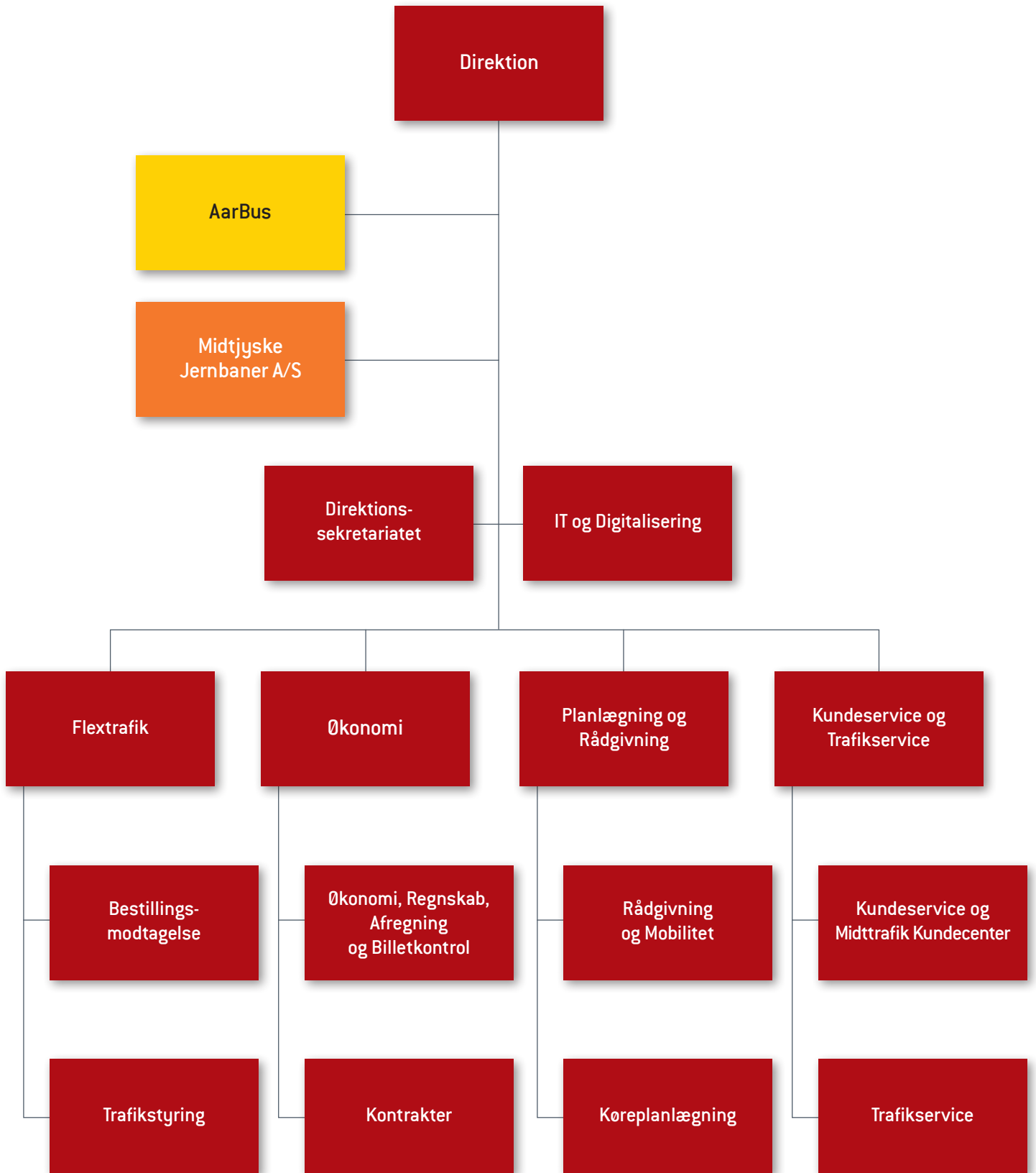




midttrafik

Aarhus, 3. februar 2022

**Bilagssamling
til åben dagsorden
til
møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 11. februar 2022 kl. 9.30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**



Bilag 2 – Overblik over medarbejdere i Midttrafik fordelt på afdelinger

Tallene pr. 1. januar 2022 ser sådan ud:

Afdeling	Antal medarbejdere	Bemærkninger
Direktionen	2	
Direktionssekretariatet	13	Kommunikation: 3, Sekretariat 10
Flextrafik, Servicecentret	13	
Flextrafik, Driftscentret	14	
IT og Digitalisering	9	
Kontrakter	7	
Kundeservice	8	
Køreplanlægning	10	Heraf 3 i Videbæk
Midttrafiks Kundecenter	11	
Rådgivning og mobilitet	10	
Trafikservice	9	
Økonomi	20	
I alt	126	

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
02-06-2021		Jakob Munk Tersbøl	jamt@midttrafik.dk	87 40 82 66

Byrdefordelingsprincipper for Midttrafik 2022

Repræsentantskabet i Midttrafik skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

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

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

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

Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter. Derfor gennemgås principperne for byrdefordelingen.

I forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af Repræsentantskabet i juni 2020, er der foretaget ændringer af byrdefordelingsprincipperne for områderne: Busindtægter, Bus-IT, Rejsekort og Flextrafik samt nogle mindre tekstmæssige præciseringer under de øvrige områder. For Busindtægter er fordelingsprincipperne blevet tilpasset den nye indtægtsdelings-model, som er baseret på data fremfor faglige skøn. For Bus-IT og Rejsekort er fordelingsnøglen for hhv. *Wi-Fi, realtid, tælleudstyr mm. og Drift og vedligehold af udstyr* ændret fra en busnøgle til en køreplantimenøgle. Begrundelsen herfor er, at denne nøgle vurderes at være mere retvisende og stabil. For Flextrafik er de nye områder (Flextur Ung og Plustur) blevet tilføjet og fordeles ligesom øvrige områder i Flextrafik. NOP fordeles efter budgetterede ture ved projektets opstart i 2019.

Det skal fortsat bemærkes, at Samsø Kommune er trådt ud af Midttrafik fra sommeren 2017, og fremadrettet blot betaler administrationsudgifter for handicaptransport af samsinger på fastlandet.

Dette notat afsluttes med en kort præsentation af hvordan principperne anvendes i praksis.

Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på en række driftsbudgetter, et sekretariatsbudget og et budget til trafikselskabets fælles opgaver og administration ("trafikselskabets budget").

Driftsbudgetter

Buskørsel

Kørselsudgifter hvor udgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten.

Busindtægter Som udgangspunkt henføres indtægterne til de kommuner der finansierer kørslen på givne ruter. På ruter der delfinansieres mellem flere parter, fordeles indtægterne ligeledes mellem disse. Fra budget 2022 sker dette ved for 50 %'s vedkommende at basere indtægtsdelingen på bestillerens indtægter i budgetoverslagsår, og for 50 %'s vedkommende på baggrund af en datadrevet fordeling af de reelle indtægter i 2020.

Der er i budgettet for 2022 indregnet et indtægtsfald som følge af eftervirkninger af corona-krisen. Det er i budgettet forudsat en indtægtsnedgang på 13 % i forhold til det oprindelige budgetoverslagsår for 2021 som var en del af budgettet for 2020.

Ved regnskabsafregningen for 2022 forventes anvendt samme model, 50 % af indtægterne fordeles i forhold til budgetoverslagsår, mens de resterende 50 % fordeles efter en datadrevet fordeling af de reelle indtægter i 2022.

Bus-IT og øvrige busudgifter hvor kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillerens andel af udgifterne. Fordelingsprincipperne er som følger:

- Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til omflytning af udstyr i forbindelse med blandt andet kontraktskifte (ekskl. Aarhus) samt drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimetallet fra seneste regnskabsår – Regnskab 2020.
- Udgifter til omflytning af udstyr i bybusser i Aarhus, afholdes alene af Aarhus Kommune.
- Investeringsudgift til tælleudstyr i busser på lokalruter fordeles på baggrund af den af Midttrafikks Bestyrelse vedtagne fordelingsnøgle, som behandlet i dagsordenspunktet 11. september 2020.
- Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for regnskabet 2020.
- Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter samt til Lane management og busprioriterings-systemer fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebilstation. For 2022 gælder opgørelsen udarbejdet ved kontraktskiftet 2020.
- En række områder, hvor en eller flere bestillere har særlige (høje) udgifter, fordeles direkte ud på de bestillere udgifterne vedrører (blandt andet rejsegarantien, diverse afregninger for Aarhus Kommune (eksempelvis stoppestedannonceringssystem og bybus billetautomater), samt drift af bestillerens egne bus-IT-løsninger).

Ovenstående fordelingsnøgler ligger derefter til grund for byrdefordelingen af udgifter til bus-IT og øvrige busudgifter i regnskab 2022, og ligger som udgangspunkt fast efter budgetvedtagelsen for 2022. Der kan dog efterfølgende forekomme justeringer i tilfælde af omfattende eller radikale ændringer på området for regional-, lokal- og bybustrafik.

Rejsekort

Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit (til delfinansiering af rejsekortinvesteringen 2013-2016), mens bestillerne modtager "indtægter" for tilbagebetaling af ansvarligt låneindskud samt køb af aktier i Rejsekort A/S (sidstnævnte tilbagebetales først ved selskabets opløsning, forventet i 2028). Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne og er beskrevet nærmere nedenfor.

Der er optaget tre lån hos Kommunekredit til delvis finansiering af udgifterne til rejsekortprojektet (investeringen), der alle har 15 års løbetid:

- Lån 1 (oprindeligt lån optaget i 2013, udløber i 2028) på 163,4 mio. kr. til dækning af den oprindelige investerings- og udstyrsplan. Der blev i starten af 2017 lavet et ekstraordinært afdrag på lånet, således at den korrigerede hovedstol i stedet er på 154,2 mio. kr.

- Lån 2 (lån til endelig opgørelse i 2015/16, udløber i 2029) på 2,87 mio. kr. til dækning af ekstraudgifter vedr. oprindelig udstyrsplan
- Lån 3 (regionens lån i 2015/16, udløber i 2030) på 3,0 mio. kr. til dækning af regionens køb af ekstraudstyr udover oprindelig udstyrsplan i 2015

Bestillernes andel af lånene er forskellig, og afhænger dels af andel af investeringen (herunder køb af ekstraudstyr), dels af valg af finansieringsmodel; enkelte bestillere har valgt at betale det meste af investeringen kontant og har dermed kun meget beskedne andele af lånene.

Efter opgørelsen af rejsekortinvesteringen ved regnskabsafslutningen 2016 er de enkelte bestillers "forbrug" af lånene opgjort, og byrdefordelingen for posterne Afdrag og Renter er blevet opdateret på baggrund heraf. Samtidig er der blevet lavet én vægtet fordelingsnøgle for alle tre lån, i stedet for tre separate nøgler.

Tilbagebetaling af ansvarligt lån samt tilbagebetaling af aktieindskud fordeles på baggrund af oprindelige indskud (fast nøgle: Køreplantimer budget 2014 uden rabatruter).

Drift og vedligehold af udstyr er hidtil blevet fordelt pba. af en busnøgle, hvilket vil sige bestillers andel af busser med rejsekortudstyr. Efter at have evalueret dette princip, er Midttrafik imidlertid nået frem til, at det ikke er hensigtsmæssigt at benytte, idet busselskabernes busser er meget fleksible, og benyttes på kryds og tværs af ruter og dermed også bestillere.

Derfor har den hidtidige løsning (fordeling) med strengt at tilknytte en given bus til en given bestiller været fejlbehæftet.

Administrationen foreslår i stedet, at der som ny fordelingsnøgle anvendes køreplantimer, en nøgle, der ligeledes anvendes til fordeling af en stor del af udgifterne i bl.a. trafikselskabet, hvor der dog for rejsekort-udstyrsdrift tages højde for, hvilke ruter der ikke har rejsekortudstyr, og disse trækkes ud af fordelingen.

Dermed er budgetforslaget 2022 udarbejdet med udgangspunkt i køreplantimer som fordelingsnøgle for rejsekort-udstyrsdrift, hvilket ved godkendelse også vil være gældende byrdefordelingsprincip for regnskab 2022. I tilfælde hvor udgiften specifikt kan henføres til en eller flere bestillere, benyttes dog den konkrete fordeling:

- Supportaftale for udstyr
- Excluded errors (udstyrsfejl ikke omfattet af supportaftale)
- Øvrig vedligeholdelse/drift af udstyr (herunder kontrolsoftware)
- Testsystem og -udstyr
- Leasing af udstyr
- Omflytning af udstyr
- Installation af udstyr
- Etablering, flytning og drift af WLAN (internetanlæg på holdepladser til overførsel af rejsekortdata fra busudstyr)

Ovenstående fordelingsnøgler ligger derefter til grund for byrdefordelingen af udgifter til udstyrsdrift i regnskab 2022, og ligger som udgangspunkt fast efter budgetvedtagelsen for 2022. Der kan dog komme efterfølgende ændringer som følge af ændringer i bussammensætningen ifm. kontraktskifte og lignende.

Nedenstående poster fordeles som udgangspunkt efter andelen af samlede indtægter. I tilfælde hvor udgiften specifikt kan henføres til en eller flere bestillere, benyttes dog den konkrete fordeling:

- Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S
- Kunderelaterede gebyrer
- Øvrige gebyrer
- Køb/salg af rejsekort
- Distribution af rejsekort
- Fejlaftregnede rejser

- Rejsedata (datalinje)
- Drift og udvikling af software/IT

Indtægtsfordelingsnøglen fastlægges i forbindelse med budgetvedtagelsen for 2022, og er ligesom i budgettet for 2021 baseret på senest afsluttede regnskabsår (aktuelt 2020), og er efter budgetlægningen fast for regnskabsåret 2022.

Den største post i ovenstående, abonnementsbetalingen til Rejsekort, er jf. Rejekorts fordelingsprincipper ligeledes baseret på senest afsluttede regnskabsår, og der er således overensstemmelse mellem Rejsekorts fordeling til trafikelskaber, og dernæst Midttrafiks byrdefordeling af denne udgift til bestillerne.

Flextrafik

Handicapkørsel

Kommunerne visiterer selv egne borgere til handicapkørsel og dækker derfor selv størstedelen af udgiften til vognmanden uanset, hvor i landet de kører. Borgeren betaler en egenbetaling pr tur, som dækker resten af udgiften til vognmanden. Kommunerne betaler desuden for drift af administrationen i Flextrafik. Det samlede beløb til at dække administrationen fordeles mellem alle kommuner efter antallet af budgetterede ture det pågældende år.

Flextur

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Flextur UNG

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden. Som udgangspunkt er det gratis for borgeren at benytte Flextur UNG, såfremt man opfylder de kriterier der for at kunne køre med denne kørsel. Benyttes den udover de angivne tidspunkter, hvor det er gratis, tilføres en egenbetaling til borgeren. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Plustur

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Flexbus

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Kommunal kørsel

Kommunerne betaler udgiften til vognmanden. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Siddende patientbefordring

Region Midtjylland betaler udgiften til vognmanden. Derudover betaler regionen et administrationsgebyr til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Ny OptimeringsPlatform (NOP)

Bestillerne betaler deres andel af udgifterne til NOP ud fra en fordelingsnøgle, som er baseret på antal budgetterede ture i Flextrafik i 2019.

Tog og Letbane

Togdrift

Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.

Aarhus Letbane.

Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedriften betaler Aarhus Kommune og Region Midtjylland et bestillerbidrag, som fastlagt i den af parterne indgåede interessentskabskontrakt.

Aarhus Kommune og Region Midtjyllands finansiering af letbanedrift er i hovedtræk sammensat således:

- Staten yder et årligt driftsbidrag som kompensation for at det økonomiske ansvar for togtrafikken på Grenaabanen overgår til drift under Aarhus Letbane. Driftstilskuddet udbetales til Region Midtjylland og indgår til finansieringen af letbanedriften på Grenaabanen.
- Region Midtjylland bidrager med et bestillerbidrag hidrørende fra regionens tidligere netto tilskud til togdrift og til infrastrukturvedligeholdelse på Odderbanen.
- Region Midtjylland bidrager med et bestillerbidrag fra omlægninger i den regionale busdrift i Aarhus-området.
- Aarhus Kommune bidrager med et bestillerbidrag fra omlægninger i bybustrafikken i Aarhus.
- Det resterende nødvendige bestillerbidrag fordeles 50/50 mellem parterne. Dog med korrektion for en eventuel forskel mellem de oprindeligt forudsatte besparelser og de faktiske opnåede besparelser efter omlægningerne af bybusdrift og regionale ruter i Aarhus området.

Øvrige områder

Billetkontrol og tab på debitorer

Billetkontrollen kan opdeles i administrationsudgifter, indtægter fra kontrolafgifter, gebyr og tab på debitorer.

Både udgifter til administration og indtægter fra kontrolafgifter bliver fordelt på baggrund af forventede antal kontroller fremfor faktiske kontroller, da det er tale om marginale forskelle, og det letter byrden for administrationen. Eneste undtagelse er driftsudgifter til operatøren, som fordeles uden indregning af tog, da de har egne kontrollører til at varetage denne opgave.

Fra 2019 vil fordringerne fra ubetalte kontrolafgifter blive stående i Midttrafiks regnskaber, men Aarhus Kommune og Borgerservice kommer fortsat til at stå for inddrivelsen. I forbindelse med inddrivelsen vil Aarhus Kommune pålægge et rykkergebyr, som efterfølgende udelukkende tildeles Aarhus Kommune.

Eftersom ikke alle kontrolafgifter bliver betalt, så vil Midttrafik fra budget 2020 estimere og indregne et tab på debitorer. Estimatet er baseret på en fælles succesrate fra Opkrævningen og SKAT samt det udestående beløb på balancen. Estimatet bliver efterfølgende fordelt til bestillerne ud fra, hvor mange afgifter der er udskrevet. Det skal bemærkes, at der årligt vil ske et rul, hvor gamle tab på debitorer tilbageføres til bestillerne, hvorefter et nyt tab vil blive estimeret og fordelt til bestillerne.

Det skal bemærkes, at alle udgifter/indtægter der tilskrives Letbanen fordeles 50-50 mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Tjenestemandspensioner

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. Fordelingsnøglen er fastlåst på baggrund af køreplantimetallet fra budget 2014. Med den nuværende prognose for tjenestemandspensioner forventes år 2026 at være sidste år med afbetaling på de 25,9 mio. kr. Fra 2027 vil der være almindelig byrdefordeling efter fastsat fordelingsnøgle og samtidigt vil opkrævningen af det akkumulerede langfristede tilgodehavende vedr. lovpligtig hensættelse til tjenestemandspensioner begynde.

Finansielt afkast

I henhold til bestyrelsesbeslutningen på mødet den 07-02-2020 skal resultatet af Midttrafiks finansielle afkast indgå i byrdefordelingen.

Der budgetteres som udgangspunkt med et nulresultat, mens det faktiske resultat fordeles ud fra årets budget korrigeret for eventuelle puljers indvirkning på resultatet af det finansielle afkast.

Sekretariatsbudget

Letbanesekretariatet

Udgiften finansieres af tilsluttede kommuner (Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg Skanderborg, Syddjurs, Aarhus) og Region Midtjylland. Selve udgiftsfordelingen er besluttet i Styregruppen for letbanesamarbejdet.

Trafikselskabets budget

Trafikselskabets budget, som dækker over bus-, letbane og handicapadministration kan underopdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for trafikselskabets udgør ca. 55 % af udgifterne lønninger.

