



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
12. maj 2023 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Årsregnskab 2022 samt revisionsberetning	3
2	Orientering om den økonomiske situation i 2023	5
3	Regeringens ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark.....	8
4	Takststigning 2024	9
5	Overførsel og disponering af akkumuleret mindreforbrug 2022	12
6	Evaluering af bestyrelsens studietur til Groningen, Holland 23.-25. april	14
7	Årsrapport 2022	20
8	Orientering om resultat af 64. udbud – Herning Skoleruter	21
9	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 23. juni 2023.....	23
10	Ændret lanceringsdato for flexharmonisering	24
11	Cyberberedskab for Midttrafik.....	26
12	Midttrafiks personaleredegørelse	28
13	Orientering om resultat af trivselsmåling og APV 2023.....	29
14	Eventuelt	32

1 Årsregnskab 2022 samt revisionsberetning

Resumé

Midttrafiks årsregnskab 2022 forelægges bestyrelsen til godkendelse, og revisionsberetningen vedlægges til orientering. Der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

Samtidigt med fremlæggelse af Midttrafiks årsregnskab rapporteres den endelige byrdefordeling. AarBus er et særskilt resultatområde i Midttrafik med egen bogføring, og selskabet aflægger internt årsregnskab, der vises som note i Midttrafiks regnskab.

Sagsfremstilling

Årsregnskabet er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning, og er det formelle grundlag, som bestyrelsen skal forholde sig til, samt det grundlag revisionen reviderer regnskabet på baggrund af. Årsregnskabet forelægges bestyrelsen til godkendelse, samtidig med forelæggelse af revisionsberetningen til efterretning. Anvendt regnskabspraksis for 2022 er tilpasset i forhold til den lovpligtige hensættelse til tjenestemandspension, der er opkrævet med årets byrdefordeling. Der er i 2022 udbetalt kompensation fra staten vedr. konsekvenserne af covid-19. Kompensationen er ansøgt og udbetalt i henhold til statens instruks herfor.

Det udgiftsbaserede resultat efter finansiering fra kommuner og region, er et overskud på 1,3 mio. kr. Efter omkostninger, som ud over regulering for investeringer og afskrivninger, er regulering af tjenestemandspension og gæld til lønmodtagernes feriemidler samt periodisering af indtægter, viser resultatet for 2022 et overskud på 19,3 mio. kr.

Afskrivningerne er den betydeligste omkostningspost men følger den fastlagte plan for investeringerne i bus-IT, billetterings- og rejsekortudstyr. Regulering efter årets aktuar-mæssige beregning af hensættelse til tjenestemandspensioner medfører en indtægt på 37,2 mio. kr. og er den primære årsag til resultatet.

AarBus er i henhold til anvendt regnskabspraksis for Midttrafik opgjort som selvstændigt forretningsområde, og selskabets resultatopgørelse samt balance vises som noter uden henvisning i årsregnskabet.

Der er givet en blank revisionspåtegning for Midttrafiks regnskab 2022.

Midttrafik har i 2022 haft et statsligt kompensationsbehov på 63,1 mio. kr. Kompensationen sikrer, at Midttrafik i 2022 kompenseres for manglende indtægter samt merudgifter relateret til covid-19.

Som en følge af regnskab 2022 er der byrdefordelt 1.923,2 mio. kr. Resultatet af byrdefordelingen inden for de enkelte områder fremgår af vedlagte bilagsmateriale. Midttrafiks ejere har samlet et tilgodehavende hos Midttrafik på 24,9 mio. kr., som udestår til afregning maj 2023, jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

Resultatet for Trafikselskabet byrdefordelles ikke, men ved udgangen af 2022 er der et akkumuleret mindreforbrug på 25,1 mio. kr. Disponering af det akkumuleret mindreforbrug behandles som et særskilt punkt.

I henhold til almindelig praksis for årsregnskaber, skal alle bestyrelsesmedlemmer underskrive årsregnskabet, revisionsberetninger samt byrdefordelingen.

Revisionen og ledelsen af Midttrafiks økonomifunktion deltager ved behandlingen af sagen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Årsregnskab 2022 for Midttrafik.

at bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 22 af 12. maj 2023 til efterretning.

at bestyrelsen godkender endelig byrdefordeling for 2022.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - R2022 Hovednotat
- 1.b Bilag 2 - R2022 Byrdefordeling pr. område
- 1.c Bilag 3 - R2022 Opsummering pr. bestiller
- 1.d Bilag 4 - Beretning nr. 22 Midttrafik

2 Orientering om den økonomiske situation i 2023

Resumé

Fald i indeks – særligt pga. brændstof – giver Midttrafiks ejere en mindreudgift på 31 mio. kr. sammenlignet med budget 2023, mens indtægterne aktuelt ligger 11 % under budgetteret.

Sagsfremstilling

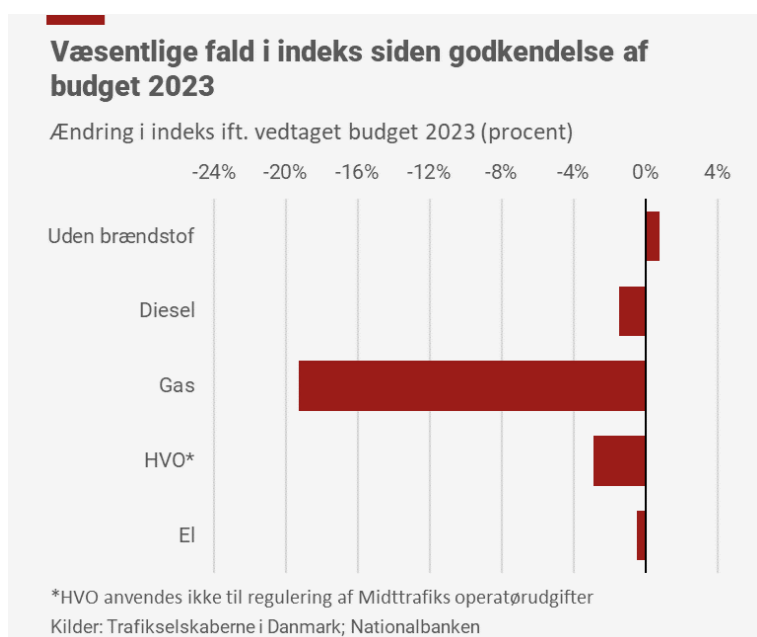
Indeksregulering af operatørudgifter

Det oprindelige budgetforslag for 2023 blev lavet i maj 2022. Frem mod 2. behandling af budgettet i december 2022 steg indeksene, som bruges til prisregulering af kontrakter for bus og flextrafik, markant. Af hensyn til Midttrafiks cash flow blev indeksene opdateret til nye og højere skøn. Indeksene har siden sat sig igen.

Indeksene er sammensat af 5 underindeks - løn, brændstof, forbrug, maskiner og rente – der indgår med forskellige vægte. Løn vægtes ca. 60 %. Indeks-skønnet fra Trafikselskaberne i Danmark forudsætter en fremskrivning af lønnen for 2023 og 2024 på ca. 3 %. Dette ligger et stykke under det forventede lønløft bl.a. som følge af årets overenskomstforhandlinger. Nationalbanken skønner en lønfremgang på 4,7 % i 2023 og 5,3 % i 2024 (<https://www.nationalbanken.dk/da/publikationer/Sider/2023/03/Udsigter-for-dansk-oekonomi-%E2%80%93-Faldende-men-fortsat-hoej-inflation.aspx>).

