



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
11. februar 2022 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Orientering om Midttrafiks opgaver, økonomi og organisering	3
2 Midttrafiks strategiplan 2021-2024	9
3 Orientering om Midttrafiks finanspolitik og likviditetsstyring	11
4 Forsikringspolitik 2022	14
5 Tidsplan for Midttrafiks budget 2023	16
6 Kommissorium for Midttrafiks Trafikplan 2023-26	17
7 Midttrafiks flextrafik og kontrol med løn- og arbejdsvilkår på baggrund af artikler bragt i Dagbladet Politiken	18
8 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2022	23
9 Orientering om status for høring af harmonisering af Flextrafik.....	24
10 Orientering om afvikling af jule- og nytårskørsel 2021	26
11 Orientering om Whistleblowerordning	29
12 Orientering om pulsmåling 4. kvartal 2021	31
13 Siden sidst	34
14 Eventuelt	35
15 Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 11. februar 2021	36

Orientering

1 Orientering om Midttrafiks opgaver, økonomi og organisering

Resumé

Administrationen præsenterer Midttrafiks opgaver, ansvar og organisering.

Sagsfremstilling

Midttrafik har 125 ansatte (årsværk), som varetager en række administrative opgaver såsom køreplanlægning, udbud, kvalitets- og kontraktopfølgning, økonomiadministration, kommunikation, mv. Men Midttrafik har også direkte kundekontakt gennem Kundeservice-afdelingen, som besvarer personlige henvendelser på Midttrafiks Kundecenter såvel som skriftlige henvendelser, og det samme gælder bestillingsmodtagelsen i Flextrafik. Daglig leverandørkontakt har vognstyringen i Flextrafik og beredskabet i Trafikservice-afdelingen gennem de daglige henvendelser fra chauffører og busselskaber vedr. den daglige drift.

I bilag 1 fremgår Midttrafiks organisationsplan og i bilag 2 fordelingen af medarbejdere på de enkelte funktioner.

Midttrafiks overordnede opgaver:

- Udbud, kontraktstyring, kvalitetsopfølgning, køreplanlægning, markedsføring og udvikling af kollektiv bustrafik, herunder sikring af billetteringsudstyr, informationsmateriale, håndtering af kundehenvendelser, oplysninger om driftsforstyrrelser, opkrævning hos bestillere og afregning med vognmænd.
- Drift af Midttrafiks Kundecenter som pr. 1. januar 2017 blev virksomhedsoverdraget til Midttrafik, bl.a. for at få kontakten med kunderne og udviklingen af kundeservicen endnu tættere på. Midttrafik Kundecenter arbejder tæt sammen med resten af organisationen, herunder Kundeservice.
- Fastlæggelse af takster og rejseregler i samarbejde med togoperatører og nabotrafikselskaber.
- Salg af buskort til folkeskoleelever, uddannelsessøgende m.fl.
- Udbud, kontraktstyring, bestillingsmodtagelse og koordinering af lovpligtig handicapkørsel.
- Økonomisk og administrativt tilsyn med Midtjyske Jernbaner A/S-
- Særlig styring af Busselskabet Aarhus, der ejes af Midttrafik og finansieres alene af Aarhus Kommune, og som kører bybuskørsel i Århus, hvoraf noget er vundet i udbud og andet køres uden udbud foreløbigt.
- Varetagelse af billet- og kvalitetskontrol. Indtil 2014 var opgaven været begrænset til en særlig indsats i Aarhus med billetkontrol, men i 2018 blev opgaven med billet- og kvalitetskontrol fuldt outsourcet i hele Midttrafiks område pba. et udbud. Midttrafik administrerer kontrakten og håndterer kundeklager. Under corona-krisen har billetkontrol-opgaverne i skiftende omfang været kombineret med mundbindskontroller.

- Betjening af Letbanesamarbejdet i Østjylland, som er forankret i Letbanesekretariatet i Midttrafik. Letbanesamarbejdet står bag letbanevisionen Samspil 2025. Letbanen er også en del af Midttrafiks samlede produktportefølje, dvs. at Midttrafik har ansvaret for køreplanlægning, information, markedsføring, rejseregler osv. på samme måde som eksempelvis bustrafikken. Aarhus Letbane har ansvar for driften.
- I sammenhæng med lovpligtig handicapkørsel håndteres en række andre former for koordineret kørsel, fx patientkørsel for regionen og kørselsopgaver for en række kommuner (fx lægekørsel)
- Information, markedsføring og dialog med kunderne

Bestyrelsens ansvar

Det er ejerne af Midttrafik, kommuner og region, der afgør kørselsomfanget og serviceniveau på busruter, flextrafik, letbane osv. og dermed udgiftsbudgettet til kørsel. Midttrafiks opgave er fagligt at omsætte det til effektiv køreplanlægning og medinddragelse af borgere. Køreplaner drøftes aldrig på bestyrelsesniveau. Derimod tages trafikplaner, der laves hvert 4. år i bestyrelsen, herunder sammenhæng til staten. Det er kommunerne og staten, der har ansvar for stoppestedforhold ude på ruterne, ved knudepunkter (fx stationen). Midttrafik tilbyder faglig rådgivning. Sager vedr. dette tema er sjældent til drøftelse i bestyrelsen.

Midttrafik laver udbud af kørsel i dialog med bestillerne. Bestyrelsen godkender principperne for udbud og tildelingskriterierne.

Kontraktopfølgning og kvalitetskontrol er henlagt til administrationen. Midttrafiks bestyrelse fastlægger takster inden for rammerne af statsligt fastlagt takststigningsloft og Takst Vest. Bestyrelsen beslutter også salgsstrategi – stadig inden for eksterne rammer.

Bestyrelsen har ansvar for Midttrafiks administration, budget mv. Bestyrelsen har også ansvar for information og markedsføring til kunden, som er delegeret til administrationen. Bestyrelsen har ansvar for Aarbus, som ejes af Midttrafik og alene finansieres af Aarhus Kommune – ledelsen er henlagt til et administrativt driftsråd, bestående af repræsentanter fra busselskabet, Aarhus Kommune og Midttrafik.

Midtjyske Jernbaner, der har egen politisk bestyrelse, og finansieres af regionen, skal Midttrafik føre økonomisk og administrativt tilsyn med.

Midttrafik betjener letbanerådet administrativt og har til opgave at understøtte otte kommuner og regionens ønsker om at lave letbaneudbygning i Østjylland.

Midttrafiks økonomi

Midttrafiks økonomi er generelt sund og Midttrafik har i en årrække været Danmarks billigste trafikselskab målt på administrative omkostninger i forhold til omsætning. Midttrafik har konstant fokus på en effektiv udnyttelse af køreplantimerne. Det er centrale målepunkter for direktionen, da en omkostningseffektiv varetagelse af bestillerbidragene til den kollektive trafik er et afgørende element i det velfungerende samarbejde Midttrafik har med kommuner og region.

Budget 2022 blev godkendt på bestyrelsesmødet den 10. december 2021. Midttrafiks samlede driftsbudget er i 2022 budgetteret til 1.840,8 mio. kr. og er således reduceret med 55,0 mio. kr. sammenlignet med det korrigerede budget for 2021. Af driftsbudgettet finansieres 4,5 mio. kr. af forskudt finansiering mens 1.836,3 mio. kr. fordeles mellem Midttrafiks bestillere, Staten og øvrige interessenter. De største poster i budgettet gennemgås i det følgende.

Idet der forudsættes fuld kompensation i 2022 for coronarelaterede udgifter og mindreindtægter, forventes en coronakompensation på 109,0 mio. kr. i budgettet. Af disse udgør 93,8 mio. kr. mistede indtægter for bus-, letbane- og togdrift mens de resterende 15,2 mio. kr. vedrører øvrige tiltag og konsekvenser – hovedsageligt ekstraordinær rengøring. Beløbene er behæftet med betydelig usikkerhed. Bemærk at den indregnede coronakompensation i budgettet afviger fra den seneste indmelding til Trafikstyrelsen. Bl.a. er der ikke budgetteret med mundbindskontrol, som igen er blevet indført.

Indtægter ved busdrift budgetteres i budget 2022 til 580,7 mio. kr. Dertil forventes statslig kompensation som følge af langtidseffekt af Corona 80,2 mio. kr., idet der i budgettet er indregnet en Corona-effekt på 13 % i indtægtsnedgang i 2022. Ligeledes er der i budgettet indregnet en effekt af indtægtsdeling af Ungdomskort til DSB/Arriva tog på 20,2 mio. kr. i mindreindtægter. I forhold til fordeling af indtægter, er der i budgettet indarbejdet en indfasning af den nye indtægtsdelingsmodel med 50 %.

