
Modtager Bestyrelsen for Midttrafik

Udarbejdet af Johanne Seest Hebsgaard, Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

Emne Bilag 3 – Endelig model til harmonisering af den åbne flextrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

18. august 2022

Journalnr.:
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:
dgi@midttrafik.dk

Overordnet vision for harmonisering af den åbne flextrafik

En vigtig del af den kollektive trafik

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 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 den tilbyder en bred basismobilitet, idet den kun kører, når den bestilles, men til gengæld tilbyder kørsel, hvor der ikke er kollektiv trafik. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser med få passagerer – fx 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 den åbne flextrafik en række af de vigtigste svar.

Skal den åbne flextrafik 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 det ikke i dag.

Den nuværende løsning

Midttrafik har gennemført en omfattende undersøgelse af åbne ordninger i flextrafik blandt nuværende og potentielle kunder, 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, rejse-

regler, 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.

I den bedste mening har kommunerne tilbudt deres borgere forskellige ordninger, og Midttrafik har stort set imødekommet alle lokale ønsker. 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.

Vision for harmonisering

Midttrafiks bestyrelse har derfor i 2021 besluttet at harmonisere ordningerne, 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 vist mulighederne med kollektiv trafik.
- 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.

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

Når 18 kommuner med hver deres særordninger skal rummes i én model, betyder det naturligvis, at de fleste kommuner vil opleve ændringer i den måde den åbne flextrafik 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 steder i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra til en takst, der ligger nær 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 og de steder, hvor kunderne skal kunne rejse til med en lavere takst.

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 af byzone og steder, hvor kunderne kan rejse til en lavere takst.

Forudgående politisk høring

Midttrafik udsendte i november 2021 forslaget til harmonisering i politisk høring ved kommunerne. Siden har der været administrativ dialog med alle kommuner, hvor der blev udtrykt bekymring for især den foreslåede egenbetaling, der gav kunderne mulighed for at rejse langt til lav takst, evt. endda "gratis" med periodekort (fx pendlerkort, Ungdomskort eller pensionistkort), hvilket kunne give en u hensigtsmæssig anvendelse af åben flextrafik og en høj nettoudgift for kommunerne. Dette blev imødekommet med en justeret model, der blev udsendt i marts 2022. Der var frist 1. juli 2022 for høringssvar. Midttrafik har modtaget høringssvar fra samtlige kommuner samt Region Midtjylland og Passagerrådet (se bilag 1 og bilag 2).

Indhold i harmoniseringen af den åbne flextrafik

Nedenfor gennemgås administrationens endelige model til harmonisering af den åbne flextrafik baseret på den justerede model fra marts 2022 samt høringssvarene. Modellen afvejer de forskellige hensyn, der skal tages for at få en god harmonisering af den åbne flextrafik, der både mindsker kompleksiteten for kunderne og beskytter kommunernes økonomi

Navngivning

Administrationen havde oprindeligt arbejdet med, at den åbne flextrafik skulle have et nyt, samlet navn, som kunne adskille den åbne flextrafik fra andre visiterede kørselsformer i flextrafik (handicapkørsel, patientbefordring etc.). Ligeledes skulle de enkelte kørselsformer have nye navne for at markere, at ordningerne er blevet harmoniseret og dermed ændret.

Vi har sammen med et kommunikationsbureau undersøgt mulig ny navngivning, og vi har ikke for nuværende kunnet finde et godt alternativ til begrebet (åben) flextrafik, der desuden er det begreb, der bruges på

landsplan. Midttrafik har taget initiativ til en dialog på landsplan om sammen at integrere den åbne flextrafik bedre i den kollektive trafik, og det vil være naturligt, at en evt. ændret navngivning fastlægges med de andre trafiksekskaber, evt. i sammenhæng med indførelsen af den landsdækkende mobility-as-a-service (MaaS) i perioden 2025-2027, hvor åben flextrafik spiller en væsentlig rolle.

I høringsmaterialet til kommunerne havde vi beskrevet de forskellige serviceniveauer med tekniske begreber i stedet for de kendte navne. Det gav anledning til en unødigt kompliceret kommunikation om forslaget til harmonisering, og dermed uklarhed i forhold til det primære formål – at gøre det nemmere for kunderne at bruge den åbne flextrafik. Vi vil derfor fastholde de kendte produktnavne; Flextur, Plustur og Flexbus.

De tekniske begreber som fx skiftested, servicested og stoppested anvendes ikke i kommunikationen over for kunderne men alene i dialogen med de enkelte kommuner om fastlæggelse af det lokale serviceniveau for åben flextrafik.

Midttrafik vil derfor også efter harmoniseringen fortsat bruge begreberne "åben flextrafik" og kalde de enkelte ordninger Flextur, Plustur og Flexbus.

Serviceniveau

De tre nuværende ordninger, Flextur, Plustur og Flexbus fortsættes. Det er alle tre ordninger, der indgår i den samlede flextrafik, dvs. at kørslen koordineres med flextrafiks visiterede ordninger (handicapkørsel, patientbefordring etc.), og at man som kunde må påregne omvejskørsel og samkørsel med andre kunder.

