

Indledning

Midttrafiks bestyrelse ønsker at harmonisere Flextrafikkens åbne kørselsordninger. Oplægget til harmoniseringen er udarbejdet af Midttrafiks administration i samarbejde med EY og Megafon, som er blevet godkendt af bestyrelsen. Bestyrelsens forslag sendes nu i politisk høring hos ejerne.

Under den politiske høring deltager Midttrafiks bestyrelsesformand, Claus Wistoft, gerne i et møde i KKR og med interesserede kommuner.

Bemærkningerne fra kommunerne i den politiske høring vil indgå i bestyrelsens endelige behandling af sagen.

Visionen for harmoniseringen af de åbne kørselsordninger

Midttrafiks bestyrelse vurderer, der er behov for en forenkling af flere grunde.

Kollektiv trafik er et velfærdsgode og skal være et tilbud til alle borgere, så der er lige frihed og muligheder for borgerne i regionen. Midttrafik skal som trafikelskab sikre reel mobilitet for borgerne og tilgængelige løsninger gennem attraktive produkter.

Her rummer de nuværende åbne kørselsordninger en række åbenlyse problemer.

I en 360 graders-undersøgelse, som analysefirmaet Megafon har foretaget for Midttrafik, fremgår det tydeligt, at såvel kunder, bestillere, leverandører og medarbejdere i Midttrafik finder Flextur, Flexbus og Plustur komplekse at forstå - og ikke mindst at bestille og administrere. Der eksisterer i dag et kludetæppe af varianter af Flextur, som gør det meget svært at kommunikere til kunderne, som heller ikke kan forstå forskellen mellem de tre produkter.

Der er i dag forskellige ordninger på tværs af kommunerne, hvad angår takster, prisaftaler, særlige prisaftaler, rabatordninger, rejseregler, rejsehjemmel, særordninger (fx Flextur Ung), byzoner og tidsintervaller for kørsel.

I den bedste mening har kommunerne tilbudt deres borgere forskellige ordninger. Resultatet er desværre, at kunderne og alle andre har svært ved at gennemskue produkterne. Og hvad er værre – borgerne har svært ved at bruge ordningerne.

Megafons undersøgelse viser, at kompleksiteten også viser sig ved et komplekst bestillings- og betalingssystem, som skal understøtte de mange varianter af ordningerne. Flere af deltagerne i undersøgelsen, som var førstegangskunder, gav op undervejs – de kunne ikke finde ud af at bestille en tur.

Midttrafiks bestyrelse mener ikke, at de åbne kørselsordninger i den nuværende udgave fungerer godt nok. Mange steder er det ikke et reelt tilbud til alle borgere, men mest til dem, som har brugt tid og kræfter på at sætte sig ind i, hvordan de kan bestille en tur. Ofte gennem vejledning fra Midttrafiks bestillingsmodtagelse.

Midttrafiks bestyrelse har derfor besluttet at iværksætte en række tiltag, som skal sikre lighed, frihed og fleksibilitet for borgere i Midtjylland – ens pris og flere muligheder for at bruge ordningerne. Det giver også borgerne en større fleksibilitet i den kollektive trafik i hverdagen og ikke mindst et produkt, der er til at forstå.

Fremover betyder det for de åbne kørselsordninger i Flextrafik, at:

- De skifter til ét navn men med tre serviceniveauer
- De bevarer de samme kørselsformer
- Der bliver ensrettet takst på adresse til adresse-kørsel på tværs af kommuner
- Kommunegrænserne ophæves, så det er let gennemskueligt at bruge ordningen på tværs af regionen
- De nuværende byzoner bevares, og der indsættes byzone i Herning Kommune
- Der indføres knudepunkt(er) i alle kommuner og i byzoner ved steder, hvor der er mulighed for anden kollektiv trafik, primært busterminaler og stationer
- Der indføres adresse til stoppestedskørsel i alle kommuner (Plustur)
- Midttrafik får estimeret den nødvendige udvikling ved FlexDanmark for at forbedre og harmonisere bestillingen på Rejseplanen
- Midttrafik fremover udbyder kørslen med krav om betalingsterminal i vognene, mhp. at nedbringe mængden af kontanter til gavn for vognmænd og kundernes muligheder for betaling (skal aftales med Sydtrafik og FynBus)
- Der indføres tilnærmelsesvis bustakst på rejser til/fra knudepunkter, så kunderne kan benytte busbilletter
- Midttrafik fremover udbyder kørslen med krav om foliering, mhp. at skabe genkendelighed og adskillelse fra den visiterede kørsel
- Den centrale kommunikation om de åbne kørselsordninger fra Midttrafik øges for at udbrede kendskabet
- Midttrafik harmoniserer rejseregler og serviceparametre på kort og lang sigt.

Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutningen for at forbedre de nuværende kørselsordninger væsentligt og for at sikre lige muligheder og adgang for borgerne til kollektiv trafik, og dermed et grundlæggende retfærdigt produkt.

