



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
24. juni 2022 kl. 09:00
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

| Pkt. Tekst | Side |
|--|-------------|
| 1 Temadrøftelse om placering af likviditet..... | 3 |
| 2 Forventet regnskab 2022 efter første estimat..... | 4 |
| 3 Budget 2023 1. behandling | 6 |
| 4 Afregningsmodel for årsregnskabet | 9 |
| 5 Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter | 10 |
| 6 Ophør af midlertidig fri transport for ukrainske flygtninge | 14 |
| 7 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland | 16 |
| 8 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2023 | 18 |
| 9 Konkrete tiltag på markedsføring | 19 |
| 10 Orientering om handlingsplan for at nedbringe forsinkelserne på den siddende patientbefordring..... | 21 |
| 11 Tilbage melding fra Datatilsynet vedr. tilsyn af 5. december 2019..... | 23 |
| 12 Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik..... | 24 |
| 13 Siden sidst | 25 |
| 14 Eventuelt | 30 |

Beslutning

1 Temadrøftelse om placering af likviditet

Resumé

Midttrafik har siden 2016 placeret drifts- og overskudslikviditet i et likviditetsdepot med tilknyttet repo-facilitet. Obligationsporteføljen er sammensat med en lav risikoprofil, da Midttrafik i henhold til finanspolitikken ikke har til formål at tjene penge på likvide beholdninger.

Jyske Bank vil præsentere afkastet under de nuværende omstændigheder samt kort præsentere alternative investeringstyper.

Sagsfremstilling

I forlængelse af den negative indlånsrente i 2016 ændrede Midttrafik sin finanspolitik, således overskydende likviditet kunne placeres i et depot med tilhørende repo-facilitet.

Til og med 2020 har dette givet et akkumuleret positivt afkast, mens afkastet blev negativt i 2021 som reaktion på covid-19 pandemien og varslede rentestigninger.

I takt med stigende renteniveau vil kurserne falde og afkastet på porteføljen er udfordret i 2022, der kan betragtes som et overgangår tilbage til mere normale forhold med positiv indlånsrente på pengemarkedet.

Jyske Bank deltager under dette punkt på bestyrelsesmødet og vil kort præsentere afkastet under de nuværende omstændigheder og introducere alternative investeringstyper på baggrund af deres kendskab til kommunernes formuepleje.

På baggrund af præsentationen har bestyrelsen mulighed for at drøfte risikovillighed med henblik på en kommende godkendelse af opdateret finanspolitik for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter risikovillighed med henblik på opdatering af Midttrafiks finanspolitik i efteråret 2022

2 Forventet regnskab 2022 efter første estimat

Resumé

Forventet regnskab estimat 1 opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2022. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2022 (inkl. Covid-19 kompensation). Derudover vises den forventede statslige kompensation i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse er for bestillerne, hvis en statslige kompensation udmøntes. Vedlagt er forventet regnskab 2022 estimat 1.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2022 efter første estimat

Midttrafik er stadig påvirket af eftervirkningerne fra covid-19 pandemien og nedlukningen af samfundet, særligt økonomisk i form af stadig formindskede passagerindtægter, samt øgede udgifter til ekstraordinær rengøring. De stigende brændstofpriser sætter også deres spor på forventet regnskab efter første estimat og er den drivende kraft bag budgetafvigelse på omkostningssiden.

I forhold til det oprindelige budgetgrundlag forventes en indekseffekt på 149,1 mio. kr. I budget 2022 er der indregnet indekspuljer på i alt 10,4 mio. kr. Med tillægsbevillingen på 87,8 mio. kr. refterer således en udækket indekseffekt på 50,9 mio. kr.

I både 2020 og 2021, er der blevet indgået aftaler mellem Trafikselskaberne i Danmark og staten om kompensation ifm. covid-19. Aftalen indebar, at Midttrafik modtog fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og de merudgifter, der var forbundet med covid-19, men i 2022 vil Midttrafik kun blive kompenseret for indtægtstab i januar og februar, jævnfør økonomiaftalen indgået 8. juni 2022.

Midttrafik mangler derfor ca. 76 mio. kr. på grund af mistede indtægter for 2022. Administrationen har ikke med så kort varsel korrigeret denne information for de enkelte ejere, men det vil ske snarest.

For Kørselsudgifter er der en budgetafvigelse på 125,1 mio. kr., hvoraf indeksregulering udgør 119,4 mio. kr., modsatrettede kommunespecifikke afvigelser på samlet 14,7 mio. kr.

Flextrafik har en budgetafgivelse på 32,1 mio. kr., hvilket primært skyldes indekseffekter på 29,7 mio. kr.

For det finansielle afkast er der en afvigelse på 8,3 mio. kr. Midttrafiks likviditetsdepoter er faldet gennem hele 2022. Det er primært de stigende renter, der har presset de danske obligationer.

For Billetkontrol forventes der en budgetafgivelse på 4,7 mio. kr., som skyldes at estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret, og at taksten for kontrolafgifter forventes hævet i efteråret 2022, til 1.000/500 kr. for voksen/barn.

Inklusive mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes der samlet et merforbrug på 158,1 mio. kr. svarende til 9 %.

Bemærk Midttrafik udsender administrativt det forventede regnskab estimat 1 fordelt på de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2022 estimat 1 tages til efterretning.

Bilag

- 2.a Bilag 1, Hovednotat
- 2.b Bilag 2, Byrdefordeling pr. område
- 2.c Bilag 3, Opsummering pr. bestiller

3 Budget 2023 1. behandling

Resumé

Midttrafiks forslag til 1. behandling af budgettet for 2023 samt budgetoverslagsårene 2024-2026 fremlægges for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget vil efterfølgende blive sendt i politisk høring ved bestillerne. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Budgetforslag 2023 – 1. behandling

Grundlaget for budget 2023 er regnskabet for 2021, budget 2022 samt kendte ændringer i 2022.

Busindtægterne har en budgetafvigelse på 12,8 mio. kr., hvilket er eksklusiv det anslåede indtægtstab på 51,8 mio. kr., der forventes grundet en langtidseffekt af covid-19 pandemien, i form af passagerfrafald. Nedskrivningen svarer til 8 % af indtægterne i 2023, og er forbundet med væsentlig usikkerhed. Midttrafik modtog fuld kompensation for indtægtstab relateret til covid-19 i 2020 og 2021, men i 2022 er der kun indgået en aftale om kompensation for indtægtstab i januar og februar. Der forventes derfor ikke nogen form for kompensation i 2023 for indtægtstab relateret til covid-19. Skulle der i løbet af året ske ændringer i disse forudsætninger, vil budgettet blive reguleret tilsvarende i 2. behandlingen.

