

Notatark

Sagsnr. 13.05.16-P17-1-23

Sagsbehandler

Lars Oksbjerg

27.1.2023

Resume af Midttrafiks endelige model til harmonisering af den åbne flextrafik

Midttrafiks bestyrelse har i 2021 besluttet at harmonisere flextrafikken, så kunderne får enklere adgang til information, bestilling og betaling samt ens prisstruktur. Flextrafik skal være til at forstå, så kunderne får værdi af de produkter, der tilbydes.

Den vision er konkretiseret i denne model for harmonisering, som bl.a. betyder, at kunderne vil blive tilbudt:

- Alle muligheder for kollektiv trafik med bus, letbane, tog og åben flextrafik bliver vist på Rejseplanen, så kunderne kun behøver at søge ét sted for at få overblik over mulighederne med kollektiv trafik inkl. åben flextrafik. 3
- Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner. • Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår til nabokommunen som inden for egen kommune.
- Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bestilles som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud.

I respekt for, at kommunernes sammensætning, transport- og bystruktur og prioriteringer på mobilitetsområdet er forskellige, giver harmoniseringsoplægget fortsat kommunerne indflydelse på det lokale serviceniveau, gennem følgende håndtag:

- Kommunen kan fortsat fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med flextrafik.
- Kommunen kan fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra til en takst, der ligger nær kollektiv trafik eller endog ved brug af rejsehjemmel fra kollektiv trafik, hvis rejsen er bestilt i forbindelse med en rejse med kollektiv trafik.

Med harmoniseringen får den enkelte kommune således ingen muligheder for at lave lokale særordninger med fx priser eller billettyper, men kan i høj grad stadig påvirke det lokale serviceniveau ved at udpege byzoner med højere takster og/eller knudepunkter med lavere takster.

FAKTA

Kommunerne kan fastlægge det lokale serviceniveau på 2 måder:

- Byzone: et område omkring en by, hvor kunden som udgangspunkt ikke får tilskud til at køre med åben flextrafik, da der er god kollektiv trafik, som flextrafik ikke skal konkurrere med.
- Knudepunkt: et sted, hvor kommunen ønsker at gøre det nemt og billigt for kunderne at rejse til, fx en rutebilstation, borgerservice, ældrecenter, sygehus etc. Knudepunktet kan ligge i eller uden for byzone.

Flextur

Flextur er et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse. Kørslen sker fra "kantsten til kantsten", dvs. kunden skal selv kunne bevæge til/fra det aftalte sted, ligesom man i øvrigt gør i kollektiv trafik. Dette er i modsætning til handicapkørsel, som er en visiteret ordning, hvor man kan blive bragt fra gadedør til gadedør. Taksten er som udgangspunkt 7 kr./km, min. 35 kr.

En kommune kan udpege knudepunkter, hvor kommunen ønsker at gøre det billigere for kunderne at køre til/fra. Et knudepunkt kan typisk være et sted, hvor der er offentlig service, fx borgerservice, lægehus eller bibliotek. Det er dog kommunen selv, der definerer sine knudepunkter, så der kan også anlægges en bredere fortolkning og omfatte langt flere steder, hvis kommunen ønsker et sådant serviceniveau. Denne kørsel fra adresse til knudepunkt kører på samme vilkår som Flextur i øvrigt, men til en reduceret takst, 3 kr./km, min 22 kr. for de første 20 km, derefter 7 kr./km.

Plustur

Plustur er et tilbud om kørsel fra mellem adresse og den kollektive trafik. Det er således et tilbud om, at borgerne kan blive kørt den første eller sidste del af turen med flextrafik – det er en ordning, der ofte omtales som "first/last mile". Kørslen er ligesom Flextur fra/til kantsten og til/fra det knudepunkt, hvor man kan stige om til den kollektive trafik.

Taksten vil være 3 kr./km, min. 22 kr. Det vil være muligt at bruge rejsehjemmel fra kollektiv trafik.

Kommunerne fastlægger selv, om/hvor de ønsker knudepunkter i kommunen. Det vil i givet fald typisk være større trafikknudepunkter, rutebilstationer, banegårde etc.

Når kunden søger sin rejse på Rejseplanen, vil kunden kun få tilbudt en tur, hvis der ikke er kollektiv trafik i området på det ønskede tidspunkt, og at der er en videre forbindelse med kollektiv trafik i forbindelse med Plustur. Man kan således ikke bestille Plustur, hvis samme strækning kunne køres med kollektiv trafik, eller hvis turen med Plustur ikke kan ske i forbindelse med en tur med kollektiv trafik.

Flexbus

Flexbus er et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder i en køreplan, hvor en Flexbus alene kører, hvis kunden har bestilt den.

Taksten er den samme som i kollektiv trafik, og der kan bruges rejsehjemmel fra kollektiv trafik.

