
Modtager	Hedensted Kommune
Emne	Justeret model til harmonisering af åbne kørselsordninger i Flextrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

8. april 2022

Journalnr.:
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:
dgi@midttrafik.dk

Resumé

Midttrafik skaber som trafikselskab rammerne for, at kommuner og region kan tilbyde kollektiv trafik, der passer til aktuelle behov og lokale ambitioner. Serviceniveauet kan variere, men produkterne skal være relevante og tilgængelige og bidrage til at skabe reel mobilitet for borgerne. Samtidig skal produkterne understøtte en fornuftig ressourceudnyttelse, både af hensyn til økonomi og miljø.

Her kan den åbne flextrafik spille en vigtig rolle, da tilbyder en bred basismobilitet, som kun kører, når den bestilles. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser med meget få passagerer – f.eks. i tyndt befolkede områder eller i ydertidspunkter med lavt transportbehov. Midttrafik ser en stigende efterspørgsel fra ejerne på værktøjer til at skabe mobilitet i yderområder og her giver flextrafikken en række af de vigtigste svar.

Skal flextrafikken opfylde sit fulde potentiale som effektiv, fladedækkende basismobilitet i fremtidens transportbillede er det essentielt, at tilbuddet fremstår enkelt og let tilgængeligt for kunderne. Det gør den ikke i dag.

Midttrafik har gennemført en omfattende undersøgelse af flextrafikken, som peger på, at paletten af flextilbud og bestillingsmuligheder i dag er for kompleks, hvilket gør det svært for kunderne at forstå mulighederne for at anvende de åbne kørselsordninger.

Der er i dag mange forskellige ordninger på tværs af kommunerne, hvad angår takster, prisaftaler, særlige prisstrukturer, rabatordninger, rejseregler, rejsehjemmel, særordninger (fx Flextur Ung), byzoner og tidsintervaller for kørsel. Kunderne peger bl.a. på kompleksiteten i de mange forskellige regler og produkter samt udfordringer med at søge information, bestille og betale som barrierer for deres brug af tilbuddet.

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

Den vision er konkretiseret i et harmoniseringsoplæg, som bl.a. betyder, at kunderne vil opleve:

- Ét fælles navn til den åbne Flextrafik med flere serviceniveauer, afhængig af typen af rejse.
- Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.
- Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår inden for egen kommune som til nabokommunen.
- Samlet kommunikation af alle Midttrafiks produkter, inkl. flexprodukterne, på Rejseplanen, så man kan nøjes med én platform, når man skal søge rejseinformation, bestille og betale sin tur.
- Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bestilles som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud via fastlagte skiftepunkter.

Med en harmoniseret løsning kan Midttrafik i langt højere grad give kunderne en god relevant information. Harmoniseringen giver grundlag for fælles kommunikation på tværs af de 18 kommuner. Samtidig bliver det nemt for kunderne at informationssøge, bestille og betale rejsen ét sted, nemlig på Rejseplanen, hvor de automatisk får tilbudt den relevante palette af kollektiv trafik. Nuværende bestillingskanaler som telefon, app og hjemmeside fastholdes som supplement.

Når 18 kommuner med hver deres særordninger skal rummes i én model, betyder det naturligt, at de fleste kommuner vil opleve ændringer i den måde flextrafikken har været tænkt på hidtil.

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 servicesteder og skiftsteder i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra til en takst, der ligger nær kollektiv trafik. Hvis rejsen bestilles i kombination med Midttrafiks busser eller tog, kan man endda rejse med rejsehjemmel fra kollektiv trafik på hele rejsen (f.eks. Ungdomskort eller pensionistkort).

Med harmoniseringen får den enkelte kommune således færre muligheder for at lave lokale særordninger, men kan i høj grad stadig påvirke det lokale serviceniveau ved at udpege servicesteder, skiftsteder og byzoner.