For busdriftens operatørudgifter – som dækker både almindelig rutekørsel og Flexbus – budgetteres med driftsudgifter på 1.385,6 mio. kr. Heraf udgør rengøring som følge af corona 10,5 mio. kr., som forventes kompenseret af staten. Der er i budgettet indregnet ændringer til og med det 58. udbud. Udover et fald på ca. 6.000 køreplantimer sammenlignet med budget 2021, kan der især fremhæves fordelagtige udbud og effektiviseringer af trafikken, der har muliggjort tilvalg af alternative drivmidler indenfor den samme økonomiske ramme. På opfordring af Midttrafiks administration har flere kommuner tilkendegivet ønske om at afsætte midler til at dække eventuelle indeksstigninger. I alt er der afsat 10,2 mio. kr. til dette.

For Flextrafik forventes der i 2022 et merforbrug på 6 mio. kr. i forhold til budget 2021, hvoraf de 10 mio. kr. er en merbetaling til Ny OptimeringsPlatform (forkortelse: NOP. FlexDanmarks nye planlægningssystem, der bygger på mere tidssvarende teknologi end det nuværende). Dertil er der en merudgift på 1 mio. kr. på de administrative udgifter som følge af PL-regulering. Omvendt er der et mindreforbrug på operatørudgifterne på grund af, at der i 2022 ikke forventes at være en coroneffekt på udgifterne, som der var blevet indregnet i 2021.

Budgettet for letbanedrift er nedskrevet med 9,7 mio. kr. i forhold til budget 2021. Færre nettoudgifter til letbanedrift skyldes hovedsageligt en opskrivning af indtægterne i forhold til budget 2021.

På togdriften er budget 2022 forøget med 2,2 mio. kr. i forhold til budget 2021. Det er sammensat af stigende driftsudgifter til togtrafik på 2,1 mio. kr. samt en stigning i udgifter på 0,1 mio. kr. i investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner.

For Billetkontrollen er budget 2022 reduceret med 8,3 mio. kr. i forhold til budget 2021. Det skyldes primært, at der ikke budgetteres med mundbindskontrol i budget 2022. Derudover blev estimatet for tab på debitorer opjusteret med 3,5 mio. kr. ved 1. behandling af budget 2022. Det forventes, at estimatet fremover bliver nedjusteret i takt med at SKAT får gang i det nye inddrivelsessystem. Endeligt har Silkeborg opsagt en option ifm. høring af budgettet hvilket påvirker budgettet med 0,2 mio. kr.

Inklusive ændringer på de øvrige områder er budget 2022 samlet reduceret med 55,0 mio. kr. sammenholdt med budget 2021.

COVID-19 og Midttrafiks likviditet

Konsekvenserne for den kollektive trafik ved COVID-19 har været omfattende. Dette kommer især til udtryk gennem mistede indtægter. Sammen med øvrige trafiksselskaber i Danmark er Midttrafik blevet kompenseret af Staten for de økonomiske udfordringer i 2020 og 2021. Det samme forventes at ske i 2022.

Økonomisk udfordring ved COVID-19 indberettet til Trafikstyrelsen.				
<i>Beløb i mio. kr.</i>	2021			2022 (skøn)
	2020	(foreløbig afregning) *		
Midttrafik	225,1	266,8		121,0
Øvrige trafiksselskaber	668,6	865,8		344,3
I alt	893,7	1.132,6		465,3

* Midttrafik har dags dato modtaget 260,6 mio. kr. i kompensation for 2021. Faktura for restbeløbet på 6,2 mio. kr. er fremsendt til Trafikstyrelsen. Endelig indberetning for 2021 samt revisionserklæring indsendes til Trafikstyrelsen den 31. maj 2022.

Trafikstyrelsen udbetaler den lovede kompensation på baggrund af faktiske regnskabstal, og dermed er der en likviditetsmæssig forskydning på op til 2 måneder efter et kvartals afslutning førend kompensationsbeløbet modtages. Det betyder også, at de første fem måneder af regnskabsåret skal finansieres af dagligt cashflow og overskudslikviditet hvilket ikke er muligt med de øgede driftsudgifter og det indtægtstab COVID-19 har medført.

Det likviditetsmæssige pres har nødvendiggjort bestyrelsens vedtagelse af en tillægsbevilling til ejerkredsen i både 2020 og 2021. Tillægsbevillingerne er blevet tilbagebetalt til ejerkredsen indenfor regnskabsåret og har således ikke haft betydning for den enkelte ejers budgetmæssige ramme til kollektiv trafik.

I henhold til Midttrafiks finanspolitik er overskudslikviditet placeret i to likviditetsdepoter, hvoraf det ene har repo-facilitet. Repo-faciliteten sikrer, at Midttrafik kan frigøre likviditet til de månedlige vognmandsbetalinger, samtidigt med der via depoterne er opnået et bedre afkast af formuen end ved kontant indlån. I både 2020 og 2021 har råderummet i depotet med repo-facilitet været udnyttet inden tillægsbevillingen er udmøntet som likviditet i dagligt cashflow.

Trafikstyrelsen udbetaler i 2022 kompensation for COVID-19 efter samme model som de to foregående år, dog har indtægtsnedgangen primo 2022 været mindre end tilfældet var i 2020 og 2021. Administrationen følger nøje, om bestyrelsen igen i 2022 skal beslutte en tillægsbevilling til ejerkredsen for at sikre likviditet i dagligt cashflow, eller det vil være mest fordelagtigt at lave en midlertidig reduktion af depoternes indestående.

Byrdefordeling af udgifter og indtægter

Grundlag og principper for byrdefordelingen kan læses i sin helhed i det vedlagte notat og skitseres overordnet i det følgende.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel Handicapkørsel.

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

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering."

Budget 2022 hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter, dog med ændringer for områderne: Busindtægter, Bus-IT, Rejsekort og Flextrafik.

Grundlag for byrdefordeling

Repræsentantskabet godkender hvert år principperne for byrdefordelingen for det kommende budgetår.

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, har Bestyrelsen besluttet, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførelsesretten, er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område.

Overførelsesretten gælder separat for hvert enkelt område. Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikselskabets budget.

Principper for byrdefordeling

Hvor muligt tilfalder udgifter og indtægter direkte den bestillende kommune eller region. I tilfælde hvor dette ikke er praktisk muligt fordeles byrden efter relevante nøgler.

Principperne for byrdefordeling af væsentlige aktiviteter for de forskellige forretningsområder skitseres ved:

Buskørsel (udgifter og indtægter) – nettoudgiften til buskørsel finansieres af den enkelte bestiller.

Som udgangspunkt henføres indtægterne til de kommuner der finansierer kørslen på givne ruter. På ruter der delfinansieres mellem flere parter, fordeles indtægterne ligeledes mellem disse.

Denne indtægtsdeling er indtil 2021 baseret på de budgetterede indtægter, som igen er vurderet ud fra omsætningstal fordelt på salgssteder.

Fra 2022 indføres en ny indtægtsdelingsmodel, som primært baserer sig på hvor kort og billetter bruges. Dette er muligt på grund af stigende digitalisering og dermed bedre datagrundlag for indtægtsdelingen. Da den nye model medfører væsentlige

forskydninger af indtægterne, har Repræsentantskabet besluttet at modellen indføres over en periode på 3 år med 50 % i 2022, 75 % i 2023 og 100 % fra 2024.

Bus-IT og øvrige - kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillerens andel af udgifterne. Få udgifter kan henføres direkte til enkelte bestilleres størstedelen fordeles efter relevante nøgler.

Rejsekort – er særskilt godkendt i Midttrafiks bestyrelse og af alle bestillere og fordeles efter en særlig nøgle.

Flextrafik - Kommunerne betaler størstedelen eller hele udgiften til vognmanden, mens en eventuel rest betales af borgeren som egenbetaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Ny OptimeringsPlatform (NOP) – Fordeles efter budgetterede ture i Flextrafik i 2019.

Togdrift – Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.

Letbane - Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane jf. interessentskabskontrakt indgået af parterne.

Billetkontrol – Udgifter til administration og indtægter fra kontrolafgifter fordeles efter forventede antal kontroller. Aarhus Kommune står for inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter, som pålægges et rykkergebyr, der udelukkende tildeles Aarhus Kommune. Estimat for tab på debitorer fordeles til bestillerne ud fra, hvor mange afgifter der er udskrevet.