Der er desuden indregnet takststigninger på 4,9 % i busindtægterne for 2023, da administrationen vil indstille til Midttrafiks bestyrelse, at takststigningsloftet udnyttes fuldt ud for 2023. Der er desuden i indtægtsbudgettet indregnet en yderlig indfasning af den nye datadrevne indtægtsdelingsmodel, således at 75 % af indtægterne fordeles baseret på en datadreven opgørelse over fordelingen af indtægter i 3. og 4. kvartal af 2021, samt 1. kvartal af 2022, de resterende 25 % af indtægterne, fordeles på baggrund af regnskabet for 2021. Det skal bemærkes, at fordelingen i 2021 udelukkende anvendes til budgetformål. Ved den endelige indtægtsdeling i 2023, vil data fra 2023 blive anvendt til fordelingen.

For busdriftens operatørudgifter er budget 2023 opskrevet med 160,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Merudgiften består af en indekseffekt på 168 mio. kr. modregnet budget 2022's indekspuljer på 10,4 mio., dertil kommer flere modsatrettede bevægelser, der samlet giver en merudgift på 2,7 mio. kr. – bl.a. forventes et fald på ca. 10.900 køreplantimer, der mere end opvejes af andre bevægelser. Grundet generelle usikkerheder og store stigninger i indekset, vil det blive opdateret ved væsentlige ændringer.

Det midlertidige uddannelsestilskud fra Region Midtjylland til enkelte kommuner bortfalder i 2023, hvorfor det ikke indgår i budget 2023.

For Flextrafik er det samlede budget i 2023 forøget med 78,7 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det er primært som følge af indeksstigninger på 56,2 mio. kr., resterende skyldes øget aktivitet. Projektet med Den nye Optimeringsplatform (NOP) holder tidsplanen og økonomien følger budgettet.

Letbanens budget er i 2023 forøget med 24,2 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes overvejende indeksstigninger på 6,4 mio. kr., generelt øgede operatørudgifter

for 16,8 mio. kr., samt øvrige driftsudgifter for 1,2 mio. kr. Der er desuden øgede indtægter for 0,2 mio. kr.

På togdriften er budget 2023 forøget med 3,7 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det er sammensat af en stigning i udgifter på 2,9 mio. kr. og 0,1 mio. kr. pga. nye prisfremskrivninger, samt 0,6 mio. kr., i manglende indtægter, hvilket tilskrives passagerfracald som langtidseffekt af covid-19 pandemien.

For Billetkontrollen er budget 2023 faldet med 6,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes primært, at estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret med -3,5 mio. kr. Dertil forventes indtægterne fra kontrolafgifter at stige med 3,6 mio. kr., da det er besluttet, at kontrolafgifterne stiger til 1.000 kr./500 kr. for voksen/barn, med effekt fra september 2022.

Indekseffekten forventes i budget 2023, at medføre en merudgift på 236,1 mio. kr. sammenlignet med det budget 2022. Det skyldes den kraftige stigning i energi- og brændstofpriser i starten af 2022, hvilket gør at der må behæftes en væsentlig usikkerhed ved fastsættelsen af udgifterne i budget 2023.

Midttrafiks Likviditet har siden starten af 2022 været under pres pga. stigende brændstofpriser, hvilket afspejles i budget 2023. Det er indstillet af administrationen, at der potentielt fremadrettet kan ske en asymmetrisk opkrævning af budgettet hos bestillerne, efter en kvartalsvis 30-30-20-20 model, fremfor månedlige acountobetalinge, for at lempe presset på Midttrafiks likviditet. Desuden indstilles der til en option på en indeksbevilling på 47,2 mio. kr., som kan blive indkrævet hos bestillerne, svarende til en indeksstigning på 3 %. Bevillingen vil kun indkræves i tilfælde af, at indekset stiger væsentligt ift. budgetgrundlaget,

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige områder er Budget 2023 samlet opskrevet med 276,3 mio. kr. sammenholdt med budget 2022.

Midttrafik har udarbejdet et detaljeret budgetmateriale for hver enkelt ejer, men for at begrænse omfanget, er dette materiale ikke udsendt til bestyrelsen men direkte til administrationen i kommuner og regionen. Midttrafik har lavet et kort resume til bestyrelsen over ændringerne for den enkelte bestiller (jvf. Bilag 3).

Administration indstiller desuden, at vedlagte brev fra Midttrafik sendes til alle bestillerne.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2023 1. behandling godkendes.

at Midttrafik har mulighed for at opkræve budget 2023 kvartalsvis asymmetrisk, hvis der kommer pres på Midttrafiks likviditet.

at der budgetteres med en option på indeks på 47,2 mio. kr. som kun opkræves hvis indeks går ud over det budgetterede.

at brev til kommuner og region om de økonomiske udfordringer for kollektiv trafik godkendes

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Hovednotat
- 3.d Bilag 4 - Brev - økonomiaftale
- 3.b Bilag 2 - Byrdefordeling pr. område
- 3.c Bilag 3 - Opsummering pr. bestiller

4 Afregningsmodel for årsregnskabet

Resumé

Bestyrelsen besluttede i november 2016, at øge kommunernes og regionens budgetsikkerhed, ved at udskyde regnskabsregulering med et år fra og med regnskab 2016. Bestyrelsen besluttede efterfølgende i november 2020 at det også blev muligt at afregne efter FR 3 kvartal.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden bestyrelsens beslutning i 2016 afregnet årets resultat med en forskydning på 1 år for at sikre kommunernes og regionens budgetsikkerhed.

Med den nuværende metode har kommunerne og regionen ikke oplevet, at de midtvejs i et igangværende budgetår er nødsaget til at finde store besparelser, hvis forrige år viser sig at blive dyrere end forventet. Modellen har givet mulighed for at planlægge mere langsigtet, da man er klar over hvilke ekstraudgifter eller -indtægter, der tilfalder i det kommende budgetår.

I 2020 besluttede bestyrelsen efter ønske fra Aarhus kommune, at de fremadrettet bliver afregnet i december, i forhold til FR 3 kvartal, og eventuelle afvigelser i forhold til regnskabet afregnes i forhold til nuværende model 1 år efter.

Nuværende model har fungeret fint for alle parter, så længe der ikke er de store budgetmæssige afvigelser, men fra 2020 har Midttrafik haft store likviditetsmæssige udfordringer som følge af mistede indtægter og store udsving på brændstofpriserne.