FAKTA

Kommunerne kan fastlægge det lokale serviceniveau på 3 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.
- **Servicested:** et sted, hvor kommunen ønsker at gøre det nemt og billigt for kunderne at rejse til, fx borgerservice, ældrecenter, sygehus etc. Servicestedet kan ligge i eller uden for byzone.
- **Skiftested:** et sted, hvor kommunen vil gøre det nemt og billigt for kunderne at køre til for at skifte til den kollektive trafik, fx banegårde, større trafikterminaler og udvalgte stoppesteder. Skiftestedet kan ligge i eller uden for byzone.

Hidtil har der været lokale varianter af regler, og disse varianter harmoniseres, så det fremover vil være flg. serviceniveauer for de enkelte ordninger:

Flextur

Flextur er et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse, som kunden vælger. 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.

Nogle kommuner har udpeget byzoner, hvor kørsel i eller til/fra byzonen er til en højere takst for at undgå konkurrence med den almindelige kollektive trafik. En enkelt kommune har haft en byzone, der kun gjaldt i dele af driftsdøgnet. Der vil fortsat være mulighed for at have/oprette byzoner, men de vil i så fald gælde hele driftsdøgnet. Prisen vil være 14 kr./km, min. 100 kr.

Flextur har en variant, hvor en kommune kan udpege servicesteder, hvor kommunen ønsker at gøre det billigere for kunderne at køre til/fra. Et servicested kan typisk være et sted, hvor der er offentlig service, fx borger-service, lægehus eller bibliotek. Det er dog kommunen selv, der definerer sine servicesteder, så der kan også anlægges en bredere fortolkning og omfatte langt flere steder, hvis kommunen ønsker et sådant serviceniveau. Denne kørsel fra adresse til servicested 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.



Figur 1 - Flextur, adresse til adresse

Plustur

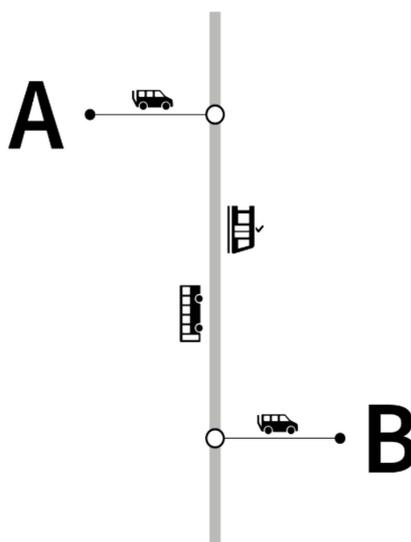
Plustur er et tilbud om kørsel fra en adresse til/fra den kollektive trafik. Det er således et tilbud om, at borgerne kan blive kørt den første eller sidste del af turen med flextrafik – det er en ordning, der ofte omtales som "first/last mile". Kørslen er ligesom Flextur fra kantsten og til det skiftested,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

I dag tilbyder fem kommuner i Midttrafik's område Plustur (Lemvig, Skanderborg, Norddjurs, Silkeborg og Favrskov kommuner). Med harmoniseringen etableres Plustur i alle kommuner.

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

Kommunerne fastlægger selv, hvor de ønsker skiftsteder i kommunen. Det vil 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.



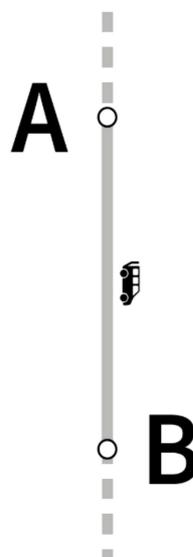
Figur 2 - Plustur, adresse til skiftested

Flexbus

Flexbus er et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder, som man kender det fra busser. Forskellen er blot, at 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.



Figur 3 - Flexbus, stoppested til stoppested

Pris

Der har hidtil været stor variation i kundernes egenbetaling for Flextur i de enkelte kommuner. Det har kostet 4, 7 eller 14 kr./km at køre fra adresse til adresse. Som udgangspunkt har det hidtil kostet 14 kr./km at køre en tur, der krydser en kommunegrænse, men nogle kommuner har haft "venneaftaler" med nogle eller alle nabokommuner, så prisen har været samme pris som inden for kommunegrænsen. Med harmoniseringen, bliver disse priser harmoniseret, og prisen vil være den samme inden for og på tværs af kommunegrænser.

Den omtalte justerede model, som blev udsendt i marts 2022, tager især hånd om de problemstillinger, kommunerne i de administrative møder rejste i forhold til prissætningen. I den justerede model er kundernes mulighed for at rejse til lav takst (3 kr./km) til servicesteder begrænset til 20 km, hvorefter taksten stiger til normal takst (7 kr./km), så det ikke bliver en konkurrent til den kollektive trafik.

Den harmoniserede pris har været et af de største emner for høringssvarene. Nogle kommuner ønsker mulighed for lokalt at sætte lavere takster end Midttrafiks forslag.

Ønsket om muligheden for lavere priser i enkelte kommuner er ikke imødekommet i den endelige model. Visionen med harmoniseringen er at nedbringe kompleksiteten for kunderne. Det gælder i særdeleshed på takstområdet, hvor der i dag er en differentieret takst på Flextur pr. kommune. Modellen for harmonisering indeholder en række ændringer, der alle er tilrettelagt for at mindske kompleksiteten for kunderne. Forenkling af taksterne er ét af tiltagene. Umiddelbart kunne en evt. differentieret pris

synes som et af flere tiltag, der kan ses isoleret fra øvrige tiltag. Det er dog ikke tilfældet. En stor del af kompleksiteten i dag skyldes netop, at der er ret forskellige takster i de enkelte kommuner.