Trafikselskabet (bus-, letbane- og handicapadministration)

- Størstedelen fordeles efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministrationen eller antal ture for handicapadministrationen. Letbaneadministrationen fordeles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.
- Særydelser finansieres af den enkelte bestiller – et eksempel er Ringkøbing-Skjern Kommune, der køber køreplanlægning af skolebusruter.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - Organisation 2021
- 1.b Bilag 2 - Overblik medarbejdere fordelt på afdelinger
- 1.c Bilag 3 - Notat om byrdefordelingsprincipper 2022 V1

2 Midttrafiks strategiplan 2021-2024

Resumé

På grund af corona-krisen blev udarbejdelsen af Midttrafiks strategiplan 2021-2024 udsat i 2020.

I løbet af 2021 har Midttrafiks daværende bestyrelse og administrationen arbejdet med bestyrelsens visioner og overordnede mål gennem udvalgte strategitemaer og virksomhedsmålene – direktionens operationalisering af bestyrelsens mål. Pba. bestyrelsens beslutninger om den strategiske retning og temaer har direktionen udarbejdet virksomhedsmålene.

Direktionen fremlægger den samlede Midttrafiks strategiplan 2021-2024.

Sagsfremstilling

Corona-krisen har fordret, at Midttrafik løser en række nye opgaver. Mange kunder har ændret transportadfærd efter corona-krisen – flere cykler, flere kører bil og flere arbejder mere hjemme. Det er vilkår, som Midttrafik har et særligt fokus på i udarbejdelsen af strategiplanen, og det fordrer nye tiltag og løsninger. Samtidig er langt de fleste opgaver og udfordringer de samme som før og endda tæt forbundne med udfordringerne post corona. Skal kundetallet endnu højere op end den ca. 85% andel, som Midttrafik har sammenlignet med kundetallet før corona, er det i høj grad de samme behov kunderne giver udtryk for, som før corona-krisen: rettidighed, serviceniveau og lavere billetpriser mm.

Med strategiplanen fremlægger direktionen samlet den tidligere bestyrelses og direktionens plan for, hvordan kunderne fortsat skal kunne møde et godt grundprodukt hos Midttrafik, og hvordan centrale opgaver som fx grøn omstilling og fremkommelighed/trængsel skal løses i de kommende år.

Strategiplanen indeholder de seks strategitemaer, som er bestyrelsens overordnede vision og mål for virksomheden Midttrafik:

- Grøn omstilling
- Fremkommelighed
- Stoppesteder
- Digitalisering
- Harmonisering af åben flextrafik
- Ny normal

Med udgangspunkt i den strategiske retning sat af bestyrelsen efterfølges strategitemaerne af virksomhedsmål for Midttrafik under de fire overordnede mål:

- Tilfredse kunder
- Tilfredse bestillere

- Dygtige leverandører
- En kompetent organisation

Strategiplanen omdeles i trykt form på bestyrelsesmødet den 11. februar.

Den digitale udgave foreligger her:

https://www.midttrafik.dk/media/25074/midttrafik_strategiplan_21x21cm_digitalt_r6-final-a.pdf

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen om Midttrafiks strategiplan 2021-2024 til efterretning.

3 Orientering om Midttrafiks finanspolitik og likviditetsstyring

Resumé

Midttrafiks finanspolitik har til formål at angive rammen for den maksimale risiko i forhold til aktiv- og passivplejen for både Midttrafik og Aarbus. Indenfor denne ramme skal det daglige cashflow sikres med det bedst mulige afkast, samtidigt med der indenfor regnskabsåret er sikret likviditet til driften.

Sagsfremstilling

Gældende finanspolitik i hovedtræk

Finanspolitikken skal være gældende for Midttrafik og Aarbus, der ejes af Midttrafik og finansieres af Aarhus Kommune, og således skal finanspolitikken dels dække Midttrafiks primære behov for optimering vedr. driftslikviditeten og busselskabets behov for mere langsigtet investering som alternativ til investering i materielle anlægsaktiver, der kan finansieres ved leasingaftaler.

Den gældende finanspolitik giver mulighed for investering i:

- Danske og udenlandske stats- og realkreditobligationer samt obligationer udstedt af institutioner med offentlig karakter. Risikoen udtrykt ved varigheden skal vurderes i forhold til det kort- eller langsigtede formål med investeringen og må maksimalt være 3. Disse obligationer har en rating svarende til Investment Grade
- Virksomhedsobligationer der som minimum opnår rating svarende til High Yield
- Obligationer udstedt på nye markeder, Emerging Markets, i de tilfælde hvor der er tale om en mere langsigtet investering af en andel af basisformuen.

Endvidere skal finanspolitikken give mulighed for

- Optimering af driftslikviditeten, herunder fastsættelse af den mest optimale kassekredit i tæt samarbejde med finansiel rådgiver
- Optimering af finansieringsomkostninger i forbindelse med lånefinansiering, herunder finansiel leasing.

Midttrafik og Aarbus administreres i praksis som to selvstændige selskaber og har ingen fælles investeringer eller likvide dispositioner.

Det årlige afkast for Midttrafiks dispositioner som følge af finanspolitikken registreres som indtægt/udgift og byrdefordeles i henhold til den enkelte ejers nettobudget ved Midttrafik.

Driftsrådet for Aarbus beslutter anvendelse henholdsvis finansiering af afkast som følge af finanspolitikken, for dispositioner foretaget af Busselskabet.

I henhold til gældende Kasse- og Regnskabsregulativ er beslutninger vedrørende finansielle dispositioner delegeret til Direktøren, og skal udøves indenfor rammerne af den vedtagne finanspolitik.

Likviditetsstyringen

Styringen af Midttrafiks likvider sker i samarbejde med og på basis af rådgivning fra Jyske Bank, der er Midttrafiks bankforbindelse. Siden 2018 har dette indebåret en kassekredit på -40 mio. kr. og placering af overskudslikviditet i to depoter, hvoraf det ene har en repo-facilitet, mens det andet forvaltes med mulighed for investering i bl.a. virksomhedsobligationer og nye markeder. På grund af den negative indlånsrente er det et mål at udnytte kassekrediten bedst muligt og opretholde en negativ banksaldo.

Midttrafiks overskudslikviditet er gennem årene blandt andet opstået som følge af en realiseret mindre byrdefordeling end forventet i forhold til budgettet, hvor der af hensyn til bestillerens budgetsikkerhed i regnskabsåret først sker endelig afregning i efterfølgende regnskabsår. Trafikselskabets adgang til overførsel af mindreforbrug mellem regnskabsårene bidrager ligeledes positivt til overskudslikviditeten. Enkelte ejere har hensat puljemidler ved Midttrafik til brug for kommende investeringer i den kollektive trafik, og der har været et marginalt likvidt overskud ved lånefinansiering af rejsekortet tilbage fra 2013.

Midttrafiks likviditetsdepot med repo-facilitet havde pr. 31/12 2021 en værdi på 254 mio. kr. og heraf er der primo januar 2022 udtaget 25 mio. kr. til afregning med bestillerne. Dette likviditetsdepot udgør fundamentet for det daglige cashflow. I 2021 gav depotet et afkast på -4 mio. kr.

Midttrafiks likviditetsdepot med mulighed for investering i virksomhedsobligationer og nye markeder havde en værdi på 29,9 mio. kr. pr. 31/12 2021, og værdien af dette depot er disponeret til en delvis indfrielse af kassekrediten. I 2021 gav dette depot et afkast på -0,3 mio. kr.

De to depoter har siden etableringen i 2015 givet et merafkast i forhold til kontant indlån på knap 0,2 mio. kr. Til sammenligning var de samlede merafkast ved likviditetsdepoterne fremfor kontant indlån på 3,9 mio. kr. ved udgangen af 2020

Midttrafiks likviditetsdepot med repo-facilitet er ultimo 2021 i afrundede tal disponeret således:

	Beløb, mio. kr.
Værdi af depot ultimo 2021	250
Værdi af månedlig repo-forretning	-145
Tillægsbevilling, gæld til ejerkreds	-55
Ikke anvendte kreditnotaer	-18
Afregning af resultat for 2020	-37
Tilgodehavende ved staten, COVID-19	90
Disponeret forudbetaling NOP	-20
Puljemidler tilhørende ejerkreds	-47,4
Disponibel likviditet, inkl. overført mindreforbrug på trafikselskab	17,6

Det afgående formandskab for Midttrafik har på alle møder forud for et kommende bestyrelsesmøde modtaget en status på depoternes afkast og bankens vurderinger af markedet, herunder forventninger til og anbefaling for den kommende periode. På møderne i formandskabet er der mulighed for en dybere gennemgang af likviditetsstyringen, evt. ved bankrådgiver, og formandskabet har mulighed for at korrigere likviditetsstyringen hvis det ønskes.