Midttrafik har været i dialog med Region Midtjylland, Silkeborg, Randers og Herning kommune, om en ændring af den nuværende model til den forslået nedenfor.

Midttrafik foreslår, at der fra regnskab 2022 og frem bliver foreløbig afregnet primo januar måned efter regnskabsåret, i forhold til Midttrafiks sidste forventede regnskab i 2022. Resterende beløb afregnes efter godkendt regnskab i maj måned. Ændringen vil betyde at Midttrafik bedre kan håndtere store budgetmæssige afvigelser.

Økonomi

Ændringen vil betyde at Midttrafik ikke vil blive belastet af større likviditetsmæssige afvigelser

Direktøren indstiller,

at Midttrafik fra og med regnskab 2022 afregner kommunerne og regionen foreløbigt i januar 2023 efter resultatet af forventet regnskab i årets sidste kvartal og endeligt i maj 2023, efter godkendt regnskab.

5 Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

Resumé

Flere bestillere har anmodet Midttrafik om at indføre et forbud mod reklamer for pengespil på busserne. Kommunens anmodning åbner op for muligheder og udfordringer med reklamer på Midttrafiks busser, der de senere år har tiltrukket sig større offentlig bevågenhed.

Sagsfremstilling

Byrådet i Randers Kommune vedtog på sit møde 16. maj 2022 nedenstående:

»Socialdemokratiet stillede ændringsforslag om, at Randers Kommune retter henvendelse til Midttrafik, med henblik på at droppe reklamer for pengespil i den offentlige transport. Desuden forslås det, at Randers Kommune sender en opfordring til Region Midtjylland og de midtjyske kommuner om ligeledes at følge forslaget.«

Efterfølgende har Midttrafik fået henvendelser fra Horsens, Syddjurs, Favrskov og Randers Kommuner, der alle ønsker et forbud. Deres henvendelser er vedhæftet.

Byrådet i Aarhus Kommune behandlede sagen 8. juni 2022. Her er sagen sendt tilbage til magistraten for teknik med følgende ændringsforslag:

1. At man udvider forslaget til at det omfatter samtlige kommunale/ offentlige bygninger, flader og transportmidler.
2. At man ud over spilvirksomheder også omfatter alle typer af virksomheder der udbyder såkaldte "Kviklån". Uanset rentesats.

Nuværende praksis i Midttrafik

Det er busselskaberne, der har rettighederne til at sælge reklamer på Midttrafiks busser. Rettighederne tilfalder et busselskab, når det gennem et udbud har vundet en kontrakt. Busselskabet videresælger reklamepladsen til reklamebureauer, der herefter finder annoncører samt producerer og opsætter materialet. Indtægterne fra reklamesalget medvirker til, at busselskaberne kan sænke deres tilbudspriser i Midttrafiks udbud.

Midttrafiks buskontrakt fastsætter retningslinjer for reklamer, der må vises. Retningslinjerne blev skærpet i 2015 i samarbejde med Midttrafiks advokat. Det overordnede princip er, at reklamer, der er i overensstemmelse med lovgivningen og branchestandarder, kan vises på busserne. Dog skal der i høj grad tages hensyn til, at reklamer ikke må virke stødende. Herudover har retningslinjerne et særligt fokus på reklamer rettet mod børn og unge. Retningslinjerne fremgår af bilag 2.

Midttrafik skal ikke forhåndsgodkende reklamer, men busselskabet skal inddrage Midttrafik i tilfælde af tvivl om en reklames berettigelse. Midttrafik modtager årligt 2-4 henvendelser med henblik på godkendelse. Her er det altid reklamens udformning i ord og billeder, der vurderes, og ikke den konkrete branche eller annoncør.

Herudover bliver Midttrafik 3-6 gange årligt inddraget på baggrund af kundeklager eller sager i medierne. Et eksempel på en aktuell kundeklage, hvor selve bussen inddrages som en integreret del af en reklame for en datinghjemmeside, ses i bilag 3. Administrationen har i den konkrete sag vurderet, at reklamen ikke strider mod kontrakten.

Administrationens godkendelse eller afslag af konkrete reklamer tager ofte udgangspunkt i tidligere sager, hvor bestyrelsen har tilkendegivet sin holdning. Konkrete reklamers indhold har nemlig i nogle få tilfælde været af en karakter, så bestyrelsen aktivt er inddraget. Det har bl.a. omfattet reklamer med stødende, politiske budskaber, plastikkirurgi og stripklubber.

Enkelte annoncører har tidligere spekuleret i den værdi, offentligt omtale af deres reklame kan give annoncøren, når reklamen er placeret på et offentligt finansieret produkt, såsom bussen.

Administrationen vurderer samlet, at markedet for busreklamer i de senere år har udviklet sig, så stadig flere reklamer giver anledning til negative reaktioner fra kunder og offentlighed, og dermed administrationens inddragelse.

Forbud mod reklamer for specifikke brancher

Som offentligt trafiksselskab skal Midttrafik respektere ytringsfriheden (jf. art. 10 i den Europæiske Menneskerettighedskonvention), herunder også den kommercielle ytringsfrihed. Midttrafik kan dog efter en konkret vurdering begrænse adgangen til at reklamere på busserne, når det sker ud fra saglige hensyn. Disse saglige hensyn skal være velbegrundede.

Regler, der indskrænker adgangen til at reklamere, bør derfor udelukkende indføres efter en grundig afvejning af hensynet til ytringsfriheden, over for det saglige hensyn til, at Midttrafik som offentligt trafiksselskab ikke bør eller skal være medafsender af alle typer budskaber.

Hvis Midttrafik beslutter at ændre sine reklamebestemmelser, vil nye bestemmelser gælde i *fremtidige* udbudte buskontrakter. Det betyder, at bestemmelserne tidligst vil få fuld virkning om 10 år. I en ny skærpelse af bestemmelserne vil et forbud mod spilreklamer kunne indgå. Det kan her vurderes, om skærpelsen også skal omfatte andre typer af reklamer. Fx reklamer for kviklån, plastikkirurgi, tobak, sexlegetøj, stripklubber, alkohol eller lægemidler. Hensynet til ytringsfriheden skal vurderes konkret for hvert område, hvor reklameretten overvejes begrænset.