Kommunen kan således fastlægge en køreplan med afgang og stoppesteder for den enkelte Flexbus-rute, og turen vil kunne fremsøges på Rejseplanen og kun køre, hvis en kunde bestiller den. Det kan enten være hele ruten eller enkelte afgang i køreplanen, der betjenes af Flexbus, mens andre mere hyppigt benyttede afgang betjenes af en almindelig bus.

Flexbus er en del af flextrafikken og køres af de samme vogne som den øvrige flextrafik, dvs. vogne med plads til 4 passagerer. Ved flere passagerer må der derfor sendes flere vogne.

Type	Kr./km	Min. kr
Flextur, adresse-til-adresse, hvor begge adresser er uden for byzone ¹	7	35
Flextur, adresse-til-knudepunkt, hvor adressen, man rejser fra/til, er uden for byzone ^{1 3}	3	22

Type	Kr./km	Min. kr
Plustur, hvor adressen, man rejser fra/til, er uden for byzone ²	3	22
Enhver kombination af rejser, hvor man rejser mellem to steder i byzone ^{1 4}	14	100
Flexbus ⁵		

Noter:

1. Her kan kollektiv trafik rejsehjemmel ikke bruges.
2. Her kan gyldig kollektiv trafik rejsehjemmel fra Midttrafik bruges.
3. Maks. 20 km, herefter 7 kr./km
4. Kørsel mellem to knudepunkter, hvor begge ligger inden for en byzone betragtes som kørsel inden for byzone.
5. I Flexbus betaler kunden almindelig bustakst. Kunden kan betale med kontanter, enkeltbillet, klippekort, periodekort osv. som i bussen.

Den eksisterende prisaftale med Vejle Kommune opretholdes – 7 kr./km min 35 kr. Disse vil ikke kunne bestilles på Rejseplanen.

Bestillingsmulighed

Kunderne kan efter harmoniseringen bestille åben flextrafik på følgende måde:

- Rejseplanen: Flextur, Plustur og Flexbus
- Midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app: Flextur
- Telefonisk henvendelse til Midttrafiks bestillingsmodtagelse: Flextur og Flexbus

Betaling

De nuværende muligheder fastholdes og udvides med to øvrige betalingsmuligheder:

- Betaling med betalingskort i vognen for alle kørselstyper.
- Gyldig kollektiv trafik rejsehjemmel i Plustur. Kunderne i Plustur kan bruge de samme billetter fra DSB/Arrivas billetter, som de kan i busserne, når rejsen er bestilt i sammenhæng med en rejse med DSB/Arriva.

Betaling ved bestilling gennem Rejseplanen

	Flextur	Plustur	Flexbus
Betaling med kontanter i vognen	X	X	X
Betaling med betalingskort ved bestilling	X	X	X
Betaling med betalingskort i vognen	X	X	X
Gyldig rejsehjemmel fra Midttrafik (kontantbilletter, klippekort, pendlerkort, skolekort, pensionistkort)		X	X
Gyldig rejsehjemmel fra DSB/Arriva (gælder ikke for billetter, der er udstedt af DSB's udenlandske samarbejdspartnere eller DSB Orange samt nogle typer specialbilletter fra DSB eller Arriva)		X	
Rejsekort – kun Pendlerkort eller Pendler Kombi (kunden kan kun rejse på sin pendlerstrækning, da han ikke kan checke ind og ud)		X	X
Ungdomskort og Soldaterkort		X	X

Rejseplanen understøtter i første omgang ikke alle de viste betalingsmuligheder. Flest muligt vil være udviklet og implementeret ved overgangen i sommeren 2023 og resten vil blive tilføjet i en senere fase.

Den hidtidige ordning med månedsfakturering i Flextur opretholdes, men vil kun kunne bruges ved telefonisk bestilling, via midttrafik.flextrafik.dk eller via app'en.

Den hidtidige ordning med 10 % online rabat bortfalder, ligesom der ikke længere gives 50 % rabat til medrejsende. Fremover vil man i Flexbus og Plustur – som i den øvrige kollektive trafik- kunne medbringe op til 2 børn under 12 år gratis.

Økonomi

Betaling af nettoudgift

Den åbne flextrafik er delvist finansieret af kundernes egenbetaling. Kommunerne betaler nettoudgiften ved de enkelte ture. Nettoudgiften beregnes som vognmandsudgiften til den konkrete tur fratrukket egenbetalingen på den konkrete tur. Derudover betaler kommunen et administrationsgebyr til Midttrafik pr. tur. Beløbet pr. tur fastsættes en gang årligt.

Det hidtidige hovedprincip opretholdes, dvs. at nettoudgiften og administrationsgebyret finansieres af den kommune, hvor turen starter.