Dagligt cashflow

Midttrafiks daglige cashflow sikres med likviditet fra repo-forretninger fra likviditetsdepotet og følger et fast mønster:

- den 1. i hver måned forfalder acontobetalingen og i praksis er midlerne tilgængelige på Midttrafiks bankkonto den første eller anden bankdag i måneden. Samtidigt betales letbanesamarbejdet med Aarhus Letbane.
- den fjerde bankdag indfries sidste måneds indgåede repo-forretning.
- den niende bankdag modtages likviditeten for indeværende måneds repo-forretning og derefter betales busvognmænd.
- den 15. i hver måned skal vognmænd indenfor flextrafikken modtage betaling for kørsel i sidste måned.

Indbetalinger fra kundernes billetkøb i Midttrafik app samt på rejsekortautomater modtages dagligt, mens likviditeten ved kundernes brug af rejsekortet afregnes endeligt med de øvrige trafikselskaber med cirka en måneds forsinkelse.

Fritidskompensation m.v. modtages kvartalsvist.

Udbetalinger til kreditorer samt rejsegaranti til kunderne udbetales dagligt via en integration mellem Midttrafiks økonomisystem og NemKontosystemet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om finanspolitik og likviditetsstyring tages til efterretning.

4 Forsikringspolitik 2022

Resumé

Midttrafik gennemgår i samarbejde med ekstern forsikringsmægler årligt Midttrafiks forsikringspolitik.

Sagsfremstilling

Midttrafik sammensætter sin forsikringspolitik i samarbejde med en forsikringsmægler, for at sikre de bedst mulige forsikringer.

Formålet med forsikringspolitikken er at sikre beskyttelse af Midttrafiks aktiver og indtjening. Herunder at sikre en forståelse af vigtigheden af risikoforebyggelse i Midttrafik.

Formålet er desuden at sikre overblik over økonomisk truende risici og konsekvenser, samt beslutte hvilke der skal elimineres eller reduceres. Politikken skal identificere tab, der ud fra et omkostningsmæssigt synspunkt ikke er rentable at forsikre og opnå en forsikringsdækning for risici, der truer Midttrafik økonomisk.

Ifølge Midttrafiks kasse-regnskabsregulativ forlægges bestyrelsen beslutninger om forsikringer ved større ændringer i politikken.

Midttrafik har ud over de almindelige forsikringer tegnet bestyrelsesforsikring, samt cyberforsikring.

Der er i 2021 ikke foretaget nogle ændringer på forsikringspolitikken.

Midttrafik har følgende forsikringer:

- Bygninger
Aarhus rutebilstation er forsikret med op til 5 mio. kr.
- Løsøre
Dækker inventar, It-udstyr og lignende samt Per Kirkeby maleri. Forsikringen dækker også Midttrafiks billetautomater
- Driftstab
Dækker op til 5,3 mio. kr. i forbindelse med totalskade og vil dække udgifter til leje af nye lokaler
- Erhvervs- og produktansvar
Dækker person- og tingskade, forurening, fareafværgelse, grundejeransvar samt bygherreansvar
- Direktions- og Bestyrelsesansvar
Dækker op til 25 mio. kr. i formuetab
- Motorforsikring
Dækker ansvars- og kaskoforsikring på Midttrafiks biler

- Arbejdsskadeforsikring
Dækker samtlige medarbejdere i Danmark samt midlertidigt ophold i udlandet
- Rejseforsikring
Dækker alle ansatte under erhvervsrejser, endvidere er bestyrelse, inviterede og ægtefæller omfattet
- Kriminalitetsforsikring
Dækker op til et formuetab på 5 mio. kr.
- Cyberforsikring
Dækker op til et formuetab på 10 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Midtrafik politik 2022

Beslutning

5 Tidsplan for Midttrafiks budget 2023

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2023.

Sagsfremstilling

Administrationen har lavet nedenstående forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2023.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2023 følger samme procedure som tidsplanen for budget 2022. 1. behandling af budgettet fremsendes til bestillerne først i en kombineret administrativ og politisk høring med høringsfrist ultimo oktober. Herefter udarbejdes 2. behandling af budgettet, som efterfølgende vil blive endeligt behandlet og vedtaget af Midttrafiks bestyrelse medio december.

Det bemærkes, at budgetmaterialet består dels af et hovednotat med beskrivelse af ændringer og forudsætninger for det generelle budget, byrdefordelingsoversigter samt et bestillerspecifikt materiale. Bestyrelsen modtager som udgangspunkt ikke det bestillerspecifikke materiale, som indeholder bestillerspecifikke kommentarer og de dertilhørende tabeller – dvs. kommentarer og bemærkninger som ligger ud over det, der allerede er beskrevet under de generelle bemærkninger og forudsætninger i hovednotatet, og som kun vedrører den enkelte bestiller. Til gengæld laves der et opsummeringsbilag, som kort redegør for udviklingen for hver enkelt bestiller.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2023 er vist nedenfor – Bemærk de endelige datoer for bestyrelsesmøder i 2022 ikke er godkendt endnu, så nedenstående er kun en foreløbig plan:

24. juni 2022

1. behandling af budget 2023. Det foreløbige budgetforslag for 2023 drøftes på bestyrelsesmødet.

27. juni 2022

Det foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 31. oktober 2022.

9. december 2022

2. behandling af budget 2023. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2023 godkendes.

6 Kommissorium for Midttrafiks Trafikplan 2023-26

Resumé

Midttrafik skal, jf. Lov om trafikselskaber, udarbejde en trafikplan hvert fjerde år. Planen skal fastlægge et strategisk hovednet for området og udstikke retningen for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles i planperioden. Midttrafiks nuværende trafikplan dækker perioden 2019-2022. Derfor skal arbejdet med den kommende trafikplan 2023-2026 nu sættes i gang.

Sagsfremstilling

Administrationen har på baggrund af Midttrafiks Strategiplan 2021-24 og dialog med bestillerne og Midttrafiks medarbejdere udarbejdet et forslag til kommissorium, som skal godkendes for at arbejdet kan sættes i gang.

Forslaget er vedlagt som bilag 1.

Kommissoriet indeholder forslag til format, indhold og organisering.

Der er som baggrund for tilblivelsen af kommissoriet gennemført en dialogproces med bestillerne som et temamøde på Fagligt forum (platform for dialog og vidensdeling mellem Midttrafik og bestillerne) samt et temamøde med Midttrafiks medarbejdere bredt i organisationen.

Resultaterne af disse møder er sammenfattet i bilag 2.

Med godkendelse af kommissoriet igangsættes arbejdet med trafikplanen. Iht. tidsplanen skal Midttrafiks bestyrelse godkende et høringsudkast i 3. kvartal 2022 inden det sendes til høring hos ejerne. Herefter kan den endelige plan forventeligt godkendes af Midttrafiks bestyrelse inden udgangen af 2022.

Direktøren indstiller,

at kommissoriet godkendes.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Kommissorium for Midttrafiks Trafikplan 2023-2026
- 6.b Bilag 2 - dialogproces med bestillere og Midttrafiks medarbejdere om kommissorium for Trafikplan 2023-2026

Orientering

7 Midttrafiks flextrafik og kontrol med løn- og arbejdsvilkår på baggrund af artikler bragt i Dagbladet Politiken

Resumé

Politiken har i januar bragt kritiske artikler om flextrafik i hele Danmark. Artiklerne fokuserer på chaufførernes løn- og arbejdsvilkår, trafiksikkerhed, samt på om kunderne kan føle sig trygge, når de benytter flextrafik. Hverken Midttrafik eller de øvrige trafikselskaber finder, at Politikens vinkling er i overensstemmelse med de faktiske forhold. Bestyrelsen orienteres om sagen.

Sagsfremstilling

Flextrafik består af forskellige former for behovsstyret kørsel, som Midttrafik varetager på vegne af kommuner og region. Midttrafik planlægger og udbyder kørslen, indgår aftaler med vognmænd eller taxafirmaer og varetager driften. Midttrafik gennemfører desuden kvalitetssikring i forhold til chaufføruddannelse og vognenes indretning.