Midttrafik har historisk anvendt TiD's indeksskøn uden selv at foretage en regulering heraf. Med den aktuelle viden om lønfremgang, ligger maj-skønnet ca. 0,5 % for lavt i 2023 og 2 % for lavt i 2024. Det vil svare til en underbudgettering på hhv. 10 og 45 mio. kr. For at sikre et robust cash flow, indarbejdes Nationalbankens lønprognose i 2023 og 2024. Øvrige trafikselskaber forventes at indarbejde lignende.

Selvom Nationalbankens lønprognose indarbejdes, forventes der stadig væsentlige fald i indeksene for 2023 sammenlignet med budgettet. Det skyldes hovedsageligt reduktioner i brændstofpriser.



Så massive fald har selvsagt en væsentlig betydning for økonomien. I budget 2023 var der indregnet en indekseffekt på 314 mio. kr. sammenlignet med budget 2022. Indeksudfordringen er nu reduceret med 31 mio. kr. Mindreudgifter fordeler sig med 26,4 mio. kr. til bus og 4,6 mio. kr. til flextrafik. En tillægsbevilling til budget 2023 – og dermed regulering af ejernes acantobetalingen – vil blive præsenteret på bestyrelsesmødet i juni. Denne vil tage højde for fald i indeks samt besparelser på buskørslen.

Ændring i indekseffekt giver en forventning om betydelig mindreudgift for flere bestillere ift. budget 2023

Budget 2023 opdateret med nye indeksskøn (mio. kr.)

	Tilskudsbehov budget 2023*	Indekseffekt		
		Budget 2023 [†]	Ændring jf. majindeks [‡]	Ny indekseffekt
Favrskov	31,0	4,2	-0,5	3,7
Hedensted	11,7	2,0	-0,2	1,8
Heming	59,6	10,6	-0,6	10,0
Holstebro	21,8	2,3	-0,0	2,3
Horsens	65,5	10,9	-0,9	10,0
Ikast-Brande	19,9	2,5	-0,3	2,3
Lemvig	13,0	1,7	-0,2	1,5
Norddjurs	37,2	5,0	-0,5	4,5
Odder	12,3	2,2	-0,1	2,1
Randers	98,9	14,9	-1,7	13,2
Ringkøbing-Skjern	28,8	4,2	-0,5	3,7
Silkeborg	66,4	20,2	-10,3	9,9
Skanderborg	33,1	5,2	-0,5	4,7
Skive	43,4	5,2	-0,2	4,9
Struer	7,9	1,3	-0,1	1,2
Syddjurs	31,8	4,4	-0,5	3,9
Viborg	52,7	8,4	-0,9	7,5
Aarhus	426,1	113,9	-3,2	110,7
Region Midtjylland	687,4	94,9	-9,7	85,2
Midttrafiks ejere i alt	1.748,6	314,1	-31,0	283,1

* Som vedtaget † Sammenlignet med budget 2022

‡ Sammenlignet med budget 2023

Statsligt forsyningstilskud

Trafikselskaberne står i 2023 til samlet at modtage et statsligt forsyningstilskud på 140 mio. kr. Midttrafiks andel heraf er i budget 2023 opgjort til 31,9 mio. kr., som vil blive fratrukket i opkrævningen hos ejerne, når Midttrafik har modtaget midlerne. En endelig regulering mellem trafikselskaberne vil ske, når regnskaberne for 2023 foreligger.

Status på indtægtsopfølgning

Midttrafiks indtægter, på tværs af bus og bane, er aktuelt 11 % under de budgettede 2023-indtægter. I budgettet for 2023 er der både indregnet den implementerede takststigning fra januar 2023, med en provenuøgning på ca. 25 mio. kr., samt en negativ covid-19 effekt (5 % indtægtsnedgang), som er mindre end tidligere år.

Passagerantallet er stadigvæk lavere end før nedlukningerne af samfundet. Aktuelt er det på indeks 91, hvilket især skyldes ændrede transportvaner og en større udbredelse af hjemmearbejde.

Udvikling mod at salget i endnu højere grad er rykket over på digitale platforme fortsætter. Siden 2019 er det fysiske billetsalg faldet 68 %, mens det er steget med henholdsvis 24 % for Rejsekort og 16 % for Midttrafik App. Denne udvikling forventes at fortsætte i løbet af 2023, især i takt med at både DSB og Rejsekort udgiver en landsdækkende digital version af Rejsekort med swipe-in funktion.

Transportministerens svar på Trafikselskabernes økonomi

Trafikselskaberne gjorde i et brev af 20. januar 2023 Transportministeren opmærksom på de økonomiske udfordringer og foreslog konkrete handlemuligheder. Ministerens svar af 2. maj 2023 ses i sin helhed af vedhæftede bilag og opsummeres i det følgende

- Udvidet lånemulighed: Indenrigs- og Sundhedsministeriet agter at regulere den maksimale kassekredit fra 125 kr. pr. indbygger til 175 kr. pr. indbygger fra 1. januar 2024. Regeringen er indstillet på at give trafikselskaberne dispensation til at hæve den maksimale kassekredit til 175 kr. pr. indbygger fra den 1. juni 2023.
- Fremrykning af takststigningsloftet for 2024: Regeringen er ikke indstillet på at fremrykke takststigningsloftet. Ministeren gør i øvrigt opmærksom på, at kommunernes servicerammer og regionernes driftsrammer vil blive pris- og lønopregnet i forbindelse med økonomiaftalerne for 2024, samt at 2023 bliver reguleret for eventuelle ændrede skøn sammenlignet med økonomiaftalerne for 2023.

Ministerens svar bliver drøftet mellem trafikselskaberne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Trafikselskabernes brev til Transportministeren - forslag til løsninger
- 2.b Bilag 2 - Ministerens svar på Trafikselskabernes henvendelse

3 Regeringens ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Resumé

Ifølge Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark fra Transportministeriet, Finansministeriet samt Indenrigs- og Sundhedsministeriet vil regeringen nedsætte et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer og belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet. Ekspertudvalget skal bl.a. give anbefalinger til takststrukturer, der kan understøtte brugen af kollektiv transport og en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar.

Sagsfremstilling

Nedenstående er en gennemgang og gengivelse af uddrag af kommissoriet for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark fra Transportministeriet.

Ekspertudvalget skal give inspiration til nye transportløsninger med mulighed for variation på tværs af geografi. Ekspertudvalget skal give anbefalinger til en ny struktur for kollektiv transport og modeller for en takststruktur. Ekspertudvalget skal desuden vedr. de regionale trafikskaber give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den kollektive transportsektor. Ekspertudvalgets arbejde opdeles i følgende tre faser:

- Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetsbud til forskellige geografier.
- Afdækning af økonomien for trafikskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.
- Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

Ekspertudvalget består af en formand og otte medlemmer med bred faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold og strategisk planlægning.

Interessentgrupper tilknyttes ekspertudvalget til at give sparring og bidrage med fx stedspecifik eller faglig viden til de enkelte opgaver. Interessentgrupperne skal både bestå af repræsentanter fra civilsamfundet, brancherepræsentanter og fageksperter. Derudover skal udvalget inddrage erfaringer fra andre lande samt relevante borgerforslag.