Harmoniseringen vil også kunne mærkes økonomisk for kunderne. Nogle vil opleve at prisen bliver lavere end i dag, mens den for andre bliver højere. Takstændringen for den enkelte kunde vil hænge tæt sammen med de

valg, kommunen træffer omkring fastsættelse byzone, skiftsteder og servicesteder.

Midttrafik udsendte i november 2021 forslaget til harmonisering. Siden har der været administrativ dialog med alle kommuner, og vi fremlægger hermed en justeret model, der tager hensyn til de bekymringer, nogle kommuner har rejst. I det følgende gennemgås baggrunden for harmoniseringen og den justerede model nærmere, og vi afslutter med at redegøre for konsekvenserne for kommunen.

Indledning

Midttrafiks bestyrelse ønsker at harmonisere Flextrafikkens åbne kørselsordninger.

Midttrafiks oplæg til harmonisering blev behandlet af bestyrelsen for Midttrafik i efteråret 2021 og sendt til politisk høring hos ejerne i kommunerne og regionen i november 2021. Fristen for afgivelse af høringsvar er 1. juli 2022. Bemærkningerne fra kommunerne og regionen i den politiske høring vil indgå i bestyrelsens endelige behandling af sagen.

Der har været afholdt administrative dialogmøder med alle kommunerne siden udsendelse af høringsmaterialet, og Midttrafiks administration fremlægger hermed en justeret model, der tager højde for de væsentligste bekymringer, nogle kommuner har givet udtryk for på dialogmøderne. I nærværende notat præsenterer vi et opdateret oplæg til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik, som vi beder ejerne afgive høringsvar på senest 1. juli 2022.

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 værre er – borgerne har svært ved at bruge ordningerne.

Megafons undersøgelse viser, at kompleksiteten også viser sig ved et komplekst bestillings- og betalingsssystem, 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:

- Vi skifter til ét navn men med tre serviceniveauer.
- Vi bevarer de samme kørselsformer:
 - Stoppested-til-Stoppested (Flexbus) til de kommuner, der ønsker det. Der ændres ikke på konceptet for denne kørselsordning, så den er ikke yderligere gennemgået i dette notat.
 - Adresse-til-Adresse (Flextur), hvor kunden bestiller en tur direkte fra en adresse til en anden.
- Vi bevarer de samme kørselsformer:
 - Stoppested-til-Stoppested (Flexbus) til de kommuner, der ønsker det. Der ændres ikke på konceptet for denne kørselsordning, så den er ikke yderligere gennemgået i dette notat. Kan ud over Rejseplanen også bestilles pr. telefon, som Flexbus i dag.
 - Adresse-til-Adresse (Flextur), hvor kunden bestiller en tur direkte fra en adresse til en anden. Kan bestilles telefonisk, på midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app ligesom Flextur i dag.
 - Adresse-til-Knudepunkt (Flextur og Plustur) til de steder, som kommunerne udpeger. Begrebet "knudepunkter" er hidtil blevet brugt om både punkter,

hvor kunden kan skifte til anden kollektiv trafik, og punkter, hvor kunden kan køres til kommunale services, fx borgerservice eller et ældrecenter. Disse to typer knudepunkter er forskellige i deres formål, og det er svært at finde et passende fælles serviceniveau for de to typer.

Midttrafik vil derfor fremover bruge to forskellige begreber:

- Adresse-til-Skiftested (nuværende Plustur): Skiftsteder er steder, hvor kommunen vil gøre det nemt for borgerne at skifte til den kollektive trafik, fx banegårde, større trafikterminaler og udvalgte stoppesteder. Kan kun bestilles på Rejseplanen ligesom Plustur i dag.
- Adresse-til-Servicested (nuværende Flextur til knudepunkt): Servicesteder er steder, hvor kommunen ønsker at gøre det nemt og billigt for borgerne at rejse til, fx borgerservice, ældrecenter, sygehus etc. Kommunen kan vælge oprette et punkt, der både er et skiftested og et servicested. Kan bestilles telefonisk, på midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app ligesom Flextur i dag.
- Kommunegrænserne ophæves, så det er let gennemskueligt at bruge ordningen på tværs af regionen og der bliver ens takst på Adresse-til-Adresse kørsel på tværs af kommuner.
- Der indføres tilnærmelsesvis bustakst på rejser til/fra servicesteder og skiftsteder.
- De nuværende byzoner bevares, og der indsættes byzone i Herning Kommune.
- Midttrafik får estimeret den nødvendige udvikling ved FlexDanmark for at forbedre og harmonisere bestillingen på Rejseplanen.
- Midttrafik udbyder fremover kørslen med krav om betalingsterminal i vognene, mhp. at nedbringe mængden af kontanter til gavn for vognmænd og kundernes muligheder for betaling.
- Midttrafik udbyder fremover kørslen med krav om foliering for at integrere den åbne flexkørsel som en del af Midttrafiks tilbud.
- 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

Ordningen i dag i Hedensted Kommune

Flextur

I dag har Hedensted Kommune Flextur 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)

I følgende tabel fremgår turantallet og Hedensted Kommunes nettoomkostninger til Flextur for 2019, 2020 og 2021:

HEDENSTED						
Rejsetype	2019		2020		2021	
	Antal ture	Nettoomk.	Antal ture	Nettoomk.	Antal ture	Nettoomk.
Alm. Flextur	16.516	1.134.155	11.710	961.813	13.340	1.233.171

De væsentligste ændringer for Hedensted Kommune

Prisen på Flextur stiger fra 4 kr. pr. km, min. 30 kr. til 7 kr. pr. km, min. 35 kr., medmindre rejsen foregår til/fra et servicested eller skiftested (3 kr./km., min 22 kr.) eller foregår til/fra en valgfri adresse i en byzone (14 kr./km., min 100 kr.).

For at imødekomme visse kommuners bekymring om, at de åbne kørselsordninger i Flextrafikken kan risikere at trække kunder væk fra den kollektive bustrafik, har Midttrafik justeret sit oplæg til harmonisering for at imødekomme dette. I forhold til det udsendte materiale fra november 2021, er der sket flg. justeringer:

- For at begrænse parallelkørsel og uhensigtsmæssig brug af "flat-rate" kollektiv trafik rejsehjemmel som fx periodekort, Ungdomskort, pensionistkort, skoleårskort etc., vil kollektiv trafik rejsehjemmel kun kunne bruges ved Adresse-til-Skiftested kørsel, dvs. på en rejse, der er bestilt i sammenhæng med kollektiv trafik. Turen kan kun bestilles på Rejseplan i sammenhæng med en rejse med kollektiv trafik. Turen vil kun kunne bestilles til nærmeste 2 skiftsteder og maks. 30 minutters direkte kørsel. Rejsehjemmelen skal være udstedt af Midttrafik (fx ikke DSB, Arriva eller Flixbus), og skal dække det område, hvor turen køres.
Hvis man ikke har kollektiv trafik rejsehjemmel vil taksten være 3 kr./km, min. 22 kr. for rejser fra en adresse uden for byzone.

- For at begrænse parallelkørsel i Adresse-til-Servicested kørsel, herunder længere ture på tværs af en eller flere kommunegrænser, vil taksten for kørslen være 3 kr./km, min. 22 kr., for de første 20 km. For kørsel ud over 20 km vil taksten være 7 kr./km.