Flextrafik består af følgende kørselsordninger:

- Siddende patientbefordring for regionerne
- Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og blinde for kommunerne
- Kommunal visiteret kørsel, fx kørsel til læge, genoptræning, dagcentre og specialkørsel
- Åben kørsel for kommunerne, fx Flextur, Plustur og Flexbus

Midttrafik udbyder flextrafik i samarbejde med trafikselskaberne FynBus og Sydtrafik. Kørslen udbydes i to forskellige udbud:

- FlexGaranti: Disse vogne skal stå til rådighed for Midttrafik i en aftalt periode hver dag fra et bestemt hjemsted fordelt rundt i regionen. Vognmanden er garanteret betaling i det meste af denne periode.
- FlexVariabel: Vognmanden kan selv bestemme, om vognen skal stilles til rådighed for Midttrafik. Midttrafik betaler kun for den udførte kørsel.

Flextrafik afvikles via et fælles planlægningsystem, der tildeler kørsel til vogne ud fra to grundlæggende parametre: en timepris og et geografisk hjemsted. Kørslen tildeles den vogn, som giver den billigste kørsel.

Artikler i Politiken

Dagbladet Politiken har søgt aktindsigt i tilbudspriser, klager, uheldsrapporter mm. hos alle trafikkselskaber. Herudover har avisen stillet opfølgende spørgsmål. Midttrafik har gennem Trafikkselskaberne i Danmark (TiD) leveret alt tilgængeligt materiale. Materialet har været en del baggrunden i en række kritiske artikler bragt i januar 2022.

Politiken angiver at have talt med 15 chauffører om uordentlige forhold i flextrafikken. Der berettes om arbejdsdage på op til 18 timer til en timepris på 60 kr., og om chauffører, der som følge af overanstrengelse falder i søvn til fare for kunderne. Midttrafik og de øvrige trafikkselskaber har ikke kendskab til de forhold, som Politiken beskriver.

Arbejdstider og pauser

Det bemærkes indledningsvis, at Midttrafik indgår kontrakter om vogne til flextrafik, mens vognmænd, der vinder en kontrakt, er ansvarlig for at ansætte chauffører til at varetage kørslen. For at kunne opnå en kontrakt skal en vognmand have Færdselsstyrelsens tilladelse til "erhvervsmæssig personbefordring". En forudsætning for at opnå en tilladelse er, at vognmandens chauffører ikke stilles ringere end de vilkår, som fremgår af en række navngivne landsdækkende overenskomster (jf. Taxilovens §10). Færdselsstyrelsen er også kontrolmyndighed på området.

En chauffør, som kører flextrafik, er ikke omfattet af køre- og hviletidsregler på samme måde som chauffører, der kører lastvogne eller turistbusser. Flextrafik-chauffører er reguleret af overenskomsterne og generelle arbejdstidsregler. Det er op til lovgiver, om disse forhold skal ændres.

Vognmanden har ansvar for, at bemanning og vagtplaner sikrer, at lovgivning og overenskomster overholdes. Dette er beskrevet i Midttrafiks kontrakter. Det er herudover beskrevet, at chaufførerne kan få pauser tilrettelagt efter kørslen, ligesom at vognmanden kan lukke vognene for al kørsel i dele af flextrafik (FlexVariabel).

Håndhævelse af reglerne og eventuelle uenigheder mellem vognmand og chauffør skal ske hos de relevante myndigheder, fx Arbejdstilsynet, Færdselspolitiet og/eller arbejdsmarkedets parter. Brud på reglerne kan medføre en ophævelse af kontrakten med Midttrafik.

Et særligt forhold i dele af flextrafik (FlexVariabel) er desuden, at en vognmand kan benytte sin vogn til at udføre anden kørsel end flextrafik, fx taxikørsel eller kommunal specialkørsel. Vognmanden kan her løbende beslutte, hvornår vognen skal stå til rådighed for flextrafik i løbet af hele kontraktperioden. Af den årsag har Midttrafik ikke det fulde overblik over vognene og chaufførens kørselsomfang, og kan derfor ikke regulere på området.

Trafikkselskaberne i Danmark har tidligere foreslået, at regler for køre-hviletid harmoniseres med andre dele af transportbranchen, så relevante myndigheder kan udøve effektiv kontrol.

Som det eneste trafikkselskab har Midttrafik skærpede pauserregler for brug af vogne, der udelukkende udfører flextrafik (FlexGaranti). I Midttrafiks kontrakter stilles krav om, at vogne skal holde en pause på 30 minutter efter hver 5. times kørsel. Pausen efter den første 5. time er indlagt i Midttrafiks planlægningssystem, hvor vognen ikke er disponibel for kørsel for Midttrafik. Chaufføren i vognen modtager samtidig en besked om, at der skal holdes pause. Herudover kan chaufføren få flere pauser efter eget behov.

Midttrafiks kontrol

Trafiksekskaberne gennemfører i forskelligt omfang kontrol af vognmændenes overholdelse af overenskomsterne. Midttrafiks bestyrelsen vedtog i 2018 etableringen af et samarbejdsforum bestående af Midttrafik og arbejdsmarkedets parter. De faglige organisationer 3F, ATAX, Det Faglige Hus, KA, Dansk Erhverv og DI er medlemmer af forummet.

Midttrafiks bestyrelse vedtog, at:

- forummet skal ikke føre løbende kontrol, men forummet involveres i det omfang, der er konkrete sager at drøfte
- arbejdsmarkedets parter fortsat skal køre kontrol i eget regi
- Midttrafik fortsat skal sende eventuelle sager til Færdselsstyrelsen, så der ikke sker en unødigt myndighedssammenblanding

Oprettelsen af samarbejdsforummet blev understøttet af andre tiltag. Blandt andet en formular på sin hjemmeside, hvor alle kan indberette konkrete sager om løn- og arbejdsvilkår. Modellen blev evalueret efter 1 år, hvor Midttrafiks bestyrelsen orienteret om, at der ikke var modtaget anmeldelser via anmeldelsesformularen. Bestyrelsen vedtog at bibeholde modellen.

Midttrafik har i 2020 benyttet samarbejdsforummet i et enkelt tilfælde til at vurdere gyldigheden af et ansættelsesbevis. Sagen blev afsluttet, efter at Det Faglige Hus og Arbejdsgiverforeningen KA oplyste, at ansættelsesbeviset overholdt den indgåede overenskomst.

Brug af underleverandører

Politiken har opgjort en betydelig stigning i antallet af underleverandører i flextrafik. Således er der fra Midttrafiks 5. udbud af flextrafik i 2016 til Midttrafiks 7. udbud af flextrafik i 2020 sket en stigning i antallet af registrerede underleverandører fra 10 til 359.

Enkeltmandsvirksomheder findes i mange brancher, og i konkurrence med større virksomheder med ansatte. Persontransportbranchen har en tradition for mange enkeltmandsvirksomheder, fx via taxiforeninger som er en sammenslutning af selvstændige taxivognmænd, der deler bestillingskontor, logo med mere.

En betydelig årsag til stigningen er, at trafiksekskaberne har ændret opgørelsesmetode efter den nye Taxilovs ikrafttræden i 2018. Før 2018 blev en taxicentral registreret som én vognmand. Fra 2018 skal en vognmand tilknyttet en taxicentral anses som én underleverandør. Dermed dækker de oplyste tal ikke over den reelle udvikling. En opgørelse over antallet af vognmænd som underleverandører henholdsvis i og udenfor taxaforeninger i Midttrafiks 5., 6. og 7. udbud fremgår af bilag 1.

Leverandører og underleverandører, der fungerer som enkeltmandsvirksomheder uden ansatte, skal ikke indgå eller følge en repræsentativ overenskomst. En selvkørende vognmand kan derfor vælge en mindre indtægt til sig selv og herved opnå en økonomisk fordel i udbudssituationen.

De senere år er der opstået modeller, hvor selvkørende vognmænd udelukkende udfører flextrafik. Nogle vognmænd kører som underleverandører for en 'paraplyorganisation', der byder på vegne af de selvkørende vognmænd. Kritikken går

på, at denne model giver en risiko for såkaldt "falske selvstændige". Formelt er vognmændene selvstændige enkeltmandsvirksomheder, men reelt fungerer de som lønmodtagere uden overenskomst. Med den nuværende lovgivning er modellen vurderet lovlig.