Hvis den enkelte kommune skal have mulighed for at have lavere takster end andre kommuner, vil en række af fordelene ved harmoniseringen forsvinde:

- Kommunegrænser vil de facto eksistere igen, og det vil gøre implementeringen i Rejseplanen mere vanskelig, og produktet vil blive mere komplekst og vanskeligt at forklare for kunderne. Harmoniseringen ophæver som udgangspunkt kommunegrænserne, men hvis der oprettes særlige lokale takster, skal der fortsat tages højde for den enkelte kommunes grænse
- Kunderne vil fortsat opleve forskellige priser på ud- og hjemrejser mellem kommuner, og to takster taler imod tanken om at kunne rejse frit over kommunegrænse uden at skulle bekymre sig om prisstrukturen.
- Den administrative kompleksitet vil fortsat bestå i og med, at kommunerne sandsynligvis vil ønske at indgå prisaftaler som i dag for at forhindre forskellige priser på ud- og hjemrejse. Prisaftalerne vil være udtryk for harmonisering mellem enkelte kommuner, men ikke nødvendigvis alle – kunderne vil igen kunne opleve kompleksitet og vilkårlighed i prisstrukturen

Opsummeret vil lokale takster betyde, at produktet fortsat er komplekst for kunden, fortsat vil være komplekst for administrationen at håndtere og det vil medføre stor risiko for fejl i Rejseplanen, da systemet vil skulle skelne mellem kommunegrænser.

Det skal dertil tilføjes, at det følger af Lov om trafikkselskaber, at trafikkselskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikkselskabets område.

Nogle kommuner har generelt ønsket lavere takster. Dette er ikke imødekømt i den endelige model for harmonisering, da det vil medføre en øget nettoudgift for de kommuner, der hidtil har haft en højere takst. Det har desuden været vigtigt at skabe et økonomisk råderum til at lade kommunerne indføre servicesteder og skiftesteder og dermed højne det lokale serviceniveau, hvis man ønsker det.

Enkelte hørings svar ønsker desuden, at det skal være muligt at bruge den kollektive trafiks rejsehjemmel også i Flextur og dermed rejse til samme takst som i kollektiv trafik med Flextur. Flextur har generelt et højere serviceniveau end kollektiv bustrafik, idet man bliver kørt fra adresse til adresse på stort set det tidspunkt, man ønsker. Det er derfor naturligt, at prisen for Flextur skal være højere. En generel pris for Flextur på niveau med kollektiv trafik, herunder med mulighed for at bruge periodekort (fx pensionistkort eller Ungdomskort) med ubegrænset kørsel, vil derfor

risikere at udgøre en konkurrent til den kollektive trafik, hvilket ikke er ønskværdigt.

Administrationen fastholder derfor det forslag til takster, som har været sendt i høring i marts 2022, og priserne bliver:

Type	Kr./km	Min. kr.
Flextur, adresse-til-adresse, hvor begge adresser er uden for byzone ³	7	35
Flextur, adresse-til-servicesteds, hvor adressen, man rejser fra/til, er uden for byzone ^{1 3}	3	22
Plustur, adresse-til-skiftested, hvor adressen, hvor adressen, man rejser fra/til, er uden for byzone ²	3	22
Enhver kombination af rejser, hvor man rejser mellem 2 steder i byzone ^{3 4}	14 ⁶	100
Flexbus ⁵		

Noter:

1. Maks. 20 km, herefter 7 kr./km
2. Her kan gyldig kollektiv trafik rejsehjemmel fra Midttrafik bruges.
3. Her kan kollektiv trafik rejsehjemmel *ikke* bruges.
4. Kørsel mellem to knudepunkter, enten servicesteds eller skiftested, 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.
6. Taksten 14 kr./km, min. 100 kr., dækker kørselsudgifterne og er dermed omkostningsneutral for kommunerne.

De eksisterende venneaftaler med nabokommuner i naboregionerne opretholdes.

Bestillingsmulighed og begrænsninger

Bestillingsmuligheder

Hidtil har kunden kunnet bestille de tre kørselsformer på forskellig måde. Med harmoniseringen af serviceniveau og pris bliver det muligt at lægge Flextur på Rejseplanen og dermed opnå et af de vigtigste elementer i visionen for harmonisering af den åbne flextrafik: at kunderne kan bruge Rejseplanen til at se det komplette tilbud om kollektiv trafik, inkl. bus, letbane, tog og åben flextrafik.

Nuværende bestillingsmuligheder opretholdes.