- Driftsudgifter dækker bl.a. over trafikfaglige IT-systemer, udviklingsprojekter samt udgifter i forbindelse med trafik tjeneste mm.
- Salgsudgifter dækker bl.a. over markedsføring og information, Kundecenter samt salg fremmende udgifter.
- Administrationsudgifter dækker bl.a. over bygninger og inventar, lønninger og uddannelse samt konsulentudgifter mm.

Princippet for fordelingen af udgifterne er, at så meget som muligt fordeles efter den enkelte bestillers forbrug, mens resten fordeles efter en relevant fordelingsnøgle.

Af trafikselskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2022 efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministration eller antal ture for handicapadministration. Der er enkelte undtagelser, som ikke fordeles på baggrund af køreplantimer eller antal handicapture. Administration af Flybus, samt trafik køberansvaret for togstrækningen Holstebro-Skjern finansieres alene af Region Midtjylland, Aarhus Rutebilstation finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland ud fra en rutenøgle og letbaneadministration fordeles lige mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Administration af pensionistkort i Horsens finansieres af Horsens Kommune og Favrskov Kommune finansierer administration af levering af rabatruiter til rejseplanen.

Det skal bemærkes, at de dele af trafikskabs udgifter, hvor byrdefordelingen foregår efter køreplantimer, der er det besluttet, at visse ruter får 50 % rabat. Det drejer sig om de ruter, der er planlagt ud fra skoleelevers behov, og hvor der ikke er en sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. For disse ruter er der behov for en kort planlægningshorisont, da de skal kunne tilpasse sig ændringer i f.eks. skoleelevers bopæl. Men det er af kommunerne besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte disse ruter, hvorfor kommunerne har overdraget ruterne til Midttrafik, frem for selv at administrere ruterne som speciel rutekørsel med skoleelever. Disse ruter får derfor rabat på den del af trafikskabs budget, der fordeles efter køreplantimer, fordi at kommunerne påtager sig flere af arbejdsopgaverne med ruterne. Det betyder, at A-kontrakter modtager den fulde pris pr. køreplantime, mens B-kontrakter får en rabat på 50 %.

Endeligt er der påregnet udgifter til administration af Flexbus. En Flexbus køreplantime er administrativt sat til 1/4 af en normal køreplantime. Derudover er der opsat grænseværdier på hhv. 5.000 kr. og 30.000 kr. pr. flexbusrute, så alle Flexbusruter mindst tildeles en udgift på 5.000 kr. og maksimalt 30.000 kr.

Grundlag for byrdefordeling

Aktivitetssomfang

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetssomfang i det pågældende år.

For at præcisere den bevillingsmæssige binding overfor bestillerne, har Midttrafik foretaget en afgrænsning af de enkelte områder udtrykt i bevillingsniveauet. Bestyrelsen har besluttet, at Trafikskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling. Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder der er omfattet af overførelsesretten er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikskabs område. Overførelsesretten gælder separat for hvert enkelt område.

Køreplantimefordelte udgifter

Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikskabs budget. På budgetlægningsstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetssomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

Rutefordelte udgifter

Udgifterne i forbindelse med rutebilstationer med videre fordeles mellem bestillerne med en fordelingsnøgle, der er baseret på antal afgang fra den pågældende lokalitet.

Likviditet og afregning

Midttrafik håndterer byrdefordelingen således:

- Midttrafik opkræver alle kommuner og regionen aconto et beløb svarende til kommunen/regionens andel af Midttrafiks budgetterede nettoudgifter indenfor hvert bevillingsområde, samt for årets resultat af finanspolitikken.
- Alle aconto betalinger fastsættes ud fra det budgetterede aktivitetssomfang, og opkræves månedligt forud.

Den endelige byrdefordeling for året opgøres og godkendes af bestyrelsen i forbindelse med årsregnskabet. Resultatet af årets byrdefordeling meddeles kommunen eller regionen umiddelbart herefter, og er der tale om et merforbrug i forhold til a conto-finansieringen vil dette blive opkrævet primo efterfølgende regnskabsår. Hvis resultatet af byrdefordelingen derimod er et mindreforbrug kan kommunen vælge at lade den overskydende finansiering forblive i Midttrafik med henblik på finansiering af kommende års aktiviteter.

Midttrafik

Forsikringspolitik

2022



Indhold

Indledning	3
<i>Formålet med forsikringspolitikken</i>	3
Risiko- og forsikringspolitikken omfatter	4
Ansvar og kompetence	5
<i>Bestyrelsen</i>	5
<i>Direktionen</i>	5
<i>Økonomifunktionen</i>	5
<i>Willis Towers Watson' rolle</i>	5
Forsikringspolitik	6
(1) <i>All risks forsikring</i>	6
(2) <i>Ansvarsforsikringer</i>	7
Udbudsforsikring	7
(3) <i>Projektforsikringer</i>	7
(4) <i>Transportforsikringer</i>	7
(5) <i>Motorforsikringer</i>	8
(6) <i>Personaleforsikringer</i>	8
(7) <i>Øvrige</i>	8

Indledning

Formål generelt

Selskabslovens §§ 115-116 pålægger selskabets bestyrelse og tilsynsråd at påse, at der er etableret de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller. Dermed ligger det overordnede ansvar hos selskabets ledelse, der i medfør af Selskabslovens § 361, stk. 1 kan ifalde erstatningsansvar, hvis sådanne procedurer ikke er etableret.

Bestyrelsen kan i forsikringspolitikken beskrive, hvordan virksomheden skal sikres, forsikres, hvem der har ansvaret for udførelsen, hvordan der rapporteres til bestyrelsen og generelt hvordan forsikringspolitikken skal administreres.

Formålet med forsikringspolitikken

- Sikre beskyttelse af Midttrafik aktiver og indtjening.
- Sikre en forståelse af vigtigheden af risikoforebyggelse i Midttrafik.
- Sikre overblik over økonomisk truende risici og konsekvenser, samt beslutte hvilke der skal elimineres eller reduceres.
- Identificerer tab, der ud fra et omkostningsmæssigt synspunkt ikke er rentable at forsikre.
- Opnå forsikringsdækning for risici der truer Midttrafik økonomisk.

Formålet er løbende at føre kontrol med risici og konsekvenser, så Midttrafik undgår driftsforstyrrelser og tab af markedsandele. Samtidig reduceres udgifter til sikring og forsikring successivt.

Risiko- og forsikringspolitikken omfatter

Følgende virksomheder er omfattet af politikken:

Midttrafik 29943176

Midttrafik har aktiviteter på følgende adresser:

Søren Nymarks Vej 3, Højbjerg

Bredgade 1, Videbæk

Fredensgade 45, Aarhus C

Ansvar og kompetence

Bestyrelsen

Bestyrelsen fastlægger retningslinjer for, hvad der skal forsikres, og hvem der har ansvar og kompetence ifølge forsikringspolitikken.

Politikken beskriver også, hvordan bestyrelsen holdes opdateret om forsikring og sikring af Midttrafik.

Direktionen

Direktionen har ansvaret for, at forsikringerne administreres og træffer beslutninger om problemstillinger i den anledning.

Direktionen fremlægger forslag til ændringer i forsikringspolitikken, baseret på årlig rapport fra controller / risikoansvarlig / økonomidirektør og Willis Towers Watson, til bestyrelsen.

Økonomifunktionen

Økonomifunktionen træffer løbende beslutninger på sikrings- og forsikringsområdet, og har ansvaret for at den daglige forsikringsadministration sker i overensstemmelse med forsikringspolitikken.

Økonomifunktionen vedligeholder et rapporteringssystem for omkostninger til sikring, forsikring og egen risiko, og registrerer løbende koncernens totale risikoomkostninger.

En gang om året udarbejder Økonomifunktionen sammen med Willis Towers Watson en rapport til direktionen til brug for ajourføring af forsikringspolitikken.

Økonomifunktionen er virksomhedens kontakt til Willis Towers Watson, og har ansvaret for, at informere om ændringer i risici og anmelde skader til Willis.

Willis Towers Watson' rolle

Willis Towers Watson er koncernens eksterne forsikringsmæssige ekspertise, og al kontakt til forsikringsleverandøren foregår gennem Willis Towers Watson. Her er et udpluk fra samarbejdsaftalen over de ydelser som Willis Towers Watson leverer:

Forsikringsadministration

- √ Assistance med skader
- √ Policeadministration
- √ Ad hoc rådgivning / service
- √ Servicebesøg efter aftale/behov
- √ On-line adgang til forsikringsbetingelser og skadesanmeldelser
- √

Forsikringsplacering

- √ Assistere kunden med indhentning af relevante risiko- og fornyelsesoplysninger
- √ Forhandler med et udvalg af forsikringselskaber med henblik på selve rammeaftalen
- √ Forelægge kunden resultatet af forhandlinger med henblik på en beslutning fra kunden
- √ På baggrund af kundens beslutning etablerer forsikringsmægleren forsikring samt opsiges evt. bestående forsikringer.

Forsikringspolitik

For at skabe overblik er forsikringspolitikken opdelt i kategorierne og i en efterfølgende tabel er det angivet hvilke risici der forsikres, ikke forsikres, ikke er aktuelt og hvilke risici der skal minimeres eller elimineres.

(1) All risks forsikring

Bygninger

Alle bygninger forsikres på all-risks vilkår efter nyværdiprincippet, med diverse dækningsudvidelser, hvor dette er muligt.

Følgende ejendom er pt. forsikret:

Frendensgade 45, 8000 Aarhus C

Om til- og nybygninger meddeles løbende i god tid inden påbegyndelse, dels for dækning under all-risks forsikringen (brand/storm/bygherreansvar) og dels for etablering af entrepriseforsikring (all-risks dækning for bestående bygninger/ansvar m.m.).

For ejendomme omfattet af all-risks forsikringen, er om- til- og nybygninger for op til DKK 5.000.000 dog automatisk omfattet, men kun for brand- og stormskade.

Løsøre

Maskiner, inventar, it-udstyr og lignende forsikres til nyværdi.

Forsikringen er udvidet til at dække loftsmaleri af Per Kirkeby (bygningsdel)

Der er endvidere etableret følgende tillægsdækninger:

EDB-kasko – forsikring for administrativt elektronisk udstyr, herunder svagstrømsudstyr m.m. inkl. databærer og meromkostningsdækning.

Maskinkaskoforsikring for billetautomater, ind- og udscannere mv.

Driftstab

Der er etableret en meromkostningsdækning på DKK 5.250.000.

Da der ikke foregår produktion i de forsikrede selskaber, vil worst case i forbindelse med en total skade på forsikringsstederne være udgifter til leje af nye lokaler / leje af udstyr.

Selvrisiko

En generel selvrisiko på DKK 10.000 pr. skade/ dog DKK 25.000 får så vidt angår RVM billetautomater (Aarhus Letbane)

(2) Ansvarsforsikringer

Erhvervs- og produktansvar

Der er etableret erhvervs- og produktansvarsforsikring for Midttrafik med følgende overordnede forsikringssummer pr. skade / pr. år.

Person- og tingskade	DKK 25.000.000
Forurening	DKK 5.000.000
Fareafværgelse	DKK 5.000.000
Hus-/grundejeransvar	DKK 5.000.000
Bygherreansvar	DKK 5.000.000

Dækningsområde: Europa

Selvrisiko

En generel selvrisiko på DKK 10.000 pr. skade

Miljøansvar

Forsikres ikke

Ledelsesansvar

Der er etableret ledelsesansvarsforsikring (direktions- og bestyrelsesansvar) for Midttrafik med følgende forsikringssum pr. skade / pr. år.

Formuetab	DKK 25.000.000
-----------	----------------

Udbudsforsikring

Der er indhentet tilbud på dækningen og efterfølgende er dækningen fravalgt.

(3) Projektforsikringer

Entrepriser

Entrepriseforsikringer etableres ad-hoc på all-risks vilkår for alle om-, ny-, og tilbygninger.

(4) Transportforsikringer

Forsikres ikke på særskilt police – der er en form for transportforsikring tilknyttet all-risks forsikringen (træningskufferter)

(5) Motorforsikringer

Der etableres ansvars- og kaskoforsikring for samtlige indregistrerede køretøjer.

Selvrisiko

DKK 7.500 ved enhver skade.

(6) Personalforsikringer

Arbejdsskedeforsikring

Arbejdsskedeforsikringen (arbejdsulykker) omfatter samtlige medarbejdere ansat i Danmark.

Forsikringen dækker i Danmark samt under midlertidigt ophold i udlandet, dog maks. op til 12 måneder i udlandet, jvf. Lov om arbejdsskade.

Selvrisiko

Ingen selvrisiko

Rejseforsikring

Der er etableret forsikringsdækning for alle ansatte i Danmark under erhvervsrejser i hele verden ekskl. Danmarksrejser.

Endvidere er medarbejdende ejere og medejere, bestyrelsen, inviterede gæster samt medrejsende ægtefælle/samlever omfattet.

Selvrisiko

Ingen selvrisiko

Kollektiv ulykke

Forsikres ikke.

(7) Øvrige

Kriminalitetsforsikring

Der er etableret kriminalitetsforsikring for Midttrafik med følgende forsikringssum pr. skade / pr. år.

Formuetab	DKK 5.000.000
-----------	---------------

Selvrisiko

DKK 100.000 af enhver skade

Cyberforsikring

Der er etableret cyberforsikring for Midttrafik med følgende forsikringssum pr. skade / pr. år.

Formuetab	DKK 10.000.000
-----------	----------------

Selvrisiko

DKK 500.000 af enhver skade

(1) Forsikringsplan All risks forsikring					
	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Bygninger					
All-risks	X				
El-skade	X				Sublimit DKK 5.000.000
Restværdi	X				50%
Jordskade	X				Sublimit DKK 10.000.000
Huslejetab – 12 mdr.	X				Sublimit DKK 5.000.000
Svamp & insekt	X				Sublimit DKK 10.000.000
Glas & sanitet	X				Sublimit DKK 10.000.000 (inkl. lysbånd / skilte m.v.)
Udvidet rørskade	X				Sublimit DKK 10.000.000 (inkl. stikledninger)
Lovliggørelse	X				Sublimit DKK 5.000.000
Oprydning / forurening	X				Sublimit DKK 10.000.000
Om-, til- og nybygning	X				Sublimit DKK 5.000.000 (brand / storm)
Ret til genopførsel andetsteds	X				Norden
Hærværk/graffiti	X				Sublimit DKK 1.000.000
Omstilling af låse	X				Sublimit DKK 100.000
Løsøre					
All-Risks	X				Inkl. brand-, tyveri-, og vandskade
Udvendigt produktionsudstyr	X				Sublimit DKK 10.000.000
Glas & kumme	X				Se under bygning
El-skade					Sublimit DKK 5.000.000
Ambulant dækning	X				Sublimit DKK 10.000.000 (overalt i verden dog eksl. USA, Kina & Rusland)
Under åben himmel	X				Billetautomater overalt i Danmark
Containere inkl. indhold	X				Sublimit DKK 1.000.000
Over/underjordiske tanke	X				Sublimit DKK 500.000 (lager af væsker)
Oprydning/forurening	X				Se under bygning
Jorddækning	X				Se under bygning
Lovliggørelse	X				Se under bygning
Hærværk/graffiti	X				Se under bygning
Omstilling af låse					Se under bygning

	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Driftstab					
Driftstab pos. 1 (all-risks)	X				DKK 5.250.000 (meromkostninger)
Driftstab pos. 2	X				Sublimit DKK 10.000.000 (25%)
Meromkostninger	X				Indenfor DB1
Avancetab		X			
Maskindriftstab pos. 1	X				Dækningen er automatisk omfattet, såfremt dækning for maskinkasko er valgt
Maskindriftstab pos. 2		X			
Leverandør / aftager	X				Sublimit DKK 10.000.000
El-forsyningsdriftstab		X			
Restværdi driftstab	X				
Lovliggørelsesdriftstab		X			
Erstatningsbegrænsning		X			
EDB-forsikring					
All-risks (kasko)	X				
Meromkostninger Databærer	X				Sublimit DKK 1.000.000
Maskinforsikring					
Maskinkasko	X				
Maskindriftstab pos. 1	x				
Maskindriftstab pos. 2		X			

	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Køl-/frys					
All-risks		X			
Brand, tyveri og vand		X			
Udstrømmende kølemedia		X			
Sabotage		X			
Temperaturændringer		X			
Særttekster / klausuler					
Loss Limit	X				Pr. skade DKK 750.000.000
Automatisk Akkvisition	X				Sublimit DKK 50.000.000 (køb af nyt løsøre, ejendom, driftstab)
Rådgiver ifm. skade	X				Sublimit DKK 1.000.000
Varemærker (løsøre)	X				Sublimit DKK 1.000.000
Selvrisiko					
Pr. skade	X				I alt DKK 10.000
Årligt aggregat	X				I alt DKK 100.000
Selvrisikoklausul	X				Stormskade - 72 timer; uanset flere forsikringssteder.

(2) Forsikringsplan ansvarsforsikringer					
	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Erhvervsansvar					
Person / tingskade	X				Pr. skade / forsikringsår DKK 25.000.000
Fare afværgelse	X				Sublimit DKK 5.000.000
Forureningsansvar	X				Sublimit DKK 5.000.000
Lejeansvar	X				
Tillægsdækning					
Behandling og bearbejdning.	X				Sublimit DKK 5.000.000
Motoransvar – arbejdsmaskiner		X			Skal forsikres under motorforsikring.
Hus- og grundejeransvar	X				Sublimit DKK 5.000.000
Bygherreansvar	X				Sublimit DKK 5.000.000
Kran- og løfteansvar	X				
Montageansvar		X			
Produktansvar					
Personskade	X				Pr. skade / forsikringsår DKK 25.000.000
Tingskade	X				Pr. skade / forsikringsår DKK 25.000.000
Behandling- og bearbejdning					Sublimit DKK 5.000.000
Ingrediens/komponent, skade	X				Sublimit DKK 10.000.000
Ingrediens/komponent, tab	X				Sublimit DKK 10.000.000
Recall		X			
Formuetab		X			
Særtækst / klausul					
Automatisk Akkvisition	X				
Retshjælp	X				Sublimit DKK 500.000
Selvrisiko					
Pr. skade	X				I alt DKK 10.000 (DKK 25.000, USA/Canada)

	Forsikres	Forsikres ikke	ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Dir.- og bestyrelsesansvar					
Forsikringsdækning					
Formuetab	X				Forsikringssum DKK 25.000.000
Miljøansvar					
Forsikringsdækning					
Forsikringssum		X			
Selvrisiko pr. skade		X			
Udbudsforsikring					
Forsikringsdækning					
Forsikringssum		X			
Selvrisiko pr. skade		X			

(3) Forsikringsplan projektforsikringer					
	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Entreprise					
All-risks		X			Eableres efter behov
Brand & storm		X			
Entrepriseansvar – personskade		X			
Entrepriseansvar – tingskade		X			
1. risiko bestående bygninger		X			
Entreprenørmateriel		X			
Montageforsikring					
All-risks			X		
Brand & storm			X		
Ansvar – personskade			X		
Ansvar – tingskade			X		
1. risiko bestående bygninger			X		
Entreprenørmateriel			X		
Strike/ Riots/Civil commotion			X		
Overarb./helligdagsbet.			X		
Ilfragt/ekspresfragt			X		
Afledte tab			X		
Kranforsikring					
All-risks / kasko			X		
Ansvar – personskade			X		
Ansvar - tingskade			X		

(4) Forsikringsplan transportforsikring

	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Transport					
Udvidede betingelser			X		
Danske strejkebetingelser			X		
Danske krigsbetingelser			X		
Køl/frys betingelser			X		

(5) Forsikringsplan motorforsikring

	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Motorkøretøjsforsikring					
Personbiler					Fællespolice
Ansvar	X				
Kasko	X				
Afsavnnsforsikring		X			
Førerulykke		X			
Passagerulykke		X			
Varebiler					Fællespolice
Ansvar	X				
Kasko	X				
Selvrisiko					
Pr. skade	X				I alt DKK 7.500 / glas ved reparation ingen selvrisiko. Ved udskiftning af ruden udgør selvrisiko 33% af skadeudgiften.

