fire pejlemærker nedenfor:

FLERE TILFREDSE KUNDER

Midttrafik har et mål om, at antallet af rejsende per køreplantime stiger med 1 % om året. Fra 38 kunder per køreplantime i 2012 til 40 i 2017. Fastholdelse af mindst 92 % tilfredse kunder. Midttrafik gennemførte i 2016 en større kundeundersøgelse. Andelen af tilfredse kunder var faldet fra 92 % i 2011 til 86 % i 2016. I 2011 var 16 % af kunderne meget tilfredse og i 2016 er dette tal steget til 40 %.

BEDRE SAMMENHÆNG

Den kollektive trafik som et sammenhængende system. Alle aktører med ansvar for den kollektive trafik skal samarbejde om en god sammenhæng i korrespondancer, takster og trafikinformation - på tværs af systemer og geografi.

FOKUS PÅ PUBLIC SERVICE

Midttrafik vil fortsat have skarpt fokus på, at unge kan komme til ungdomsuddannelserne. Derudover skal dialogen med grupper, som har særlige behov øges, så busser og infrastruktur bliver tilgængelige for flest mulige.

BÆREDYGTIG KOLLEKTIV TRAFIK

Den kollektive bustrafik skal bidrage til en grønnere udvikling. Brændstofforbrug og CO₂-udslip reduceres med 10 % per kørt kilometer fra 2012 til 2017. Partikel- og NO_x-udslip reduceres med 30 % per kørt kilometer fra 2012 til 2017. I 2015 lå tallet på brændstofforbruget på 2,84 km/l, hvor målet var 2,85 og tallet for CO₂-udslip på 900,4 CO₂/km, hvor målet var 907,21.

Der er også udarbejdet en kollektiv trafikplan for Aarhus, som indeholder en bustilpasning i forbindelse med åbningen af Letbanen i 2017. Trafikplanen træder i kraft, når Letbanen starter.

KONTRAKTREVISION

I 2014 blev Midttrafiks kontrakt med busselskaberne gennemgået for at sikre en højere grad af harmonisering og ensartede standarder på tværs af busselskaberne. Alt sammen med det mål for øje at sikre kunderne den samme kvalitet, om de kører i bus i Aarhus eller i Ringkøbing. Der er bl.a. indarbejdet uniformsbilag, udbyggede bodsbestemmelser, svarfrister for kundehenvendelser og deltagelse i Fly High blev obligatorisk for alle chauffører.

INCITAMENTSORDNINGER

I 2015 indførte Midttrafik to incitamentsordninger; én for buschauffører og én for busselskaber. De gennemføres hvert år. I begge ordninger får kunderne mulighed for at afgøre, hvem der skal kåres som Midttrafiks bedste chauffør og Midttrafiks bedste busselskab. Kunderne skal begrunde deres valg, og det har betydet en række konkrete roser til såvel chauffører som busselskaber fra kunder, som har haft gode oplevelser i Midttrafiks busser.

VIDEREUDVIKLING AF FLY HIGH

Chaufførkursus i kundeservice. I strategiperioden er Fly High blevet videreudviklet fra 1. kursusmodul i 2012 til yderligere moduler i form af Fly High 2 og 3 som kom til i 2013 og 2015. Alle kurser har fokus på den gode kundeservice, og hvordan den kan komme til udtryk – lige fra kropssprog til konflikthåndtering.

MIDTTRAFIK APP

I maj 2016 lancerede Midttrafik sin betalingsapp og allerede ved årsskiftet havde knap 150.000 kunder taget app'en til sig. I marts 2017 slog Danske Bank fast, at Midttrafik app er den mest brugte MobilePay-løsning i Danmark målt på mobilbetalings-andel af samlede app-betalinger. Midttrafik app er Danmarks højst ratede app vedr. kollektiv trafik med 3,7 stjerner på Google Play og 4,5 stjerner på App store (december 2016). Klippekortet står for ca. 70 % af omsætningen. I 2017 lanceres også periodekort på Midttrafik app.