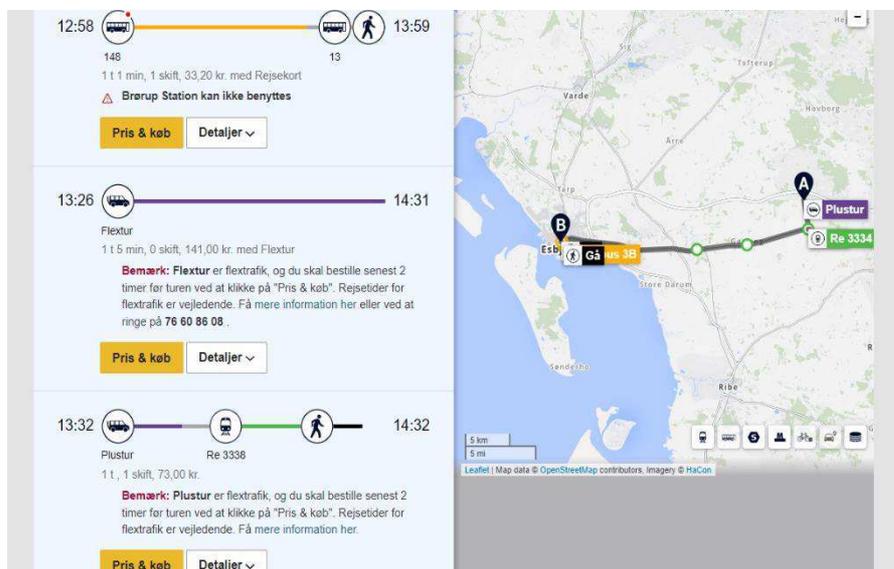
Kunderne kan derfor efter harmoniseringen bestille åben flextrafik på følgende måde:

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

Midttrafik vil i sin kommunikation til kunderne især fremhæve Rejseplanen, da denne bestillingskanal giver kunderne det bedste overblik over mulighederne med åben flextrafik og traditionel kollektiv trafik.

Rejseplanen er en af de mest anvendte websites i Danmark og generelt anerkendt for sin brugervenlighed. 90% af danskerne kender Rejseplanen, og 80% bruger den.

På Rejseplanen vil kunden kunne indtaste, hvor hun skal til og fra samt hvornår. Rejseplanen vil så vise alle de relevante muligheder med bus, tog, letbane og åben flextrafik.



Figur 4 - Eksempel fra Rejseplanen

Eksemplet i Figur 4 er fra Sydtrafik, der har den åbne flextrafik på Rejseplanen. En kunde har søgt på en rejse fra Holsted til Esbjerg og får præsenteret tre muligheder – bus 148, Flextur hele vejen eller Plustur til regionaltoget. Priser, tidspunkter og turlængde præsenteres. Kunden kan så vælge det, der passer hende bedst. Ved at trykke på knappen "pris og køb", kan hun købe billet eller bestille den del af turen, der køres med åben flextrafik.

Flere høringsvar har efterspurgt muligheden for også at lave telefonisk bestilling af Plustur. Dette vil ikke blive tilbudt, da medarbejderne i Midttrafiks bestillingsmodtagelse i så fald skal fremsøge forskellige rejsemuligheder på Rejseplanen for kunderne og liste disse op i telefonen for kunderne for derefter at vælge den rette tur samt evt. også bestille den tilhørende rejse i kollektiv trafik. Det vil medføre et øget ressourcebehov i Midttrafiks bestillingsmodtagelse, og et uklart ansvar omkring den korrekte rådgivning. Desuden vil Midttrafiks bestillingsmodtagelse med nuværende værktøjer ikke kunne bestille en sammenhængende rejse med flextrafik og kollektiv trafik på vegne af kunden.

Begrænsninger

Af hensyn til koordineringsmulighederne i flextrafik, kan vi fortsat ikke tilbyde kunderne at blive hentet eller afleveret nøjagtigt på det tidspunkt, de måtte ønske.

Harmoniseringen medfører ingen ændringer i de nuværende begrænsninger i at kunne imødekomme kundernes ønsker. Disse er fastlagt ud fra de enkelte kørselstypers natur:

- Alle ture skal bestilles senest 1 time før afgang, og evt. afbestilling skal også ske en time før afgang.
- Flextur vil ved bestilling blive søgt 15 min. før og 45 min. efter det ønskede tidspunkt, og kunden tilbydes et konkret tidspunkt inden for dette tidsinterval. Kunden kan ønske et afhentningstidspunkt eller et senest-fremme tidspunkt.
- Plustur vil blive tilbudt i korrespondance med den rejse i kollektiv trafik, den bestilles til.
- Flexbus bestilles til de tidspunkter, der står i køreplanen. Der kan bestilles senest fremme, hvis Flexbus fx er til en lufthavn.

Afhentning og aflevering

Kunden får ved bestillingen oplyst forventet afhentningstidspunkt.

Servicemålene er uændret ift. nuværende ordninger.

- Flexbus: fortsat højst 15 min. efter aftalt afhentning. Ved senest-fremme bestilling ankomst maks. 5 min. før aftalt tidspunkt.
- Flextur: fortsat højst 5 min. før og senest 20 min. efter aftalt afhentning. Ved senest-fremme bestilling ankomst maks. 30 min. før aftalt tidspunkt.
- Plustur: til en busafgang ankommer kunden 15 min. fortsat før busafgang, efter en bustur skal man fortsat maks. vente 15 min. på Plustur.

Betaling og rabatmuligheder

Betaling

Kunderne har i dag forskelligartede muligheder for at betale for deres tur med åben flextrafik. De nuværende muligheder fastholdes og udvides med to øvrige betalingsmuligheder:

- Betaling med betalingskort i vognen for alle kørselstyper.
- Gyldig kollektiv trafik rejsehjemmel i Plustur

I høringen har flere kommuner nævnt, at de fandt det problematisk, at administrationen har foreslået, at det kun er Midttrafiks rejsehjemmel, der kan bruges i Plustur, ligesom i Flexbus. Flere kunder vil kunne få glæde af, at de kan køre med DSB/Arriva tog og køre den resterende del af turen med Plustur. Administrationen anerkender behovet og det kundevenlige heri. Kommunerne vil ikke få indtægtsdeling med DSB/Arriva, hvis Plustur omfattes af DSB/Arriva-billetter. Det får kommunerne i øvrigt heller ikke fra Region Midtjylland ved Plusture i sammenhæng med en regional busrejse.