(6) Forsikringsplan personaleforsikringer					
	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Arbejdsskade					
Arbejdsulykker	X				
Kollektiv Ulykke					
Dødsfald		X			
Invaliditet		X			
Tandskade		X			
Tyggeskader		X			
Behandlingsudgifter		X			
Dobbelt erstatning		X			
Rejseforsikring					
Sygdom / hjemtransport	X				Ubegrænset forsikringssum
Ulykke, invaliditet	X				I alt DKK 500.000 (inkl. tandskade)
Ulykke, død	X				I alt DKK 500.000
Rejsegods / bagage	X				I alt DKK 25.000
Bagageforsinkelse	X				I alt DKK 3.000
Privatansvar, person/ting	X				I alt DKK 10.000.000 / 5.000.000
Overfald	X				I alt DKK 500.000
Retshjælp	X				I alt DKK 175.000
Kaution og sikkerhedsstillelse	X				I alt DKK 100.000
Tilkaldelse	X				Rimelige udgifter
Erstatningsperson	X				Rimelige udgifter
Forsinket fremmøde	X				I alt DKK 25.000

(6) Forsikringsplan personaleforsikringer

	Forsikres	Forsikres ikke	ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Sygeledsagelse	X				Rimelige udgifter
Hjemkaldelse	X				Rimelige udgifter
Lægelig fejlbehandling	X				I alt DKK 1.000.000
Afbestilling	X				I alt DKK 5.000
Eftersøgning/redning	X				I alt DKK 100.000
Udstationering			X		

(7) Forsikringsplan garanti- og kreditforsikringer mv.					
	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
Debitorforsikring					
Eksportkredit		X			
Debitor (danske)		X			
Netbankindbruds-forsikring					
Formuetab	X				Inkluderet i kriminalitetsforsikringen.
Kriminalitetsforsikring					
Forsikringssum	X				Forsikringssum DKK 5.000.000
Selvrisiko pr. skade					I alt DKK 100.000
Pengedækning		X			
Cyber Risk					
Formuetab	X				Forsikringssum DKK 10.000.000
Selvrisiko pr. skade	X				I alt DKK 500.000
Kidnapningsforsikring					
Forsikringssum		X			
Selvrisiko pr. skade		X			

Kommissorium – Midttrafiks Trafikplan 2023-2026

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

24. januar 2022

Journalnr.:
5.5.2-00705-2022

Sagsbehandler:
Anne Møller Jakobsen

E-mail:
amj@midttrafik.dk

Baggrund

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

Trafikplan 2023-2026 skal tage udgangspunkt i Statens Trafikplan, Midttrafiks nuværende trafikplan 2019-2022 samt Midttrafiks Strategiplan 2021-2024. I strategiplanen står der bl.a.:

Trafikplan for Midttrafik 2023-2026 bliver et af de vigtige værktøjer til at udstikke retningen for udviklingen af den kollektive trafik. Trafikplanen, der skal udarbejdes i løbet af 2022, skal omsætte strategiplanens mål til en klar retning for, hvordan den samlede kollektive trafik skal styrkes og samtænkes i de kommende år. Med udgangspunkt i kundernes virkelighed skal planen anvise, hvordan Midttrafik og ejerne med viden og erfaring styrker grundproduktet og hjælper kunden på hele rejsen. Planen skal udstikke retningen for udviklingen af hovednettet, men også anvise en vej til optimal rolledeling, hvor hovedlinjer, bybus, lokalruter, flextrafik og bredere mobilitetsløsninger spiller optimalt sammen, og understøttes af den fysiske infrastruktur på vejene og på stoppestederne. Målet er et styrket mobilitetsbillede, der gør det lettere for Midttrafiks kunder at komme omkring.

Som baggrund for kommissoriet til ny trafikplan er der i efteråret 2021 afholdt to inddragelsesmøder, hvor hhv. Midttrafiks bestillere og Midttrafiks medarbejdere blev bedt om at komme med input til emner til den kommende trafikplan. Bestillere og medarbejdere blev bedt om, ud fra forskellige fiktive personprofiler, at komme med bud på, hvad Midttrafik skal være i 2026. I processen kom mange gode input, både til format og indhold af trafikplanen, som ligger til grund for dette kommissorium.

Bestillernes og medarbejdernes input til den kommende trafikplan relaterer sig overordnet set til fire temaer:

- Midttrafiks kerneprodukter, herunder bus, busindretning og Flextrafik
- Mobilitet og samspillet mellem forskellige transportformer
- Fysiske forhold, herunder stoppesteder, hubs og fremkommelighed
- Samarbejde, information og kommunikation

Disse temaer ligger fint i tråd med de strategiske indsatsområder, der beskrives i Midttrafiks Strategiplan 2021-2024; grøn omstilling, fremkommelighed, bedre stoppesteder, bedre flextrafik, digitalisering og ny normal.

Trafikplanens format

Den nuværende trafikplan 2019-2022 er udformet som en geografisk opdelt 'lærebog' indeholdende fem temaer; det midtjyske hovednet, mindre byer og landdistrikter, bybusbyer, kollektiv trafik i Aarhusområdet og fremkommelighed. Temaerne i den nuværende plan er fortsat aktuelle og vil fortsat indgå som vidensgrundlag i Midttrafiks daglige arbejde med at udvikle den kollektive trafik.

Administrationen ønsker imidlertid en ny vinkel på Trafikplan 2023-2026, hvor vores forskellige kundegrupper sættes i fokus for at skabe nogle målbilleder for, hvad Midttrafik skal være ved udgangen af næste trafikplanperiode i 2026. Vi ser for os, at målbillederne udarbejdes med udgangspunkt i et kundeperspektiv. Dette konkretiseres bl.a. ved at arbejde med *personer*, som er fiktive personprofiler, som gennem en række egenskaber og karakteristika repræsenterer forskellige segmenter af kunder og mulige kunder.

Midttrafik leverer transporttilbud til alle borgere i de 18 kommuner, men benyttelse og behov er meget forskellige. De opstillede personer skal derfor favne bredt – både kunder såvel ikke-kunder, vante brugere af kollektiv trafik og lejlighedsvis rejsende. Personaerne hjælper dermed til at skabe et billede af, hvad Midttrafik skal være for de forskellige kundegrupper.

Forslag til indhold

Nedenfor skitseres på stikordsform de temaer trafikplanen skal indeholde. Temaerne tager afsæt i Midttrafiks strategiplan og input fra bestillere og medarbejdere.

Centralt i arbejdet er naturligvis Midttrafiks kerneprodukt – trafikken med bus, tog og flex, herunder hovednettet. Dette perspektiveres dog også i en bredere mobilitetssammenhæng. Vores kunder får dækket deres transportbehov på mange forskellige måder og for at møde kunderne er det derfor vigtigt at forstå og sætte retning for Midttrafiks rolle i det samlede mobilitetsbillede.

Samtidig skal planen sætte retningen for vores arbejde med andre aspekter af kundens samlede rejse. Her er de fysiske forhold, bl.a. ved stoppestederne vigtige for kundernes opfattelse af den kollektive trafik, ligesom infrastruktur, der styrker bussernes fremkommelighed, er vigtig for kundernes opfattelse af kollektiv trafik som et pålideligt og rettidigt tilbud. Information og kommunikation er og en central del af kundernes samlede rejse. Første forudsætning for at benytte kollektiv trafik er, at man ved, at det findes, og hvordan man bruger det.

Trafikplan 2023-2026 vil derfor behandle følgende emner:

- Baggrund
Her beskrives afsættet for Trafikplan 2023-2026, herunder Covid-19-pandemiens betydning og hvordan trafikplanen skal spille sammen med Midttrafiks Strategiplan 2021-2024.
- Tendenser/Analyser (evt. som bilag)
Analyserne for brugen af den kollektive trafik i Midttrafiks område fra Trafikplan 2019-2022 opdateres.
- Rolledeling, ansvar og samarbejde
Planen skal gøre rede for, hvilken rolle Midttrafik spiller og hvilke roller bestillerne spiller i forhold til udvikling af mobiliteten og fastlæggelse af serviceniveau.
- Midttrafiks kerneprodukter
Der opstilles et målbillede for Midttrafiks kerneprodukter – bus, bane og Flextrafik for 2026, samt de initiativer, der i planperioden skal bevirke, at det opstillede målbillede nås. Under dette tema behandles hovednettet. I arbejdet med kerneprodukterne differentieres der mellem mål ift. de forskellige personaer.
- Fysiske forhold
Der opstilles et målbillede for Midttrafiks arbejde med fremkommelighed, stoppesteder og hubs. Dette som en forlængelse af indsatsområdet i Midttrafiks Strategiplan 2021-2024.
- Midttrafiks produkter i det brede mobilitetsperspektiv
Der opstilles et målbillede for den brede mobilitet, og for hvordan Midttrafiks produkter skal indgå i samspillet med øvrige transportformer i 2026. Hertil skal Midttrafiks Mobilitetspolitik fra 2018 genbesøges og udfordres. På baggrund af målbilledet opstilles en række initiativer for planperioden, der skal sørge for, at det ønskede målbillede nås.
- Samarbejde, herunder information og kommunikation
Der opstilles et målbillede for, hvordan Midttrafik skal samarbejde og kommunikere med bl.a. samarbejdspartnere, fx skoler, uddannelsesinstitutioner og erhvervsområder, i 2026.

Organisering

Arbejdet med udarbejdelsen af Trafikplan 2023-2026 forankres i Midttrafiks afdeling for Rådgivning og Mobilitet. Relevante medarbejdere fra Midttrafiks øvrige afdelinger inddrages i arbejdet efter behov inden for de enkelte

temaer. Der nedsættes en intern arbejdsgruppe, primært med medarbejdere fra Rådgivning og Mobilitet.

Midttrafiks ejere foreslås involveret på to niveauer:

Trafikstyregruppen i KKR-regi inviteres til at følge arbejdet som styregruppe med repræsentation af Midttrafik.

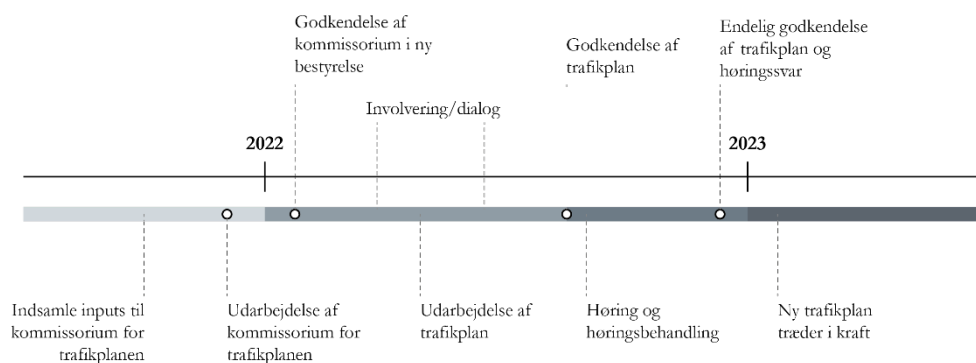
Bestillerne hos kommuner og region inddrages samlet i regi af Fagligt Forum, som i anledning af trafikplanen udvides med et ekstra temamøde i løbet af første halvår 2022, så der i alt bliver to temamøder om trafikplanen her. Ved behov kan disse møder suppleres med møder om enkelttemaer i en mindre kreds.

Endeligt skal trafikplanen godkendes af Midttrafiks bestyrelse efter høring hos ejerne.

Tidsplan

Nedenstående tidsplan skitserer den foreslåede proces for udarbejdelsen af Midttrafiks Trafikplan 2023-2026.

Trafikplanen foreslås godkendt af Midttrafiks bestyrelse i Q3 2022, hvorefter den sendes i høring hos ejerne. Behandling af indkomne høringssvar og godkendelse af den endelige trafikplan foreslås at ligge ultimo 2022, så trafikplanen kan træde i kraft ved årsskiftet.



Bilag – dialogproces med bestillere og Midttrafiks medarbejdere om kommissorium for Trafikplan 2023-2026

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

24. januar 2022

Journalnr.:
5.5.2-00705-2022

Sagsbehandler:
Anne Møller Jakobsen

E-mail:
amj@midttrafik.dk

Processen omkring Midttrafiks kommende Trafikplan 2023-2026 begyndte i efteråret 2021, hvor de første tanker og idéer blev indsamlet. På baggrund af et ønske om en bred dialog og inddragelse af hhv. Midttrafiks ejere og medarbejdere, blev der afholdt to indledende inddragelsesmøder:

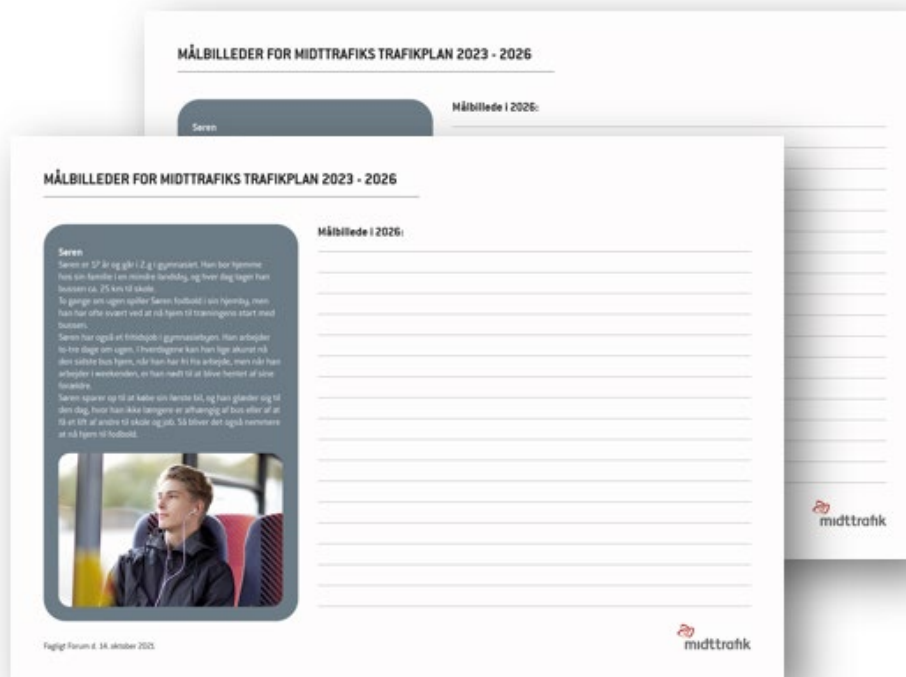
- Fagligt Forum, d. 14. oktober 2021
- Inddragelse af Midttrafiks medarbejdere, d. 30. november 2021

Møderne blev afholdt med det formål at indsamle idéer til, hvad den kommende trafikplan skal omhandle.

- På mødet i **Fagligt Forum** blev bestillerne delt i mindre grupper på tværs af kommuner/region og bedt om at opstille målbilleder for Midttrafik i 2026. Til formålet var der udarbejdet en række fiktive personaer, og bestillerne skulle således tage udgangspunkt i forskellige kunde/ikke-kundetyper i arbejdet. Gruppearbejdet blev afsluttet med en opsamling i plenum.
- Det interne **inddragelsesmøde hos Midttrafik** blev, grundet Corona-situationen, afholdt på Teams og efterfølgende afdelingsvist i mindre grupper. Der var stor tilslutning til mødet, hvor omkring 60 medarbejdere fra Midttrafik deltog. Medarbejderne blev stillet samme opgave som bestillerne; at opstille målbilleder for 2026 ud fra forskellige fiktive personaer.

Formatet med opstilling af målbilleder blev testet af i forbindelse med to inddragelsesmøder i efteråret 2021, hvor hhv. Midttrafiks bestillere og Midttrafiks medarbejdere blev bedt om at komme med input til emner til den kommende trafikplan. Bestillere og medarbejdere blev bedt om, ud fra forskellige personaer, at komme med bud på, hvad Midttrafik skal være i 2026.

Der var opbakning fra både bestillere og medarbejdere ift. at der i det kommende trafikplanarbejde, arbejdes videre med målbilleder og personaer, og således at udfordre den nuværende trafikplans format.



Bestillere og medarbejdere fik udleveret persona-kort, hvorpå der var en beskrivelse af en fiktiv persona samt vedkommendes brug af og holdning til kollektiv trafik. Opgaven bestod i at formulere et målbillede for denne persona i år 2026.

Hvad sagde bestillerne?

På mødet i Fagligt Forum gav bestillerne en positiv tilbagemelding på at arbejde med målbilleder og personaer. Bestillerne havde mange ønsker og idéer til, hvad den kommende Trafikplan 2023-2026 kan indeholde. Fælles for bestillerne inputs var, at deres daglige arbejde vedrører *mobilitet* i bred forstand, dvs. mere end bus, tog og Flextrafik, og de var derfor også optaget af det, herunder hvordan Midttrafik i højere grad kan indgå i samarbejdet om den bredere mobilitet ud over Midttrafik traditionelle ansvarsområde. Bestillerne input har bidraget til kommissoriets sammensætning og de konkrete forslag tages med i arbejdet som inspiration til, hvad Trafikplan 2023-2026 kan indeholde.

På mødet i Fagligt Forum blev der nævnt nedenstående ønsker til indhold i den kommende trafikplan. Der er tale om statements fremsat af enkeltindivider eller grupper, og det er således ikke nødvendigvis et udtryk for en enig bestillergruppe. Udsagnene (i ikke-vægtet eller prioriteret rækkefølge):

- Transport/mobilitet er mere end bus, tog og Flextrafik.
- Skal Midttrafik være trafikselvskab eller mobilitetsselskab?
- Samkørsel som et supplement til kollektiv trafik. Skal Midttrafik facilitere dette?
- Bilen er ikke en fjende – hvis der kører 5 personer i en elbil, er det lige så godt som kollektiv trafik.

- Samarbejde med bl.a. uddannelsesinstitutioner (fx restriktioner på parkering) omkring at få unge til at køre sammen/benytte kollektiv trafik kan være en vigtig brik.
- Forenkling af Flexprodukter og målrettet information herom er vigtigt.
- Kan mulighederne for kombinationsrejser styrkes – f.eks. gennem mulighed for cykelmedtagning i alle busser.
- Stoppesteder og hubs skal være trygge (synlighed, lys mm.), med god komfort og gode faciliteter (sikker cykelparkering, opladning af elcykler).
- Øge kendskabet til kollektiv trafik, særligt for ikke-vante brugere er vigtigt (fx temadag om kollektiv trafik el. gratis prøveperiode).
- En offensiv kommunikation/markedsføring af produkter kan bidrage til øget kendskab til mulighederne.
- Det er vigtigt med et godt grundprodukt, med god frekvens målrettet de store transportkorridorer.
- Samarbejde med forældrene ift. at få børn og unge til at benytte kollektiv trafik kan være en indgangsvinkel (fx ved at deltage på forældre-møder el. samarbejde med fritidsorganisationer).