Problematikken med "falske selvstændige" er ikke særskilt for flextrafik og behandles også på landspolitisk plan. I Regerings udspil "Danmark kan mere" fra 2021 fremgår det at:

»Regeringen vil nedsætte Rådet for fremtidens arbejdsmarked som et permanent råd med arbejdsmarkedets parter, der skal rådgive regeringen om problemstillinger knyttet til det fremtidige arbejdsmarked. Rådet vil som en af de første opgaver skulle rådgive regeringen om arbejde i platformsøkonomi og anden atypisk beskæftigelse, som fx freelancere og løst ansatte.«

Og videre:

»Regeringen ønsker at indføre en såkaldt formodningsregel. Medmindre det kan godtgøres, at den, der udfører arbejdet, reelt er selvstændig, så er der en formodning om, at den pågældende er lønmodtager. Det skal undersøges, hvordan en sådan regel kan udformes og indføres i lovgivningen.«

Udbudsreglerne giver ikke mulighed for, at en ordregiver kan frasige sig brug af underleverandører eller sætte en maksimal grænse for, hvor meget af en given kontrakt der må udføres af underleverandører. Praksis fra EU-domstolen viser, at flest mulige aktører skal kunne deltage i konkurrencen om offentlige kontrakter, herunder også de aktører der ønsker eller har behov for at anvende underleverandører.

Dialog med Region Midtjylland

Fynbus, Sydtrafik og Midttrafik har fremsendt separate orienteringer til Region Midtjylland og Region Syddanmark, idet Politiken har bedt de to regionsrådsformænd forholde sig til dagbladets artikler.

Regionsrådsformand Anders Kühnau har svaret Midttrafik, at Udvalget for Regional Udvikling den 2. februar drøfter sagen med henblik på at rette henvendelse til Midttrafik om at få en redegørelse for, hvilke initiativer der igangsættes for at sikre ordentlige løn- og ansættelsesvilkår og godt arbejdsmiljø i flextrafik. Brevet fra regionsrådsformanden fremgår af bilag 2.

Økonomi

Aktindsigterne har ikke økonomisk betydning for Midttrafik. Artiklerne sætter dog fokus på lave tilbud indhentet i udbud af Flextrafik.

Betydning for kunderne

Midttrafik har ikke aktuelle målinger af tilfredsheden hos kunder i Flextrafik. Der er i perioden november 2021 til januar 2022 gennemført interviews, hvor handicapbrugere spørges til chaufførens venlighed, hjælpsomhed og kørsel. Når resultatet foreligger, orienteres bestyrelsen.

Både i 2020 og 2021 har Midttrafiks kunder gennemført færre rejser med flextrafik end vanligt, hvilket skyldes COVID19. I 2021 er der gennemført 943.000 rejser, fordelt på følgende typer:

Rejsetype	Antal rejser	%
Handicap	196.744	21%
Flextur	139.510	15%
Flexbus	24.115	3%
Patientbefordring	414.523	44%
Kommunal kørsel	88.428	9%
Institutionskørsel	80.031	8%
Total	943.351	

I 2021 har Midttrafik modtaget 1.106 kundehenvendelser, hvoraf 96 henvendelser omhandler chaufførens kørsel eller hastighed. Af Midttrafiks registreringer fremgår det ikke, om kunderne har fået medhold i henvendelsen.

I 2021 har Midttrafik gennemført 257 kontroller af flextrafik-vogne. I 17 kontroller er der fundet sikkerhedsfejl eller mangler, så Midttrafik har valgt at lukke vognen efterfølgende. Herefter er fejlene udbedret, og vogne er åbnet igen inden for få dage. Sikkerhedsfejl og mangler omfatter fx, at chaufføren ikke har et førstehjælpsbevis i bilen, manglende seler til fastspænding af kørestole, eller at kravet om helårsdæk eller vinterdæk i vinterhalvåret ikke er opfyldt.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter sagen.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Bestyrelsessag - Orientering om aktindsigter i Flextrafik
- 7.b 22.01 - 140122 - Bestyrelsessag - Orientering om aktindsigter i Flextrafik - bilag 2

Beslutning

8 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2022

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til mødedatoer i bestyrelsen og formandskabet i 2022.

Sagsfremstilling

Forslag til møderække i bestyrelsen i 2022 fremlægges med syv bestyrelsesmøder (herunder også datoforslag til syv formandskabsmøder) samt to repræsentantskabsmøder. Sidstnævnte foreslås afholdt i forlængelse af et bestyrelsesmøde.

Møde	Dato
Formandskabsmøde	Fredag den 25. marts
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 1. april
Formandskabsmøde	Mandag den 2. maj
BESTYRELSESMØDE	Torsdag den 12. maj
Formandskabsmøde	Tirsdag den 14. juni
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE	Fredag den 24. juni
Formandskabsmøde	Tirsdag den 30. august
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 9. september
Formandskabsmøde	Tirsdag den 25. oktober
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 4. november
Formandskabsmøde	Tirsdag den 29. november
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE	Fredag den 9. december

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter det fremlagte forslag til møderække i 2022.

Orientering

9 Orientering om status for høring af harmonisering af Flextrafik

Resumé

Der pågår pt. høring hos ejerne af oplæg til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik. Administrationen har udsendt høringsmateriale og inviteret til billatterale dialogmøder med kommunerne. P.t. er der afholdt møder med 11 kommuner. På baggrund af input på møderne er det besluttet at skyde høringsfristen til 1.6 2022, samt at opstille model for justering af oplæggets takst- og rejseregler, så lav takst på lange ture og parallelkørsel med rutebaseret kollektiv trafik begrænses.

Sagsfremstilling

Et af 6 særlige indsatsområder i Midttrafiks Strategiplan 2021-2024 er styrket Flextrafik. En vigtig brik i arbejdet med dette indsatsområde er at få harmoniseret de åbne kørselsordninger så produktet bliver lettere at forstå og bruge for kunderne.

Administrationen arbejdede på den baggrund i 2021 med et oplæg til denne harmonisering. Arbejdede resulterede i et oplæg til harmonisering, som på baggrund af en grund analyse af styrker og svagheder ved de nuværende opstiller en liste på 13 aktionspunkter som kan bidrage til en bedre og mere enkel flextrafik. De dækker bl.a. forenkling af bestilling og betaling, et enklere og ensartet takstsystem i hele regionen på tværs af kommunegrænser og en ensartning af rejsereglerne.

Midttrafiks bestyrelse godkendte i efteråret 2021 at sende dette oplæg i høring hos ejerne. Høringsfristen blev sat til 14. marts. Administrationen har i den forbindelse udsendt målrettede høringsnotater til hver kommune samt inviteret alle kommuner til billatterale dialogmøder om emnet.

På nuværende tidspunkt er der afholdt dialogmøder med 11 kommuner. Samlet er der blandt alle parter en stor opbakning til det vigtige i at få et enklere tilbud af flextrafik, som lettere kan formidles til kunder og bruges som en effektiv brik i det samlede mobilitetstilbud, særligt der hvor befolkningsgrundlaget er tyndt og almindelig rutebunden kollektiv trafik ikke kan retfærdiggøres økonomisk.

Dialogmøderne har dog også vist bekymring omkring nogle forhold. Dette har administrationen taget til efterretning og valgt at arbejde på at justere oplægget:

- Flere kommuner ønskede at **høringsfristen rykkes**, så der bliver bedre tid til dialog og politisk proces. Dette set i lyset af at nye udvalg netop er tiltrådt i kommunerne og at mange derfor starter på bar bund. Administrationen har på den baggrund udskudt høringsfristen til **1. juni 2022**. Den samlede implementering af projektet er styret af udbud med driftsstart i marts 2023 samt implementering af en række tekniske løsninger hos FlexDanmark, der står for IT-plattformen til bestilling og afvikling af kørslen. Det er derfor ikke vurderingen at udskydelsen rykker på tidsplanen for den samlede implementering.

I dialogmøderne har de fleste kommuner rejst bekymring om konsekvenserne af den foreslåede model for adresse til knudepunktskørsel til 3 kr. pr. km min. 22 kr., og med mulighed for at bruge anden rejsehjemmel som ungdomskort og pensionistkort i stedet for at betale taksten. Det gælder særligt en bekymring om:

- Muligheden at rejsende med periodekort (f.eks. ungdoms- og pensionistkort) vil foretage hele deres rejse med flex og dermed skabe parallelkørsel og udsultning af busruterne, mens kommunerne skal dække hele regningen for kørslen.
- Risikoen for meget lange (og for kunderne meget billige eller gratis ture) som følge af knudepunktsmodellen kombineret med frafaldet af kommunegrænser. Dette risikerer at give en urimelig høj udgift for kommunerne på strækninger, hvor hele eller store dele af turen kunne være klaret med almindelig kollektiv trafik.

Administrationen har taget denne bekymring til sig og undersøger nu forskellige modeller for begrænsning af denne udfordring. F.eks. ved at sætte afstandsbegrænsning eller restriktioner på brugen i relationer med anden kollektiv trafik. Der skal findes en balance, hvor muligheden for lav takst i tilbringertrafikken og de lokale transportbehov kan tilgodeses uden at systemet skaber u hensigtsmæssige rejsemønstre med parallelkørsel.