Administrationen har på baggrund af høringssvarene udvidet muligheden, så 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. Ligesom i Midttrafiks busser og tog, er det ikke alle DSB/Arriva billetter, man kan bruge, idet man ikke kan bruge billetter udstedt af DSB's udenlandske samarbejdspartnere eller DSB Orange samt nogle typer specialbilletter fra DSB eller Arriva.

DSB/Arriva-billetter kan fortsat ikke bruges i Flexbus, som er en særskilt rejse, der ikke koordineres med togaftage osv.

Rabatmuligheder

Der har hidtil været forskellige rabatmuligheder, bl.a. rabat for medrejsende. I bestræbelserne på at tilnærme den åbne flextrafik til den kollektive trafik og beskytte kommunernes økonomi, gives der ikke længere 50% rabat på medrejsende. Det er en mindre andel af kunderne, der har benyttet sig af rabatten på medrejsende hidtil.

Der har hidtil været en rabat på 10% ved online bestilling. Regeringen, KL og Danske Regioner har vedtaget en ny fællesoffentlig digitaliseringsstrategi, hvori man bl.a. har fokus på, at den offentlige service skal være for alle og ikke må stille digitalt udfordrede dårligere. Samme signal er der i bl.a. Finansministeriets digitaliseringsstrategi og især i Passagerpulsens analyse af digitalisering i den kollektive trafik. Desuden vil en fjernelse af online-rabatten give kommunerne en samlet besparelse på ca. 0,5 mio. kr., der kan være med til at skabe et økonomiske råderum til et bedre serviceniveau for alle kunder i den åbne flextrafik.

I de kørselsformer, hvor kollektiv trafik rejsehjemmel kan bruges (Plustur og Flexbus), kan man – som i den kollektive trafik – medbringe op til 2 børn under 12 år gratis. Blot skal dette oplyses ved bestilling. Tilsvarende kan man ligesom i kollektiv trafik bruge et ledsagerkort fra Danske Handicaporganisationer, hvis man er bevilget et sådant, hvor ledsageren kan rejse med til børnetakst. Det tilbydes ikke i Flextur, der som nævnt er et tilbud med højere serviceniveau, hvor takster og rabatter fra den kollektive trafik ikke anvendes af hensyn til kommunernes økonomi. Børn og ledsagere vil i flextrafik optage en plads i vognen og dermed reducere muligheden for samkørsel, hvilket administrationen vurderer er særligt problematisk i Flextur, som i forvejen er et produkt med højt serviceniveau.

Ét hjælpemiddel (inkl. sammenklappeligt løbehjul eller klapvogn/barnevogn) 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. Ligeledes kan cykler ikke medbringes.

Betalings- og rabatmulighederne bliver således:

	Flextur	Plustur	Flexbus
Konter	X	X	X
Betalingskort ved bestilling	X	X	X
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
Månedsfakturering	X		
Medbring op til 2 børn under 12 år gratis		X	X
Medbring 1 hjælpemiddel gratis, og yderligere et hjælpemiddel til 10 kr. uanset rejsens længde	X	X	X

Øvrige

Den åbne flextrafik har en række øvrige rejseregler og vilkår, som enten justeres eller fastholdes i forbindelse med harmoniseringen.

Antal medrejsende

I forbindelse med alle tre rejsetyper kan der bestilles rejse med op til tre medrejsende, dvs. højst en rejse for i alt fire personer. Dette er reduceret fra fire medrejsende for at sikre, at den åbne flextrafik kan køres med alle typer vogne, Midttrafik anvender i flextrafik.

Autostol

Ved alle tre rejsetyper skal kunden medbringe autostol eller selepude ved børn under 135 cm som hidtil. Dette skyldes lovkrav, og Midttrafik kan ikke selv sikre nødvendigt udstyr i alle vogne.

Dyr

Små dyr må som hidtil medbringes, hvis de ikke optager plads i bilen. Service- og førerhund er som hidtil undtaget, og kan medbringes uanset størrelse. Dette svarer til reglerne i kollektiv trafik. Hvis dyr medbringes, skal dette oplyses ved bestilling.

Færgeoverfart

Til/fra øer med kollektiv trafik (Fur og Venø) bliver kunden som hidtil siddende i bilen, og overfarten er omfattet af egenbetalingen. Til/fra øer uden kollektiv trafik (Tunø, Endelave, Anholt og Hjarnø) køres kunden som hidtil til/fra færgen og skal selv sørge for videre transport. Dette gør den åbne flextrafik parallel med kollektiv trafik.

Liftbiler

Elektrisk kørestol og crossere skal som hidtil selv komme ind/ud af vognen af hensyn til chaufførens arbejdsvilkår. Ved behov, skal der medbringes en ledsager. Chaufføren kan som hidtil hjælpe kørestole uden motor ind/ud af vognen. Chaufføren er som hidtil ansvarlig for forsvarlig bespænding i vognen.