Hvad sagde Midttrafiks medarbejdere?

På det interne møde hos Midttrafik var der ligeledes en positiv respons på at arbejde med målbilleder ud fra fiktive personaer. Medarbejdernes inputs vil indgå som inspiration til, hvad Trafikplan 2023-2026 skal indeholde.

I medarbejdernes arbejde med målbilleder for personaerne blev der nævnt følgende ønsker til indhold i den kommende trafikplan (i ikke-vægtet eller prioriteret rækkefølge):

- Fasthold de unge i den kollektive trafik ved at gøre tilbuddet mere attraktivt.
- Samarbejde med forældrene for at påvirke børn og unges transportvalg, og for at gøre det nemt og trygt for forældre at lade deres børn begå sig ved stoppesteder og i den kollektive trafik.
- Øge viden om ikke-kunder, bl.a. ift. markedsføring og målretning af tilbud.
- Der er forskel på kundegrupperne – nogle skal vi satse på at fastholde, andre skal vi blot være noget for en gang imellem ved lejlighedsvis rejser.
- Vigtigt med et godt kerneprodukt, særligt rettet med vores kernekunder, med flere afgange i de store korridorer - også i ydertidspunkter.
- Målrettet information til forskellige kunde-/ikke-kundegrupper, - man godt kan være 'ny' i kollektiv trafik, selv om man er oppe i årene.
- Samarbejde med fritidsklubber/skoler omkring 'oplæring' (buskøre-kort) af børn i at begå sig i den kollektive trafik og arbejde med kundeambassadører/trafikkonsulenter, der kan give råd og vejledning til kunder, der ikke er vant til at benytte kollektiv trafik.

- Gode og trygge forhold ved stoppesteder, stationer og i hubs. I hubs skal forskellige transportformer samles, og der skal tilbyde gode first/last mile muligheder.
- Busprioritering i de største byer og herved gøre bussen mere konkurrencedygtigt.
- Loyalitetsprogram med mulighed for pointoptjening.
- Fokus på miljørigtig transport med elbus og elbiler i Flextrafikken.
- Digitale værktøjer, der samler alle tilbud, giver overblik og gør det let at bestille og forstå tilbuddene. Kunderne skal holdes i hånden hele vejen.
- Bedre komfort i busserne, og herved gøre det lettere at udnytte rejsetiden produktivt til bl.a. arbejde/lektier.
- Det skal være nemt at kombinere forskellige transportformer, bl.a. vha. first/last mile transport fra hubs, cykelmedtagning i bussen eller at parkeringspladser i kombination med kollektiv trafik.

Opsamling

Input fra bestillere og Midttrafiks medarbejdere har indgået som grundlag for udpegning af temaer til kommissoriet for Trafikplan 2023-2026 sammenfattet i nedenstående fire temaer, som indgår i kommissoriet.

- Midttrafiks kerneprodukter, herunder bus, busindretning og Flextrafik
- Mobilitet og samspillet mellem forskellige transportformer
- Fysiske forhold, herunder stoppesteder, hubs og fremkommelighed
- Samarbejde, information og kommunikation

De enkelte statements og idéer bringes også videre til inspiration for trafikplanarbejdet.

Både bestillere og medarbejdere vil blive inddraget på temamøder i løbet af tilblivelsen af trafikplanen så idéer og tanker kan konkretiseres.



Dato
23. januar 2022

Journalnr
8.8.6-13123-2021

Sagsbehandler
Thomas Dalgaard Mikkelsen

e-mail
Tdm@midttrafik.dk

Bilag 1 - Antal vognmænd som underleverandører, henholdsvis taxaforeninger i Midttrafiks 5., 6. og 7. udbud

Tabellen oplyser om udviklingen i antallet af registrerede underleverandører til Flextrafik.

En betydelig årsag til stigningen er, at Midttrafik har ændret opgørelsesmetode efter den nye Taxilovs ikrafttrædelse. Taxicentral registreret som én vognmand, hvorfor antallet af registrerede underleverandører var begrænset. Fra 2018 er taxicentral anses som én underleverandør.

Udbud	5. udbud		6. udbud		
<i>År</i>	<i>2016</i>		<i>2018</i>		
Underleverandører	Udenfor taxaforeninger	Indenfor taxaforeninger	Udenfor taxaforeninger	Samlet	Indenfor taxaforeninger
Midttrafik	10	283	50	333	287

Kære Jens Erik Sørensen

Tak for orienteringen om fakta i flextrafikken i Midttrafik, Fynbus og Sydtrafik.

Dato 26.01.2022

Jeg er glad for, at trafiksekskaberne tager kritikken i dagspressen alvorligt.

j.nr. 1-30-75-3-20

Jeg noterer mig også, at sagen tages op på Midtrafiks bestyrelsesmøde den 11. februar 2022.

Side 1

Jeg kan ligeledes nævne, at Udvalget for Regional Udvikling den 2. februar 2022 drøfter sagen med henblik på at rette henvendelse til Midttrafik om at få en redegørelse for, hvilke initiativer de vil igangsætte for at sikre ordentlige løn- og ansættelsesvilkår og godt arbejdsmiljø i flextrafikken.

Regionen kan ikke acceptere, at der kan sås tvivl om, at patienter transporteres sikkert og forsvarligt i flextrafikken.

Med venlig hilsen



Anders Kühnau
regionsrådsformand

POLITIK FOR WHISTLEBLOWERORDNINGEN I MIDTTRAFIK, HERUNDER DATABESKYTTELSESPOLITIK FOR WHISTLEBLOWERORDNINGEN

1. Formål med whistleblowerordningen

- 1.1 Midttrafik ønsker, at alvorlige lovovertrædelser og øvrige alvorlige forhold kommer frem i lyset, og at der stilles en kanal til rådighed, så medarbejdere og bestyrelsesmedlemmer kan indberette om alvorlige lovovertrædelser, seksuelle krænkelse og øvrige alvorlige forhold uden frygt for negative konsekvenser.
- 1.2 Midttrafiks whistleblowerordning omfatter Midttrafik. Hvis du er borger, kan du ikke benytte denne ordning. Endvidere henledes opmærksomheden på, at der ikke kan indberettes om forhold vedrørende AarBus til Midttrafiks whistleblowerordning. Indberetninger vedrørende AarBus skal foretages til AarBus' egen whistleblowerordning og i det omfang forhold om AarBus indberettes til Midttrafiks whistleblowerordning, vil indberetteren blive vejledt om at foretage indberetning til AarBus' whistleblowerordning og/eller ydet modtage bistand i forhold til at oversende indberetningen.
- 1.3 Whistleblowerordningen i Midttrafik anses for at være et supplement til de almindelige kanaler – fx nærmeste leder eller HR-afdelingen – i forhold til at rejse bekymringer om kritisable eller utilfredsstillende forhold.
- 1.4 Det bemærkes, at whistleblowerordningen i Midttrafik ikke ændrer på, at medarbejdere i Midttrafik er omfattet af reglerne om offentligt ansattes ytringsfrihed.
- 1.5 Midttrafik opfordrer til, at oplysninger om forhold vedrørende Midttrafik indberettes til Midttrafiks whistleblowerordning, hvor forholdene effektivt kan imødegås internt. Endvidere henledes opmærksomheden på, at Datatilsynet har en ekstern whistleblowerordning. Hvis indberetteren vurderer, at der er risiko for represalier ved at indberette til Midttrafiks whistleblowerordning kan Datatilsynets whistleblowerordning benyttes. Det er under alle omstændigheder indberetterens frie valg, om man ønsker at benytte Midttrafiks ordning eller Datatilsynets eksterne ordning.

2. Hvem kan indberette til whistleblowerordningen?

- 2.1 Det er alene nuværende medarbejdere og medlemmer af bestyrelsen i Midttrafik indberette til Midttrafiks whistleblowerordning
- 2.2 Det er muligt at foretage anonyme indberetninger til Midttrafiks whistleblowerordning. Om anonymitet henvises i øvrigt til punkt 5 nedenfor.

3. Hvad kan der indberettes om?

3.1 Der kan indberettes til whistleblowerordningen om, alvorlige lovovertrædelser eller øvrige alvorlige forhold samt overtrædelser af EU-retten².

Det afhænger af en konkret vurdering af den enkelte indberetning, om der er tale om en indberetning, der vedrører alvorlige lovovertrædelser eller øvrige alvorlige forhold.

I udgangspunktet vil det følgende falde inden for, hvad der kan indberettes om til whistleblowerordningen:

- Oplysninger om strafbare forhold, herunder overtrædelser af eventuelle tavshedspligter, misbrug af økonomiske midler, tyveri, svig, underslæb, bedrageri og bestikkelse
- Grove eller gentagne overtrædelser af lovgivning, herunder lovgivning om magtanvendelse, forvaltningsloven, offentlighedsloven, databeskyttelsesloven samt efter omstændighederne fx lovgivning, som har til formål at sikre folkesundheden, sikkerhed i transportsektoren eller beskyttelse af natur og miljø m.v., er omfattet
- Grove eller gentagne overtrædelser af forvaltningsretlige principper, herunder undersøgelsesprincippet, krav om saglighed, magtfordrejningsgrundsætningen og proportionalitet vil være omfattet. Det samme vil være tilfældet ved bevidst vildledning af borgere og samarbejdspartnere
- Grove eller gentagne overtrædelser af væsentlige interne retningslinjer, fx retningslinjer om gaver, tjenesterejser mv.
- Seksuel chikane eller andre grove personrelaterede konflikter på arbejdspladsen, fx grov chikane

3.2 Der kan som udgangspunkt ikke indberettes til whistleblowerordningen om følgende forhold:

- Oplysninger om overtrædelser af interne retningslinjer af mindre alvorlig karakter om fx sygefravær, alkohol, påklædning, privat brug af kontorartikler mv.

² Der kan som udgangspunkt indberettes om overtrædelse af EU-retten inden for følgende områder: 1) offentligt udbud, 2) finansielle tjenesteydelser, produkter og markeder, og forebyggelse af hvidvask af penge og finansiering af terrorisme, 3) produktsikkerhed og –overensstemmelse, 4) transportsikkerhed, 5) miljøbeskyttelse, 6) strålingsbeskyttelse og nuklear sikkerhed, 7) fødevarer- og fodersikkerhed, dyresundhed og dyrevelfærd, 8) folkesundhed. 9) forbrugerbeskyttelse, 10) beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger og netværks- og informationssystemers sikkerhed

- Oplysninger om mindre grove personalerelaterede konflikter på arbejdspladsen vil som udgangspunkt ikke være omfattet af Midttrafiks whistleblowerordnings anvendelsesområde.
- Oplysninger om forhold omfattet af Klagenævnet for Udbuds kompetencer, medmindre sådanne forhold eksempelvis angår magtfordrejning eller bestikkelse.

Sådanne oplysninger bør i stedet indgives til nærmeste leder, personale-/HR-afdeling eller tillidsrepræsentant. I det omfang sådanne forhold alligevel indberettes til Midttrafiks whistleblowerordning, vil Midttrafik i overensstemmelse med vejledningspligten anvise hvortil, henvendelse i stedet kan rettes.

- 3.3 Det er en forudsætning, at den, der foretager en indberetning, er i god tro om rigtigheden af det forhold, der indberettes om, og om de oplysninger, der angives i indberetningen. Det kan føre til ansættelsesretlige konsekvenser eller lignende, hvis den person, der indberetter, er i ond tro og bevidst indberetter oplysninger eller forhold, som den pågældende på indberetningstidspunktet var vidende om, ikke er korrekte.

4. Hvordan behandles indberetninger til whistleblowerordningen

- 4.1 Når en indberetning er foretaget via Midttrafiks whistleblowerportal, vil indberetningen blive gennemgået af en advokat fra advokatfirmaet Norrbom Vinding inden for 24 timer. Den person, der har foretaget indberetningen, vil dernæst senest inden 7 dage modtage en bekræftelse på, at indberetningen er modtaget.
- 4.2 Når advokaten har gennemgået indberetningen, vil en relevant kontaktperson i Midttrafik blive orienteret om indberetningen, herunder om indberetningen falder ind under, hvad der kan indberettes om til Midttrafiks whistleblowerordning.

Hvis indberetningen ikke falder ind under, hvad der kan indberettes om til Midttrafiks whistleblowerordning, eller hvis indberetningen er åbenbart grundløs, vil indberetningen blive henlagt, og indberetteren vil modtage besked herom, herunder hvis forholdet alternativt bør rejses over for en bestemt afdeling i Midttrafik.

Hvis indberetningen falder ind under, hvad der kan indberettes om til Midttrafiks whistleblowerordning, vil den relevante kontaktperson i Midttrafik følge op på indberetningen, herunder undersøge forholdet yderligere – eventuelt i samarbejde med den relevante forvaltning – samt vurdere, hvilken eller hvilke reaktion(er), der måtte være nødvendige i relation til opfølgningen på indberetningen. Relevant opfølgning på indberetningen kan fx bestå i politianmeldelse af

forholdet, ansættelsesretlige reaktioner over for medarbejdere eller kontraktretlige reaktioner over for samarbejdspartnere. Det vil altid bero på en konkret vurdering, hvad den relevante måde at følge op på er i et givent tilfælde.

Når opfølgningen er afsluttet, vil den person, der har foretaget indberetningen, modtage feedback. Hvis opfølgningen ikke er afsluttet inden for 3 måneder, vil den, der har foretaget indberetningen, modtage feedback i den udstrækning det er muligt, inden der er gået 3 måneder fra modtagelsen af indberetningen. I det omfang en reaktion, som opfølgning på indberetningen, går ud på personrettede konsekvenser for andre, er det ikke altid muligt at orientere indberetteren om præcist hvilke reaktioner, indberetningen måtte have givet anledning til. Dette gælder også, hvis det af andre grunde ikke er muligt, at give mere detaljeret feedback til indberetteren.

- 4.3 Hvis den person, der indberetter, indgiver en anonym indberetning og i den forbindelse ikke har sat en sikker postboks op i relation til kommunikation, er det ikke altid muligt for Midttrafik at bekræfte modtagelsen af indberetningen over for indberetteren eller at give personen feedback efterfølgende. Midttrafik vil under alle omstændigheder i muligt omfang følge op på indberetningen, herunder i videst muligt omfang bekræfte modtagelsen af indberetningen og søge at give feedback til indberetteren, i det omfang indberetningen falder ind under, hvad der kan indberettes om til whistleblowerordningen.

5. Hvordan indberettes der til whistleblowerordningen?

- 5.1 Indberetninger til Midttrafiks whistleblowerordning foretages via en portal, der kan tilgås via Midttrafiks intranet på: <https://midttrafik.integrityline.com/>. Opmærksomheden henledes på det anførte i punkt 5.3.1 i forhold til anonymitet i forbindelse med, hvordan whistleblowerportalen bør tilgås ved ønske om anonymitet.

- 5.2 På portalen kan en formular tilgås, hvor der stilles en række spørgsmål til den person, der vil foretage en indberetning, herunder hvad indberetningen drejer sig om, samt hvor i Midttrafik det indberettede forhold relaterer sig til.

Det er muligt at uploade supplerende dokumentation i tillæg til det, der indtastes i formularen. Det kan fx være dokumenter, e-mails eller billeder.

5.3 Anonymitet

- 5.3.1 Midttrafik opfordrer generelt til, at indberettere står frem med navn – herunder af hensyn til den, indberetningen måtte dreje sig om. Dette ændrer dog ikke på, at der godt kan foretages anonyme indberetninger. I det omfang en person, der vil foretage indberetning til whistleblowerordningen, ønsker anonymitet, skal

man undlade at anføre oplysninger i indberetningen, der kan identificere den indberettende person. Dette gælder tillige i forhold til eventuel medfølgende dokumentation, der uploades sammen med indberetningen. Man skal endvidere være opmærksom på, at identifikationsdata eventuelt kan fremgå af de metadata, der findes i eventuel supplerende dokumentation, der uploades. Det anbefales endvidere, at whistleblowerportalen ikke tilgås via en PC, der er udleveret eller stillet til rådighed af Midttrafik, samt at whistleblowerportalen tilgås ved at kopiere linket over i URL'en i en internetbrowser, fremfor at der klikkes på et link.

- 5.3.2 Det muligt at oprette en sikker postboks i forbindelse med indberetningen, således at det er muligt at kommunikere anonymt med indberetteren. Det anbefales under alle omstændigheder – uanset om der ønskes anonym indberetning eller ej – at den person, der indberetter, opretter en sikker postboks, som der kan kommunikeres gennem.
- 5.3.3 Ved anonyme indberetninger skal man være opmærksom på, at det afhængig af karakteren af indberetningen kan være, at indberetningen efterfølgende må henlægges. Dette kan eksempelvis være tilfældet i situationer, hvor vidneudsagnet fra indberetteren har afgørende betydning for forholdet, og forholdet ikke kan fastslås eller dokumenteres på anden vis. At det kan være nødvendigt at henlægge en sag i disse situationer, skyldes bl.a. hensynet til retssikkerheden for den, som indberetningen omhandler. Omvendt kan der være andre situationer, hvor vidneudsagnet fra indberetteren ikke er af afgørende betydning, fx fordi forholdet, som indberetningen omhandler, kan fastslås via dokumenter eller andet skriftligt materiale. I situationer hvor det ikke er muligt at gå videre med en anonym indberetning, vil Midttrafik dog altid, inden en sag henlægges, forsøge via portalen og den sikre postboks at række ud til den anonyme indberetter og gøre opmærksom på, at indberetningen er af en karakter, hvor sagen må henlægges, medmindre indberetteren vælger at stå frem.

6. Rettigheder

6.1 For personer der indberetter

- 6.1.1 De databeskyttelsesretlige regler gælder, når der indberettes til Midttrafiks whistleblowerordning. Der henvises til det anførte under punkt 7 nedenfor.
- 6.1.2 Midttrafik vil i videst muligt omfang behandle oplysninger om indberetteren fortroligt.
- 6.1.3 Midttrafik accepterer ikke, at personer, der i god tro har indberettet om forhold, der er omfattet af whistleblowerordningen, udsættes for negative konsekvenser

som følge af, at den pågældende har foretaget en indberetning til whistleblowerordningen. Hvis en person, der har indberettet i god tro til ordningen, føler sig udsat for negative konsekvenser som følge af indberetningen, opfordres den pågældende til at indgive en meddelelse herom via den sikker postboks, der oprettes i forbindelse med indgivelsen af en indberetning. Der kan også tages kontakt til en tillidsrepræsentant eller den pågældendes faglige organisation.

- 6.1.4 Som nævnt oven for er det en forudsætning, at den, der foretager en indberetning, er i god tro om rigtigheden af det forhold, der indberettes om, og om de oplysninger, der angives i indberetningen. Det kan føre til ansættelsesretlige konsekvenser eller lignende, hvis den person, der indberetter, er i ond tro og bevidst indberetter oplysninger eller forhold, som den pågældende på indberetningstidspunktet var vidende om, ikke er korrekte.

6.2 For personer der indberettes om

- 6.2.1 De databeskyttelsesretlige regler gælder, når der indberettes til Midttrafiks whistleblowerordning.