Der nedsættes også en følgegruppe bestående af repræsentanter fra Transportministeriet (formand), Finansministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet, der løbende følger udvalgsarbejdet

Arbejdet afsluttes ved udgangen af 2024.

Direktøren indstiller,

- **at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Til KL og Danske Regioner om trafikskabernes rammevilkår
- 3.b Bilag 2 - Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet

4 Takststigning 2024

Resumé

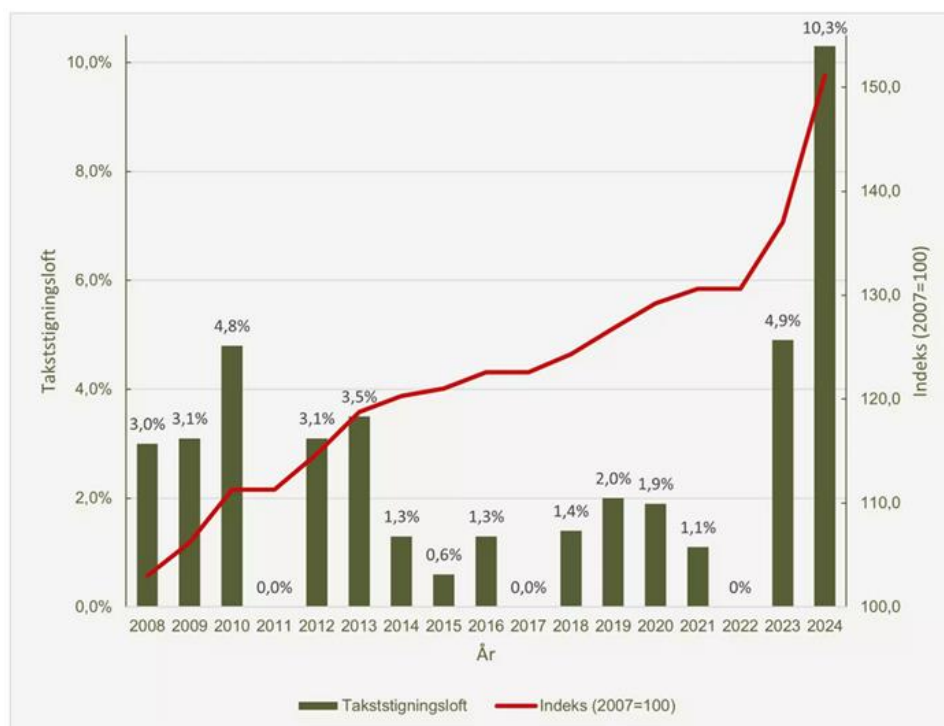
Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 10,3 % for 2024. Takststigningsloftet fastlægger grænsen for hvor meget Trafikselskaberne må hæve taksterne. Administrationen fremlægger forslag til ændrede takster fra 21. januar 2024. I budgetforslaget for 2024 er det forudsat, at det fulde takststigningsloft udnyttes.

Sagsfremstilling

Takststigningsloftet er fastsat som udvikling i det omkostningsbaserede indeks, som er defineret i bekendtgørelsen om takstændringer i offentlig servicetrafik. Det omkostningsbaserede indeks er sammensat af:

- nettoprisindekset, der vægtes med 20 %,
- nettoprisindekset for brændstof, der vægtes med 10 %,
- lønudviklingen for den private sektor, der vægtes med 60 % og
- den gennemsnitlige obligationsrenteændring, der vægtes med 10 %.

Det omkostningsbaserede indeks for 2024 er 10,3 %.



Takststigningsloftet fra 2008-2024

Som overstående graf viser, er der tale om en historisk høj takststigning siden ordningen trådte i kraft i 2008. Det afspejles dog også generelt i samfundet, hvor det er ikke gået manges næser forbi, at det er blevet historisk dyrt at handle ind, hvilket også kendetegner de vilkår som Midttrafik opererer under. Det har aldrig været billigt at drive offentlig transport, og alene i 2023 er der indregnet en indekseffekt på 314 mio. kr. sammenlignet med budget 2022.

Udmøntningen af takststigningen

Midttrafik er en del af Takst-Vest samarbejdet, hvor det er aftalt at trafikelskaberne samt togoperatørerne, DSB og ARRIVA, skal have fælles Pendlerkort, og harmoniserede takster for disse. Det fremlagte takstforslag er derfor afstemt med Trafikelskaberne og DSB/ARRIVA. Der er udvist en vis mådeholdenhed med udmøntningen af takststigningen, når det gælder pendlerprodukter, og de stiger med i alt 6,5 %.

Enkeltbilletterne har i mange år været holdt på samme niveau, men er i år indstillet til, at alle zoneafstande stiger med 2 kr., hvilket vil sige at en 2-zoners billet stiger fra 22 kr. til 24 kr., og at en 6-zoners billet stiger fra 62 kr. til 64 kr. hvilket samlet set fører til en takststigning på 8 %.

Øvrige takststigninger foreslås lagt på Rejsekortrejser. Det hænger primært sammen med en forventet udvikling om, at Rejsekortet på sigt overføres til mobile enheder. Dermed gøres det lettere tilgængeligt for kunder, der i dag anvender kontantbilletter, og det vil derfor kunne medføre et fremadrettet indtægtstab, hvis der er for stor forskel på prisen på kontantbilletter og prisen på Rejsekortrejser. Med de foreslåede takster minimeres dette gab til ca. 5 %, og det fremadrettede indtægtsgrundlag sikres bedst muligt.

Taksterne på Rejsekort stiger samlet med 14,4 %. Det samme er tilfældet for Midttrafiks klippekort på App'en, som følger taksterne på Rejsekort. Grundtaksten for en rejsekortrejse på 2 zoner stiger fra 19,5 kr. til 22,50, mens 4 zoners taksten stiger fra 38 kr. til 44 kr.

Årsagen til at kontantbilletten stiger væsentlig mindre end Rejsekort, skyldes et ønske om at tilnærme Rejsekorttakster til kontanttakster, da Rejsekort på sigt forventes at kunne anvendes i trafikelskabernes app's. Dermed bliver Rejsekort lettere tilgængeligt for kunder, der i dag køber kontantbilletter. Man må derfor antage, at flere app-kunder vil skifte fra kontantbillet til Rejsekort, og et for stort gab mellem taksterne på de 2 produkter vil kunne udfordre Midttrafiks indtægtsgrundlag fremadrettet. Samme strategi for takster anvendes i flere andre selskaber og hos togoperatørerne.

Grundtaksten er ikke altid den takst kunden betaler, idet en stor del af kunderne får mængderabat afhængig af, hvor meget man rejser. Disse mængderabatter er aftalt i Takst-Vest og fortsætter uændret. Rejser man mere end 4 gange pr. måned får man rabat på 10 %, mere end 16 rejser giver 25 % rabat og ved mere end 34 rejser pr. måned er rabatten på 40 %. Ligeledes får børn 50 % rabat og pensionister 25 % rabat.

Det samlede forslag til takster for 2024 fremgår af bilag 1.

Særprodukter

Ud over forslagene til nye takster på kontantbilletter, Rejsekort og Pendlerkort fremlægges også forslag til justeringer af takster for særlige billettyper.

Midttrafik sælger også særlige pensionistkort, der kun er gyldige i busser. Det indstilles at prisen fastholdes på disse produkter, da de allerede så store stigninger i forbindelse med takststigningen 2023. Det vil betyde at særlige årskort til pensionister der tilbydes i udvalgte kommuner, fortsat vil koste 385 kr., mens et deltidspensionistkort fastholdes til 195 kr. pr. måned.