De foreslåede priser kan opsummeres således:

Type	Kr./km	Min. kr. ⁵
Adresse-til-Adresse, begge adresser uden for byzone ³	7	35
Adresse-til-Adresse, en eller begge adresser inden for byzone ³	14	100
Adresse-til-Servicested, adressen uden for byzone ¹ 3	3	22
Adresse-til-Servicested, adressen inden for byzone ³	14	100
Adresse-til-Skiftested, adressen uden for byzone ²	3	22
Adresse-til-Skiftested, adressen inden for byzone ³	14	100
Skiftested/Servicested-til-Skiftested/Servicested begge steder inden for byzone ^{3 4}	14	100
Stoppested-til-Stoppested ⁶		
Adresse-til-Adresse, Vejle Kommune	5	35

Noter:

1. Maks. 20 km, herefter 7 kr. pr. km
2. Her kan kollektiv trafik rejsehjemmel fra Midttrafik bruges.
3. Her kan kollektiv trafik rejsehjemmel *ikke* bruges.
4. Kørsel mellem to knudepunkter, enten servicested eller skiftested, hvor begge ligger inden for byzone betragtes som kørsel inden for byzone.
5. I det tidligere udsendte notat har enkelte af taksterne været anført som værende inklusiv et antal km. Det præciseres hermed, at der er tale om et minimumsbeløb, og at kundens egenbetaling er for det samlede antal km, der er i den direkte kørsel på kundens ønskede rejse, dog minimum de viste beløb.
6. I Stoppested-til-Stoppested (i dag Flexbus) betaler du almindelig bustakst. Du kan betale med kontanter, enkeltbillet, klippekort, periodekort osv. som i bussen.

Når kunden kører Adresse-til-Skiftested med kollektiv trafik rejsehjemmel, vil det være kundens eget ansvar at have gyldig rejsehjemmel, som i al anden kollektiv trafik. Kunden kan derfor kun bruge sin rejsehjemmel, hvis turen foregår inden for de zoner, rejsehjemmelen er gyldig til. Midttrafik kan ikke validere dette ved bestilling af turen, og Midttrafik forbeholder sig ret til at kontrollere kundens rejsehjemmel på stikprøvebasis i Adresse-til-Skiftesteds ture såvel som kollektiv trafik i øvrigt.

Det er op til kommunen selv at fastlægge skiftesteder, servicesteder og byzoner, så det passer til den service, kommunen ønsker at tilbyde borgerne. Midttrafik rådgiver gerne herom.

Nettoomkostningen til de enkelte ture, dvs. vognmandsomkostningen fratrukket kundens egenbetaling, betales af den kommune, hvor turen

starter. Der vil ikke være indtægtsfordeling mellem kollektiv trafik og den åbne flexkørsel, når der anvendes kollektiv trafik rejsehjemmel.

Prisaftalen 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. Prisaftalen til/fra Vejle Kommune kan fastholdes, hvis kommunen ønsker det.

Konsekvenser for kunderne

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

- Til/fra evt. servicesteder inden for 20 km direkte kørsel. Her vil taksten være 3 kr. pr. km, min. 22 kr. Kørsel ud over 20 km vil have en takst på 7 kr. pr. km.
- Til/fra evt. skiftsteder i sammenhæng med kollektiv trafik. Her vil taksten være 3 kr. pr. km., min 22 kr. eller anvendelse af kollektiv trafik rejsehjemmel fra Midttrafik.
- Til/fra en valgfri adresse i en byzone. Her vil taksten være 14 kr. pr. km, min. 100 kr.

Harmoniseringen betyder, at kunderne fremover kan finde alle Midttrafiks åbne mobilitetsprodukter (bus, tog og flextrafik) på Rejseplanen, hvor man samtidig får oplyst pris og kan gå direkte til bestilling af den samlede tur. For kunderne forenkles søgningen på transporttilbud og bestilling og betaling dermed, og de kan nøjes med én samlet mobilitetsplatform.

Herudover kan kunderne ligesom i dag bestille deres rejser på flg. måder:

- Stoppested-til-Stoppested: Kan ud over Rejseplanen også bestilles pr. telefon, som Flexbus i dag.
- Adresse-til-Adresse: Kan også bestilles telefonisk, på midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app ligesom Flextur i dag.
- Adresse-til-Servicested: Kan også bestilles telefonisk, på midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app ligesom Flextur i dag.
- Adresse-til-Skiftested: Kan kun bestilles på Rejseplanen ligesom Plustur i dag.