Midttrafik vil iagttage oplysningspligten efter databeskyttelsesforordningen i overensstemmelse med de regler, der gælder herom. Der kan efter databeskyttelsesforordningens artikel 14, stk. 5, litra b, gøres undtagelse fra pligten til at iagttage oplysningspligten, hvis dette sandsynligvis vil gøre det umuligt eller i alvorlig grad vil hindre opfyldelse af formålene med behandlingen. Det vil bero på en konkret vurdering, om det er tilfældet i forhold til den enkelte indberetning.

Der henvises til det anførte under punkt 7 om databeskyttelse nedenfor.

- 6.3 I det omfang der i forbindelse med opfølgningen på en indberetning findes grundlag for at iværksætte ansættelsesretlige reaktioner over for en person, der er indberettet om, vil dette ske i overensstemmelse med de regler, der gælder for ansættelsesforholdet.

7. **Databeskyttelse**

- 7.1 I forbindelse med varetagelsen af Midttrafiks whistleblowerordning behandles der personoplysninger. Behandlingen af personoplysninger inden for whistleblowerordningen er omfattet af reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

7.2 Dataansvarlig og databeskyttelsesrådgiver

Midttrafik er dataansvarlig for behandlingen af personoplysninger i regi af Midttrafiks whistleblowerordning:

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
CVR: 29943176
Telefon: 87 40 82 00
E-mail: midttrafik@midttrafik.dk
Sikker post: via borger.dk eller e-Boks

Midttrafik har udpeget en databeskyttelsesrådgiver. Du kan kontakte Midttrafik's databeskyttelsesrådgiver på denne e-mail: dpo-midttrafik@dpo-danmark.dk

7.3 Formål

Formålet med behandlingen af personoplysninger, der indgår i indberetninger til whistleblowerordningen eller indgår som led i opfølgning på indberetning til ordningen, er at undersøge eventuelle alvorlige lovovertrædelser, seksuelle krænkelser eller øvrige alvorlige forhold, herunder at følge op på og hindre, at sådanne forhold finder sted i Midttrafik.

7.4 Retsgrundlagene for behandlingen

Retsgrundlaget for behandlingen følger af lov om beskyttelse af whistleblowere § 22, hvorefter der kan behandles personoplysninger, når det er nødvendigt for at behandle indberetninger, der er modtaget som led i den whistleblowerordning, Midttrafik har oprettet i henhold til lov om beskyttelse af whistleblowere. Der kan i henhold til dette retsgrundlag behandles personoplysninger omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 6, 9 og 10.

7.5 Kategorier af personoplysninger

Det afhænger af det indberettede forhold, hvilke personoplysninger der behandles i Midttrafik's whistleblowerordning. De personoplysninger, der behandles, vil typisk være oplysninger, der fremgår af indberetningen, og som i øvrigt tilvejebringes i forbindelse med opfølgningen på indberetningen.

Overordnet vil følgende kategorier af personoplysninger kunne behandles i whistleblowerordningen:

- Stamoplysninger, fx navn, stilling, e-mailadresse, telefonnummer mv.
- Oplysninger om ansættelsesforhold, fx stilling, oplysninger om eventuel eller potentiel misligholdelse af ansættelsesforholdet mv.

- Oplysninger om alvorlige lovovertrædelser, seksuelle krænkelser og andre alvorlige forhold – herunder alvorlige overtrædelser af de forvaltningsretlige regler
- Oplysninger om strafbare forhold, fx hvis der er mistanke om, at der er begået en straffelovsovertrædelse, og denne mistanke bestyrkes.

7.6 Eventuelle modtagere eller kategorier af modtagere af personoplysningerne

Personoplysninger, der indgår i Midttrafiks whistleblowerordning, vil som udgangspunkt ikke blive delt med andre. Der kan dog være tilfælde, hvor det kan være nødvendigt at videregive personoplysninger, fx hvis det som reaktion på en indberetning findes nødvendigt at foretage politianmeldelse. Midttrafik vil ikke videregive oplysninger til udenforstående, hvis dette ikke er nødvendigt i forhold til opfølgningen eller reaktionen i relation til den konkrete sag eller i anonymiseret, aggregeret form i forbindelse med årsrapporten for ordningen.

Endvidere kan personoplysninger, der indgår i whistleblowerordningen, blive delt med Midttrafiks advokater eller revisorer i forbindelse med konkrete sager.

7.7 Hvor stammer personoplysningerne fra

Personoplysninger, der indgår i Midttrafiks whistleblowerordning, hidrører i udgangspunktet fra den person, der har foretaget en indberetning til whistleblowerordningen. I forbindelse med opfølgningen på en indberetning, kan der imidlertid også indsamles personoplysninger fra offentligt tilgængelige kilder eller fra andre, der har kendskab til det konkrete forhold, indberetningen vedrører.

7.8 Opbevaring af personoplysninger

Det er ikke altid muligt præcist at sige, hvor længe personoplysninger, der indgår i whistleblowerordningen, opbevares.

I relation til indberetninger, der falder uden for whistleblowerordningens anvendelsesområde, vil indberetningen og dermed oplysningerne som udgangspunkt – og i øvrigt under iagttagelse af andre gældende regler om opbevaring henholdsvis sletning mv. – blive slettet 1 år efter, at sagen er afsluttet i whistleblowerordningen, idet der dog opbevares overordnede og anonymiserede oplysninger til brug for en årsrapport for whistleblowerordningen.

I relation til indberetninger, der fører til yderligere undersøgelser, afhænger det af sagens udvikling, hvor længe personoplysninger, der indgår, opbevares. Fx vil personoplysninger, der journaliseres på en personalesag, som udgangspunkt – og i øvrigt under iagttagelse af andre gældende regler om opbevaring henholdsvis sletning mv. – blive opbevaret i 5 år efter ansættelsesforholdets

ophør. I andre tilfælde vil det afhænge af de konkrete omstændigheder, fx i forbindelse eventuelle retlige skridt, der måtte foretages som reaktion på indberetningen.

7.9 Rettigheder

Personer, hvis personoplysninger behandles i Midttrafiks whistleblowerordning, har en række rettigheder efter databeskyttelsesforordningen.

Personer, der ønsker at gøre brug af sine rettigheder, skal kontakte Midttrafik.

Ret til at se oplysninger (indsigtsret)

Der er ret til at få indsigt i de oplysninger, som Midttrafik behandler om den enkelte, samt en række yderligere oplysninger.

Ret til berigtigelse (rettelse)

Der er ret til at få urigtige oplysninger om den pågældende rettet, eller få suppleret de oplysninger, der behandles.

Ret til sletning

I særlige tilfælde er der ret til at få slettet oplysninger, inden tidspunktet for den almindelige generelle sletning indtræffer

Ret til begrænsning af behandling

Der er i visse tilfælde ret til at få behandlingen af personoplysninger begrænset. Hvis der er ret til at få begrænset behandlingen, må Midttrafik fremover kun behandle oplysningerne – bortset fra opbevaring – med et samtykke, eller med henblik på at retskrav kan fastlægges, gøres gældende eller forsvares, eller for at beskytte en person eller vigtige samfundsinteresser.

Ret til indsigelse

Der er i visse tilfælde ret til at gøre indsigelse mod Midttrafiks ellers lovlige behandling af personoplysninger.

Ret til at transmittere oplysninger (dataportabilitet)

Der er i visse tilfælde ret til at modtage personoplysninger i et struktureret, almindeligt anvendt og maskinlæsbart format samt at få overført disse personoplysninger fra én dataansvarlig til en anden uden hindring.

Der kan findes yderligere information om de registreredes rettigheder efter databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven i Datatilsynets vejledning om de registreredes rettigheder, som kan findes på www.datatilsynet.dk.

7.10 Klage til Datatilsynet

Enhver har ret til at indgive en klage til Datatilsynet, hvis den pågældende er utilfreds med den måde, Midttrafik behandler den pågældendes personoplysninger på. Datatilsynets kontaktoplysninger kan findes på www.datatilsynet.dk.

2021 - Midttrafik - Pulsmåling - Midttrafik total



Introduktion til rapporten

Rapporten er opdelt i sider, som du bladre mellem med pilene i siderne. Du kan også se siderne og vælge mellem dem i toppen af hver side, ved at klikke på den nedadgående pil.

Ved at klikke på knappen "Grafer" kan du ændre rapporten til at blive vist i Fuldskærm, dvs. en grafik pr. side eller som tabeller.

Ved at klikke på de 3 streger i øverste venstre hjørne kan du download i PDF, PPT og Excel tabeller.

De fleste spørgsmål er besvaret på en smiley skala fra 1 til 5, hvor 1 er det dårligste svar og 5 det bedste. I rapporten bliver dette resultat derfor vist som et gennemsnit mellem 1 og 5, samt svarfordelingen.

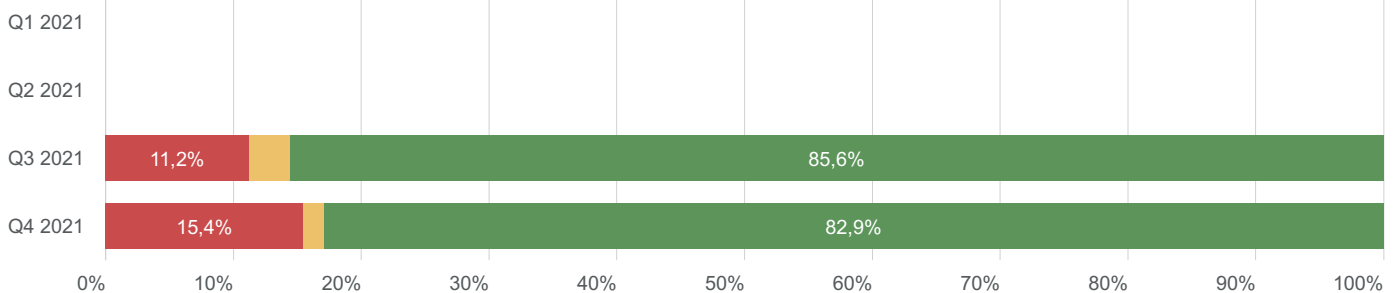
Rapporten er anonymiseret således, at der skal 5 gennemførte svar til, før et resultat bliver vist. Nogle spørgsmål har ikke alle fået, om de har arbejdet hjemme for eksempel, så undevejs i rapporten kan enkelte spørgsmål blive skjult på grund af anonymitetsgrænsen, mens andre blive vist.

Da dette er en pulsmåling som gentages 4 gange om året, er der i rapporteringen gjort plads til at se resultater for alle årets 4 kvartaler. I takt med at pulsmålingerne gennemføres, kan I dermed følge udviklingen over tid.



Svarstatus

Procent



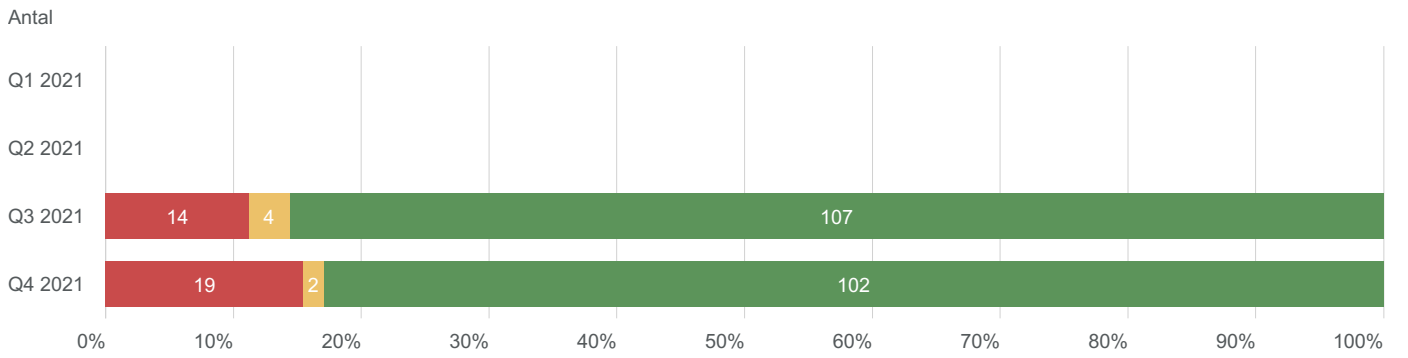
Observationer

Total 248

- Ikke svaret
- Afvist
- Ufuldstændig
- Gennemført

👁️ Anonymitetsgrænse ikke nået. Data vil blive vist, hvis der er mere end 4 svar

Svarstatus



Observationer

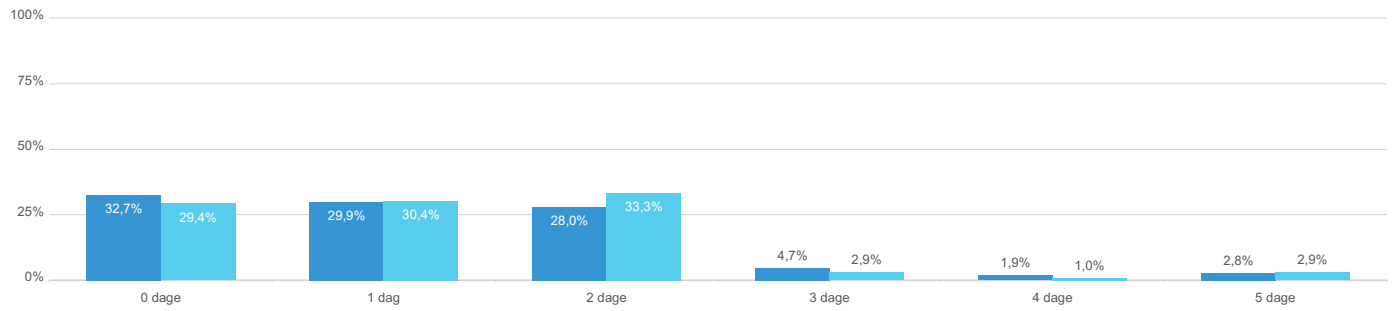
Total **248**

- Ikke svaret
- Afvist
- Ufuldstændig
- Gennemført

Anonymitetsgrænse ikke nået. Data vil blive vist, hvis der er mere end 4 svar

Hvor mange hjemmearbejdsdage har du i gennemsnit arbejdet hjemme pr. uge i løbet af de seneste 30 dage? (se bort fra eventuel ferie)

Note: 2021 Q1 og Q2 fik ikke ovenstående spørgsmål.



Observationer

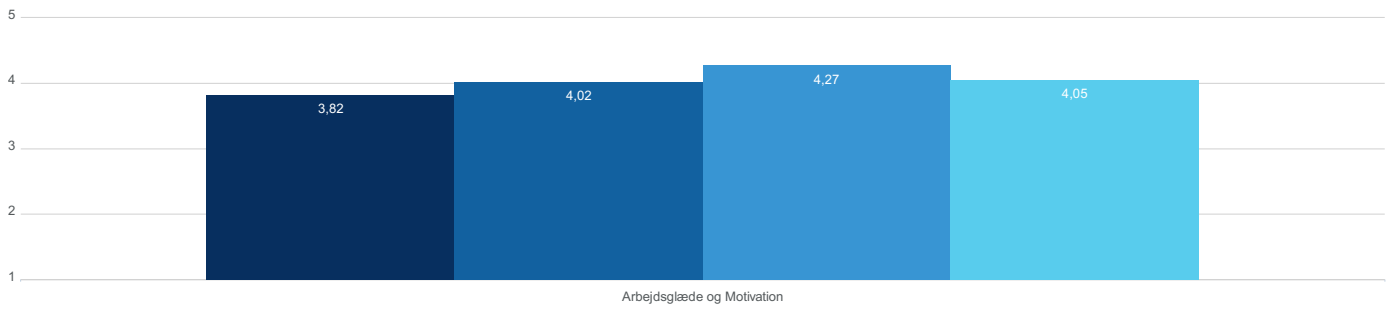
● Q3 2021

107

● Q4 2021

102

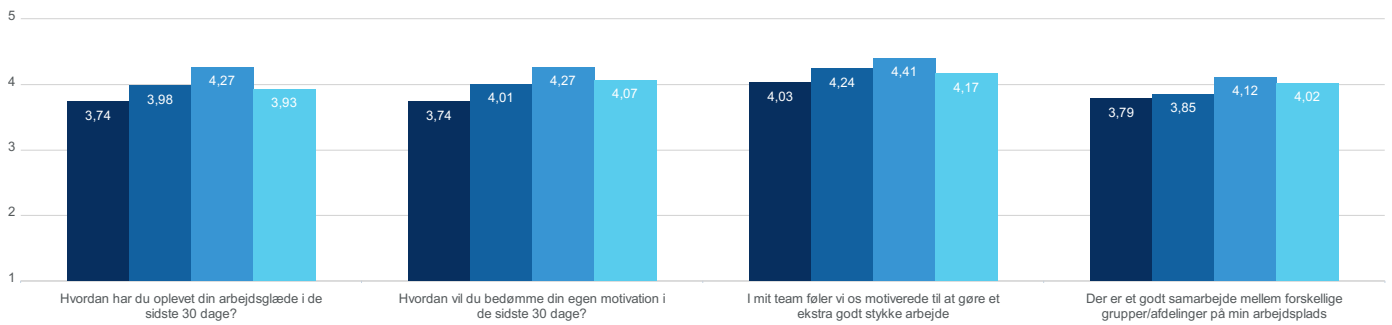
Arbejdsglæde og Motivation



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

Arbejdsglæde og Motivation



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

117

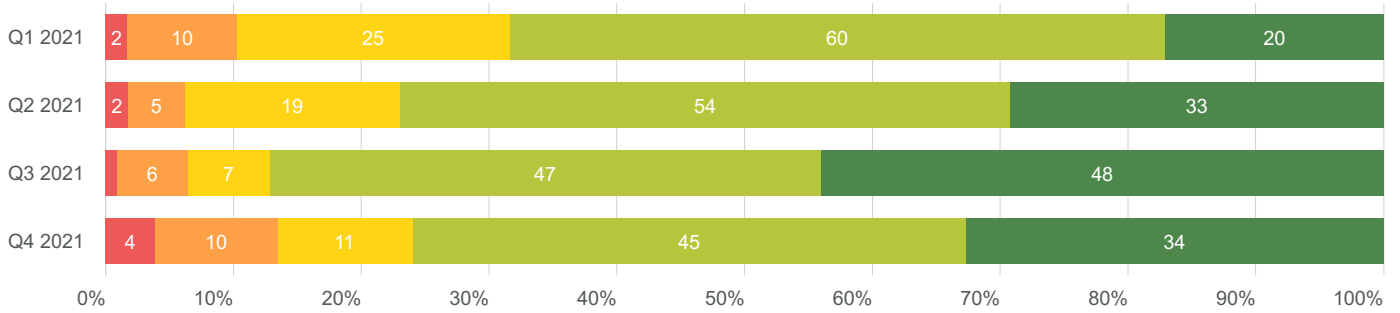
113

107

102

Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



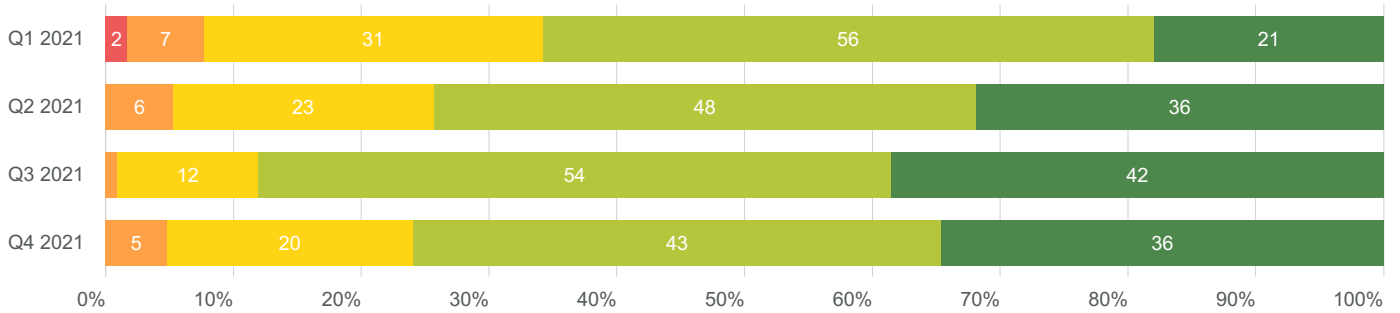
Observationer

Total 443

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Arbejdsglæde og Motivation - Hvordan vil du bedømme din egen motivation i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