Det særlige PendlerKlip-kort i Midttrafiks app følger taksterne for Pendlerkort for en måned, og stiger derfor tilsvarende.

Dagsbilletter og forskellige turisttilbud indstilles til, at de holdes takstmæssigt i ro, det samme gør sig gældende for de særlige tillæg, der er på billetter til hhv. Billund og Tirstrup Lufthavn.

Et samlet forslag til takster for 2024 fremgår af vedlagte bilag 1. Samtidig er forskellen til nuværende takster beregnet. Ligeledes er der i bilag 2 udarbejdet en opgørelse, der viser udvikling i takster fra 2017 og til det fremlagte takstforslag.

Den samlede provenu-gevinst ved takstforslaget er på busområdet beregnet til knap 42 mio. kr., på letbanen 7,4 mio. kr. og på togdrift (Lemvigbanen og Holstebro-Skjern) til 1,5 mio. kr.

Ændring af takster i Flextrafik

Fra 2024 vil der årligt komme takst forslag på den brugerbetalte del af den åbne flexkørsel samt handicapkørsel. Dette for at følge inflationen i samfundet.

Handicapkørsel har foråret 2023 påbegyndt en væsentlig takststigning for at imødegå den lange årrække forud, hvor prisen ikke har været reguleret. Dette betyder, at fra at have en takst på 3 kr. pr. km og minimum 30 kr. for en tur i 2022 vil taksten ende på 4,5 kr. pr. km og min. 45 kr. pr. tur i 2025 (ekskl. takstændringer).

Takstændringen på handicapkørsel blev godkendt til implementering fra 1. marts 2023. Bestyrelsen besluttede også, at der fremover skal ske en årlig indeksregulering af prisen. Første indeksregulering udover den allerede besluttede takststigning sker januar 2024. Prisen pr. km er i 2024 sat til 4 kr. ekskl. indeksregulering, men eftersom en indeksregulering på 10,3 % vil give en pris på 4,4 kr. rundes der ned til hele kr. og reguleringen vil i stedet kunne tillægges prisen efterfølgende år.

Flexbus følger de samme zonetakster som i busserne og indgår derfor ikke i nedenstående.

Takststigningerne følger indeksreguleringen på busområdet og vil derfor i 2024 blive reguleret med maksimalt 10,3% dog afrundet ned til nærmeste hele krone. Ikke forbrugt takststigning, som følge af afrunding, vil kunne blive overført til efterfølgende år.

	Pris 2023		Pris 2024	
	Startpris	Pris pr. km.	Startpris	Pris pr. km.
Handicap	35	3,5	41	4
Plustur	22	3	24	3
Flextur, adresse -til-adresse	35	7	38	7
Flextur, adresse -til-knudepunkt	22	3	24	3
Flextur, adresse-til-knudepunkt over 21 km	0	7	0	7
Flextur, byzone	100	14	110	15

Direktøren indstiller,

at forslag til takster for 2024 godkendes.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Midttrafik takster 2024
- 4.b Bilag 2 - Takstsammenligning 2017-2024

5 Overførsel og disponering af akkumuleret mindreforbrug 2022

Resumé

Trafikselskabet har i 2022 haft et forbrug på 115,4 mio. kr. i forhold til vedtaget budget på 125,3 mio. kr. Det giver et mindreforbrug for administrationen på 9,9 mio. kr.

Sagsfremstilling

Der er i 2022 generelt udvist tilbageholdenhed med igangsætning af projekter, samt andre generelle udgifter, på grund af fortsat økonomiske usikkerhed ved konsekvensen af Covid-19, samt krigen i Ukraine. Dette har bevirket at visse udgifter er udsat til 2023 og andre er reduceret i 2022. Bl.a. kan nævnes at der ikke er afholdt kåring af "Bedste Busselskab" i 2022, hvor der tidligere år har været udgifter for ca. 1,4 mio. kr. pr. år.

Midttrafik overførte et akkumuleret overskud på 24,0 mio. kr. fra 2021 til 2022, som har været disponeret til udviklingsprojekter, bl.a. indenfor digitalisering. Der er også prioriteret projektmidler til indkøb af udstyr, forbedringer af publikumsfaciliteter i samarbejde med en række kommuner, lokaleforbedringer i Midttrafik, retssagen i Flextrafik, samt flexharmoniseringsprojektet.

Administrationen vil gerne skabe retning og forbedret prioritering af digitaliserings- og dataprojekter gennem en BI-strategi/datapolitik, som fremhæver principper og metoder i arbejdet med data, så Midttrafik får igangsat de dataprojekter, der giver mest nytteværdi for Midttrafik samt øvrige interessenter.

Af de overførte 24,0 mio. kr. er der anvendt i alt 8,8 mio. kr., hvilket giver et mindreforbrug for udviklingsprojekter på 15,2 mio. kr.

Samlet set er der med udgangen af 2022 et akkumuleret mindreforbrug på 25,1 mio. kr. Ud af de 25,1 mio. kr. er 16,8 disponeret til en række nødvendige IT-projekter, flerårige projekter, digitalisering og chaufførfaciliteter. Herunder opsummeres alle igangværende projekter:

Projekt	Beskrivelse	Forventet slutdato	Budget
Flextrafik sag	Hensættelse til verserende flextrafik sag, da sagen endnu ikke er afgjort	2024	1,9
Små IT projekter	Oprydning, samt forhøjning af sikkerheden på forskellige platforme	Medio 2023	0,6
Forbedring af publikumsfaciliteter	Pulje til medfinansiering af kvalitetsløft på stoppesteder. Kommunerne og - eller regionen bidrager som udgangspunkt med 50%. Konkret udmøntning afventer udarbejdelse af kriterier samt mulighed for statslig medfinansiering, som afklares ifm. infrastrukturforhandlingerne. Der er disponeret 4 ud af 5 mio. kr. og der er stor efterspørgsel på ny ansøgningsrunde i puljen fra kommunerne.	2024	4,9
Digitalisering af billetkontrol – konsulentydelse	Forbedret arbejdsgang og dataflow samt tidseffektivisering ved Billetkontrol gennem digitalisering af kontrolafgiftsblanket. Formålet er at afskaffe fysiske blanketter og erstatte med en digital løsning. Der er meget manuelt arbejde forbundet med håndteringen af de fysiske blanketter i dag.	Primo 2023	0,4
Aflevering af data fra SBSYS til Rigsarkivet	Afleveringspligtig data fra SBSYS skal i henhold til arkivloven afleveres til Rigsarkivet inden sletning.	Medio 2023	0,4
Visionsproces for hubs	Der gennemføres visionsproces for mulige hubs i Holstebro og Rønde.	Medio 2023	0,1
Flexharmonisering, fase 1	Tilpasning af Planet og Rejseplanen, så Flextur kan komme på Rejseplanen samt implementering af det forslag, der lige nu er i politisk høring.	Medio 2023	1,8
Flextrafik forbedringer	Identifikation af forbedringsmuligheder i Flextrafik med henblik på at genskabe balance mellem opgaver og normerede ressourcer	Afsluttet i 2023	0,5
Renovering af lokaler i Midttrafik	Opgradering og forbedringer af fællesfaciliteter som mødelokaler, kantine, foyer mv., så det bliver tidssvarende og svarende til de nuværende behov.	Medio 2023	3,9
Udbud af økonomisystem	Udbud af nyt og tidssvarende Økonomisystem til driftstart 1/5 2024	Medio 2023	0,2
Renovering af chaufførfaciliteter	Renovering af fælles chaufførfaciliteter i regionen. Skive, Skanderborg og Horsens får større renoveringer.	Ultimo 2023	1,8
BI-strategi	Ekstern konsulent hjælper Midttrafik med at udarbejde en BI-strategi. Formålet med projektet er at formulere principper, metoder og generel praksis for arbejdet med dataprojekter i BI regi.	Afsluttet i 2023	0,1
Trafikplan Randers	Der gennemføres en devaluering af Trafikplan Randers som grundlag for et ønske om besparelser. Ekstern konsulent er hyret til at bidrage i processen.	Ultimo 2023	0,3
SUM			16,8