Driftsdøgn

Driftsdøgnet har hidtil været alle ugens dage kl. 6.00 - 24.00, undtagen 24. og 31. december. Flexbus køres kun, når det fremgår af køreplanen. Plustur køres kun, når der er relevant kollektiv trafik at koordinere turen med. Dette fortsætter uændret.

Rejsegaranti

Midttrafik har hidtil haft en rejsegaranti for flextrafik, der dækker udgifter til taxa eller bil, hvis kunden bliver mere end 20 min. forsinket pga. Midttrafiks forhold. Rejsegarantien for flextrafik er så vidt muligt på samme vilkår som Midttrafiks rejsegaranti for buskørsel, hvor der dog tages højde for den forskellige natur i rutebaseret kørsel i den kollektive trafik og den individuelle planlægning i flextrafik. Rejsegarantien for flextrafik fortsættes uændret.

Der har været enkelte uheldige tilfælde, hvor en rejse med kombination af flextrafik og kollektiv trafik har stillet kunden dårligere ift. rejsegaranti, end hvis rejsen alene havde været med enten den ene eller den anden rejseform. Administrationen vil derfor arbejde med i første omgang en udstrakt grad af konduite i de tilfælde, hvor kunden oplever forsinkelser, der eksempelvis gør, at bussen er skyld i, at man ikke når sin Flexbus eller Plustur. På sigt vil administrationen undersøge mulighederne for en justeret rejsegaranti, der kan sikre kunden at være stillet lige så godt ved kombinationsrejser som ved rejser alene med kollektiv trafik eller flextrafik.

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.

Da den åbne flextrafik er åben for alle borgere, ligesom kollektiv trafik, er kunderne ikke visiteret. Midttrafik har derfor ikke kendskab til kundens hjemkommune, og kan alene opkræve nettoudgiften og administrationsgebyret ved kommunerne ud fra, hvor turen køres.

Hovedprincippet i den åbne flextrafik har hidtil været, at nettoudgiften og administrationsgebyret finansieres af den kommune, hvor turen starter. Det har været mest relevant, hvor der har været venneaftaler, da øvrige kommunegrænseoverskridende ture har været til en høj takst (14 kr./km), som har været omkostningsneutral for kommunerne. Der har været enkelte aftaler om anden betaling, fx har kommunerne på Djursland betalt nettoudgiften for ture både til og fra Regionshospitalet i Randers.

Da kommunegrænserne nu fjernes og taksten nogle steder bliver lavere, må der alt andet lige forventes flere ture mellem kommunerne.

Det er ikke umiddelbart muligt at etablere det fornødne datagrundlag til at fordele nettoudgiften til turen ud fra eksempelvis andele af rejsen i den ene eller den anden kommune, ligesom det kan introducere persondataretlige udfordringer, hvis eksempelvis borgernes hjemkommune skal registreres og lægges til grund for en fordeling på kundernes hjemkommune.

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

Kørsel til sygehuse

Det vil være oplagt for en kommune at udpege et sygehus som et servicested.

Administrationen er opmærksom på, at flere kommuner i deres høringssvar har nævnt, at kørsel med Flextur til/fra servicesteder på sygehuse enten bør finansieres af regionen eller fordeles på anden måde blandt kommunerne. Administrationen vil derfor følge særligt op på kørsel til sygehuse i det første år efter harmoniseringen.

Hvis evalueringen efter et år viser, at kørslen til sygehuse udgør et problem for den åbne flextrafik, vil administrationen drøfte en mulig anden finansiering af netop denne type kørsel med kommunerne og regionen. Administrationen vil i så fald lægge vægt på, at ordningen ikke indfører øget kompleksitet for kunderne og kan håndteres administrativt. En særlig finansiering af kørsel til/fra sygehuse bør gælde alle kommuner, da det alle kommuner i princippet kan have kørsel til alle sygehuse.

En sådan løsning findes i dag på Regionshospitalet i Randers, hvor den er velafprøvet. Her kan borgerne fra Syddjurs og Norddjurs kommuner køre til Regionshospitalet i Randers til en reduceret takst. Både turen frem og tilbage finansieres af den kommune, hvor den startede. Eksempelvis er alle ture fra Syddjurs Kommune til Regionshospitalet i Randers og retur til Syddjurs Kommune finansieret af Syddjurs Kommune. Så det koster ikke Randers Kommune noget, når borgere fra Syddjurs og Norddjurs kommuner kører med Flextur til og fra sygehuset.

Økonomisk konsekvens

Administrationen 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 servicesteder, der allerede er i kommunerne i dag. Ikke alle kommuner har i dag servicesteder, så der må forventes en ændring i antallet af servicesteder. Flere servicesteder vil betyde lavere egenbetaling og dermed højere nettoudgift for kommunen.
- Antallet og udgiften til Plustur er estimeret på baggrund af de 5 kommuner, der har Plustur. For øvrige kommuner er estimatet lavet forholdsmæssigt ift. de 5 kommuner, der har Plustur i dag.
- Administrationen har ikke lagt dynamiske effekter ind i form af evt. stigende efterspørgsel de steder, hvor taksterne reduceres (fx pga. servicesteder 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.

Hver enkelt kommune har fået en detaljeret beregning under ovenstående forudsætninger. De enkelt kommuners tal kan samles i de følgende to tabeller.