Kunderne vil ikke længere få rabat på medrejsende i Adresse-til-Adresse eller Adresse-til-Servicested, men der vil fortsat være en rabat på 10 % ved onlinebestilling af disse ture.

Kunder, der bruger kollektiv trafik rejsehjemmel i Adresse-til-Skiftested kan gratis medtage 2 børn under 12 år som i kollektiv trafik. Det skal oplyses ved bestillingen, om der medtages børn.

Konsekvenser for økonomien

En indikation på de økonomiske konsekvenser for Hedensted Kommune ved at implementere den justerede model for harmonisering er følgende:

HEDENSTED					
Rejsetype	Forudsat antal ture ¹	Nettoomk. 2019	Nettoomkost. justeret model ²	Ændring i nettoomk. 2019 til just. model ³	Nettoomk. Notat nov. 2021 ⁴
Adresse-til-adresse (Flextur)	15.740	1.055.112	609.608	-445.504	552.000
Adresse-til-service-sted (Flextur) ⁵	776	79.043	87.372	8.329	0
I alt (Flextur)	16.516	1.134.155	696.981	-437.174	552.000
Adresse-til-skifte-sted (Plustur) ⁶	1.400	0	151.191	151.191	335.000
Samlet	17.916	1.134.155	848.172	-285.983	887.000

Noter:

1: Det forudsatte antal ture i den justerede model er for så vidt angår Adresse-til-Adresse kørsel og Adresse-til-Service-sted (Flextur) baseret på faktisk udførte ture i 2019. Adresse-til-Skiftested (Plustur) er en prognose ud fra antal kørte Flexture i kommunen.

2: Nettoomkostningen udregnes som betalingen til vognmanden fratrukket kundens egenbetaling. For Flextur er forudsat, at 45% anvender onlinebestilling som i 2022 og dermed opnår 10% rabat. For Plustur er forudsat, at alle betaler den fastsatte takst, da vi ikke har et statisk grundlag for at estimere anvendelsen af kollektiv trafik rejsehjemmel.

3: En negativ ændring i nettoomkostninger betyder en besparelse for kommunen, som omvendt bliver pålagt kunden i form af en øget egenbetaling.

4: Til sammenligning vises de tal, der blev udsendt i notatet fra november 2021

5: Faktisk udførte ture 2019 til knudepunkter i nabokommune (Horsens)

6: Både skiftsteder og servicesteder fremgik i notatet udsendt i november 2021 som Plusture

Adresse-til-adresse kørsel (nuværende Flextur)

Fordi prisen stiger fra 4 til 7 kr. pr. km., stiger egenbetalingen, og dermed falder kommunens nettoomkostninger til Flextur. Tabellen indikerer derfor, at kommunen får en besparelse i nettoomkostningen på ca. 446 t.kr.

Turantallet kan desuden falde, da 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. Vi har oplevet et fald i flexiture under Corona, og antallet af ture er ikke tilbage på niveauet fra før Corona.

Adresse-til-Servicesteds kørsel (nuværende Flextur til knudepunkter)

Hedensted Kommune har i dag ikke defineret knudepunkter/servicesteder. Der har dog været nogle ture til nabokommuners servicesteder, hvorfor der indgår en nettoudgift på ca. 8.tkr.

I det omfang, at der defineres servicesteder, vil det få betydning for økonomien. Midttrafik er behjælpelig med at estimere udgifterne baseret på historiske tal for kørsel til de påtænkte servicesteder i kommunen.

Adresse-til-Skiftested kørsel (nuværende Plustur)

Indførelsen af Plustur, hvor der kan køres til 3 kr. pr. km, min. 22 kr., indikerer en omkostning for Hedensted Kommune på ca. 151 t.kr.

Det estimerede antal Adresse-til-Skiftested ture er resultatet af Midttrafiks erfaringer fra de 5 kommuner, der i dag har Plustur. Datagrundlaget er forbedret i forhold til notatet fra november 2021, og vi har analyseret forskellige måder at estimere antallet af Adresse-til-Skiftested ture ud fra parametre, der kan bruges i kommuner, der i dag ikke har Plustur.