De resterende 8,3 mio.kr. foreslås anvendt til

- Fly High udvides med tiltag for at forbedre rekrutteringsgrundlaget af chauffører: 0,8 mio. kr.
Her laves tiltag, som f.eks. en større kampagne og/eller events eller lignende for at fortælle om fordelene ved chaufførfaget.
- Nødvendig renovering af Kundecenter på Aarhus rutebilstation samt øvrige fællesfaciliteter på Søren Nymarks Vej 3: 3,0 mio. kr.
- Digitalisering af rejsegarantien: 1,2 mio. kr.
- Gen-investering i realtidsudstyr: 3,0 mio. kr.
Midttrafik vil benytte underforbrug fra 2022 til at dække så meget som muligt af denne investering for ikke at belaste byrdefordeling af busdriften.
Det nuværende realtidsudstyr i 800 busser skal udskiftes. Der er tale om en betydelig investering, og sagen forelægges for bestyrelsen i efteråret 2023.
- IT-udstyr til nye mødelokaler: 0,3 mio. kr.
Der indkøbes skærme til 3 mindre mødelokaler samt en større skærm til konferencerummet. I kantinen opsættes to skærme, som kan bruges til intern videndeling, nyheder og anden intern kommunikation. Projektet inkluderer nødvendig oplæring samt licenser.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender overførslen af årets mindreforbrug.

6 Evaluering af bestyrelsens studietur til Groningen, Holland 23.-25. april

Resumé

Den 23.-25. april var Midttrafiks bestyrelse på studietur til Groningen, Holland for bl.a. at se på HUBS (store knudepunkter), mobilitetsløsninger, grøn omstilling og partnersamarbejder mellem trafikskab, kommuner, regioner og private aktører som busselskaber, brint-leverandører mv.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen kørte mod Groningen søndag den 23. april med ankomst søndag aften. Undervejs blev der holdt bestyrelsesmøde i bussen, herunder oplæg om planen for studieturen.

Mandag den 24. april startede bestyrelsen med en gåtur gennem den gamle bydel i Groningen, som stammer tilbage fra 1200-tallet. Trafikskabet OV Bureau har sammen med kommunen gjort bymidten bil- og busfri, mua. vareleveringer i bestemte tidsvinduer om morgenen. Tiltaget er sket for at værne om de gående samt de mange tusinde cyklister, der hele tiden er undervejs i byen.



Derefter besøgte bestyrelsen operatøren Qbuzz, som står for leverancen og kørslen af el-busser til Groningen. Bestyrelsen besigtigede bl.a. et stort ladeområde for el-busserne.



Direktøren for OV Bureau, Rosalinde Hoorweg, introducerede trafikskabets overordnede arbejde inden for bæredygtighed og byliv. Det er kendetegnende ved trafikskabet, at man samarbejder tæt med kommune og region og kobler den kollektive transport tæt sammen med byudvikling.

OV Bureau har 80% af kunderne tilbage efter coronakrisen sammenlignet med 2019-tal. Man vurderer, at cyklismens andel af den samlede mobilitet i området er 60 %. Ud af byens 220.000 indbyggere er der 80.000 studerende.

OV Bureau har fastlagt et hovednet af højfrekvente regionalruter og bybusruter, samt givet kunderne garanti for, at de vil betjene strækningerne på hovednettet i mindst 20 år. Der kan dog ske tilpasninger i form af reduktion af afgang eller stoppesteder.

Michael van der Mark, program director for Innovation and Performance Management ved busselskabet Qbuzz fortalte om udviklingen i andelen af el-busser og brintbusser. Peter Mul, project manager ved OV Bureau, fortalte om udviklingen af bæredygtighed og grøn omstilling, mens Martin Courtz fortalte om udvikling af hubs.

Forventningen er, at ultimo 2026 er 93 % af busflåden nul-emissions-drevet. Bustrafikken i området udbydes på én samlet 10-årig kontrakt gennem udbud. I udbuddet fastsætter trafikskabet en mindstepris, således byderne kan byde på andre parametre som bæredygtighed og grøn omstilling i stedet for ren pris. På samme måde skal kontrakterne i kontraktperioden kunne tilpasses løbende tiltag inden for grøn omstilling. Byderne skal dele alle oplysninger om deres udgifter samt data for busser, kørsel, brændstofforbrug mv. med trafikskabet for at sikre fuld gennemsigtighed ved ændringer i kontrakten og undgå at operatører opnår en urimelig ekstra-fortjeneste.

Når Qbuzz har gæster, som de viser deres anlæg frem til og holder oplæg for, viser de ofte Midttrafikks reklamefilm fra 2012 "Bussen", da den formidler en følelse omkring kollektiv trafik, som de gerne vil associeres med.

For nylig er betalingen i bussen gået fra en slags rejsekort til betalingskort, også ved standere i bussen. Qbuzz har som operatør ejerskab og ansvar for ladeinfrastruktur mv., men den dag kontrakten ophører, skal det overgå til trafikskabet.

Udviklingen af hubs er gået fra rene hubs for kollektiv trafik (busser, tog og hub-taxi) til mobilitets-hubs (flere transportmidler, cykler, biler, etc.) til inclusive hub network (hubs med alle mulige transportformer + services som fx cafe/restauranter, læger, sportsfaciliteter, pakkepost, frisør osv.). Det er meget fokus på at tænke i kundeadfærd og -behov på rejsen og ikke kun inden for benyttelsen af den kollektive transport. I landsbyerne kan hubs være sociale væresteder, hvor man mødes og måske hører foredrag, spiller spil e.l. Og så kan man derudover tage bussen eller en hub-taxi. OV Bureau beskriver deres hub-tankegang således:

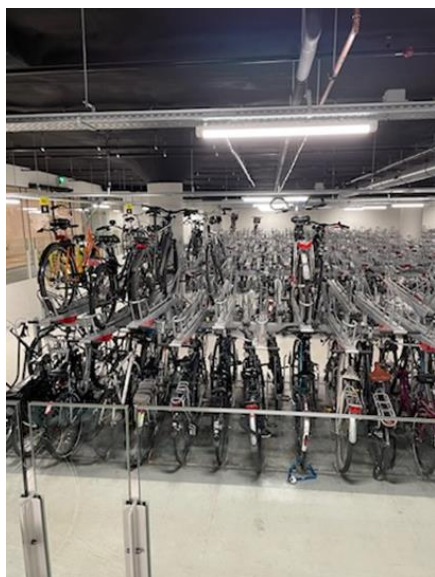
The hub as a connecting link between people and facilities, a place to meet.