Administrationen sender en opdatering til kommunerne, når der er klarhed over, hvordan en model med disse begrænsninger foreslås at se ud. Bestyrelsen vil blive orienteret om oplægget forud for denne udsendelse.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

10 Orientering om afvikling af jule- og nytårskørsel 2021

Resumé

Den 24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for individuel handicapkørsel. Flexbus, Flextur og Plustur er ikke åben for kørsel den 24. og 31. december. Der udføres udelukkende handicapkørsel og siddende Patientbefordring.

Sagsfremstilling

Niveauet af handicapkørsel den 24. december 2021 er steget i forhold til 2020 med ca. 400 ture, svarende til 19%, hvor turantallet for den siddende Patientbefordring i forhold til den 24. december 2020 er steget med ca. 20 ture, svarende til 8%. Det samlede turantal for den 24. december 2021 er på niveau med den 24. december 2019.

Juledagene, den 25. og 26. december, er turantallet steget med ca. 200 ture i forhold til 2020, svarende til 11%. Særligt for d. 26. 2021 har været at Flextur har været lukket denne dag, grundet kapacitets- og chaufførmangel.

Den 31. december 2021 har handicapkørsel fastholdt cirka samme turantal som 2020. Patientbefordringen oplevede et fald på ca. 20 ture.

Af nedenstående tabeller fremgår udviklingen og fordelingen af handicapture og siddende Patientbefordring den 24. og 31. december, samt den 25. og 26. december, i perioden fra 2019 til 2021.

Kørselstype:	Vogntype :	2019			2020			2021		
		24. dec	31. dec		24. dec	31. dec		24. dec	31. d	
		Før kl. 24	Før kl. 24	Efter kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Efter kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Ef
Handicap	Liftekørsel	1650	168	24	1399	148	30	1662	158	
Handicap	Siddende	920	150	39	689	120	30	815	126	
Handicap i alt		2570	318	63	2088	268	60	2477	284	
Patientbef.	Liftekørsel	26	31	0	57	53	0	60	67	
Patientbef.	Siddende	187	249	3	179	333	4	196	298	
Patientbef. i alt		213	280	3	236	386	4	256	365	
Samlet for dagen		2783	664		2324	718		2733	702	
Samlet for "året"		3447			3042			3435		

Kørselstype:	2019		2020		2021	
	25. dec	26. dec	25. dec	26. dec	25. dec	26. dec
Flextur	235	290	137	183	209	8
Handicap	447	745	286	417	419	624
Patientbefordring	217	285	224	280	224	262
Flexbus	32	30	29	34	3	17
Kommunal	2					
Plustur	1			8	8	6
Samlet for dagen	934	1350	676	922	863	917
Samlet for "året"	2284		1598		1780	

Midttrafik har til dato modtaget 3 kundehenvendelser vedrørende transporten den 24. december 2021, primært omhandlende udeblevne kørsler, hvilket vurderes beroede på misforståelser.

Midttrafik har anvendt 221 kørestolsvogne samt 170 små vogne den 24. december 2020.

Bestilling i 2021

Kunderne har haft mulighed for at bestille handicapkørsel til den 24. december 2021 ved Midttrafik fra den 17. november til 16. december 2021. Ved bestilling af handicapkørsel til den 24. december gælder der særlige regler, og derfor foretager bestillingsmodtagelsen et søgeinterval på maks. -2/+2 timer i forhold til kundernes ønskede afhentningstidspunkt. Kan afhentningstidspunktet ikke efterleves, tilbydes kunden en kørselskupon, og kunden får mulighed for selv at bestille en vogn ved en vognmand/taxacentral.

Der er til den 24. december 2021 ikke blevet udleveret kørselskuponer til alternativ transport da alle kunder der henvendte sig indenfor bestillingsfristen kunne tilbydes kørsel.

Dog med undtagelse af én enkelt kørsel internt på Sjælland, hvor alle kørsler d. 24. december foregår på denne måde.

Antallet af bestillinger efter endt deadline for handicapbestilling til den 24. december

Den 16. december 2021 var deadline for bestilling af handicapkørsel til den 24. december 2021. Efter deadline har der været 95 bestillinger/forespørgsler på kørsel til den 24. december. Heraf kunne 86 tilbydes kørsel til den 24. december 2021, 9 måtte afvises

Aflysninger i 2021

Midttrafik har i 2021 indført et gebyr på 250kr for afbestilling af kørsel efter afbestillingsfristen, denne følger bestillingsfristen d. 16. december, samt for forgæves kørsel. Der er sendt ca. 350 aflysninger/forgæves kørsel af handicapkørsel til opkrævning.

Der er samlet set i dagene fra den 24. til den 26. december 2021 samt 31. december 2021 udført ca. 600 flere kørsler end samme periode 2020, svarende til 12%.

I hele december 2021 har der været udført 19.622 handicapkørsler, hvilket er 34% flere ture end i december 2020, hvor der blev udført 14.617 handicapkørsler.

Kørsel jul og nytår 2021 har været påvirket af COVID-19 både i form af aflysninger af kørsel og sygemeldinger af chauffører. Der har dog været stor velvilje til at få løst dette hos leverandørerne, så kørslen fortsat kunne udføres.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

11 Orientering om Whistleblowerordning

Resumé

Den 24. juni 2021 vedtog Folketinget Forslag til lov om beskyttelse af whistleblowere. Loven implementerer EU-direktivet 2019/1937 af 23. oktober 2019 om beskyttelse af personer, der indberetter overtrædelser af EU-retten (whistleblowerdirektivet). Loven medfører bl.a. en pligt for alle kommuner og arbejdsgivere med minimum 50 ansatte til at etablere en whistleblowerordning. Midttrafik indførte, som følge af loven, whistleblowerordning pr. 17. december 2021.

Sagsfremstilling

Midttrafik indførte en whistleblowerordning før jul som følge af, at offentlige arbejdsgivere med flere end 50 ansatte skulle have etableret en whistleblowerordning senest 17. december 2021.

Ordnningen er implementeret ved, at der stilles en kanal (indberetningsportal) til rådighed, hvor man som medarbejder eller bestyrelsesmedlem hos Midttrafik kan indberette om alvorlige forhold uden frygt for negative konsekvenser.

Whistleblowerordningen skal betragtes som et supplement til de almindelige kanaler, fx nærmeste leder eller HR-afdelingen, i forhold til at rejse bekymringer om kritisable eller utilfredsstillende forhold.

Politik for Whistleblowerordningen i Midttrafik, herunder databeskyttelsespolitik for whistleblowerordningen, er sendt til LMU til orientering. Ordningen drøftes på LMU i starten af 2022.

Whistleblowerenhed

Midttrafiks interne whistleblowerenhed består af:

- Sekretariatschef Bodil Løck Møller, Direktionssekretariatet
- Jurist Casper Ellesøe Wedel, Direktionssekretariatet

Advokatfirmaet Norrbom Vinding bistår med screening af indberetninger. Kontaktpersoner fra Norrbom Vinding har adgang til indberetningsportalens backend, hvor indberetningerne administreres fra. De to kontaktpersoner i Midttrafiks whistleblowerenhed vil også blive tildelt en adgang til portalen. Norrbom Vinding orienterer de to kontaktpersoner, når der indkommer en indberetning.

Whistleblowerpolitik

Midttrafik har udarbejdet en whistleblowerpolitikken indeholder relevante informationer om:

- Hvem der kan indberette
- Hvad der kan indberettes om
- Hvordan indberetningerne bliver behandlet
- Hvordan man laver en indberetning

Derudover indeholder politikken oplysninger om rettigheder og databeskyttelse for personer, der indberetter, og personer, der indberettes om. Politikken er vedlagt som bilag.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - whistleblowerpolitik-midtrafik-14-12-21-med-link

12 Orientering om pulsmåling 4. kvartal 2021

Resumé

I det seneste år har dagligdagen for Midttrafiks medarbejdere budt på mange forandringer. Administrationen har i 2021 gennemført fire mindre pulsmålinger for løbende at få fornemmelse af trivslen blandt medarbejderne og indsigt i arbejdslivet hos Midttrafik, både på kontoret og på hjemmearbejdspladsen. Målingerne gør det muligt at sikre en løbende dialog om trivsel og arbejdsforhold under de omskiftelige omstændigheder.

Nedenfor skitseres hovedresultater i 4. kvartals pulsmåling og efterbehandlingen heraf.