MIDTTRAFIK LIVE MAP

I november 2016 lancerede Midttrafik et live map, hvor kunderne kan se, hvor langt bussen er fra det stoppested, de skal bruge, eller hvilke busser, der er i nærheden af, hvor de er. Midttrafik live har også fået en god modtagelse og Midttrafik bruger kundernes mange forslag og input til at videreudvikle produktet.

IMPLEMENTERING AF REJSEKORT

12. april 2013 besluttede Midttrafik som et af de sidste trafikelskaber at indføre rejsekort. I 2015 var rejsekortudstyret implementeret i alle Midttrafiks busser, så kunder fra andre landsdele nu også kunne bruge deres rejsekort i Region Midtjylland. Det er dyrt at indføre rejsekort, og det var centralt for Midttrafik, at systemet havde vist, at det virker i fuld skala, selvom der havde været opstartsvanskeligheder. For Midttrafik koster det samlet set ca. 250 mio. kr. i investeringer og godt 50 mio. kr. ekstra i drift hvert år, når kortet er indført. Det skal dog ses i forhold til, at det daværende billetudstyr var nedslidt, og der i forvejen skulle foretages en reinvestering på et tidspunkt.

BEDRE RÅDGIVNING OG DIALOG MED BESTILLERE

I strategiperioden har Midttrafik især i arbejdet med udarbejdelsen af køreplaner og økonomi-rapporter haft stærkt fokus på at sikre en god dialog med bestillerne. Bl.a. afholdes der hvert år strategiske bestillermøder, hvor trafikelskabet har et dybdegående møde med hver kommune og Region Midtjylland om behov og økonomi for det kommende køreplanår. Der er blevet opbygget flere kompetencer på analyseområdet for at kunne levere bedre trafikanalyser og andre data for bestillerne. Mobilitetsrådgivningen er også blevet forstærket.

**TILFREDSHEDSMÅLINGER HOS KUNDER,
BESTILLERE OG LEVERANDØRER**

Tilfredshedsmålinger er centrale for Midttrafik, da det sikrer, at organisationen er i trit med behovene hos kunder, bestillere og leverandører. I strategiperioden har Midttrafik bl.a. gennemført:

- Kundetilfredshedsundersøgelse (2016)
- Tilfredshedsundersøgelse Flextrafik Handicapørsel (2016)
- Leverandørundersøgelse (2014)
- Bestillerundersøgelse (2013)
- Tilfredshedsundersøgelse Flextrafik (2013)

Udover de større undersøgelser gennemføres også mindre og oftere forekommende målinger, bl.a. tilfredsheden med servicen hos bestillingsmodtagelsen i flextrafik.

INTERNE FORUDSÆTNINGER

For at sikre de bedste organisatoriske forudsætninger, så de tre strategiske mål om tilfredse kunder, tilfredse bestillere og dygtige leverandører kan opfyldes, arbejder trafikskabet løbende med at forbedre organisationens performance. Det er et selvstændigt mål, at administrationsudgifterne er de laveste målt i forhold til omsætning, og det mål er opnået gennem løbende effektiviseringer. Midttrafik arbejder derudover løbende på at digitalisere og effektivisere arbejdsgange og processer. I det daglige gøres dette eksempelvis via mål- og opgavestyring i alle afdelinger. På den længere bane investerer Midttrafik i lederudviklingsforløb, således medarbejderne har gode rammer at arbejde under. Midttrafik måler også to gange årligt medarbejdernes tilfredshed med at arbejde i Midttrafik generelt og fra 2016 specifikt på tilfredsheden med egen leder. Sidstnævnte tager udgangspunkt i et ledelsesgrundlag, som ledergruppen i Midttrafik har formuleret med fokus på kundeorientering, at påtage sig ledelse, være effektiv og sikre en effektiv organisation. Resultaterne fra 1. halvår 2016 viser en gennemgående medarbejdertilfredshed på 1-7 skalaen. Laveste score er 5,3 og højeste score er 6,18. Medarbejderne udtrykker især tilfredshed med, at lederne arbejder resultatorienteret, er ambitiøse og vil performe bedre. Der er desuden høj tilfredshed med det kollegiale samarbejde, at man kan stole på udmeldingerne fra lederne og lederne stoler på medarbejderne.