Praksis hos øvrige trafiksselskaber

Trafiksselskabet på Sjælland, Movia vedtog i 2020 at skærpe sine reklamebestemmelser, så reklamer af seksuel karakter af enhver art blev forbudt. Herudover indførtes krav om, at flere typer reklamer skal forhåndsgodkendes. Det indebærer, at reklamer, der kan påvirke Movias interesser eller kunder (f.eks. politiske reklamer, reklamer hvor den offentlige transport, Movias eller andre aktørers brands anvendes, eller hvor bussen som medieplatform inddrages som en del af reklamens udformning), også skal forhåndsgodkendes. Overordnet fastholdt Movia dog princippet om, at lovgivningen sætter rammen for, hvilke øvrige reklamer, der kan vises på busserne.

Nordjyllands Trafikselskab har præciseret at: »Der må ligeledes ikke reklameres for spil, klasselotteri, pulje- væddemål, gevinstgivende spilleautomater, kasinoer og onlinespil, jf. de nærmere definitioner heraf i lov om spil.«.

Sydtrafik og FynBus henviser i forskellige formuleringer til den generelle lovgivning på området.

Forbud mod spilreklamer

Af Midttrafiks nuværende buskontrakter fremgår det bl.a., at reklamer ikke må udnytte spillelidenskab, jf. Bilag 2. Kontrakterne forbyder dog ikke reklamer for spilindustrien.

Udover buskontrakterne sætter spillovens §36 nogle lovmæssige rammer:

- gevinstchancen skal fremstilles på en korrekt og balanceret måde således, at der ikke skabes et indtryk af, at gevinstchancen er større, end den i realiteten er,
- markedsføringen skal fremstille spil som et underholdningstilbud,
- markedsføringen må hverken i kommunikationsudformning eller medievalg målrettes mod børn og unge under 18 år,
- markedsføringen må ikke ved brug af kendte personligheder i strid med sandheden antyde, at deltagelse i spil har bidraget til den kendtes succes, og
- markedsføringen må ikke have et indhold, der giver indtryk af, at deltagelse i spil fremmer en løsning på finansielle problemer eller giver spilleren social accept.

Ønsker bestyrelsen at imødekomme bestillerne med et omgående forbud mod spilreklamer, skal vilkårene i eksisterende buskontrakter ændres. En sådan ændring afhænger af busselskaberne velvillighed. Midttrafik kan også blive mødt med krav om kompensation, hvis selskaberne kan dokumentere et tab som følge af forbuddet. Risikoen herfor vurderes dog at være begrænset.

Økonomi

Administrationen anslår, at busselskabernes nuværende, samlede indtægter fra salg af reklameplads udgør mellem 15-16 mio. kr. Til sammenligning udgør bruttoudgiften til kollektiv bustrafik ca. 1,4 mia. kr.

En beslutning om at forbyde bestemte brancher at reklamere på busserne vurderes ikke at have betydelige økonomiske konsekvenser, idet busselskaberne fortsat kan udnytte reklamepladsen på bussen fuldt ud. Vurderingen er baseret på, at ændringerne gennemføres successivt i forbindelse med genudbud af buskontrakter.

En beslutning om omgående at forbyde spilreklamer i nuværende kontrakter *kan* medføre et krav om kompensation, hvis busselskaberne kan dokumentere, at de lider tab som følge af forbuddet.

Endelig bemærkes det, at busselskaberne ikke bør fratages muligheden for at sælge reklameplads. Salget af reklameplads på bussen er nemlig en momspligtig aktivitet, hvilket giver busselskaberne mulighed for delvist at afløfte moms på indkøbet af

bussen. Dette er omvendt ikke muligt, hvis bussen udelukkende benyttes til kollektiv trafik, idet der ikke betales moms af kollektiv trafik.

Betydning for kunderne

En beslutning om at forbyde reklamer for bestemte brancher kan betyde, at færre kunder tager anstød af konkrete reklamer, og dermed opfattes som positivt blandt nogle kunder.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen drøfter, om administrationen skal udarbejde et forslag til skærpede reklamebestemmelserne til kommende udbud, hvor Midttrafik *enten* forbyder reklamer for specifikke brancher, *eller* hvor administrationen i højere grad skal godkende reklamer for specifikke brancher
- at** bestyrelsen drøfter, om administrationen skal arbejde for et omgående forbud mod spilreklamer i nuværende buskontrakter

Bilag

- 5.b Bilag 2 – Nuværende reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter
- 5.c Bilag 3 - aktuel kundehenvendelse om konkret reklames indhold
- 5.a Bilag 1 - Henvendelser fra bestillere

6 Ophør af midlertidig fri transport for ukrainske flygtninge

Resumé

Midttrafik har siden marts 2022 midlertidigt givet fri transport til ukrainske flygtninge. Administrationen indstiller, at konduite-ordningen ophører og erstattes af en voucher løsning, som kommunerne kan vælge at bruge til at tilbyde 1-14 dages fri transport til flygtninge, som endnu ikke har modtaget opholdstilladelse.

Sagsfremstilling

I marts 2022 skrev medierne, at der var indgået aftale mellem Transportministeriet og DSB om fri rejse for ukrainske flygtninge.

Trafikselskaberne, som ikke var informeret herom, besluttede herefter administrativt, at samme ordning skulle gælde i busser, lokaltog mv. Midttrafiks bestyrelse blev orienteret på deres møde 1. april 2022.

Der er iværksat midlertidig fri rejse til ukrainske flygtninge, som kan fremvise ukrainsk pas. Muligheden for fri rejse gælder for alle busser og tog under Midttrafik. En lignende ordning findes også i de øvrige trafikselskaber.

For skolebørn gælder, at Midttrafik har indført et midlertidigt rejsebevis til ukrainske skolebørn, der ikke har pas. Rejsebeviset er gyldigt i 12 dage og kan kun bruges til at børnene får et skolekort udleveret på skolen. Skolerne skal bestille skolekort til ukrainske elever på lige fod med danske elever.

Administrationen indstiller, at den midlertidige konduite-ordning udfases, mod at kommunerne får mulighed for at tilbyde fri transport i en overgangsperiode, og indtil flygtningene har fået opholdstilladelse.

Flere trafikselskaber har allerede afsluttet den midlertidige frie transport eller arbejder på at stoppe den.

Midttrafik kan lave en voucher-løsning, til de kommuner der måtte ønske det. Voucheren vil gælde 1-14 dage og er tænkt som midlertidig rejsehjemmel til flygtningen, som endnu ikke har modtaget opholdstilladelse. Voucheren vil kun være gyldig til Midttrafiks busser og tog, og ikke til Arriva Tog og DSB.