Natascha Agricola, programme manager for mobility, Groningen Kommune præsenterede bestyrelsen for arbejdet med byudvikling og mobilitet i Groningen.

I dag er der ca. 220.000 indbyggere i Groningen, man forventer 265.000 i 2030. Kommunen har udarbejdet Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), som skal sikre, at bæredygtig transport fremmes – særligt i de centrale bydele.

Planen indeholder bl.a. arbejdet med en bedre ringvej, motorvej, renovering af togstation (herunder perroner og areal foran togstationen) og skal sikre flere cykelparkepladser og reducere fartgrænser. Man anslår, der mangler ca. 8.000 cykelparkepladser i Groningen pt., alene ved banegården er der for nuværende 5.500 cykelparkepladser. Der er i alt afsat 800 mio. euro til anlægsprojekterne, og arbejdet er et årelangt projekt, som foregår i tæt samarbejde mellem stat, region og kommune, samt trafikselskab og operatører.



Tirsdag den 24. april fik bestyrelsen en rundvisning på banegården og et oplæg om, hvordan ændringen af sporene for togene, ombygning af adgangsforholdene til togstationen, ændring af cykelparkering, samt ombygning af bro over kanalen til togstationen tilsammen skulle sikre en mere tidssvarende station, der er i stand til at håndtere de mange kunder. Der blev lagt vægt på, at skal den kollektive trafik på banegården gentænkes, kan det kun ske sammen med udviklingen pladserne omkring banegården, data om kundernes adgang til og fra banegården og sammenhængen med byen.



Bestyrelsen sluttede af med den 25. april med at besøge Zernike University Campus i Groningen, som har fokus på teknologiske forskningsområder. HIVE Mobility har til huse på universitetet og samarbejder både med forskere, virksomheder og studerende. Bestyrelsen fik en præsentation af HIVE Mobility, som arbejder med mobilitet i hele regionen. HIVE arbejder ud fra en innovationsagenda og målet er i høj grad at få partnere i regionen, offentlige som private, til at samarbejde og udvikle mobiliteten i mange former. Mange af de private aktører er udnævnt som HIVEs strategiske partnere.

HIVE Mobility har følgende indsatsområder:

- *Sustainable solutions*: flere elbusser i partnerskabet med OV Bureau og Qbuzz, udvikle ladeinfrastruktur til el- og brintbusser. Man tænker dog også andet end busser ind i brugen af ladefaciliteter, fx lastbiler og minibusser.
- *Autonomous transport*: arbejdet med førerløs transport, HIVE udfører feltarbejde sammen med sine partnere og afprøver førerløse tog, levering af medicin med droner til tyndt befolkede og/eller svært tilgængelige områder, fx øer. Førerløse busser skal også testes, det kræver dog meget sikkerhed og der er en kompliceret godkendelsesproces.
- *Smart networks*: Handler om at skabe og bruge data i mobilitet, fx i trafikreguleringer, hvor cyklister nogle steder får mere grøn tid end bilisterne, ligesom nogle lyskryds registrerer, når det regner, og også i dette tilfælde giver cyklisterne mere køretid.
- *Smart city logistics*: begrænsning af biler og busser i den inderste bydel, støtte større brug af ladcykler til fragt, udvikling af hubs rundt om byen, som understøtter restriktionerne på bil- og bustrafikken inde i byen.
- *Open and connected networks*: Med Mobility as a Service (MaaS) arbejder man på at udvikle smarte mobilitetsløsninger med fokus på, hvordan man kan vise tilgængeligheden af mobilitetsløsninger digitalt. Det er omfattende og dyrt at vedligeholde data i disse løsninger.



Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning og drøfter udbyttet af studieturen.

7 Årsrapport 2022

Resumé

Administrationen fremlægger årsrapport for 2022.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2022 for Midttrafik.

Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter, nøgletal og årsregnskabet for 2022.

Følgende emner bliver beskrevet:

- Tilbageblik på året 2022
- Velkommen til ny bestyrelse
- Markedsføring 2022
- Interviews med bestyrelsesformand, direktion og ledelse, der ser tilbage på 2022 og ind i 2023 inden for hver deres fagområde

Direktøren indstiller,

at årsrapport for 2022 tages til efterretning.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Midttrafik årsrapport 2022

8 Orientering om resultat af 64. udbud – Herning Skoleruter

Resumé

Midttrafik har gennemført udbud af skolebuskørslen i Herning Kommune. Udbuddet omfatter ca. 12.000 køreplantimer fordelt på 21 busser. Nye kontrakter træder i kraft ved skolestart efter sommerferien i 2023 og løber 4 år med mulighed for forlængelse i op til 2 år.

Sagsfremstilling

Udbuddet af skolebuskørsel i Herning Kommune er opdelt i 4 pakker, som sammenlagt omfatter ca. 12.000 køreplantimer fordelt på 21 busser.

Følgende selskaber har budt på en eller flere af pakkerne:

- Brande Buslinier (Herning Turist)
- Brøchners Biler
- Herning Bilen Specialruter
- Holstebro Turistbusser

Udbuddet er gennemført som et offentligt udbud, hvormed alle busselskaber har kunnet byde. Kontrakterne er tildelt efter billigste tilbud regnet ud fra evalueringssummen, og vinderne er:

Pakke	Område	Ruter	Køreplantimer	Kontraktbusser	Vindende tilbudsgiver
1	Herning Kommune, nord	142, 144, 145, 163, 164, 167	3.581	6	Holstebro Turistbusser
2	Herning Kommune, øst	153, 154, 155, 156	2.181	4	Brøchners Biler
3	Herning Kommune, vest	157, 158, 159, 165, 166	2.924	5	Brande Buslinier (Herning Turist)
4	Herning Kommune, syd	135, 137, 139, 148, 151, 152	3.347	6	Herning Bilen Specialruter

Materiel, optioner og økonomi

Busserne må maksimalt være 16 år gamle og skal have mindst 70 pladser – heraf 45 siddepladser. Kontrakten åbner dog op for, at der er mulighed for at dispensere fra kravene om pladser, hvis det er hensigtsmæssigt ud fra økonomiske eller betjeningsmæssige årsager. Det vil sige, at der er mulighed for at indsætte mindre busser, hvis de er store nok i forhold til kapacitetsbehovet, og hvis forholdene i øvrigt gør det muligt. Enhver sådan dispensation skal godkendes af Midttrafik.

Herning Kommune har valgt optioner på videoovervågning på alle pakker samt Euro 6 i pakke 1, 2 og 4. Kommunen har fravalgt option på HVO for alle pakker.

Den gennemsnitlige timepris på den nuværende skolekørsel i Herning er i snit over 1.200 kr. Timeprisen for de kommende delkontrakter (pakker) kommer for 2 stykker til at ligge på lidt over 1.100 kr., mens den for de 2 andre ligger i spændet 1.250 - 1.350 kr.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

9 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 23. juni 2023

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 23. juni 2023.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet fremlægges til drøftelse i bestyrelsen:

- Valg af dirigent
- Meddelelser fra formanden
- Årsrapport og regnskab 2022 ved direktør
- Godkendelse af principper for byrdefordeling
- Orientering om budget 2024
- Orientering om kampagne for harmonisering af de åbne kørselsordninger i flextrafik
- Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

10 Ændret lanceringsdato for flexharmonisering

Resumé

Administrationen orienterer om, at lanceringen af de harmoniserede ordninger for Flextur, Plustur og Flexbus ændres fra søndag 25. juni til mandag 26. juni 2023.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen besluttede på sit møde i november 2022, at harmoniseringen af Flextur, Plustur og Flexbus skulle gennemføres i forbindelse med køreplansskiftet søndag 25. juni 2023.

