

Midttrafiks ejere
Kommuner
Region Midtjylland

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. juli 2019	1-00-1-19	Bodil L. Møller	blm@midttrafik.dk	87408204

Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

Midttrafik skal udarbejde en ny strategiplan for perioden 2021-2024. Midttrafiks bestyrelse har sat retningen for strategiplanen med fastholdelse af Midttrafiks hidtidige overordnede mål samt fire udviklingstemaer. Disse blev drøftet på møde i Midttrafiks repræsentantskab den 16. maj, hvor også tekniske direktører/chefer fra de kommunale forvaltninger var til stede.

Midttrafiks administration har på baggrund af drøftelserne udarbejdet vedlagte notat til politiske drøftelser i kommuner og region.

Baggrund

Det er væsentligt for udarbejdelsen af en kommende strategi, at såvel Midttrafiks bestyrelse som administration, er i sync med, hvad Midttrafiks ejere ønsker, at trafikselkabet skal arbejde for.

Derfor var ejerstrategier og ejerinput til bestyrelsens rammesætning af ny strategiplan udgangspunkt for den indledende drøftelse om Midttrafiks strategi 2021-2024 på repræsentantskabsmødet den 16. maj.

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

Strategiplanen udgør sammen med Midttrafiks trafikplan og mobilitetsplan styringsgrundlaget og sammen med Lov om trafikselkaber er det fundamentet for Midttrafiks virke.

Hjørneflag for strategi 2021-2024

Midttrafiks bestyrelse har besluttet følgende ramme for en kommende strategiplan, herunder de fire overordnede mål, som har været pejlemærkerne for Midttrafiks virke i en årrække fastholdes:

- Tilfredse kunder (brugere)
- Tilfredse bestillere (ejere)
- Dygtige leverandører
- En kompetent og effektiv organisation

De fire mål – med tilfredse kunder som det vigtigste – angiver retningen for Midttrafik og medarbejderne i trafikselkabets administration og giver klarhed for såvel ejere som leverandører om, hvad der er det vigtigste for Midttrafik hele tiden at arbejde på at opnå.

Hver strategiplan har dog også særlige aktuelle temaer, som er væsentlige at få sat på den politiske dagsorden såvel som målsat. I den nuværende strategiplan er nævnt udviklingstendenser som shared mobility, førerløse biler og busser samt robotteknologi. Det er en del af

Midttrafiks rammebetingelser at forholde sig til udviklingstendenserne, og det vil trafiksselskabet også gøre i sin videre udvikling.

Udviklingstemaer i den kommende strategiplan

Bestyrelsen har defineret fire temaer som de væsentligste for Midttrafik og Midttrafiks kunder i den næstkommende strategiperiode.

Udviklingstemaerne er nedenfor beskrevet med forslag om Midttrafiks opgaveløsning inden for temaerne samt principielle spørgsmål, som ejerne bør tage stilling til.

Fremkommelighed

I bybuskommunerne oplever Midttrafik såvel som kunderne konsekvenserne af fremkommelighedsproblemer. Især i Aarhus oplever kunderne store forsinkelser og chaufførerne er utilfredse med at køre efter køreplaner, som det til tider ikke er muligt for dem at overholde.

Midttrafiks opgave:

Gennem analyser af køretid baseret på realtidsdata sammenholdt med passagertællinger rådgiver Midttrafik generelt ejerne om ruter, antal stop på ruten, typen af busprodukt (i landdistrikter fx flexbus) og – hvis relevant – busprioriteringsbaner, signalprioritering mv.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne af Midttrafik sætte retning for en reduktion af trængslen og øget fremkommelighed?

Midttrafik har tre produkter – flextur, flexbus og plustur – til bl.a. at håndtere små rejsestrømme i landdistrikterne.

Hvordan vil ejerne arbejde med dem?