Voucheren håndteres via Midttrafik App back office, hvor kommunens medarbejder får adgang til et særligt vindue, hvor de skal udfylde en formular med kundens oplysninger. Voucheren udstedes elektronisk til Midttrafik App og laves som gratisbillet, dvs. der ikke er mellemregninger mellem Midttrafik og kommunerne. Løsningen vil være klar til 15. juli 2022, hvor den midlertidige frie transport indstilles at ophøre.

Måtte bestyrelsen følge administrationens indstilling, producerer administrationen visitkort, der fortæller, at den frie transport ophører. Visitkort udleveres af chauffører, kontrollører og kundemedarbejdere. Administrationen informerer samtidig kommunerne via nyhedsbreve m.m.

Direktøren indstiller,

at den midlertidige frie transport til ukrainske flygtninge stopper pr. 15. juli 2022.

at Midttrafik udvikler en voucher-løsning, som kommunerne kan bruge til flygtninge, som endnu ikke har opholdstilladelse.

7 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland

Resume

Administrationen har skitseret et forslag til en mulig studietur for bestyrelsen i foråret 2023. Vi foreslår at besøge Groningen i Holland, som også var målet for studieturen for bestyrelsen i den forgangne valgperiode. Her oplevede bestyrelsen bl.a., hvordan man har haft held med at indrette byen til kollektiv trafik og bløde trafikanter, mens hubs uden for byen giver de rejsende mulighed for at stille bilen og rejse videre med kollektiv trafik af høj kvalitet.

Sagsfremstilling

Som en del af aktiviteterne i en valgperiode har bestyrelsen tidligere været på studietur med det formål at opnå ny viden inden for ét eller flere områder af kollektiv transport og derved hente inspiration til bestyrelsesarbejdet fremadrettet.

Den seneste studietur i 2019 gik til Groningen i Holland og var meget udbytterig for bestyrelsen. Bl.a. gav turen inspiration til udvikling af hubs i midtjysk sammenhæng og vakte tanker om både brugen af flextrafik i relation til hubs og indretning af byer på den kollektive trafiks og de bløde trafikanters præmisser.

Følg evt. nedenstående link for nyhedsbrevet om studieturen for 2019:

[Holland inspirerer til midtjyske initiativer - Midttrafik \(bit.ly/3tFOKNT\)](https://bit.ly/3tFOKNT).

Bestyrelsens nye sammensætning betyder, at der kun er et enkelt nuværende medlem, som deltog på turen i 2019. Derfor vil det være interessant med et genbesøg. Det vil også give muligheden for at komme et spadestik dybere i forståelsen af nogle af de elementer, som bestyrelsen har særligt fokus på – fx hubs - og at følge op på nye perspektiver – fx hvordan man i Groningen har arbejdet med at få passagererne tilbage efter corona-nedlukningerne.

Studietur til Holland - Groningen

Det foreslås, at bestyrelsen tager på studietur til Groningen i den nordlige del af Holland. Groningen er en by med ca. 200.000 indbyggere, hvor der er investeret massivt i busfremkommelighed, knudepunkter, parker & rejs-faciliteter og højklassede busløsninger, og hvor satsning på kollektiv trafik og cykel hænger tæt sammen med byens andre transportpolitikker. Det er samtidig lykkedes at få bustrafikken integreret i bymiljøet tæt på cafeliv og butikker.

Formålet med studieturen vil dermed være at få inspiration fra en by/et større byområde, hvor kollektiv trafik er et bevidst middel til at fremme et attraktivt bymiljø og hvor kombinationen af restriktioner på biltrafikken og kollektiv trafik har gjort det attraktivt at stille bilen uden for byen og bruge den kollektive trafik det sidste stykke.

Der vil på studieturen være fokus på stoppestedsløsninger, terminaler, parker & rejs-faciliteter og busfremkommelighed i Groningen samt kollektive trafikløsninger i mindre byer og landområder uden for Groningen herunder brugen flextrafik.

Vi forestiller os, at studieturen vil bestå af en blanding af besigtigelser, både til fods og med kollektiv trafik, og oplæg fra forskellige aktører, fx det regionale trafikelskab og kommunen. Turen kan afrundes med en miniworkshop, hvor bestyrelsen kan drøfte

den nye viden samt hvilke perspektiver, det kan have for Midttrafik, mens turen er i frisk erindring.

Vedrørende det praktiske foreslår administrationen en 3 dages studietur (2 nætter) i foråret 2022. Der er mulighed for at flyve fra Billund til Amsterdam og tage tog videre derfra til Groningen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen beslutter at afholde studietur i Groningen af 3 dages varighed i foråret 2023.

at bestyrelsen drøfter, hvilke temaer de ønsker at lægge særlig vægt på i besøget.

8 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2023

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til mødedatoer i bestyrelsen og formandskabet i 2023.

Sagsfremstilling

Forslag til møderække i bestyrelsen i 2023 fremlægges med syv bestyrelsesmøder (herunder også datoforslag til syv formandskabsmøder) samt to repræsentantskabsmøder. Sidstnævnte foreslås afholdt i forlængelse af et bestyrelsesmøde.

| Møde | Dato |
|--|--------------------------------|
| Formandskabsmøde | Tirsdag den 24. januar |
| BESTYRELSESMØDE | Fredag den 3. februar |
| Formandskabsmøde | Tirsdag den 14. marts |
| BESTYRELSESMØDE | Fredag den 24. marts |
| Formandskabsmøde | Tirsdag den 2. maj |
| BESTYRELSESMØDE | Fredag den 12. maj |
| Formandskabsmøde | Tirsdag den 13. juni |
| BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE | Fredag den 23. juni |
| Formandskabsmøde | Tirsdag den 29. august |
| BESTYRELSESMØDE | Fredag den 8. september |
| Formandskabsmøde | Tirsdag den 24. oktober |
| BESTYRELSESMØDE | Fredag den 5. november |
| Formandskabsmøde | Tirsdag den 5. december |
| BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE | Fredag den 15. december |

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter det fremlagte forslag til møderække i 2023.

Orientering

9 Konkrete tiltag på markedsføring

Resumé

Siden transportministeren gav grønt lys for markedsføring i april, har Midttrafik kørt kampagner for diverse billetprodukter. Fra efteråret bliver markedsføringen af bus, tog og letbane intensiveret med to store kampagner. Målet er at tiltrække flere unge og flere lejlighedsvis kunder.

Sagsfremstilling

Strategisk har Midttrafik som konsekvens af kundefrafaldet efter covid-19 ændret fokus fra at fastholde eksisterende kunder til også at fokusere på at tiltrække nye lejlighedsvis kunder. Unge er fortsat et særligt indsatsområde.