Sagsfremstilling

Overordnede resultater

Pulsmålingen blev gennemført i perioden 8. - 17. december 2021 med en tilfredsstillende svarprocent på 82,9 %, svarende til 102 gennemførte besvarelser. Særligt for dataindsamlingsperioden er, at hovedparten af Midttrafiks medarbejdere blev hjemsendt umiddelbart efter undersøgelsens start.

Spørgerammen blev forud for målingen i 3. kvartal tilpasset den aktuelle arbejdssituation, hvor alle Midttrafik medarbejdere igen kunne møde ind på arbejdspladsen. Der er ikke lavet yderligere tilpasninger, der tilgodeser hjemsendelsen i december.

Hjemsendelsen giver udslag i et fald i seks ud af syv temaer i undersøgelsen, hvor det ikke er muligt at fastholde de høje scorer fra 3. kvartal. Dette er forventeligt, da hjemsendelse påvirker dagligdagen negativt. Faldet taget i betragtning, så er tilfredshedsniveauet generelt set højere end i begyndelsen af 2021. Nogle temaer påvirkes mere end andre, hvilket vil blive nærmere gennemgået nedenfor. Forudsætningerne taget i betragtning, så er resultat tilfredsstillende.

Arbejdsglæde og motivation

Temaet Arbejdsglæde og motivation indeholder fire spørgsmål og opnår overordnet set en gennemsnitlig score på 4,05 (3. kv: 4,27) på en skala fra 1-5. Spørgsmålet med den højeste score er fortsat "I mit team føler vi os motiverede til at gøre et ekstra godt stykke arbejde", der opnår en score på 4,17 (3. kv: 4,41). Det største fald ses på spørgsmålet "Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?", der er faldet fra 4,27 til 3,93 fra 3. kvartal til 4. kvartal.

Effektivitet og rammevilkår

Den gennemsnitlige besvarelse vedrørende spørgsmål om effektivitet og rammevilkår for arbejdet ligger på 4,06 (3. kv: 4,29).

Spørgsmålet "Har du ressourcerne, teknologien og den information du behøver, for at udføre et godt stykke arbejde?" opnår den laveste score på 3,93 (3. kv: 4,24).

Arbejds miljø

Spørgsmålet til afdækning af det fysiske arbejdsmiljø har været et omdrejningspunkt, særligt i perioder med hjemsendelse. Der har været behov for fokus på indretning af hjemmearbejdspladser samt strukturering af en arbejdsdag med bevægelse og pauser. Temaet opnår samlet set en score på 3,88 (3. kv: 3,94). Opmærksomhed på pauser og bevægelse i løbet af dagen opnår den laveste score på 3,75

De åbne, uddybende kommentarer kommer bl.a. med forslag til forskellige tiltag til øget bevægelse, fx påmindelser, konkurrencer eller træningsmulighed på arbejde.

Hjemmearbejde

Undersøgelsen indeholder et spørgsmål om antal hjemmearbejdsdage for at få et overblik over i hvor stor udstrækning, der gøres brug af tilbuddet om op til to ugentlige hjemmearbejdsdage. 29,4 % af medarbejderne har ikke arbejdet hjemme i de seneste 30 dage. 30,4 % har i gennemsnit arbejdet hjemme 1 dag ugentligt, 33,3 % har arbejdet hjemme 2 dage ugentligt, mens 6,8 % har arbejdet hjemme mere end 2 dage pr. uge.

Til brug for yderligere evaluering af ordningen med tilbudt hjemmearbejde stilles alle spørgsmålet "Hvordan oplever du blandingen af hjemmearbejde og fremmøde på tværs af Midttrafik (fx samarbejde, møder, kultur og/eller relationer)?" Spørgsmålet har på en skala fra 1-5 fået en samlet score på 4,40 (3. kv: 4,42).

Kollegaer

Den gennemsnitlige besvarelse vedrørende temaet kollegaer ligger på 4,43 (3. kv: 4,49). Teamet indeholder fire spørgsmål, hvor i blandt der særligt ved spørgsmålet "Har du i de seneste 30 dage følt dig som en del af det kollegiale fællesskab i teamet" er set stor variation i løbet af 2021.



Spørgsmålet opnår scoren 4,51 (3. kv: 4,59; 2. kv: 4,18; 1. kv: 3,93) og har således tydeligt været påvirket af hjemmearbejde. Afdelingerne har opbygget erfaring fra de første hjemsendelser, der muligvis er kommet den seneste hjemsendelse til gavn.

Leder

Temaet, hvor nærmeste leder vurderes, indeholder to spørgsmål og opnår samlet set en score på 4,26 (3. kv: 4,47). Spørgsmålet "Har du modtaget den hjælp og støtte fra din leder, som du har haft behov for i de sidste 30 dage?" har det største fald og bevæger sig fra 4,54 i 3. kvartal til 4,29 i 4. kvartal.

Sundhed og sikkerhed

Medarbejderne på arbejdspladsen markerer op til tre svar på en liste over sikkerhedsforanstaltninger, der er vigtige for deres tryghed på arbejdspladsen. 34,3 % af medarbejderne har svaret "Jeg føler mig ikke utryg", hvilket udgør et stort fald i sammenligning med 3. kvartal, hvor andelen var 52,3 %. Dette formodes at hænge sammen med den øgede smitterisiko i samfundet.

Foranstaltningerne, der vægtes højest i 4. kvartals måling, er:

- Mulighed for testning (51,0 %)
- Systematisk og hyppig rengøring (42,2 %)
- At kolleger følger Sundhedsstyrelsens anbefalinger (41,2 %)

Temaet sundhed og sikkerhed indeholder tre spørgsmål og med en samlet score på 4,57 (3. kv: 4,56) ses en lille stigning.

Opfølgning på måling

Der er udarbejdet en samlet Midttrafik rapport, samt særskilte rapporter for alle afdelinger. Opfølgningen vil hovedsageligt foregå afdelingsvist, så indsatser og aktiviteter målrettes afdelingens behov og de udsving, der ses afdelingerne imellem.

Indsatsområder på tværs af Midttrafik vil blive løftet i LMU og arbejdsmiljøgruppen.

Pulsmålingerne er gennemført kvartalsvist i 2021, hvor der har været et øget behov for hyppig viden omkring medarbejdernes trivsel. Målingerne bliver ikke videreført i 2022.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 12.a Bilag 1_Pulsmåling 4. kvartal 2021_Midttrafik total

13 Siden sidst

Direktør for Aarbus

Finn Mikkelsen, direktør for Aarbus, fratræder efter eget ønske sin stilling 1. juni i år. Han refererer til direktøren for Midttrafik, som bliver formand for ansættelsesudvalget, der i øvrigt består af en repræsentant fra Aarhus kommune, som finansierer selskabet, og en ledelsesrepræsentant og en medarbejderrepræsentant fra busselskabet. Der vil blive anvendt eksternt rekrutteringsfirma.

Midttrafiks samarbejde med Passagerpuls

Midttrafiks direktion har den 5. januar 2022 holdt møde med Passagerpuls. Mødet tog udgangspunkt i de aktuelle udfordringer, der er for kollektiv transport i øjeblikket. Passagerpuls er som talerør for passagererne i den kollektive transport interesserede i, hvordan de kan understøtte trafikskaberne og bidrage til at sætte fokus på kollektiv transport i den politiske dagsorden.

Direktionen fremførte Midttrafiks fokusområder for 2022 med afsæt i strategiplanen for 2021-2024. Dette førte til en interessant dialog omkring Passagerpulsens fokusområder for 2022 og hvordan disse kan spille sammen med Midttrafiks egne. Direktionen kom med input til områder, som Passagerpuls kan hjælpe med at tilvejebringe viden omkring. Passagerpuls stillede samtidigt deres Passagerpanel til rådighed, såfremt Midttrafik skulle få behov for at inddrage eller undersøge brugernes holdning til nye tiltag eller lignende.

Afslutningsvist blev det etablerede Passagerråd i Region Midtjylland drøftet, hvor Midttrafik er repræsenteret som en del af følgegruppen. Første ordinære møde i Region Midtjyllands Passagerråd blev afholdt den 12. maj 2021 og der har efterfølgende været gennemført yderligere to møder. Passagerpuls har evalueret på erfaringerne med de fem regionale Passagerråd og har på baggrund af dette foreslået flere forbedringer, herunder afholdelse af færre møde med mere tid fordybelse samt en bedre sikring af mødedeltagelse blandt rådets medlemmer. Midttrafik støtter op om de foreslåede forbedringstiltag.

Beslutning**14 Eventuelt**

15 Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 11. februar 2021

Underskrift af beslutningsprotokol for åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik den 11. februar 2022.