- **Grøn omstilling**

Den grønne dagsorden fylder mere og mere, og den tidligere regerings klima- og luftudspil indeholdt forslag om 38 initiativer, hvoraf de følgende umiddelbart har betydning for kollektiv trafik:

- Kommunerne kan tillade kørsel i busbaner for lavemissionsbiler
- Slut med udledning af CO₂ og luftforurening fra busser i byerne fra 2030
- Ren luft i de store byer – miljøzoner
- Benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030
- Fordele for grønne taxier

Desuden fremgår det af udspillet, at busserne skal omstilles i tre trin:

- 2020, hvor nye busser skal være CO₂-neutrale.
- 2025, hvor nye busser i byerne hverken må udlede luftforurening eller CO₂.
- 2030, hvor ingen busser i byerne må udlede luftforurening eller CO₂.

Den nye regering har signaleret stort fokus på klimaområdet og i en aftale mellem Socialdemokratiet, Radikale, SF og Enhedslisten er der enighed om, at der skal indføres en klimalov med bindende reduktionsmål. Ambitionen er at reducere udledningen af drivhusgasser 70 procent i 2030 set i forhold til niveauet i 1990. Der er i forlængelse heraf også ambitioner for den grønne omstilling inden for kollektiv transport. I aftalegrundlaget om en grøn mobilitetsplan anføres, at 'en ny regering vil forhandle en aftale om infrastruktur, så klima- og miljøhensyn i langt højere grad indgår. Det kræver blandt andet investeringer i den kollektive transport og cyklisme.'

Forventningen er derfor, at den grønne omstilling også fremadrettet vil have stor betydning.

Flere repræsentantskabsmedlemmer gav på mødet den 16. maj udtryk for, at Midttrafik skal gå forrest og sikre den grønne omstilling i den kollektive trafik i regionen. Det vil fx kunne sikre mere lønsomme udbud på el-ladestander mv. og forsøg inden for grøn omstilling med større volumen.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik yder rådgivning til kommuner og region om alternative brændstoffer og busmateriel i forbindelse med udbud af kollektiv trafik. I rådgivningen indgår forhold som CO₂-udledning sammenholdt med kontraktperioder og økonomi.

Som trafikselskab kan Midttrafik informere og markedsføre den kollektive trafiks miljømæssige fordele, og herunder lave den overordnede markedsføring af fælles miljøkampagner. Den kollektive trafik er i sin natur en væsentlig bidragsyder til mindre trængsel på vejene og dermed mindre CO₂-udledning. En grøn omstilling af busser og biler vil give yderligere vægt på grønne argumenter for at rejse kollektivt. Midttrafik kan også anbefale målrettede produkter til borgere, der sædvanligvis ikke rejser med kollektiv trafik, men støtter formålet og den grønne omstilling. Fx "Gør noget godt for miljøet – prøv en bus."

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne af Midttrafik arbejde med en grøn omstilling?

Vil ejerne udarbejde mål om grøn omstilling – og vil udgiftssiden i en grøn omstilling indgå i udarbejdelsen af målene?

Er der områder, hvor ejerne vil sætte fælles mål, såsom fælles udbud, fælles forsøgsprojekter, minimumsstandards for udledning?

Digitalisering

Digitalisering er om noget en tendens, som er en del af Midttrafiks rammebetingelser – ligesom udviklingstendenserne i den nuværende strategiplan. Bestyrelsen har udpeget retningen for administrationen og gjort tydeligt, at digitalisering er et vilkår, som administrationen skal indarbejde som en konstant forbedring af driften.

Det er i høj grad et spørgsmål om, at administrationen gennem strategiplanen forpligter sig til løbende at arbejde med aktuelle kundebehov og hvordan de nye teknologiske muligheder, kan bruges til at lave målrettede og individuelle løsninger til kunderne og lave løbende effektiviseringer.

Midttrafik har arbejdet digitalt i flere år, men med indførelsen af salgsstrategien i 2018, kom der ekstra blus på digitaliseringen. Bestyrelsen besluttede, at den digitale strategi for Midttrafik er ensbetydende med, at Midttrafik tilbyder billetprodukter på enten Midttrafik app eller rejsekort. Samtidig har Midttrafik som offentligt trafikselskab en public service-forpligtelse over for de ikke-digitale kunder. Derfor besluttede bestyrelsen i 2018 også, at pensionistkort på pap skal tilbydes i alle kommuner, med mindre de tilbyder gratis kørsel.