Alle kommuner				
Rejsetype	Forudsat antal ture	Nettoudg. 2019	Nettoudg. med harmonisering	Ændring i nettoudg.
Flextur, adresse-til-adresse	168.518	9.009.260	4.755.000	-4.254.260
Flextur, adresse-til-servicested	8.141	616.246	569.000	-47.246
I alt Flextur	176.660	9.625.506	5.324.000	-4.301.506
Plustur	13.300	7.048	1.434.000	1.426.952
Samlet	189.960	9.632.554	6.758.000	-2.874.554

Tabel 1 - Overordnet økonomisk estimat ifm. harmonisering af åben flextrafik (ekskl. adm.gebyr.)

Hver enkelt kommune				
Kommune	Forudsat antal ture	Nettoudg. 2019	Nettoudg. med harmonisering	Ændring i nettoudg.
Favrskov	13.007	653.171	460.000	-193.171
Hedensted	17.916	1.134.155	811.000	-323.155
Herning	6.974	0	134.000	134.000
Holstebro	3.360	210.562	40.000	-170.562
Horsens	8.562	434.694	378.000	-56.694
Ikast-Brande	4.004	102.479	137.000	34.521
Lemvig	6.749	559.583	153.000	-406.583
Norrdjurs	17.145	692.085	751.000	58.915
Odder	2.147	100.433	117.000	16.567
Randers	6.525	287.853	110.000	-177.853
Ringkøbing-Skjern	17.936	1.467.313	1.042.000	-425.313
Silkeborg	13.097	439.124	172.000	-267.124
Skanderborg	21.232	1.258.886	768.000	-490.886
Skive	3.107	64.730	63.000	-1.730
Struer	2.518	102.963	79.000	-23.963
Syddjurs	19.489	1.436.695	968.000	-468.695
Viborg	7.530	99.598	145.000	45.402
Aarhus	18.662	588.231	430.000	-158.231
Samlet	189.960	9.632.554	6.758.000	-2.874.554

Tabel 2 - Økonomisk estimat for den enkelte kommune ifm. harmonisering af åben flextrafik (ekskl. adm.gebyr.)

Herning Kommune har ikke hidtil haft støttet åben flextrafik, og kommunens tal er derfor estimeret på baggrund af tal fra Viborg Kommune tilpasset forskellen i de to kommuners størrelse.

Som det fremgår af tabellerne, estimerer administrationen en mindre udgift for kommunerne på ca. 2,9 mio. kr. i forhold til 2019, da egenbetalingen stiger i flere kommuner. Ændringerne i estimaterne er dog, jf. tabel 2, væsentligt forskellige fra kommune til kommune, idet kørselsmønstrene er meget forskellige i kommunerne. Det kan bemærkes, at den samlede nettoudgift i det oprindelige forslag fra november 2019 var på 10,9 mio. kr., og i forslaget sendt i høring i marts 2022 var den samlede estimerede nettoudgift på 7,2 mio. kr. Nettoudgiften er faldet pga. begrænsningen af længde på ture til 3 kr./km i Flextur, begrænsningen af kollektiv rejsehjemmel, så det kun kan bruges til Plustur og Flexbus samt fjernelsen af medrejsenderabat og onlinerabatten på 10%.

Den umiddelbare samlede besparelse på ca. 2,9 mio. kr. ift. 2019 skaber et økonomiske råderum, som kommunerne kan bruge til at ændre serviceniveauet fx ved at indføre flere servicesteder, hvortil kunderne kan køre til reduceret takst (3 kr./km), og dermed øge kommunens nettoudgift.

Estimatet er baseret på historiske data. Det er administrationens bedste bud på økonomiske konsekvenser, men da en så omfattende ændring af kørselsordningen ikke tidligere er gennemført, er estimerne behæftet med en del usikkerhed.

Når harmoniseringen opnår sin vision om at gøre den åbne flextrafik mere forståelig og tilgængelig for kunderne, kan det i sig selv også medføre øget brug. En sådan dynamisk effekt er ikke indregnet i den estimerede udgift.

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 servicesteder i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Flextur til en takst, der ligger nær kollektiv trafik (3 kr./km).
- Kommune kan også fastlægge skiftsteder i kommune, hvor kunderne kan rejse til/fra med Plustur til en takst, der ligger nær kollektiv trafik (3 kr./km). Hvis rejsen bestilles i kombination med Midttrafiks busser eller tog, kan man rejse med gyldig rejsehjemmel fra kollektiv trafik på hele rejsen (fx Ungdomskort eller pensionistkort).
- Et skiftested i Plustur kan godt være det samme sted som et servicested under Flextur og dermed kunne bruges i begge ordninger.

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 skiftsteder i Plustur, så turene bliver kortere, men muligheden for at vælge mellem flere forskellige kollektiv trafik tilbud bliver lavere – eller færre skiftsteder, så turene bliver længere, men kunderne kommer til reelle trafikknudepunkter. Første mulighed vil alt andet lige give lavere nettoudgift for kommunen.
- Fastlægge mange servicesteder i Flextur (fx et servicested 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 servicesteder, så kunderne kun kan køre til fx

borgerservice. Første mulighed vil alt andet lige give højere netto-udgift 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.

Ovenstående valg afhænger af kommunens beslutning om, hvilket serviceniveau, man vil tilbyde borgerne, samt naturligvis det økonomiske råderum i kommunen.