Midttrafik gennemfører ligeledes trivselsmålinger hvert andet år, senest i efteråret 2015. Svarprocenten for denne måling var helt oppe på 92. Trivselsundersøgelsen var bygget op omkring 10 temaer, hvoraf de 9 kan bruges til benchmark med andre offentlige arbejdspladser. Samlet set lå Midttrafik over benchmark på 8 af de 9 kategorier, der indeholder et benchmark.

PERSONALEREDEGØRELSEN 2016

Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et samlet overblik over status på personaleområdet, og personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne Midttrafik ikke løse opgaverne til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

Når man læser personaleredegørelsen for 2016, er det fx tydeligt, at det øgede fokus på sygefravær de senere år har båret frugt, således at Midttrafik nu samlet set har opnået et stabilt sygefravær, selvom det ligger en anelse over det opsatte mål på 2 % for korrigeret sygefravær.

Endvidere viser vores medarbejdertilfredshedsmålinger og vores seneste trivselsmåling, at medarbejderne generelt er meget tilfredse med at være ansat ved Midttrafik, og med et forøget fokus på at styrke det tværgående samarbejde, bedre prioritering og medarbejdernes fokus på kundernes behov – fx gennem Kunde for en dag - er det målet at skabe en organisation, der altid leverer hele løsninger til Midttrafiks kunder og ejere.





Midttrafik 2016

ÅRSRAPPORT



midttrafik

Bilag 4

Orientering om repræsentantskabets møder

I perioden 2014-2017 har Midttrafiks repræsentantskab holdt to årlige møder med henholdsvis faste punkter og temadrøftelser. Der har været afholdt møder såvel i forskellige kommuner som hos Midttrafik i Højbjerg. I sagfremstillingen nedenfor er listet emner, der har været på dagsordenen, således repræsentantskabet kan danne sig et billede af tidligere drøftelser.

Repræsentantskabsmøderne har faste punkter på dagsordenen på henholdsvis forårs- og efterårsmøderne – om foråret orienteres om regnskab og beretning for det forgangne år, mens på efterårsmøderne fremlægges byrdefordelingen for det kommende budgetår til godkendelse.

Den nyvalgte bestyrelse fastlægger mødeplan for repræsentantskabet, og bestyrelsen vil også fastlægge emner til de enkelte møder, når disse nærmer sig. Til orientering gengives udvalgte overskrifter fra de ordinære møder i Repræsentantskabet i perioden 2014-2017.

9. maj 2014 (Horsens)

- Beretning og regnskab for 2013 ved bestyrelsesformand og direktør
- Temadrøftelse af kommunale kørselsordninger
- Orientering om Rejsekort i Midttrafik

21. november 2014 (Holstebro)

- Budget 2015
- Godkendelse af byrdefordelingen for 2015
- Temadrøftelse om miljøtiltag – Miljøkatalog
- Orientering om forskellige initiativer

8. maj 2015 (Midttrafik, Højbjerg)

- Beretning og regnskab for 2014 v. bestyrelsesformand og direktør
- Den regionale timemodel og hvordan kan Midttrafik rådgive kommuner og region om bedre samspil mellem bus- og togtrafik
- Orientering om udfordringer med rejsekort, takstområder mv.