Vi kan se, at den signifikant bedste indikator for antallet af Adresse-til-Skiftested ture er antallet af Flexture i samme kommune. Vi har derfor estimeret antallet af Adresse-til-Skiftested ture baseret på antallet af Flexture i 2019 i jeres kommune.

Nettoomkostningerne til det beregnede antal Adresse-til-Skiftested ture er beregnet ud fra den gennemsnitlige bruttoomkostning pr. tur i Plustur (i kommuner med Plustur) i perioden 2019-2021, fratrukket den egenbetaling ovenstående takster giver.

Nettoomkostningen til de estimerede Adresse-til-Skiftested ture betales af den kommune, hvor turen starter.

Samlet økonomi

Samlet anslås ændringerne at medføre en besparelse på ca. 286 t.kr. årligt, ekskl. administrationsomkostningerne til Midttrafik.

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

Øvrige bemærkninger

Udvælgelse af byzoner

Det er kommunen selv, der fastlægger de ønskede byzoner. Udgangspunktet er, at der er én byzone i hver kommune. Ovenstående beregninger er baseret på nuværende byzone. Midttrafik bidrager gerne med rådgivning og sparring om fastlæggelse af byzoner.

Udvælgelse af servicesteder og skiftsteder

Harmoniseringen medfører to typer knudepunkter – servicesteder og skiftsteder. Servicesteder kan bruges uafhængigt af den kollektive trafik,

mens skiftsteder kun kan bruges i sammenhæng med en rejse med kollektiv trafik.

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

Midttrafiks oplæg til placeringen af servicesteder og skiftsteder tager udgangspunkt i følgende:

- Fælles krav for skiftsteder og servicesteder:
 - Mulighed for parkering af Flextrafik-biler.
 - Mulighed for god skiltning.
 - Give mening i forhold til det opland, der skal betjenes.
- Derudover anbefalinger for skiftsteder:
 - Gode forbindelser til bus/tog.
 - Gode ventefaciliteter.
 - God integration i bymiljøet.
 - Gode muligheder for parkering af bil til samkørsel.
 - Så vidt muligt jævn fordeling i kommunen.
 - Mulighed for andre faciliteter, der understøtter mobilitet, fx leje af el-løbehjul og el-cykler.

Midttrafik laver gerne særudtræk af nuværende antal flexture til bestemte steder i kommunen, hvor kommunen overvejer at indføre servicesteder.

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

Øvrige forhold

Som en konsekvens af den foreslåede harmonisering vil følgende forhold have betydning for kunderne:

- 1 hjælpemiddel kan medbringes gratis i den harmoniserede åbne Flextrafik og yderligere et hjælpemiddel kan medbringes til 10 kr. uanset rejsens længde. Yderligere hjælpemidler kan ikke medbringes.
- Månedsfakturering for brugere af Adresse-til-Adresse og Adresse-til-Skiftested (tidl. Flextur) kan fortsat bruges, når man bestiller på telefonen, online eller via app. Dette indføres ikke for brugere af Adresse-til-Skiftested eller Stoppested-til-Stoppested. Anvendelsen af månedsfakturering følges nøje med henblik på evt. udfasning, når der er indført betalingskort i alle Flextrafik-vogne.
- Foliering af bilerne i Flextrafik indgår i et igangværende udbud og vil som udgangspunkt ikke fordyre kørslen væsentligt, da vognmændene tager det med i deres samlede tilbud. Omfanget af foliering ændres ikke, men det udleverede folie skal i højere grad signalere, at det er Midttrafik, der kører for borgeren, så også brugere af de åbne Flextrafik-ordninger er trygge ved at bruge ordningen.

Midttrafik har oprettet en FAQ om den foreslåede Flexharmonisering på [Midttrafiks Extranet](#). FAQ'en vil blive løbende opdateret.