Digitaliseringen vil spille en større og større rolle de kommende år, og Midttrafik ressourcejusterer løbende internt for at sikre tilstrækkeligt med kræfter til den digitale omstilling på alle Midttrafiks kontaktpunkter med kunderne. Dette ikke mindst set i forhold til digitaliseringen af kundeinformation og -kommunikation. Men også effektivisering af de interne arbejdsprocesser i trafikselskabet gennem digitalisering er højt prioriteret.

Dertil kommer den stadig stigende datamængde, som hjælper administrationen med at optimere fx køreplanlægningen, levere dokumentation for rettidighed, passagertal og imødekomme kundebehov.

Administrationen vil løbende orientere bestyrelsen og repræsentantskabet om tendenser, udviklingstiltag og har som erklæret mål konstant at forbedre driften og imødekomme i stigende grad individualiserede kundebehov.

- **Publikumsfaciliteter**

Fremkommelighed, grøn omstilling og til dels digitalisering er indsatsområder, hvor det lange seje træk giver den største gevinst. For Midttrafiks kunder er det dog ofte meget lavpraktiske behov, som mangler at blive opfyldt, og som også fordrer en indsats.

Mange kunder oplever i dag, at de vente- og påstigningsforhold, som stoppesteder og andre publikumsfaciliteter i dag kan tilbyde, ikke er hverken tidssvarende eller komfortable. Nogle steder er der manglende læ, andre steder kan trafikikkerheden for kunderne, mens de venter, forbedres. I trafikplanen omtales knudepunkter for god omstigning mellem kollektiv trafik og individuel transport.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik kan rådgive kommuner om, hvor de med fordel kan starte med en indsats jf. trafikplanen og knudepunkter, som kommer flest mulige kunder til gode eller opgradering af publikumsfaciliteter i forbindelse med indførelse af Plustur. Midttrafik kan markedsføre en samlet indsats i en kommune, skulle den have en volumen, som skaber en mærkbar forandring for kunderne.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne medvirke til at sikre, at Midttrafiks kunder får bedre publikumsfaciliteter?

Skal Midttrafik udarbejde forslag til kvalitetsstandarder for forskellige typer af faciliteter?

[Tema-input fra repræsentantskabsmødet](#)

Mobilitet – helhed og sammenhæng

Flere repræsentantskabsmedlemmer udtrykte ønske om, at Midttrafik skal gå forrest med hensyn at sikre sammenhæng og helhed i den kollektive trafik og ikke mindst sikre tilstrækkeligt med tilbud inden for den kollektive trafik i landdistrikterne.

Midttrafiks opgave:

Midttrafik fremlagde i 2018 en mobilitetspolitik. Inden da blev mobilitetspolitikken lagt frem til drøftelse i de tekniske udvalg i ejerkommunerne. Mobilitetspolitikken indeholder en beskrivelse af sammenhængen mellem de kollektive trafik-produkter, som Midttrafik tilbyder og de øvrige mobilitetstilbud, som Midttrafiks kunder benytter sig af. Politikken hænger tæt sammen med trafikplanen, hvor det centrale er et hovednet med fastlagt minimumsbetjening, mindre byer og landdistrikter, bybusbyer, kollektiv trafik i Aarhusområdet og fremkommelighed. Trafikplanen blev behandlet på bestyrelsesmødet den 21. juni 2019.

Midttrafiks Mobilitetspolitik og Trafikplan 2019-2022 findes via de to nedenstående links:

https://www.midttrafik.dk/media/13876/mobilitetspolitik-midttrafik-2018_september-2018.pdf

<https://www.midttrafik.dk/media/16555/midttrafik-bilag-trafikplan-2019-2022.pdf>

Midttrafik har fremlagt de principper og den retning, som trafikselskabet ud en faglig vurdering mener, er den rette at arbejde efter de kommende år med hovedvægt på bedre sammenhæng i den kollektive trafik.

Til drøftelse blandt ejerne:

Hvordan vil ejerne sikre mobilitet i eget område, som lever op til trafikplanens principper?