Forberedelsen af overgangen til de harmoniserede ordninger er i fuld gang i et tæt samarbejde mellem Midttrafik og FlexDanmark, der udfører de tekniske tilretninger. Desuden bidrager Rejseplanen, da flere af ændringerne også omfatter ændringer på Rejseplanen.

Overgangen kræver implementering af en stor ændring i it-setuppet ved FlexDanmark og Rejseplanen, og selvom der testes grundigt inden lanceringen, kan det ikke afvises, at der viser sig fejl, der skal håndteres. Derudover må der forventes et behov for nogle kunder for at kunne komme i telefonisk kontakt med bestillingsmodtagelsen ved Midttrafik.

FlexDanmark har derfor opfordret Midttrafik til at ændre lanceringsdatoen til en hverdag i stedet for en søndag, så det sikres, at flest mulige teknikere er på arbejde ved FlexDanmark og Rejseplanen til at håndtere evt. problemer. På en hverdag vil det desuden være Midttrafiks egen bestillingsmodtagelse, der tager mod Midttrafiks kunders opkald og ikke FlexDanmarks callcenter, der har vagten om søndagen. Hvis det samme beredskab skulle etableres en søndag, vil det betyde en væsentlig lønudgift pga. overarbejde på en søndag.

Direktionen i Midttrafik har derfor godkendt, at lanceringen af de harmoniserede ordninger for Flextur, Plustur og Flexbus bliver flyttet til mandag 26. juni 2023.

Selve den tekniske ændring sker natten inden 26. juni. I perioden kl. 00.00 til kl. 07.00 mandag 26. juni vil det ikke være muligt at bestille Flextur på selvbetjeningsplatformen. Fra om morgenen kl. 7.00 26. juni vil det igen være muligt at bestille Flextur på selvbetjeningsplatformen og pr. telefon, når callcenteret åbner kl. 8.00, ligesom kunderne har kunnet hidtil. Den nye mulighed for at søge og bestille Flextur på Rejseplanen bliver tilgængelig i løbet af mandag 26. juni.

Beslutningen om ændret lanceringsdato og nedlukning af selvbetjeningen natten før sendes til orientering til kommunerne, når bestyrelsen er orienteret. Det vil desuden blive indarbejdet i alle informationsmaterialer vedr. lanceringen af de harmoniserede ordninger.

Midttrafik ønsker generelt at kommunikere bredt om flexharmoniseringen. Først og fremmest til kunderne. Her er der planlagt en stor kampagne for Flextur, der går i luften 26. juni. I uge 24 bliver der udsendt en generel pressemeddelelse fra Midttrafik.

Samtidig udsender vi et pressekit til kommunerne, hvor de selv kan indføje et citat og info om det lokale tilbud. I forhold til Midttrafiks interessenter vil der være en artikel i det nyhedsbrev, der bliver sendt ud efter bestyrelsesmødet 12. maj. Vi planlægger derudover at sende information til transportministeriet, transportordfører m.m. i form af en visuel præsentation og en FAQ.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

11 Cyberberedskab for Midttrafik

Resumé

I forlængelse af den seneste tids cyberangreb af typen DDoS har Midttrafiks it-sikkerhedsgruppe review'et organisationens beredskab med henblik på at sikre, at beredskabsplaner for kundevedtø, kritiske systemer er tilgængelige og opdaterede ift. aktuelle trusler, og at relevante medarbejdere ved, hvordan de skal agere i tilfælde af et angreb. Ligeledes undersøger gruppen, om der kan etableres yderligere forebyggende tiltag.

Sagsfremstilling

I Midttrafiks administration foregår der i øjeblikket en proces, som skal være med til at sikre, at der ageres hensigtsmæssigt og effektivt i tilfælde af cyberangreb på Midttrafiks kundevedtø, kritiske systemer. Afledt af de cyberangreb der har fundet sted i Danmark i løbet af årets første måneder, har der i processen været fokus på angreb af typen DDoS, hvor cyberkriminelle lægger systemer ned ved at skabe overbelastning på servere eller netværk. Arbejdet forventes færdiggjort ultimo maj 2023.

Action cards

It-sikkerhedsgruppen har sikret, at action cards til at alle Midttrafiks kundevedtø, kritiske systemer er opdaterede. Hvert action card indeholder relevante kontaktoplysninger og beskriver, hvordan de ansvarlige medarbejdere skal agere i tilfælde af et angreb.

It-sikkerhedsgruppen har desuden sikret, at der er etableret beredskabsplaner hos FlexDanmark samt Rejsekort & Rejseplan.

Placering af action cards

Det er essentielt, at alle action cards er tilgængelige i opdaterede versioner, og at de kan tilgås både digitalt og analogt.

Analoge action cards opbevares af IT-funktionen samt hos den relevante systemejer. Der arbejdes på at finde en lettilgængelig placering til digitale action cards. Indtil videre findes de på Midttrafiks fællesdrev og intranet.

Cyberforsikring

Midttrafik tegner hvert år en cyberforsikring. Forsikringen er senest fornyet 1. marts 2023 gennem CNA/Hardy, hvor Midttrafik har betalt ca. 291.000 kr. for et år. Den dækker diverse tab og skader i relation til cyberangreb, udgifter i forbindelse med sikkerhedshændelser, herunder underretning og presse, samt GDPR-bøder. Forsikringen dækker med op til 10 mio. kr.

Forebyggende tiltag

Midttrafiks hostingleverandør, Global Connect, har implementeret geografisk beskyttelse af Midttrafik samt DDoS-service som beskytter Midttrafik mod DDoS-angreb.

Midttrafik modtager hver måned en rapport fra GlobalConnect. IT-funktionen meddeler, at der i disse rapporter ikke er set signifikante udslag, for så vidt angår DDoS-angreb.

GlobalConnect anbefaler en række andre sikkerhedstiltag som it-sikkerhedsgruppen er i proces med at vurdere.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager gennemgangen af Midttrafiks cyberberedskab til efterretning.

12 Midttrafiks personaleredegørelse

Resumé

Administrationen udarbejder hvert år en redegørelse vedrørende personaleområdet. Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Sagsfremstilling

Direktionen har besluttet, at der hvert år skal laves en redegørelse vedrørende personaleområdet.

Medarbejderne er Midttrafiks vigtigste ressource. Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores opgaver til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

I Personaleredegørelsen kan man bl.a. læse om medarbejdernes antal, faggrupper, alder, kønsfordeling, personaleomsætning, sygefravær, arbejdsmiljø og personalepolitiske indsatser i bred forstand. Redegørelsen giver således et billede af Midttrafik som arbejdsplads og et godt grundlag for at træffe beslutninger om justeringer og nye initiativer på personaleområdet.

Udover de personalemæssige nøgletal er også en række andre initiativer beskrevet i redegørelsen.

2022 blev året, hvor Midttrafik kunne lægge Covid-19 bag sig. Nogle af de gode erfaringer vi fik under Covid 19 er videreført. Fx er muligheden for hjemmearbejde blevet et fast tiltag. Medarbejderne har mulighed for at have op til 2 hjemmearbejdsdage om ugen, og langt de fleste benytter sig af denne mulighed i varierende omfang.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orientering til efterretning.