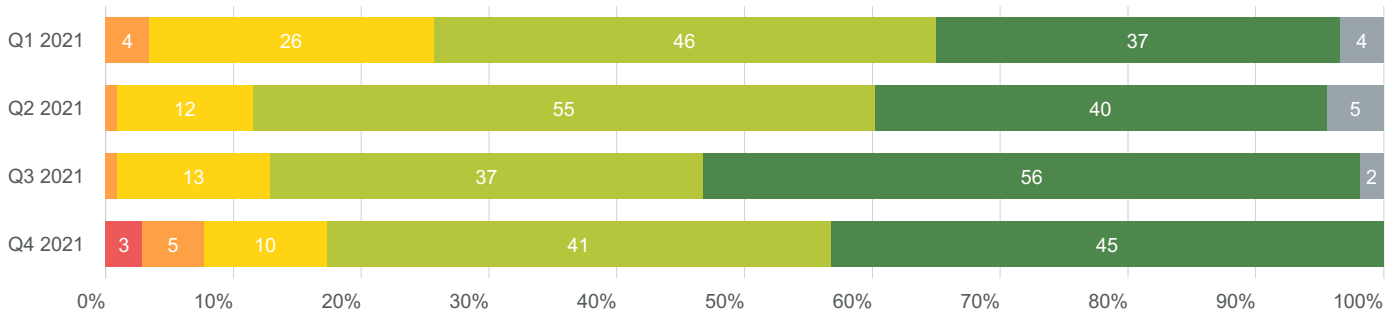
Observationer

Total 443

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Arbejdsglæde og Motivation - I mit team føler vi os motiverede til at gøre et ekstra godt stykke arbejde

Svarfordeling



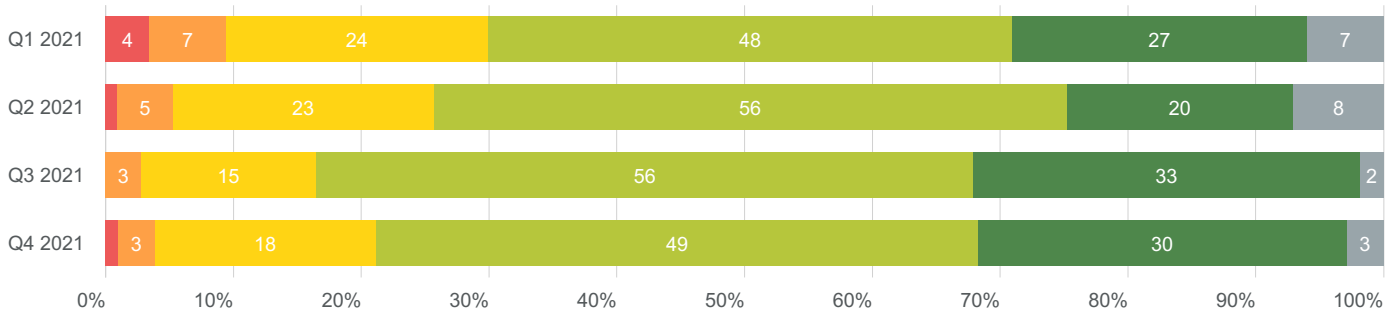
Observationer

Total 443

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Arbejdsglæde og Motivation - Der er et godt samarbejde mellem forskellige grupper/afdelinger på min arbejdsplads

Svarfordeling

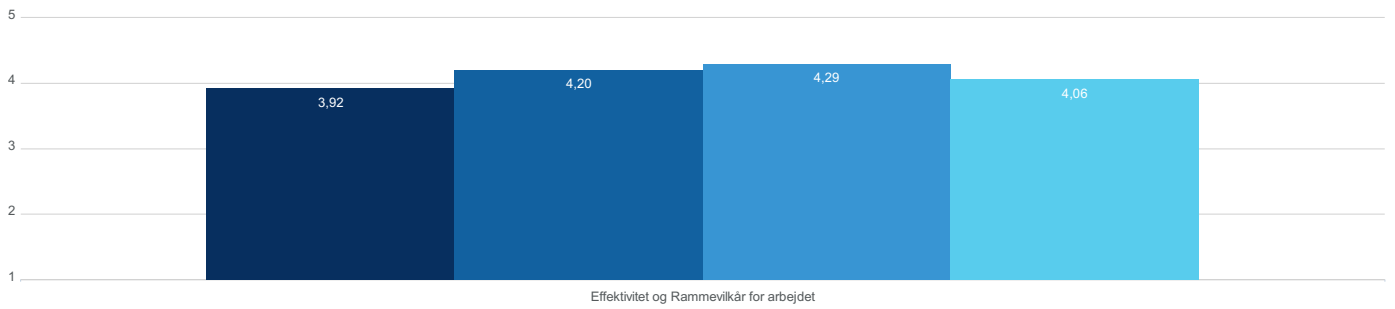


Observationer

Total 443

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

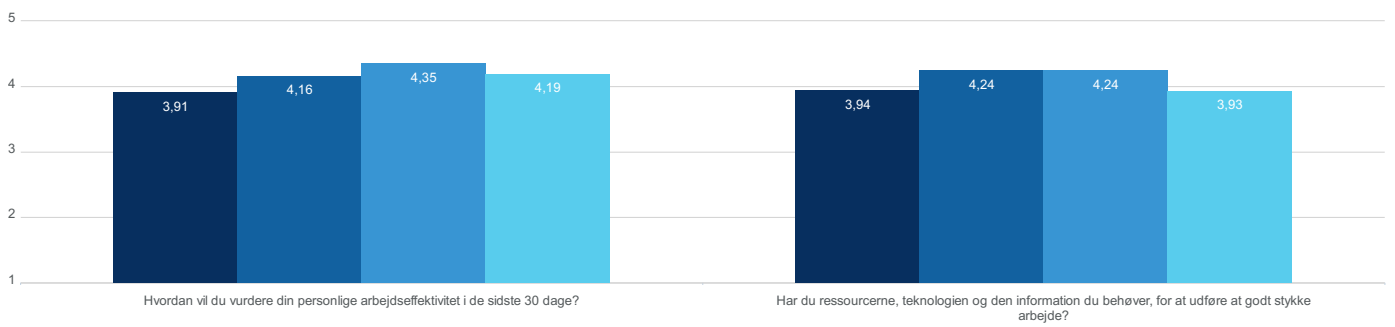
Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

117

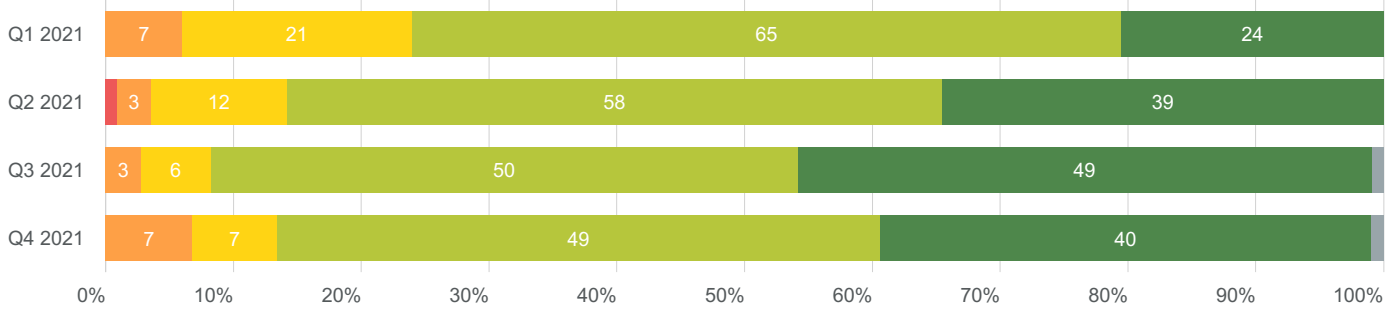
113

107

102

Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet - Hvordan vil du vurdere din personlige arbejds effektivitet i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



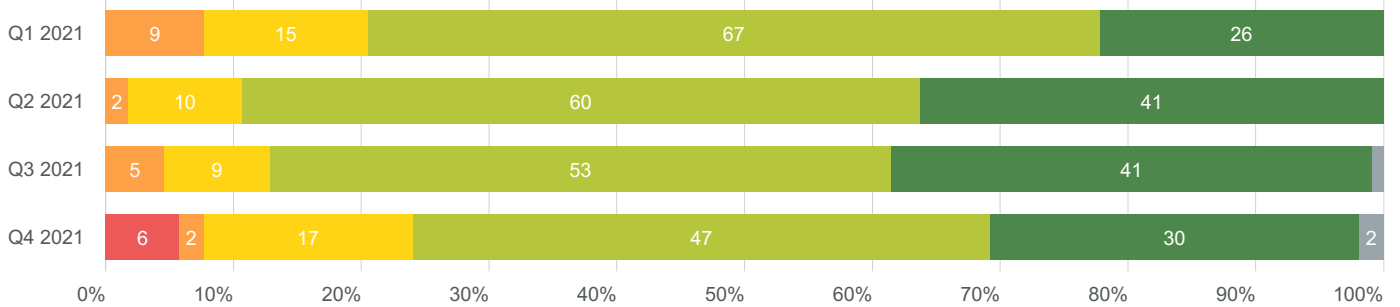
Observationer

Total 443

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Effektivitet og Rammevilkår for arbejdet - Har du ressourcerne, teknologien og den information du behøver, for at udføre at godt stykke arbejde?

Svarfordeling



Observationer

Total 443

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Åbne kommentarer | Rapportering

Vær opmærksom på, at antallet, der står i hver talebobbel nedenfor, er antallet af respondenter som fik dette spørgsmål.

Hvis du klikker ind på grafen, så kan du se de åbne kommentarer.

Det har også være muligt at vælge muligheden 'Ingen kommentarer'. Antallet af personer, der har valgt denne mulighed, står angivet, når du trykker ind på grafen.

Q4 2021: Hvad var din primære årsag til, at du ikke havde mulighed for at arbejde effektivt?



Observationer

Total

13

Q4 2021: Hvilke ressourcer, teknologier eller informationer mangler du?



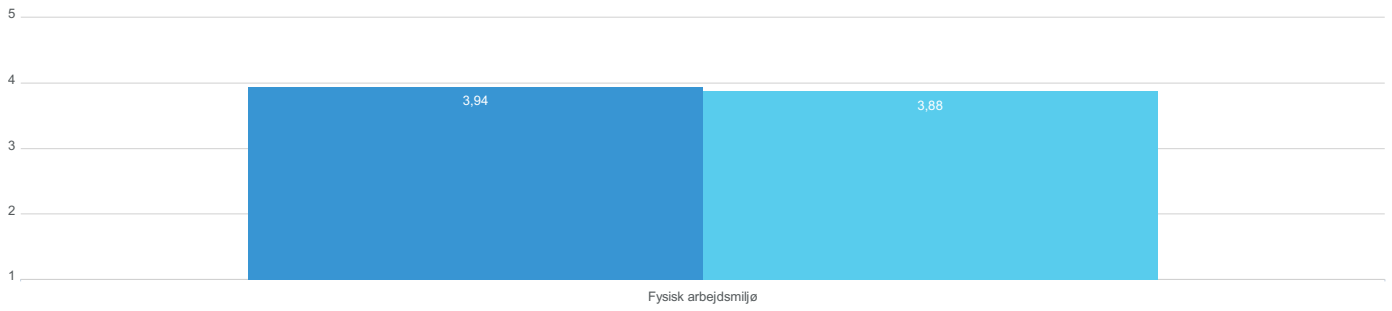
Observationer

Total

24

Fysisk arbejdsmiljø

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2

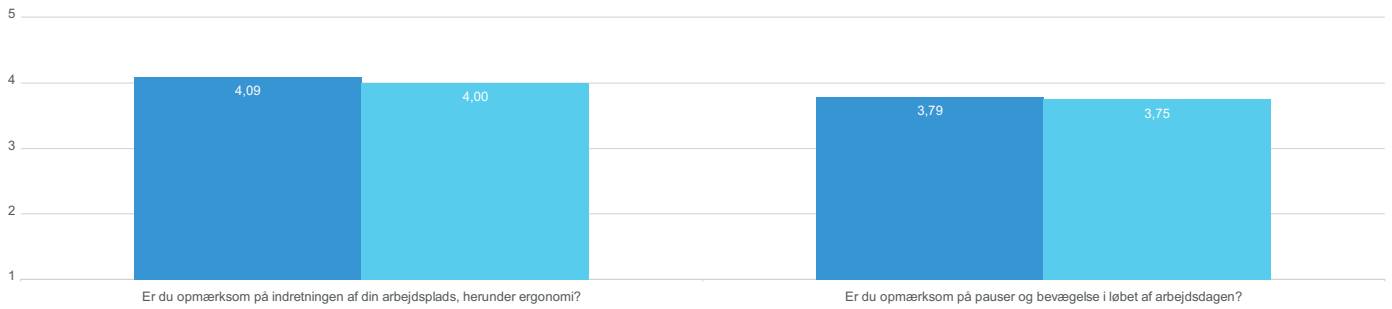


Observationer

- Q3 2021
- Q4 2021

Fysisk arbejdsmiljø

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

- Q3 2021
- Q4 2021

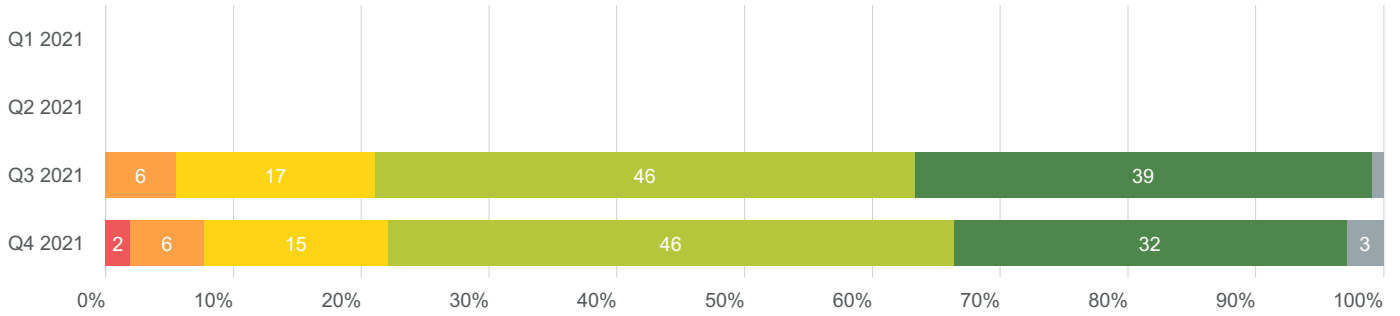
107

102

Fysisk arbejdsmiljø - Er du opmærksom på indretningen af din arbejdsplads, herunder ergonomi?

Svarfordeling

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

Total 213

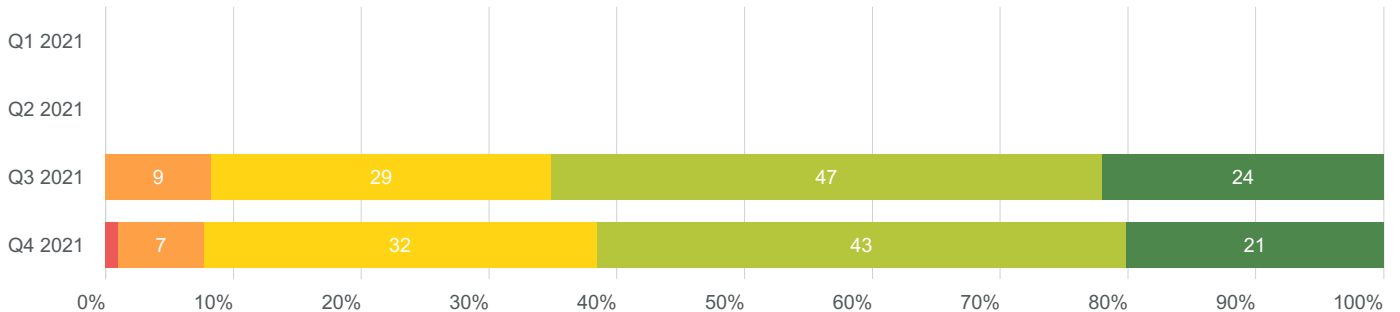
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁️ Anonymitetsgrænse ikke nået. Data vil blive vist, hvis der er mere end 4 svar

Fysisk arbejdsmiljø - Er du opmærksom på pauser og bevægelse i løbet af arbejdsdagen?

Svarfordeling

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

Total 213

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁️ Anonymitetsgrænse ikke nået. Data vil blive vist, hvis der er mere end 4 svar

Åbne kommentarer | Rapportering

Vær opmærksom på, at antallet, der står i hver talebobbel nedenfor, er antallet af respondenter som fik dette spørgsmål.

Hvis du klikker ind på grafen, så kan du se de åbne kommentarer.

Det har også være muligt at vælge muligheden 'Ingen kommentarer'. Antallet af personer, der har valgt denne mulighed, står angivet, når du trykker ind på grafen.