Samtidig er harmoniseringen en fremtidssikring af den kollektive trafik, da fleksibel og tidssvarende kollektiv trafik vil være endnu mere påkrævet i de kommende år.

I det følgende gennemgås konsekvenserne for kommunen. Bemærk, der er tale om estimater, fordi Midttrafik ikke kender det kommende kørselsmønster som følge af takstændringerne og harmoniseringen.

Hedensted Kommune

1. Ordningen i dag i Hedensted Kommune

Flexitur

I dag har Hedensted Kommune Flexitur til 4 kr. pr. km, min. 30 kr. Prisen er gældende uanset, hvor man rejser i kommunen.

Derudover har Hedensted Kommune prisaftaler med følgende kommuner:

- Horsens Kommune til 4 kr. pr. km, min. 30 kr.
- Vejle Kommune til 5 kr. pr. km, min. 35 kr. (Region Syddanmark)

Udgangspunktet for prisaftaler er at undgå, at kunderne skal betale høj takst, 14 kr. pr. km. og min. 70 eller 100 kr. I et samarbejde med nabokommuner indgås disse aftaler til gavn for kunder i begge kommuner. Prisen gælder begge veje over kommunegrænsen, så kunderne oplever ens priser.

Kunderne i Hedensted Kommune kan køre til/fra Vejle Kommune i Region Syddanmark. Dette er en regionsoverskridende tur, hvor der er indgået en særaftale om at køre til 5 kr. pr. km (min. 35 kr. pr. tur).

I følgende tabel fremgår turantallet og Hedensted Kommunes nettoomkostninger til Flexitur for 2019, 2020 og 2021 (tom. august):

	HEDENSTED				2021*	
	2019		2020		2021*	
Rejsetype	Antal ture	Nettoomk.	Antal ture	Nettoomk.	Antal ture	Nettoomk.
Alm. Flexitur	16.516	1.134.155	11.710	961.813	7.817	775.407
I alt	16.516	1.134.155	11.710	961.813	7.817	775.407

* 2021 er til og med august

2. De væsentligste ændringer for Hedensted Kommune

Prisen på Flexitur stiger fra 4 kr. pr. km, min. 30 kr. til 7 kr. pr. km, min. 35 kr.

Prisaf-talen med Horsens Kommune på 4 kr. pr. km. erstattes af, at kunderne kan køre til 7 kr. pr. km til alle kommuners opland i Region Midtjylland. Prisaf-talen til/fra Vejle Kommune fastholdes.

Midttrafik foreslår, at der indføres knudepunkter i kommunen (se definition af knudepunkter under punkt 5), hvor kunderne kan køre til/fra oplandet og disse til en lavere takst (3 kr. pr. km, min. 22 kr.) og betale med busbilletter, herunder Ungdomskort.

3. Konsekvenser for kunderne

Kunder kan rejse fra Hedensted Kommune til hele Region Midtjylland for 7 kr. pr. km, medmindre de kører:

- til/fra et knudepunkt. Her vil taksten være 3 kr. pr. km, min. 22 kr.
- til en valgfri adresse i en byzone. Her vil taksten være 14 kr. pr. km, min. 100 kr.

Kunder kan rejse fra hele Region Midtjylland til Hedensted Kommune til 7 kr. pr. km, medmindre de kører:

- til/fra et knudepunkt. Her vil taksten være 3 kr. pr. km, min. 22 kr.
- fra en valgfri adresse i en byzone. Her vil taksten være 14 kr. pr. km, min. 100 kr.

Kunderne kan køre til/fra oplandet og udvalgte knudepunkter til en lavere takst (3 kr. pr. km, min. 22 kr.) og betale for disse ture med busbilletter, herunder Ungdomskort.

4. Konsekvenser for økonomien

En indikation på de økonomiske konsekvenser for Hedensted Kommune ved at implementere den nye opsætning er følgende:

HEDENSTED				
Rejsetype	Antal ture*	Tidligere nettoomk.**	Ny nettoomk.	Ændring i nettoomk.***
Flexstur (adresse til adresse-kørsel)	13.600	951.000	552.000	-399.000
Plustur (adresse til stoppested-kørsel)	3.400	181.000	335.000	154.000
I alt	17.000	1.132.000	887.000	-245.000

* Turantallet for Flexstur er baseret på faktiske udførte ture i 2019 mens Plustur er en prognose ud fra sammensætning af indbyggertal, befolkningstæthed og køreplantimer samt adresse til knudepunktskørsel med Flexstur.

** Flexstur er baseret på faktiske tal 2019 mens Plustur er baseret på budget 2021, da faktisk 2020 er misvisende pga. Corona. Plustur var ikke aktuel i 2019, så der har vi ikke data.

*** En negativ ændring i nettoomk. (kommunens vognmandsbetaling) betyder en besparelse for kommunen, som omvendt bliver pålagt kunden i form af en øget egenbetaling.