Siden april 2022 har Midttrafik markedsført billetprodukter massivt på de sociale medier og i busserne:

- Pendlerkort som et alternativ til stigende brændstofpriser.
- PendlerKlip som den fleksible billet, når arbejdslivet er et miks af ude og hjemmearbejde.
- Dagsbilletter som attraktive billetter til fritidssegmentet i weekender, helligdage og ferier.
- Midttrafik app som mediet, hvor man let køber billetter.

En ny kampagne for Leif fra Midttrafik live dukker op inden sommerferien. Desuden er der fokus på kørsel til sommerens arrangementer; NorthSide, Skive Festival, Grøn Koncert og Smukfest.

En stor unge-kampagne skal markedsføre Ungdomskortet for unge, der starter på enten en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse. Kampagnen vil også have et spor, der markedsfører Midttrafiks øvrige billetter til de unge, der ikke har behov for et Ungdomskort. Som noget nyt vil kampagnen have et særligt forældrespor, da forældre har stor indflydelse på unges fremtidige transportvaner.

Midttrafiks største indsats bliver en kampagne, der skal fremhæve de fordele, der er ved kollektiv trafik. Eksempler herpå er, at rejsetiden kan bruges aktivt, mere afslappende end bilkøer, Letbanen bliver ikke ramt af bilkøer, bedre mulighed for at rejse mange sammen, fx venner eller familie, slip for at bruge tid og penge på parkering og i tilfælde af festlige lejligheder, hvor der indtages alkohol. Kampagnen skal køre i hele Midtjylland med tilpassede budskaber.

Som et forsøg bliver kampagnen understøttet af et lokalt lag, hvor vi markedsfører det kollektive tilbud målrettet de steder, hvor der er et godt tilbud om kollektiv trafik. Det kan fx være områder, der bliver betjent af A-buslinjer, højfrekvente regionale ruter eller Letbanen.

Kollektiv trafik er et lav-interesse produkt, så det er vigtigt med tydelige budskaber og en opmærksomhedsskabende kampagne. Det er nødvendigt at råbe de borgere op,

der slet ikke tænker kollektiv trafik og gøre kollektiv trafik top-of-mind i de situationer, hvor kollektiv trafik er det bedste valg af transportform.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 9.a Bilag - Kampagneplan

10 Orientering om handlingsplan for at nedbringe forsinkelserne på den siddende patientbefordring.

Resumé

I en lang periode har Midttrafik oplevet mangel på flextrafik-vogne, hvilket har medført forsinkelser for Midttrafiks flextrafik-kunder især eftermiddag og weekender. Forsinkelserne har ramt den siddende patientbefordring ekstra hårdt, hvilket har medført, at Præhospitalet Region Midtjylland, har bedt Midttrafik om en redegørelse for genopretning af stabil drift inden for den siddende patientbefordring.

Sagsfremstilling

Efter en længere periode med forsinkelser på den siddende patientbefordring har Præhospitalet Region Midtjylland bedt Midttrafik om en redegørelse for, hvordan rettidigheden på den siddende patientbefordring kan genoprettes. Forsinkelserne omhandler primært lange ventetider for patienter, der skal hjem fra sygehusene efter endt behandling om eftermiddagen, hvor der har være enkle tilfælde af ventetider på 4-5 timer grundet mangel på vogne.

Midttrafik har siden sommerferien 2021 oplevet store udfordringen med mangel på flextrafik- vogne. I efteråret 2021 og frem til februar 2022 var baggrunden primært chaufførmangel ved Midttrafiks leverandører, men siden marts 2022 har de høje brændstofpriser også medført, at flere leverandøren på variable kontrakter helt eller delvist fravælger, at stille vogne til rådighed for Midttrafik.

Manglen på vogne medfører dagligt forsinkelser for patienterne. Forsinkelserne er størst for kørestolsbrugere, da den kundegruppe skal transporteres med liftvogn (minibus). Grundet den generelle mangel på vogne udfører liftvogne også kørsel med patienterne og kunder, der kan transporteres i alle vogne, og det skaber til tider særligt lange ventetider på liftvogne.

Manglen på vognkapacitet rammer den siddende patientbefordring hårdest, da bestillingen af hjemtransporter fra sygehusene først bestilles, når patienterne er færdigbehandlede og klar til at blive afhentet. Da andre kundegrupper forudbestiller kørslen, er mange vogne fuldt bookede, når hjemtransporten af patienterne fra sygehusene bliver booket, og det medfører store forsinkelser på siddende patientbefordring.

Midttrafik har siden efteråret 2021 løbende arbejdet med tiltag for at sikre tilstrækkelig vognkapacitet for dermed at stabilisere driften af flextrafik. Et af tiltagene har været et hasteudbud af 18 ekstra garantivogne med start 1. marts 2022. Midttrafik er dog udfordret af, at 70% af flextrafik-kørslen udføres af leverandører på variable kontrakter, hvor leverandøren frit kan vælge hvornår og hvor længe, leverandøren stiller vogne til rådighed for Midttrafik. Tidligere har de variable kontrakter medført, at Midttrafik har haft et overskud af vogne at planlægge på, men nu er billedet vendt, så færre leverandører med variable kontrakter stiller vogne til rådighed og i kortere perioder.

På møde med Præhospitalet Region Midtjylland 20. maj 2022, fremlagde Midttrafik en handlingsplan for at genoprette stabil drift, inden for den siddende patientbefordring. Handlingsplanen omfatter blandt andet følgende indsatser:

- For at tilføje ekstra liftvogne vil Midttrafik indgå delkontrakter efter delydelsesreglerne med nye leverandører, der ikke allerede er på kontrakt med Midttrafik. Kontrakterne bliver til en fast timepris, uanset kørselsmængden og vil blive indgået med opstart ca. 1. juli 2022.
- For at opretholde den nødvendige vognkapacitet primært i weekenderne indgår Midttrafik aftaler med variable leverandører om at stille vogne til rådighed for Midttrafik på bestemte tidspunkter til en fast timebetaling uanset kørselsmængde.
- Den tekniske opsætning af planlægningen af kørsel justeres for at sikre optimal udnyttelse af liftvogne, så liftvogne i højere grad kun udfører kørsel med kørestolsbrugere
- Bedre support og vejledning til sygehusene, Regionens kørselskontor i Holstebro og AMK. Midttrafik tilbyder at sende en medarbejder til kørselskontoret i Holstebro og til vagtcentralen ved AMK et antal dage for at opnå gensidig forståelse af udfordringerne i forbindelse med bestilling af patientkørslen.