Q4 2021: Idéer til tiltag, der kan forbedre dit fysiske arbejdsmiljø



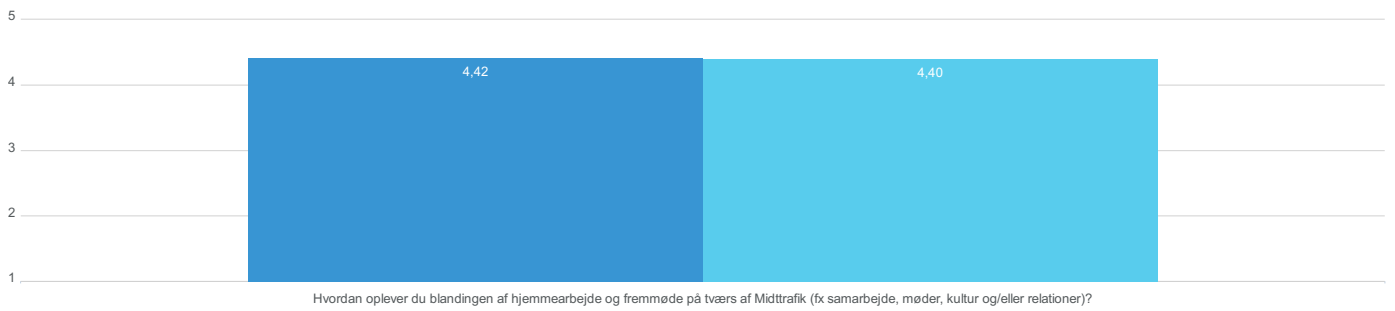
Observationer

Total

102

Hjemmearbejde

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



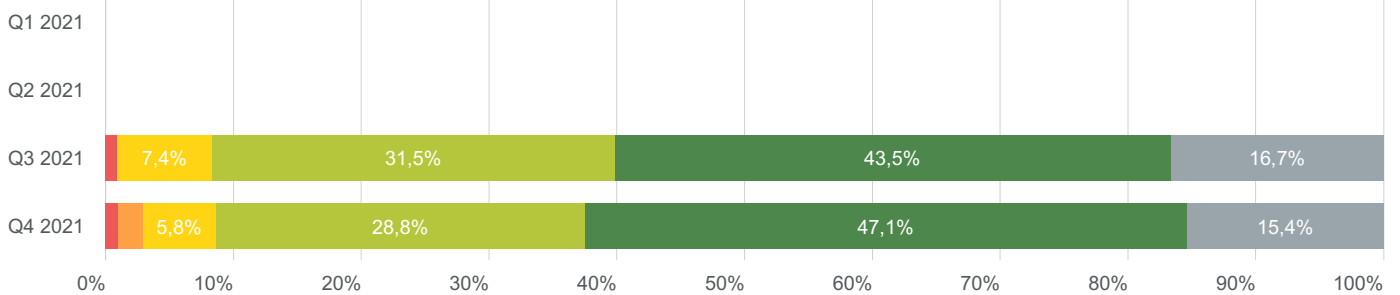
Observationer

- Q3 2021
- Q4 2021

Hvordan oplever du blandingen af hjemmearbejde og fremmøde på tværs af Midttrafik (fx samarbejde, møder, kultur og/eller relationer)?

Svarfordeling

Note: Ingen besvarelser for Q1 og Q2



Observationer

Total 212

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

👁️ Anonymitetsgrænse ikke nået. Data vil blive vist, hvis der er mere end 4 svar

Q4 2021: Uddyb erfaringer (kom gerne med konkrete eksempler):

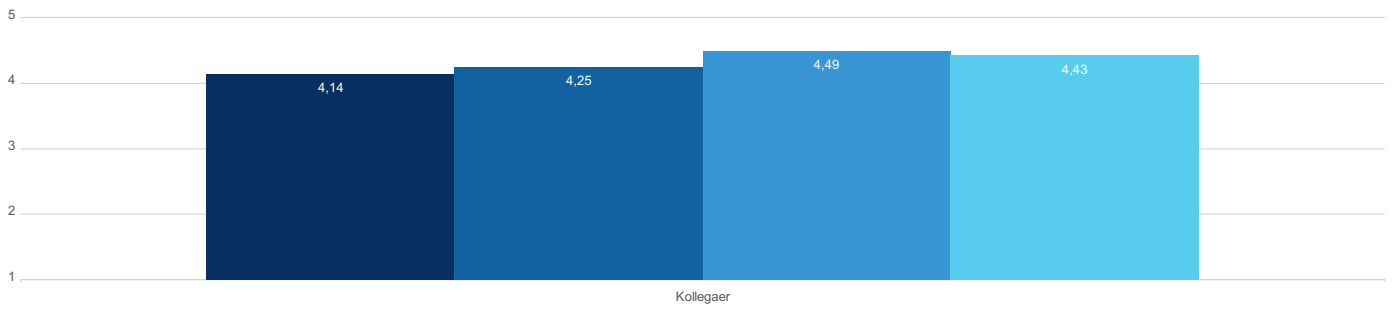


Observationer

Total

102

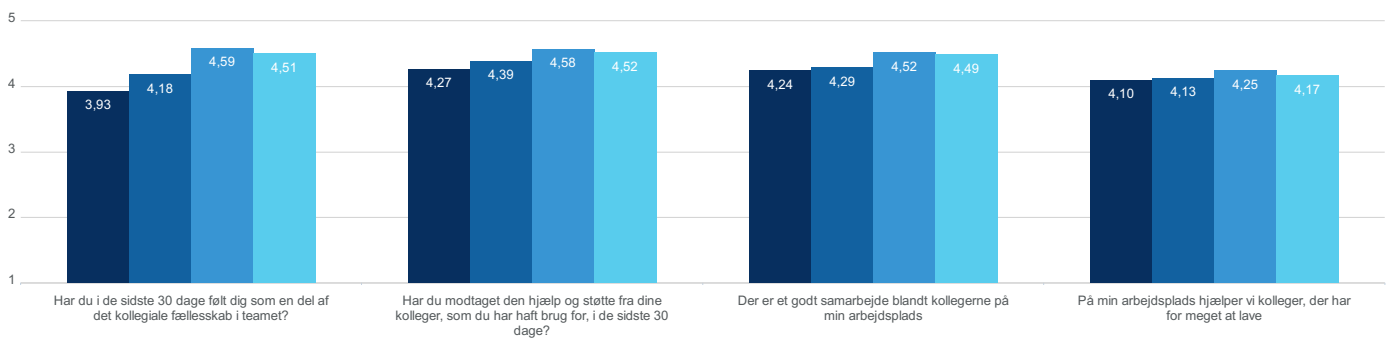
Kollegaer



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

Kollegaer



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

116

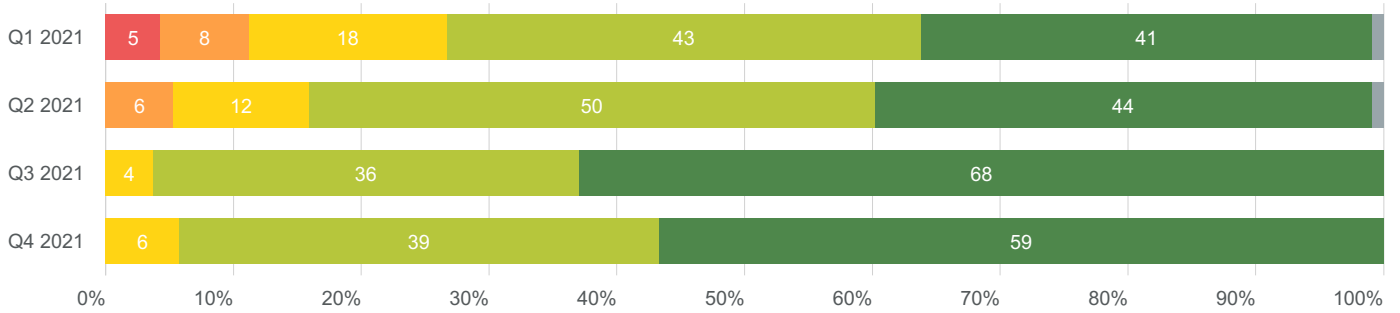
113

107

102

Kolleger - Har du i de sidste 30 dage følt dig som en del af det kollegiale fællesskab i teamet?

Svarfordeling



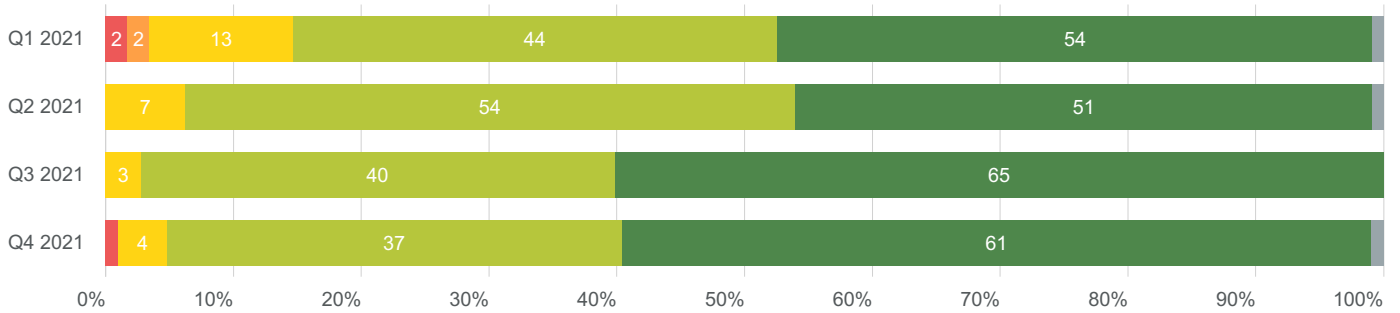
Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Kolleger - Har du modtaget den hjælp og støtte fra dine kolleger, som du har haft brug for, i de sidste 30 dage?

Svarfordeling



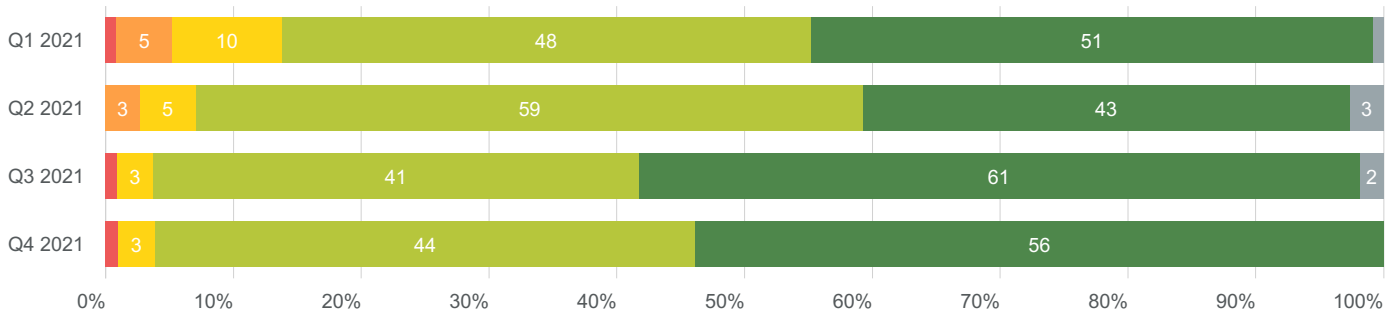
Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Kollegaer - Der er et godt samarbejde blandt kollegerne på min arbejdsplads

Svarfordeling



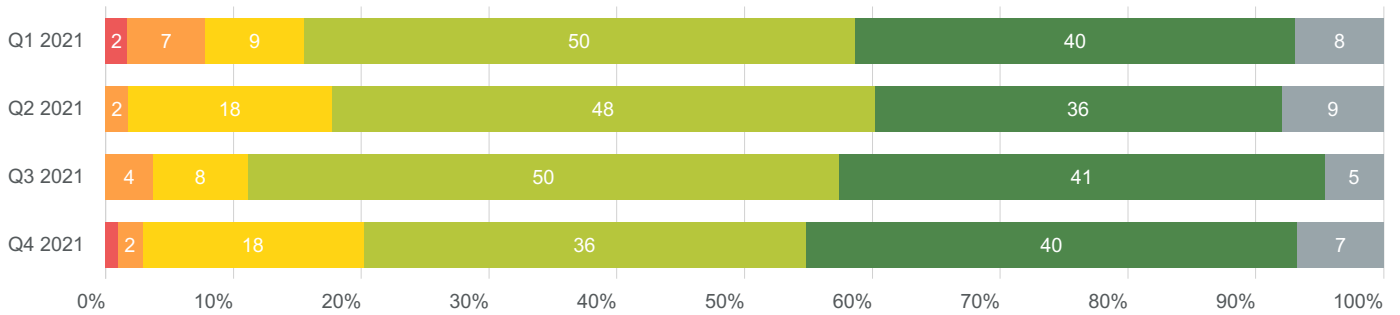
Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Kollegaer - På min arbejdsplads hjælper vi kolleger, der har for meget at lave

Svarfordeling

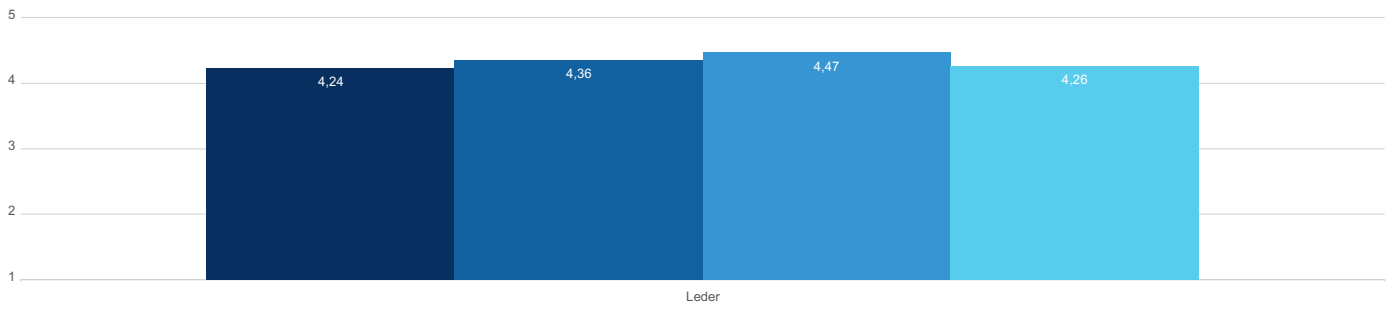


Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

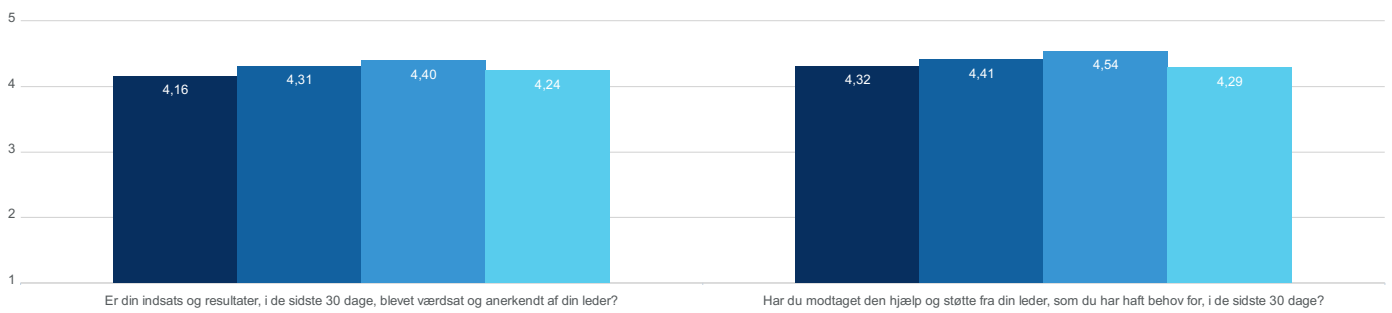
Tema oversigt



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

Leder



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

116

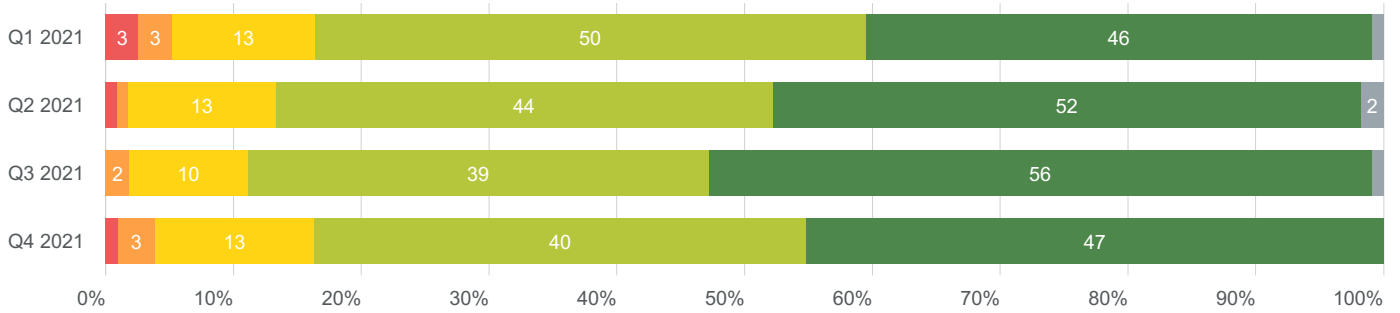
113

107

102

Leder - Er din indsats og resultater, i de sidste 30 dage, blevet værdsat og anerkendt af din leder?

Svarfordeling



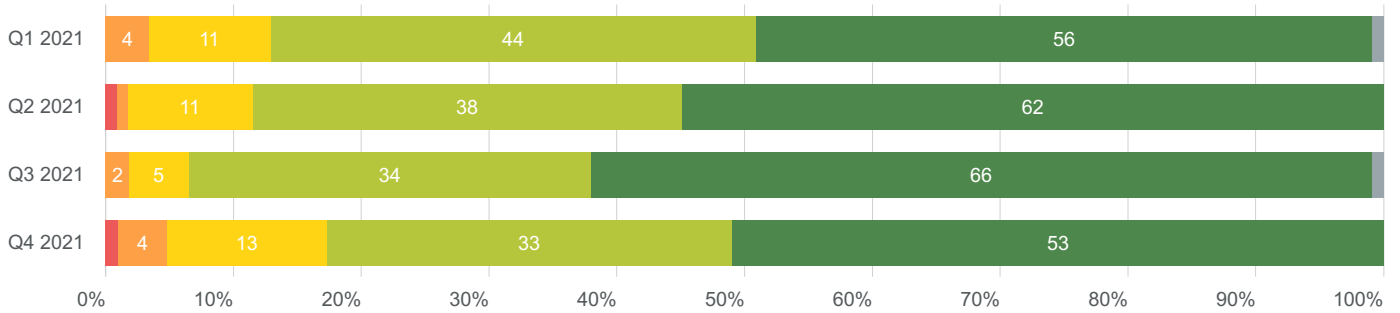
Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Leder - Har du modtaget den hjælp og støtte fra din leder, som du har haft behov for, i de sidste 30 dage?