Flexstur (adresse til adresse-kørsel)

Fordi prisen stiger fra 4 til 7 kr. pr. km. stiger egenbetalingen, og dermed falder udgifterne til Flexstur. Tabellen indikerer derfor, at kommunen får en besparelse i nettoomkostningen på ca. 399 t.kr.

Turantallet kan dog også falde, når taksten stiger fra 4 kr. pr. km. til 7 kr. pr. km.

Vær opmærksom på, at tallene baserer sig på turene fra 2019, og således ikke tager højde for et ændret kørselsmønster som følge af ændringer i taksten.

Plustur (adresse til stoppested-kørsel)

Indførelsen af Plustur (knudepunkter), hvor der kan køres til 3 kr. pr. km, min. 22 kr., indikerer en udgift til Hedensted Kommune på ca. 154 t.kr.

Antallet af adresse til stoppested-ture er resultatet af kombinationen af følgende to forklaringer:

1. Flexture i 2019, som er kørt til de zoner, hvori knudepunkter muligvis kunne placeres, indgår i beregningerne. Antagelsen i beregningerne er derfor, at nuværende Flexstur-kunder vil benytte sig af muligheden for at rejse til knudepunktet i stedet for at benytte adresse-til-adresse kørsel, grundet den lavere takst på min. 22 kr. (inkl. 10 km.) og derefter 3 kr. pr. km.
2. En beregning ud fra de samlede erfaringer fra den nuværende Plustur-ordning i Lemvig, Skanderborg og Norddjurs kommuner. Med baggrund i de tre kommuners indbyggertal,

befolkningstæthed og køreplantimer, er antallet af beregnede ture udregnet for de øvrige kommuner forholdsmæssigt på alle tre parametre.

Omkostningerne til det beregnede antal adresse til stoppested-ture pr. kommune er herefter beregnet med baggrund i omkostningerne for alle Plusture udført i 2020. Med baggrund i den nye takststruktur, min. 22 kr. (inkl. 10 km.) og derefter 3 kr. pr. km, er det beregnede antal ture fordelt på ture under og over 10 km.

Midttrafik har i beregningerne indregnet en forventet benyttelse af knudepunkter. Der er dog ikke udvalgt specifikke knudepunkter på nuværende tidspunkt, da disse udvælges i dialog mellem kommunen og Midttrafik. Der er dermed heller ikke taget højde for en ændring i kørselsmønsteret som følge af implementering af knudepunkter. Det må dog forventes at antallet af knudepunkter påvirker omkostningerne til ordningen og jo flere knudepunkter der tilføjes, dets højere bliver udgiften til ordningen.

Samlet økonomi

Samlet anslås ændringerne at medføre en besparelse på ca. 245 t.kr. årligt, ekskl. administrationsomkostningerne til Midttrafik.

Vær dog opmærksom på, at tallene snarere giver en indikation, end en egentlig forudsigelse, da Midttrafik ikke kender det kommende kørselsmønster. Derfor evalueres ændringerne også efter et år.

5. Øvrige bemærkninger

Udvælgelse af knudepunkter og kriterier herfor

Harmoniseringen medfører en ny type knudepunkter, hvor kunderne kan køre til/fra til den lave takst, 3 kr. pr. km, min. 22 kr. Med denne opsætning opnår man en harmonisering af rejsemulighederne, hvad enten kunderne bestiller via selvbetjeningen, telefonisk eller via Rejseplanen.

Knudepunkterne udvælges i dialog mellem Midttrafik og kommunen på baggrund af oplæg fra Midttrafik.

Midttrafiks oplæg til placeringen af knudepunkterne tager udgangspunkt i følgende:

- Der skal være gode forbindelser med bus/tog
- Der skal være gode ventefaciliteter på stoppestedet/stationen
- Der skal være mulighed for parkering af Flextrafik-biler, biler til samkørsel osv.
- Der skal være mulighed for at opsætte knudepunktsskiltet
- Det skal "give mening" i forhold til det opland, der skal betjenes
- Der skal så vidt muligt være en jævn fordeling i kommunerne

Derudover vil der også blive kigget på, om der er faciliteter/funktioner ved eller omkring knudepunktet, som understøtter øvrige mobilitetsformer, fx el-løbehjul og delecycler, eller om der er mulighed for god integration af knudepunktet i bymiljøet, da dette vil understøtte benyttelsen af knudepunkterne.

Baggrunden for ovenstående er, at knudepunkterne skal placeres således der ikke kannibaliseres på den almindelige kollektive trafik, samtidig med at de styrker tilbringertrafikken. Nogle kommuner kan også have interesse i at tilføje yderligere knudepunkter som fx rådhus, sundhedshuse, sygehuse e.l., hvilket Midttrafik støtter op om.

Det er kommunen, som afholder udgiften til at sikre, de praktiske aspekter bliver implementeret, herunder de gode ventefaciliteter, parkeringsmulighed for Flextrafik-bilerne og opsættelsen af knudepunktsskiltet.