30. oktober 2015 (Midttrafik, Højbjerg)

- Budget 2016
- Godkendelse af byrdefordelingen for 2016
- Meddelelser fra formanden
- Midttrafik og mobilitetsydelser
- BRT-løsninger i Midttrafiks område

29. april 2016 (Viborg)

- Meddelelser fra formanden
- Beretning og regnskab for 2015 ved bestyrelsesformand og direktør
- Oplæg til fremtidig kommunal og regional kollektiv trafik
- Et mere ensartet Flextur-produkt

4. november 2016 (Midttrafik, Højbjerg)

- Budget 2017
- Godkendelse af byrdefordelingen for 2017
- Meddelelser fra formanden
- Revision af Midttrafiks vedtægter
- Samsø Kommune ønsker udtrædelse af Midttrafik
- Orientering om Takst Vest
- Kollektiv trafikplan 2017
- Midttrafiks Kundeundersøgelse 2016

9. maj 2017 (Midttrafik, Højbjerg)

- Meddelelser fra formanden
- Årsrapport og regnskab for 2016 ved direktør
- Bestillerundersøgelse 2017
- Repræsentantskabets evaluering af administrativ service i Midttrafik
- Digitalisering i Midttrafik – produkt- og salgsstrategi, hjemmesiden mv.
- Kort status for trafikplaner og regionens besparelser
- Orientering om Takst Vest

3. november 2017 (Midttrafik, Højbjerg)

- Budget 2018
- Godkendelse af byrdefordelingen for 2018
- Meddelelser fra formanden
- Ny strategiplan 2017-2020 – status for strategiperioden 2013-2016
- Regionen Midtjyllands besparelser i kollektiv trafik
- Mobilitet i Midttrafik

Forretningsorden for Repræsentantskabet for Midttrafik

Denne forretningsorden for Repræsentantskabet for Midttrafik er oprettet i henhold til vedtægterne for trafikkselskabet Midttrafik gældende fra 5. januar 2017.

KONSTITUERING

§ 1)

Alle medlemmer af Repræsentantskabet skal ved deres tiltræden underskrive den originale forretningsorden og have udleveret et eksemplar heraf samt af Midttrafik's vedtægter.

Stk. 2. Bestyrelsen for Midttrafik samt Midttrafik's ledelse og revision skal gøres bekendt med forretningsordenen.

§ 2)

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

§ 3)

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

Stk. 2. Jf. vedtægternes § 10, stk. 2, 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. Det senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskab for de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 4)

Repræsentantskabet skal godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering jf. vedtægternes § 11.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende Bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til vedtægterne.

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 Trafikkselskaber.

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

MØDEINDKALDELSE

§ 5)

Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt jf. vedtægternes § 12.

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 supplerings af dagsordenen skal være bestyrelsesformanden 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.

Materialet udsendes pr. mail og gennem e-dagsordenen til alle medlemmer af repræsentantskabet. Deltagende suppleanter modtager materialet pr. mail.

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 bestyrelsesformanden, 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, jf. vedtægternes § 12, stk. 6.

Stk. 7. Enkelte emner kan behandles ved skriftlig votering, hvis bestyrelsesformanden skønner, at emnet ikke kan afvente næste ordinære møde, og emnet ikke forudsætter afholdelse af et ekstraordinært møde. Ligeledes er det muligt for bestyrelsesformanden at aflyse et ordinært møde, hvis indholdet på mødet vurderes at have en karakter, så det kan afgøres alene ved skriftlig votering. Materialet sendes i så fald til medlemmerne af Bestyrelsen med 7 dages frist til at afgive sin skriftlige stemme pr. mail.

§ 6)

Dagsordenen med bilag offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside.

Stk. 2. Dagsorden med bilag sendes elektronisk pr. mail til orientering til de 19 kommuner i Midttrafiks område, Region Midtjylland og Bestyrelsen.

§ 7)

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

Stk. 2. Er der udpeget en suppleant har suppleanten ret til at deltage i mødet ved et fast medlems afbud. I så fald skal det faste medlem sørge for at gøre suppleanten bekendt med, at medlemmet er forhindret, ligesom bestyrelsesformanden inden mødets afholdelse skal have meddelelse om suppleantens deltagelse. I beslutningsprotokollen anføres for hvert møde, hvilke suppleanter der har været til stede.