Svarfordeling

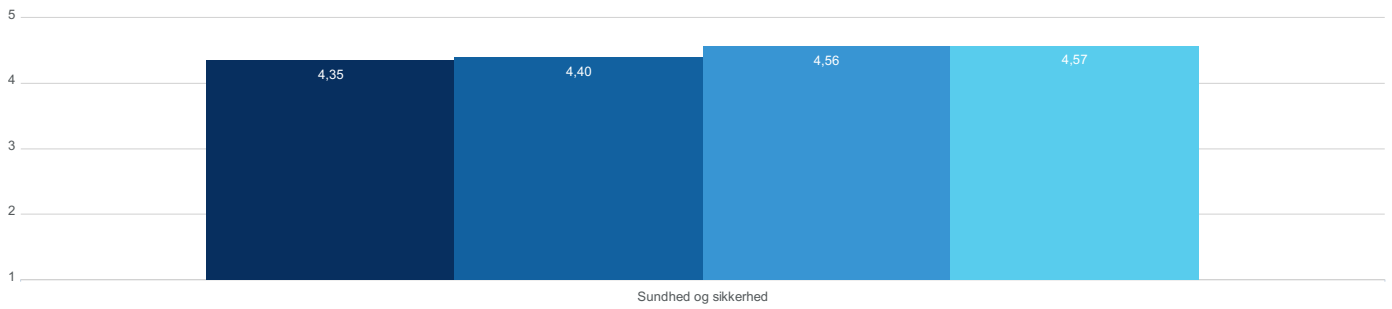


Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

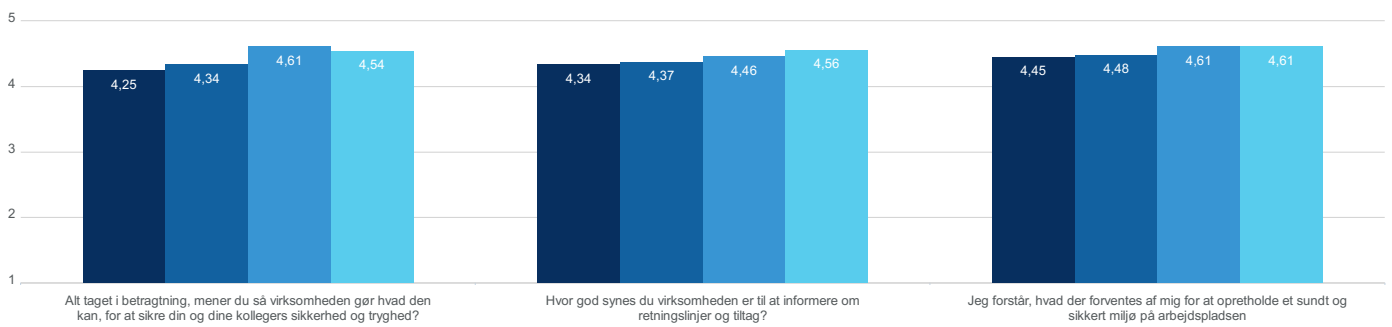
Sundhed og sikkerhed



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

Sundhed og sikkerhed



Observationer

- Q1 2021
- Q2 2021
- Q3 2021
- Q4 2021

116

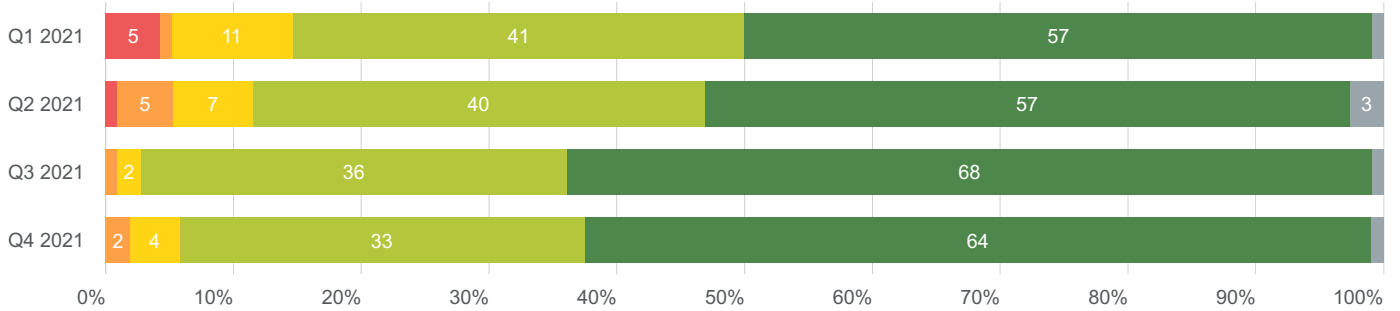
113

107

102

Sundhed og sikkerhed - Alt taget i betragtning, mener du så virksomheden gør hvad den kan, for at sikre din og dine kollegers sikkerhed og tryghed?

Svarfordeling



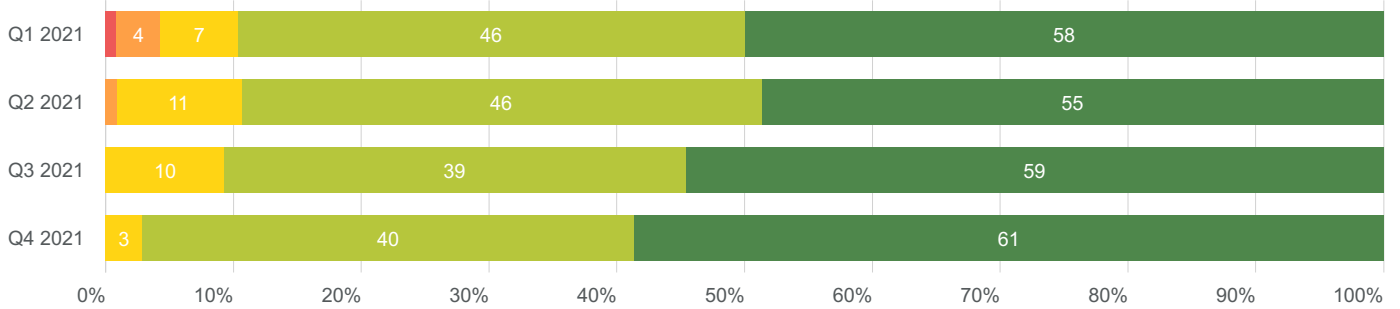
Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Sundhed og sikkerhed - Hvor god synes du virksomheden er til at informere om retningslinjer og tiltag?

Svarfordeling



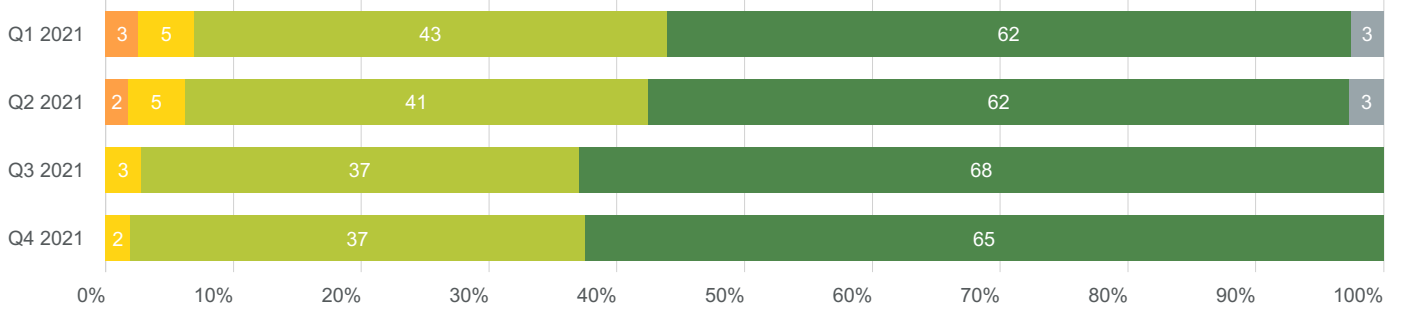
Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

Sundhed og sikkerhed - Jeg forstår, hvad der forventes af mig for at opretholde et sundt og sikkert miljø på arbejdspladsen

Svarfordeling



Observationer

Total 441

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Ved ikke

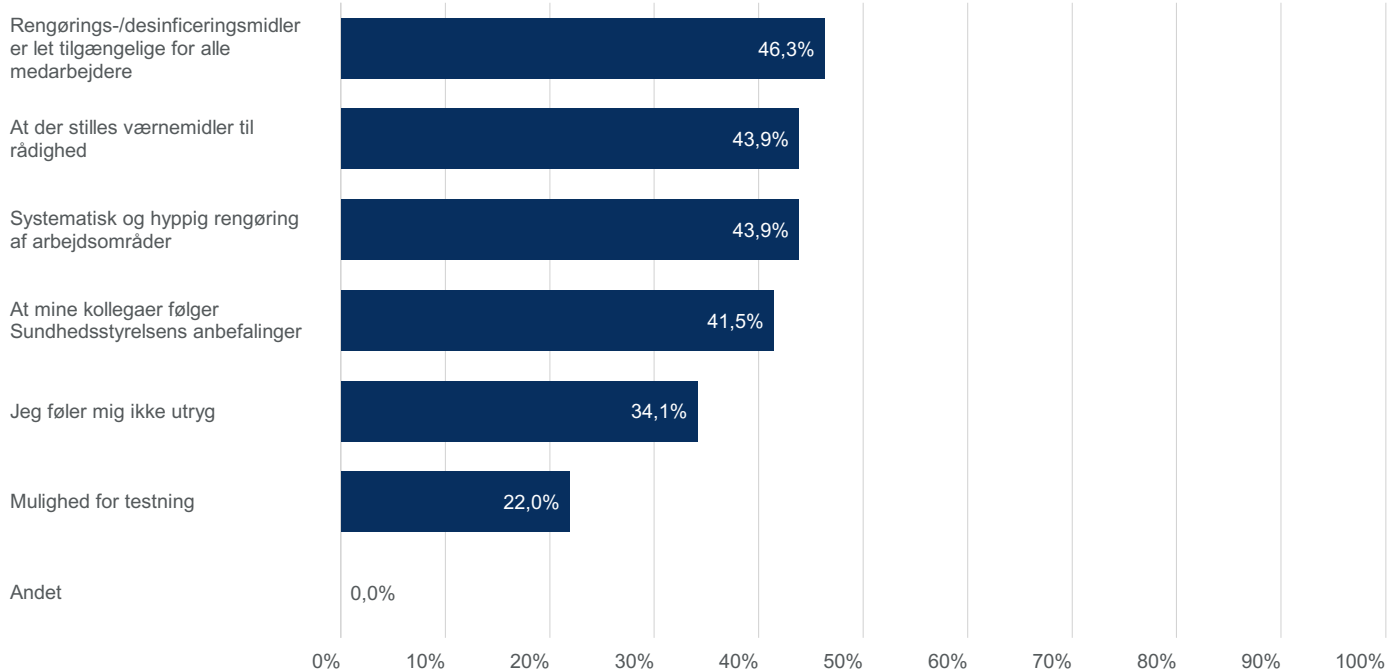
Åbne kommentarer | Rapportering

I bunden af hver graf, kan du trykke på "Åbne kommentarer".

De åbne kommentarer som læses her, er dem som har svaret "Andet" på spørgsmålet og uddybet det.

Hvad er vigtigt for, at du føler dig tryk på arbejdspladsen? (Vælg op til 3 svar)

Q1 2021



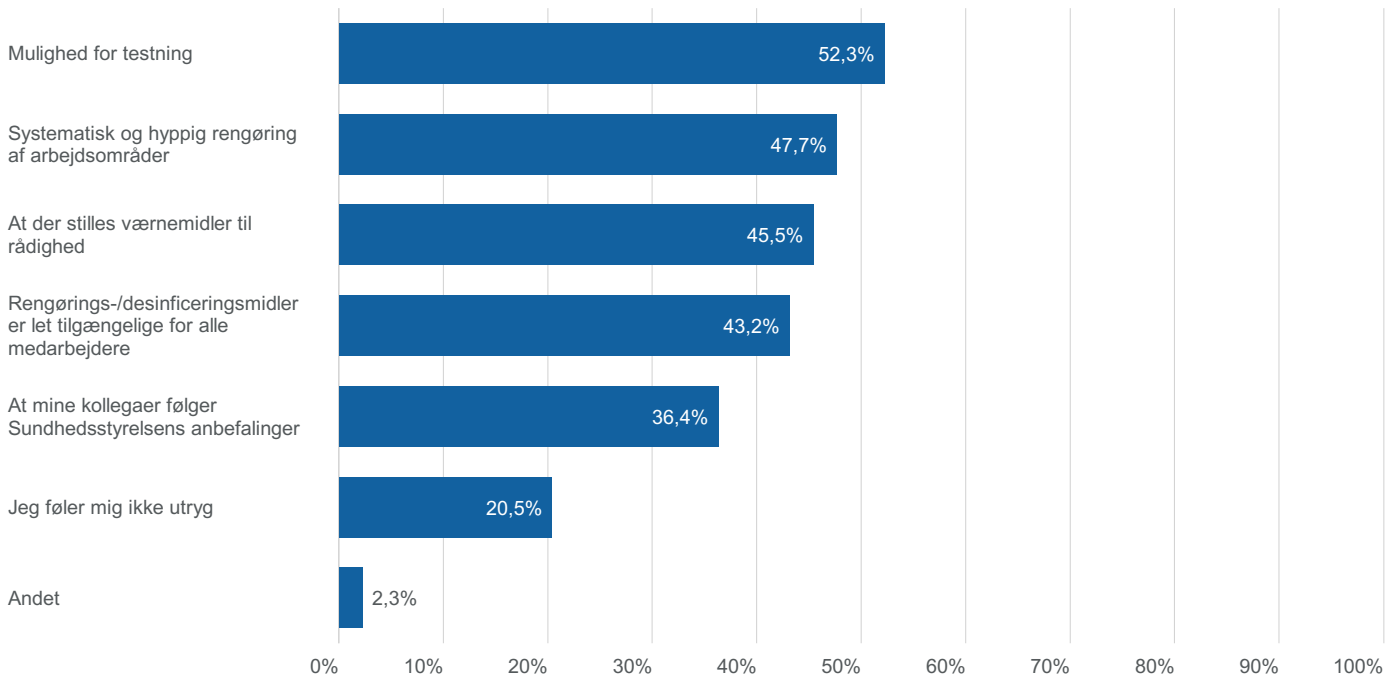
Observationer

Q1 2021

41

Hvad er vigtigt for, at du føler dig tryk på arbejdspladsen? (Vælg op til 3 svar)

Q2 2021



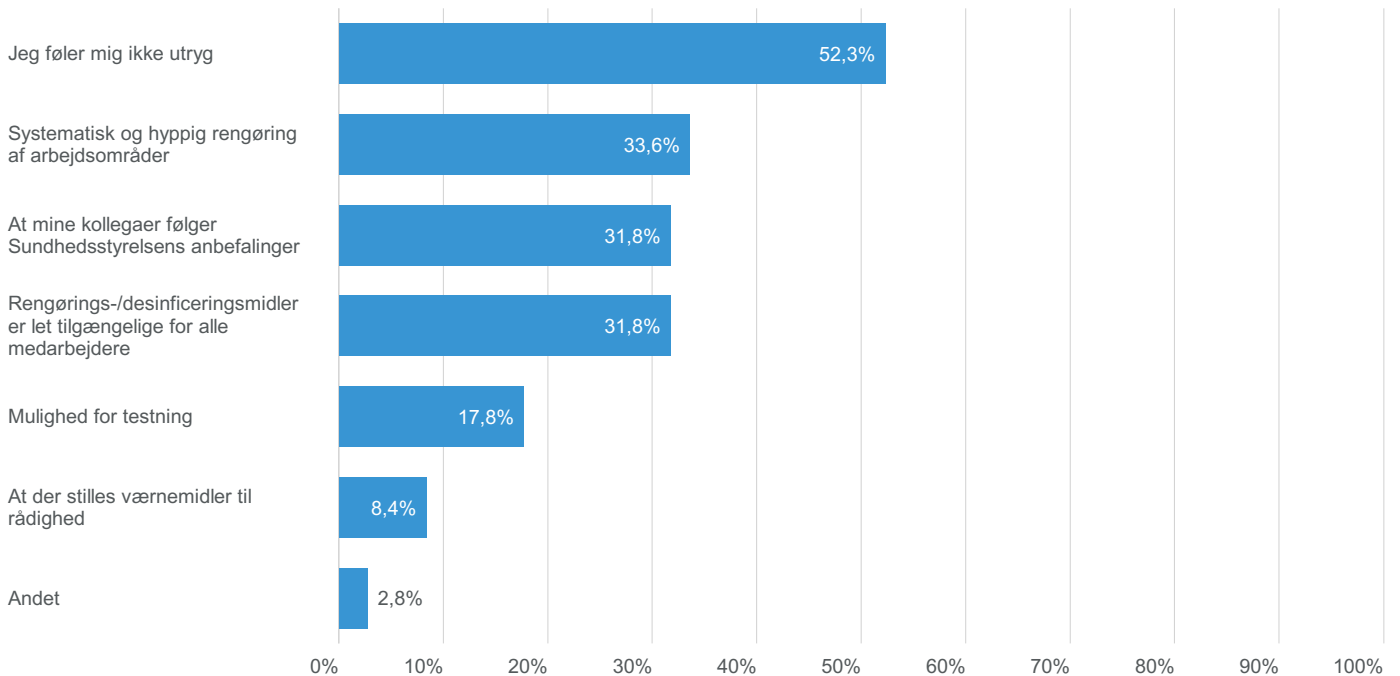
Observationer

Q2 2021

44

Hvad er vigtigt for, at du føler dig tryk på arbejdspladsen? (Vælg op til 3 svar)

Q3 2021



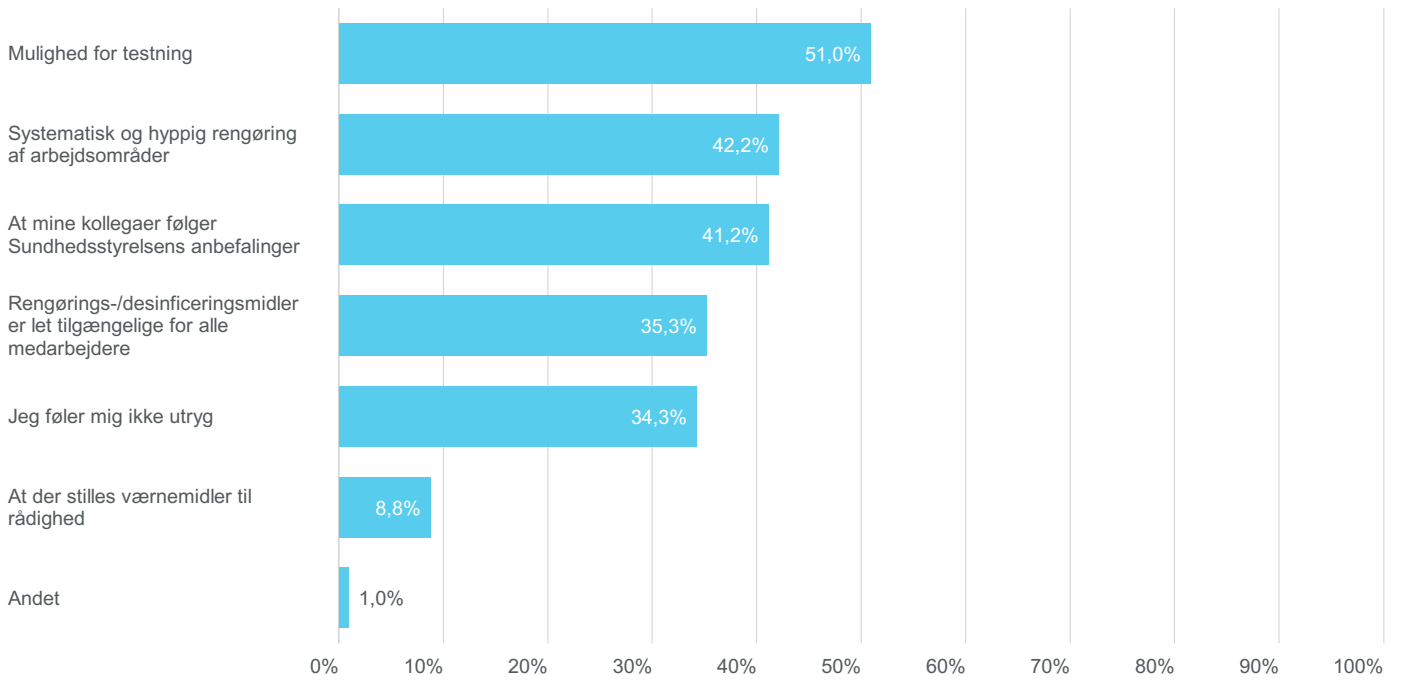
Observationer

Q3 2021

107

Hvad er vigtigt for, at du føler dig tryk på arbejdspladsen? (Vælg op til 3 svar)

Q4 2021



Observationer

Q4 2021

102