Økonomisk konsekvens

Midttrafik har i høringsmaterialet til hver enkelt kommune estimeret den økonomiske konsekvens for hver enkelt kommune. Estimerterne er lavet under disse forudsætninger:

- Beregningerne er lavet på baggrund af kørte 2019-ture, da 2020 og 2021 er for påvirket af Corona.
- De konkrete ture i 2019 er regnet igennem med ovenstående takster for egenbetaling og dermed kommet frem til et estimat for nettotilskud til Flextur.
 - Der er alene beregnet på de knudepunkter, der allerede er i kommunerne i dag. Ikke alle kommuner har i dag knudepunkter, så der må forventes en ændring i antallet af knudepunkter. Flere knudepunkter vil betyde lavere egenbetaling og dermed højere nettoudgift for kommunen.
- Antallet og udgiften til Plustur er estimeret på baggrund af de fem kommuner, der har Plustur. For øvrige kommuner er estimatet lavet forholdsmæssigt ift. de fem kommuner, der har Plustur i dag. Her har vi således forudsat, at alle kommuner indfører Plustur, hvilket ikke er et krav.
- Administrationen har ikke lagt dynamiske effekter ind i form af evt. stigende efterspørgsel de steder, hvor taksterne reduceres (fx pga. knudepunkter eller generelt). Tilsvarende har vi ikke lagt ind, at fjernelsen af kommunegrænserne eller mere ensartet og lettere tilgængelig information om tilbuddene måske vil øge antallet af ture. Midttrafik har ikke et fornødent grundlag for at vurdere sådanne effekter.
- Der er ikke lavet beregninger på Flexbus, da denne ordning ikke påvirkes af harmoniseringen.

Midttrafiks beregninger				
Hedensted	Forudsat antal ture	Nettoudg. 2019	Nettoudg. med harmonisering	Ændring i Kommune nettoudg.
	17.916	1.134.155 kr.	811.000 kr.	- 323.155 kr.

Kommunernes mulighed for at påvirke serviceniveau

Som det fremgik af visionen for harmoniseringen af den åbne flextrafik, ønsker administrationen i respekt for, at kommunernes sammensætning, transport- og bystruktur og prioriteringer på mobilitetsområdet er forskellige, fortsat at give kommunerne indflydelse

på det lokale serviceniveau, gennem følgende håndtag inden for rammerne af den harmoniserede åbne flextrafik:

- Kommunen kan fortsat fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med åben flextrafik.
- Kommunen kan fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Flextur til en takst, der ligger nær kollektiv trafik (3 kr./km). 17
- Kommune kan også fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Plustur til en takst, der ligger nær kollektiv trafik (3 kr./km). Da Plustur bestilles i kombination med Midttrafik's busser eller tog, kan man også rejse med gyldig rejsehjemmel fra kollektiv trafik på hele rejsen (fx Ungdomskort eller pensionistkort).
- Et knudepunkt i Plustur kan godt være det samme sted som et knudepunkt under Flextur og dermed kunne bruges i begge serviceniveauer.

Den enkelte kommune kan således i høj grad selv påvirke serviceniveauet i egen kommune ved at skruer på ovenstående parametre. De valg, kommunen træffer, vil have betydning for kommunens nettoudgift.

Det kan fx dreje sig om, at kommunen kan:

- Fastlægge mange knudepunkter i Plustur, så turene bliver kortere, men muligheden for at vælge mellem flere forskellige kollektiv trafik tilbud bliver lavere – eller færre knudepunkter, så turene bliver længere, men kunderne kommer til reelle trafikknudepunkter. Første mulighed vil alt andet lige give lavere nettoudgift for kommunen. Kommune kan også vælge slet ikke at lave knudepunkter til Plustur, hvormed udgiften til Plustur bliver væsentligt mindre eller helt bortfalder (der kan være knudepunkter til Plustur i nabokommunerne, som kan bruges fra adresser i kommunen).
- Fastlægge mange knudepunkter i Flextur (fx et knudepunkt i hver by med over 250 indbyggere), så kunderne til lav takst (3 kr./km) kan komme til fritidsaktiviteter og bruge Flextur som kollektiv trafik – eller færre/ingen knudepunkter, så kunderne kun kan køre til fx borgerservice eller slet ikke kan køre til den lavere takst. Første mulighed vil alt andet lige give højere nettoudgift for kommunen.
- Fravælge byzone eller holde den til den absolut midterste kerne af byen, så Flextur kan bruges i den størst mulige del af kommunen – eller lave en byzone, der dækker hele hovedbyen inkl. evt. forstæder. Første mulighed vil alt andet lige give højere nettoudgift for kommunen.

Af hensyn til klar kommunikation til kunderne kan knudepunkter og byzoner kun ændres en gang om året ved køreplansskifte.