Præhospitalet Region Midtjylland udtrykte på mødet tilfredshed med Midttrafiks handlingsplan, og der blev aftalt opfølgingsmøde inden sommerferien.

På mødet blev der også behandlet tiltag, hvor Præhospitalet kan medvirke til en bedre rettidighed. Det handler blandt andet om bestilling af returkørsel fra sygehusene så tidligt som muligt, så Midttrafik har længere tid at arbejde med at finde en vogn, som kan hente patienten rettidigt.

Som følge af særlige udfordringer med mangel på vogne St. Bededag og aftenen inden, blev bestillingen af flexture kortvarigt suspenderet St. Bededag mellem kl. 08.00 – 11.45 for at sikre tilstrækkelig med vogne til den siddende patientbefordring.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

11 Tilbage melding fra Datatilsynet vedr. tilsyn af 5. december 2019

Resumé

Datatilsynet startede i december 2019 et tilsyn med Midttrafik med fokus på Midttrafiks iagttagelse af oplysningspligten jf. databeskyttelsesforordningen.

I april 2022 inviterede Datatilsynet Midttrafik til et møde med henblik på at redegøre for og forklare de problemstillinger, Datatilsynet har identificeret i Midttrafiks privatlivspolitik.

Alt i alt var tilbage meldingen positiv og med så konkrete opfølgning punkter, at Midttrafik forventer at have bragt de resterende problematikker på plads inden for Q2 2022.

Sagsfremstilling

Datatilsynet startede i december 2019 et tilsyn med Midttrafik med fokus på Midttrafiks iagttagelse af oplysningspligten jf. databeskyttelsesforordningens artikel 13 og 14 og efterlevelsen af kravet om gennemsigtighed i forbindelse med profilering. Der er to elementer i oplysningspligten. Både hvordan oplysningerne gives til den registrerede og indholdet.

Datatilsynet har siden stillet supplerende spørgsmål i hhv. februar og september 2020.

Datatilsynet har meddelt Midttrafik, at de ikke ønskede at lave en afgørelse efter tilsynet, men at de gerne vil mødes med Midttrafik med henblik på at redegøre for og forklare de problemstillinger de har identificeret i Midttrafiks privatlivspolitik. Mødet blev afholdt 26. april 2022. Referat af mødet vedlægges som bilag 1.

Tilbage meldingerne på mødet var overordnet positive og meget konkrete i forhold til håndtering af de identificerede problematikker, hvilket betyder, at de er nemme at gå til for Midttrafik. Mødet bar præg af, at Datatilsynet ønskede en åben dialog med Midttrafik, hvor Midttrafik fik plads til at stille spørgsmål til konkret håndtering af tilbage meldingerne.

De problematikker, som Datatilsynet rejste, er enten løst før eller efter mødet, eller der er lavet en plan for, hvordan de løses, som det fremgår af bilag 2.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager tilbage meldingen fra Datatilsynet vedr. skriftligt tilsyn med Midttrafik af 5. december 2022 til efterretning.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Mødereferat fra møde med Datatilsynet 26-04-2022
- 11.b Bilag 2 - Status på håndtering af tilbage meldning fra Datatilsynet

Beslutning

12 Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik

Resumé

Bestyrelsen har besluttet to årlige evalueringer af administrationens indsats.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 12. maj 2022 besluttede bestyrelsen at gennemføre to årlige evalueringer af administrationens performance i Midttrafik – en uformel drøftelse på bestyrelsesmødet i juni og en mere formel evaluering på bestyrelsesmødet i december. På mødet 12. maj godkendte bestyrelsen den foreslåede evalueringsmodel til bestyrelsesmødet i december.

Administrationen lægger hermed op til, at bestyrelsen drøfter administrationens indsats uden administrationens tilstedeværelse under punktet på mødet 24. juni 2022.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen gennemfører en uformel drøftelse af administrationens performance.

Orientering

13 Siden sidst

Gratis bybus i Skanderborg 26. juni til 3. juli 2022

Skanderborg kommune indsætter søndag 26. juni nye elbusser på bybus rute 21 i Skanderborg by. Der er tale om 2 busser i rute og en reservebus. I den forbindelse afholder Skanderborg Kommune et event for byens borgere 26. juni kl. 14.00 – 16.00. Til eventet inviteres bl.a. udvalgsformand Claus Leick, Midttrafiks direktør samt øvrige repræsentanter fra Midttrafik. Der er også deltagelse fra Vikingbus.

I den forbindelse har Skanderborg Kommune anmodet om gratis bybuskørsel i perioden fra og med søndag 26. juni til og med 3. juni 2022.

Indtægtstabet for de otte dages gratiskørsel vil maksimum løbe op i 32.000 kr. og vedrører udelukkende Skanderborg Kommune.

Formandskabet har godkendt Skanderborg Kommunes ønske om gratiskørsel.

AarBus og Midttrafiks årlige arbejdsmiljøreddegørelse

AarBus og Midttrafiks administration udarbejder hver især en årlig arbejdsmiljøreddegørelse, som behandles i HovedMED-udvalget.

Arbejdsmiljøreddegørelsen 2021 for AarBus viser generelt et godt arbejdsmiljø. Året har været præget af Corona, hvor chaufførerne har været påvirket af de skiftende restriktioner, myndighederne har pålagt dem at følge. Corona har også påvirket medarbejdernes mulighed for at opretholde et godt, socialt netværk blandt kolleger. Indførsel af elbusser har betydet ændrede arbejdsforhold i både busserne og på værkstedet. Omflytningen på Station Syd har været en udfordring og vil fortsat være det ind i 2022. Arbejdsmiljøcertificeringen er i hus, dog mangler en godkendelse af en malerkabine pga. ventetid på myndighedsgodkendelse. Arbejdsulykker og nærved-hændelser er et løbende fokusområde, og samarbejdet med politiet er et vigtigt element til at nedbringe nul-tolerance hændelser i busserne.

Arbejdsmiljøreddegørelsen 2021 for Midttrafiks administration viser også, at Corona har haft stor betydning, ikke mindst idet administrationen ad flere omgange har skullet arbejde hjemme, og ved tilbagekomst til kontorerne har skullet finde nye samarbejdsformer med bl.a. hybridmøder. I løbet af 2021 har der løbende været trivselsmålinger blandt medarbejderne for at give lederne mulighed for at støtte medarbejderne. På trods af Corona-udfordringerne er arbejdsmiljøet i administrationen dog overordnet set godt.