Borgere frem for kunder

Den 16. maj nævnte nogle repræsentantskabsmedlemmer, at Midttrafik med fordel i højere grad kunne adressere strategien mod "borgere" i stedet for at have et mål om "tilfredse kunder". På bestyrelsesmødet den 21. juni blev det drøftet, om "kunder" kunne erstattes af

”brugere” for at signalere en større bredde i Midttrafiks målgruppe end de borgere, der konkret anvender Midttrafiks produkter.

For trafikselskabet er det vigtigt, at de mål der sættes, er nogle, som er mulige at se resultaterne af. Skulle Midttrafiks vigtigste mål ændres til ”tilfredse borgere” er det meget svært for medarbejdere og ejere at vide, hvor langt man er nået med målopfyldelsen, for hvem skal indgå i en sådan undersøgelse? Og hvad skal succeskriteriet være?

Derimod kunne det være interessant for trafikselskabet at betragte de borgere, der ikke nødvendigvis anvender den kollektive trafik, men støtter op om produktet, som en interessentgruppe. Det kan fx være relevant, hvis den grønne omstilling bliver central i den nye strategiplan, da grøn kollektiv trafik er af interesse for andre end kunderne i busserne. Midttrafik vil derudover fortsat arbejde for sammenhæng mellem den kollektive trafik og den individuelle transport.

Ejernes mandat til Midttrafik

Flere af udviklingstemaerne ligger i spændingsfeltet mellem Midttrafiks råderum og ejernes beslutningskompetence.

Skal Midttrafik eksempelvis gå forrest i den grønne omstilling, hvilket mandat har trafikselskabet i den forbindelse? I dag er det suverænt ejerne som beslutter, hvordan de vil sætte et udbud af en buskontrakt sammen mens Midttrafik yder faglig rådgivning.

Et andet eksempel er ønske om at sikre kollektiv trafik i landdistrikterne. I dag er det suverænt kommunerne, som bestemmer serviceniveauet – og dermed omfanget – af den kollektive trafik. Hvis Midttrafik skal sikre et vist serviceniveau ud over den sammenhæng, der er lagt op til i mobilitetspolitikken og trafikplanen, hvordan skal finansieringen sikres?

I et forsøg på at svare på disse og lignende spørgsmål foreslår Midttrafiks bestyrelse, at Midttrafiks ejere bakker om nogle få fælles hensigtserklæringer for trafikselskabet, foreslået af Midttrafiks bestyrelse:

- *Grøn omstilling – Midttrafiks administration vil rådgive kommuner og region til grøn omstilling i overensstemmelse med Midttrafiks mål på området i den kommende strategi. Ejerne vil have som mål at følge den faglige rådgivning.*
- *Hovednettet i Midttrafiks trafikplan har et minimumsserviceniveau – flere ejere efterlyser et lignende minimumsniveau i landdistrikterne. Ejerne har som mål at være med til at sikre, at den kollektive trafik i de pågældende kommuner tildeles de midler, så kommunen opnår det ønskede serviceniveau sammenholdt med principperne i trafikplanen.*
- *Fremkommelighed – bybuskommunerne har til hensigt at følge Midttrafiks faglige vurderinger og rådgivning for at sikre fremkommeligheden i bybusbyerne.*
- *Publikumsfaciliteter – ejerne har som mål at opgradere publikumsfaciliteter i dialog med Midttrafiks administration herom.*

Flere repræsentantskabsmedlemmer ønsker Midttrafik skal sikre sammenhæng, helhed og grøn omstilling. Samtidig består Midttrafik af ejerne, som derfor skal være en del af udviklingen og sikre en model, hvor Midttrafik har mulighed for at løse opgaven med ejernes fulde opbakning. Bakker ejerne op om ovenstående hensigtserklæringer og Midttrafiks fremtidige strategi, kan kommunerne, region og trafikselskab nå langt for med at sikre borgerne mobilitet, grøn kollektiv trafik, busfremkommelighed og ordentlige publikumsfaciliteter. Samtidig vil Midttrafik sikre, at såvel billetprodukter som serviceprodukter – fx Midttrafik Live – fortsat sikrer borgerne i regionen tidssvarende og vedkommende produkter.