§ 8)

Midttrafiks direktion har ret til at deltage i og tage ordet på møder i Repræsentantskabet.

§ 9)

Repræsentantskabet kan tillade andre personer, at overvære møder i Repræsentantskabet.

Stk. 2 Regionsrådets medlemmer af Bestyrelsen for Midttrafik kan deltage i Repræsentantskabets møder, medmindre Repræsentantskabet på konkrete dagsordenspunkter beder dem forlade mødet.

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, hvori 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 bestyrelsesformanden, 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 bestyrelsesformanden 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 eller disses suppleanter 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 parter tilskud til selskabets finansiering skal være bestyrelsesformanden i hænde senest 10 dage før spørgsmålets behandling i Repræsentantskabet.

Stk. 3. Hvis ændringsforslag til den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parter 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 bestyrelsesformanden, 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.

Stk. 4. Af protokollen fremgår tid og sted for mødet, mødedeltagere, dagsorden for mødet, de trufne beslutninger samt hvem, der har ført 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)

Beslutningsprotokollen udsendes elektronisk pr. mail til Repræsentantskabets medlemmer snarest muligt efter mødets afholdelse.

Stk. 2. Beslutningsprotokollen sendes elektronisk pr. mail til orientering til de 19 kommuner i Midttrafik's område, Region Midtjylland og Bestyrelsen for Midttrafik.

Stk. 3. Beslutningsprotokollen offentliggøres på Midttrafik's hjemmeside.

§ 20)

Som supplement til beslutningsprotokollen udarbejdes kortfattet referat af Repræsentantskabets drøftelser. Referatet har til formål senere at dokumentere væsentlige forhold i forbindelse med Repræsentantskabets beslutninger, herunder forskelle i holdningerne blandt Repræsentantskabets medlemmer og Repræsentantskabets ledsagende bemærkninger til administrationens fortsatte arbejde.

Stk. 2. Referatet udsendes til Repræsentantskabets medlemmer elektronisk via eDagsorden sammen med beslutningsprotokollen. Evt. deltagende suppleanter samt regionsrådets medlemmer af Bestyrelsen for Midttrafik modtager referatet elektronisk pr. mail.

Stk. 3. Giver referatet anledning til forhold, der skal præciseres inden næstkommende bestyrelsesmøde af hensyn til det videre arbejde, meddeles dette til bestyrelsesformanden og direktøren.

Stk. 4. Et enigt repræsentantskab kan vedtage at offentliggøre hele eller dele af et godkendt referat med henblik på uddybning af beslutningsprotokollen.

§ 21)

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

IKRAFTTRÆDEN

§ 22)

Denne forretningsorden træder i kraft 17. januar 2014 og er ændret pr. 4. november 2016 efter vedtagelse i repræsentantskabet, vedr. ændring i §5 stk. 3.

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

Aarhus, 18. januar 2018

Niels Flade Nielsen
Favrskov Kommune

Joan Hansen
Hedensted Kommune

Torsten Sonne Petersen
Herning Kommune

Klaus Flæng
Holstebro Kommune

Michael Nedersøe
Horsens Kommune

Simon Vanggaard Nielsen
Ikast-Brande Kommune

Steffen H. Damsgaard
Lemvig Kommune

Mads Nikolajsen
Norrdjurs Kommune

John Rosenhøj
Odder Kommune

Claus Omann Jensen
Randers Kommune

Hans Østergaard
Ringkøbing-Skjern
Kommune

Hans Okholm
Silkeborg Kommune

Claus Leick
Skanderborg Kommune

Anders Bøge
Skive Kommune

Niels Viggo Lynghøj
Struer Kommune

Claus Wistoft
Syddjurs Kommune

Johannes F. Vesterby
Viborg Kommune

Liv Gro Jensen
Aarhus Kommune