Danske Regioner og KL bakker op om fuld corona-kompensation i 2022

20. maj 2022 blev der afholdt et politisk møde mellem KL, Danske Regioner (DR) og Trafikselskaberne i Danmark.

På mødet blev især den økonomiske situation for trafikselskaberne post-Covid-19 drøftet.

Trafikselskaberne orienterede om det forventede indeks for indtægtsudvikling for 2022 på 88 for bus og 91 for bane samt en forventet coronaregning på 478 mio. kr. Udfordringer med likviditet og stigende brændstofpriser blev fremhævet, og det blev nævnt, at Midttrafik har sendt tillægsbevilling til ejer.

KL og DR udtrykte opbakning til fuld og direkte kompensation af trafikselskaberne i 2022.

Også perspektiverne for 2023 blev drøftet. Kollektiv trafik er en vigtig forudsætning for at kunne leve, bo og uddanne sig i hele landet. Danske Regioners formandskab har snart møde med transportministeren, og vil her fremføre ovenstående. Også Folketinget har rolle ift. at sikre den regionale og lokale kollektive trafik.

Trafikselskaberne betonede den fulde og direkte kompensation og advarede i længere perspektiv om, at nedgang i økonomi vil medføre dårligere service, der igen vil påvirke økonomien negativt. Det vil udfordre den grønne omstilling. Kontrakterne er lange – bl.a. at hensyn til at kunne indpasse elbusser – og der er brug for tid, hvis der skal tilpasses.

Trafikselskaberne orienterede om tiltag til at øge kundetilgangen til den kollektive trafik igen, fx kampagner. Markedsføringsindsatser gør det dog ikke alene og vil klinge hult, hvis der samtidigt skæres ned i serviceniveauet. Endvidere arbejder trafikselskaberne med fleksibilitet og sammenhæng i den kollektive transport.

Midtjyske Jernbaner

Midtjyske Jernbaner afholdt 20. maj 2022 generalforsamling i Lemvig.

På generalforsamlingen godkendtes bl.a. regnskab for 2021, og den nye bestyrelse blev godkendt. Bestyrelsen har følgende sammensætning.

Politisk udpegede:

Arne Lægaard (Midttrafik)
Morten Flæng (Midttrafik)
Erik Flyvholm (Lemvig kommune)
Jens Kristian Hedegaard (Holstebro kommune)
Torben Nørregaard (Region Midt)
Martin Jakobsen (Region Midt)

Medarbejder valgte:

Connie K. Thomsen
Steen Laustsen
Steffen Lund Pedersen

Arne Lægaard er Formand for Bestyrelsen og Morten Flæng er Næstformand. Generalforsamlingen var i øvrigt præget af en god stemning, og stor tilfredshed blandt de fremmødte aktionærer og ansatte med de mange aktiviteter vedr. "grøn transport" der er iværksat på banen.

Generalforsamling og bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark 19. maj 2022

På generalforsamlingen blev årets regnskab godkendt med et underskud på godt en kvart mio. kr., hvilket var planlagt for at nedbringe egenkapital og dermed reduktion af negative renter.

Generalforsamlingen godkendte desuden, at formand og næstformand for TiD kan modtage honorar i forbindelse med hvervene i TiD, hvis de ikke er borgmestre.

Ernst & Young blev genvalgt som revisor. EY er ligeledes revisor for Movia, der varetager TiDs bogholderi. At Movia og TiD har samme revisor, bidrager til smidigere arbejds gange.

På bestyrelsesmødet blev trafikselskabernes økonomiske status drøftet. Såvel mindreindtægterne pga. Corona som merudgifterne pga. stigende prisindeks er alvorlige for trafikselskaberne og der skal arbejdes for kompensationsordninger også i 2022 og fremadrettet.

Bestyrelsen blev orienteret om kommende møder med KL og Danske Regioners udvalgsformandskaber og velkomstmøde med den nye transportminister.

Møde mellem transportministeren og formændene for trafikselskaberne i Danmark

Formændene for trafikselskaberne i Danmark holdt møde med transportministeren 9. juni 2022. Emnerne var den netop indgåede økonomiaftale mellem KL og staten og konsekvenserne heraf, grøn omstilling og bedre ungerabatter i den kollektive trafik.

Møde mellem 3F og Formandskabet for Midttrafik

Formandskabet for Midttrafik holder møde med en række af Midttrafiks interessenter. 14. juni 2022 blev der afholdt møde med repræsentanter for 3F. På mødet blev det bl.a. drøftet, hvordan 3F, Midttrafik, bestillerne og andre parter i flexbranchen kan være med til at forbedre arbejdsvilkårene for flexchaufførerne. Der blev udvekslet idéer i forhold til bedre uddannelse af chauffører, ændrede krav til vognmænd, bedre kontrol og sanktionsmuligheder samt en fælles indsats på landsplan. Administrationen i Midttrafik arbejder videre med de forslag, der blev rejst.

AarBus vinder Sikker Trafik Erhverv-prisen 2022

AarBus har vundet Sikker Trafik Erhverv-prisen.

Sikker Trafik Erhverv-prisen uddeles til en virksomhed, der har gjort en særlig indsats for øge trafiksikkerheden.

Prisen er en anerkendelse af AarBus' og chaufførernes målrettede arbejde for at skabe sikker og tryk transport. I sin bedømmelse lægger juryen især vægt på flg. aspekter i denne sikkerhedsindsats:

- AarBus arbejder bevidst og målrettet for at sikre et højt uddannelsesniveau blandt sine 550 chauffører, så de er klædt på til at levere en tryk og sikker busrejse hver eneste dag.
- Efteruddannelsestilbud i AarBus omfatter kurser inden for sikkerhed, kommunikation, konflikthåndtering, manøvrering og mental køreteknik.
- AarBus' ledelse inddrager aktivt chaufførerne og deres erfaringer i forhold til centrale trafiksikkerhedsaspekter, og der står respekt om chaufførernes opgaver og rolle som hensynsfulde ambassadører for virksomheden.
- AarBus arbejder ud fra en gennemarbejdet kvalitets- og servicestrategi, som er udviklet i tæt samarbejde med chaufførerne.
- De materielle og personlige skader er yderst sjældne og medarbejdertilfredsheden er høj.

Juryen består af repræsentanter for Rådet for Sikker Trafik, brancheforeningen Forsikring & Pension, DI og politiet.



14 Eventuelt