Bilag

- 12.a Bilag 1 – Personaleredegørelse 2022

13 Orientering om resultat af trivselsmåling og APV 2023

Resumé

Der er i perioden 15.-29. marts 2023 gennemført en Trivselsmåling i Midttrafiks administration. Trivselsmålingen er gennemført senest i 2020.

Undersøgelsen dækker alle medarbejdere på Søren Nymarks Vej, i Videbæk og på Midttrafik Kundecenter på Rutebilstationen. Svarprocenten er 87 % både på trivselsmålingen og den fysiske APV, hvilket er et tilfredsstillende niveau. Det betyder, at undersøgelsen giver et reelt billede af trivslen i Midttrafik.

Der redegøres for målingernes indhold og overordnede resultater nedenfor.

Sagsfremstilling

Trivselsmålingen og APV 2023 blev gennemført af et eksternt konsulentfirma, Analyzer.

Trivselsundersøgelsen er bygget op omkring 12 temaer, hvoraf de 9 kan bruges til benchmark med andre offentlige arbejdspladser. De tre temaer, der ikke er benchmark på, er tilføjet af Midttrafik og kan derfor kun sammenlignes med egne resultater tidligere. Det vedrører temaerne Work/Life Balance, Strategi og Psykisk arbejdsmiljø

De 12 temaer er:

- Motivation og tilfredshed
- Engagement og loyalitet
- Omdømme
- Arbejdsopgaver
- Effektivitet
- Oplæring, instruktion og tilsyn
- Social kapital - Samarbejde
- Social kapital - Tillid og retfærdighed
- Nærmeste leder
- Direktionen
- Faglig og Personlig udvikling
- Forandring og Omstilling
- Work/Life Balance
- Strategi
- Psykisk arbejdsmiljø

Spørgeskemaet indeholder 65 spørgsmål, der vurderes på en skala fra 1-7, hvor 1 er "meget uenig" og 7 er "meget enig".

Den fysiske APV indeholder 17 spørgsmål fordelt på 5 temaer:

- Indeklima
- Belysning
- Støj
- Ergonomi
- Fællesarealer

Temaerne vurderes ud fra svarmulighederne problem, ikke problem eller ikke relevant. Det er ikke muligt at lave benchmark med andre offentlige arbejdspladser for den fysiske APV.

Overordnede resultater

Trivslen er overordnet set steget siden sidste måling i 2020 – dette var også tilfældet i 2020 set i forhold til målingen i 2018. Der er stigninger eller samme resultat på næsten alle temaer i den overordnede Midttrafik rapport, hvilket er rigtig positivt. Samlet set er der høj tilfredshed med at være ansat hos Midttrafik.

Ud over de 12 temaer måles på engagement, loyalitet og omdømme. Engagementet er overordnet set højt i Midttrafik med en samlet score på 6,1 på en 7-points skala. Stort set samme resultat sås ved målingen i 2020 (6,00).

Højeste score i målingen er på spørgsmålet: "Min nærmeste leder er en fagligt dygtig leder", der har en score på 6,4.

I top-5 over spørgsmål med højeste score inden for de 12 temaer vedrører tre af spørgsmålene nærmeste leder. Alle disse fire spørgsmål har en score på 6,3 eller 6,4. I den modsatte ende ses den laveste score i målingen. Den er på 5,0 i relation til spørgsmålet "De ansatte involveres i tilfredsstillende grad i beslutninger om forandringer på arbejdspladsen".

Fokusområder

Analysen har på baggrund af trivselsmålingens resultater udarbejdet en analyse, der viser, hvilke indsatsområder det har størst effekt at forbedre. Analysen identificerer de temaer og spørgsmål, der betyder mest og har den største effekt på arbejdsglæde og engagement i organisationen.

Temaerne *Nærmeste leder*, *Direktionen*, *Strategi* og *Arbejdsopgaver* kategoriseres som styrker, da de har stor betydning for medarbejdernes motivation og engagement og samtidig opnår en relativ høj vurdering. Her skal den høje vurdering fastholdes. Det samme resultat gjorde sig gældende i 2020, og fastholdelsen fra seneste måling er dermed lykket.

Temaet *Oplæring, instruktion og tilsyn* identificeres som et indsatsområde, men samtidig ligger scoren godt på 5,7. Det er især spørgsmål vedr. medarbejderens oplevelse af egne opgaver og kompetencer og matchet herimellem, der vurderes vil have mest effekt på indsatsen. Derudover spørgsmålet om *Direktionen på min arbejdsplads kommunikerer klart om mål og resultater* – også med en tilfredsstillende score på 5,7. En antagelse kan være, at besvarelsene er udfyldt i en tid, hvor der er meldt besparelser i Midttrafik ud, også på personaleressourcer, mens den konkrete plan for besparelserne endnu ikke foreligger.

Resultatet af *den Fysiske APV* er overvejende positivt. Dog opleves der udfordringer med indeklima i form af problemer med temperatur (60 %), varme/kulde og træk (32 %) og støj (26 %). Med udgangspunkt i tidligere indmeldinger til Intern Service samt de åbne besvarelser i APV'en (ikke vedlagt) er det især retningslinjen for alle offentlige organisationer om en max-temperatur på 19 grader på kontorerne jf. energikrisen, som har affødt gener. Der er dog stor variation i besvarelsene på tværs af afdelinger og teams. Arbejdsmiljøorganisationen arbejder videre med indmeldingerne og ser bl.a. på, hvordan besvarelsene fordeler sig ift. afdelingernes fysiske placering.

Resultatet af *den Psykiske APV* viser overordnet et godt resultat. Ledelsen og arbejdsmiljøorganisationen tager særligt besvarelsenerne om mobning samt uønsket seksuel opmærksomhed alvorligt. Der er oplyst tilfælde af mobning, uønsket seksuel opmærksomhed og trusler om vold. Ifølge undersøgelsen er der tale om fire tilfælde af krænkende adfærd i form af mobning, to om uønsket seksuel adfærd og fem om trusler om vold. Der er ikke gjort opmærksom på problemet vedr. mobning og uønsket seksuel opmærksomhed over for ledere og HR tidligere. Håndtering heraf samt opfølgning er igangsat i et samarbejde mellem ledelsen og arbejdsmiljøorganisationen. Ubehagelige oplevelser med borgere er der altid stærkt fokus på, da det også er højest relevant ifm. de fem besvarelser, der har oplevet trusler om vold.

Proces for behandling af Trivselsmåling og APV

Der er igangsat en proces i de enkelte afdelinger, hvor resultatet for afdelingen drøftes og tiltag noteres i en handlingsplan for afdelingen. Når afdelingerne har behandlet de lokale resultater, drøftes gennemgangen og læringen heraf samt handlingsplanen i ledergruppen, samt ledergruppens egne resultater. Slutteligt drøftes målingens resultater og de udarbejdede handlingsplaner i LMU i juni.

Overordnet set betyder de høje scorer i trivselsmåling og APV, at det opfølgende arbejde i høj grad vil handle om at fastholde styrkerne i Midttrafiks kultur og den høje grad af medarbejdertrivsel.

I arbejder med handlingsplanerne vil der være fokus på konkrete tiltag og resultater, og bestyrelsen vil blive orienteret om eventuelle beslutninger om større indsatser.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 13.a Bilag 1 - APV og Trivselsundersøgelse 2023, overordnede resultater

14 Eventuelt