Af hensyn til klar kommunikation til kunderne kan servicesteder, skiftesteder og byzoner kun ændre en gang om året ved køreplansskifte.

Administrationen går i dialog med de enkelte kommuner om fastlæggelse af det lokale serviceniveau. Midttrafik kan bidrage med viden og inspiration fra andre kommuner, herunder forslag til principper for fastlæggelse af byzoner, servicesteder og skiftesteder. Midttrafik kan desuden bidrage med beregninger ift. valg af servicesteder i det omfang, det kan lade sig gøre ud fra eksisterende datagrundlag.

Implementeringsplan

Dialog og rådgivning af kommuner

Rådgivning af kommunerne

Administrationen vil som ovenfor nævnt invitere hver enkelt kommune til dialog med henblik på rådgivning om det lokale serviceniveau i form af byzoner, servicesteder til Flextur og skiftesteder til Plustur.

På baggrund heraf kan den enkelte kommune selv tilrettelægge sin beslutningsproces, herunder evt. politisk behandling og inddragelse af interessenter, så de kan træffe beslutning om det lokale serviceniveau inden for rammerne, som bestyrelsen for Midttrafik har besluttet.

Tidsplanen skal give tid til såvel god rådgivning af kommunerne som til inddragelse af interessenter og politiske beslutninger om det valgte serviceniveau.

Administrationen vil desuden præsentere emnet på Fagligt Forum, som er et forum hvor Midttrafiks administration mødes med relevante administrative medarbejdere ved kommunerne.

Høring

Flere kommuner har i deres høringssvar efterlyst en offentlig høring af harmoniseringen af åben flextrafik, herunder høring af fx ældreråd og handicapråd. Administrationen mener ikke, at Midttrafik skal gennemføre en

offentlig høring, da bestyrelsen med sin beslutning om en harmoniseret flextrafik fastlægger rammerne, inden for hvilke kommunerne hver især skal træffe beslutning om deres lokale serviceniveau. Tidsplanen for implementering skal naturligvis give mulighed for, at den enkelte kommune kan gennemføre en høring i egen kommune, når forslag til konkret lokale valg af byzone, servicesteder i Flextur og skiftesteder i Plustur er truffet, hvis de ønsker det.

Teknisk implementering

En væsentlig del af modellen for harmonisering er, at Midttrafik kan få etableret fremsøgning og bestilling af Flextur på Rejseplanen som ovenfor beskrevet. Midttrafik er afhængig af FlexDanmark samt Rejsekort & Rejseplanen A/S, som er to selvstændige selskaber, der ejes af Midttrafik, de øvrige trafikselskaber og for Rejsekort & Rejseplanen A/S' vedkommende også DSB og Metroselskabet. Midttrafik er afhængig af, at disse selskaber kan prioritere Midttrafiks udviklingsønsker.

Andre trafikselskaber har Flextur på Rejseplanen, men Midttrafiks setup med byzoner og servicesteder gør det lidt mere kompliceret.

FlexDanmark er i øjeblikket ved at udarbejde en analyse af, hvordan Midttrafiks Flextur kan komme på Rejseplanen, hvis bestyrelsen for Midttrafik beslutter harmoniseringen. Udviklingsopgaven skal prioriteres blandt de øvrige trafikselskabers ønsker til udvikling i FlexDanmark, og Midttrafik vil presse på for at få Midttrafiks ønske prioriteret højt, så udviklingen kan være gennemført i god tid inden den endelige implementering af harmoniseringen. Vi forventer, at det vil kunne lade sig gøre.

Der vil blive lavet et forberedende arbejde i efteråret og vinteren, mens det største arbejde vil ligge efter kommunernes indmelding om byzoner, servicesteder og skiftesteder, så hele datagrundlaget er klar til den endelige idriftsættelse af den harmoniserede åbne flextrafik.

Estimatet for udviklingsopgaven er 0,2 mio. kr., der afholdes inden for Midttrafiks budget for flextrafik.

Implementering i vognene

Enkelte elementer af harmoniseringen af den åbne flextrafik involverer ændringer i de vogne, der udfører flextrafik.

Det drejer sig primært om installering af løsninger til at modtage kontaktløs betaling med betalingskort i de enkelte vogne. Dette er et krav i det udbud af vogne til flextrafik, Midttrafik gennemfører sammen med Sydtrafik og Fynbus i disse måneder. Udbuddet har driftsstart 1. marts 2023, hvorefter der vil kunne modtages betaling med betalingskort i alle vogne, der kører flextrafik for Midttrafik.

I de kontrakter, der indgås i dette udbud, vil der være mulighed for, at Midttrafik kan kræve vognene folieret i et større omfang end hidtil. Den store kundeundersøgelse viste, at nogle kunder er tilbageholdende med at bruge åben flextrafik, da de synes, at de nuværende vogne signalerer visiteret kørsel for ældre, handicappede og sygehuspatienter. Med de udvidede muligheder for foliering, vil Midttrafik afprøve forskellige former for grafisk udtryk af vognene og dermed indsamle erfaring med, hvordan det gøres mest muligt attraktivt for kunderne at bruge den åbne flextrafik samtidig med, at vognene også kan bruges til handicapkørsel og patientbefordring. Forsøgene vil blive gennemført med et mindre udsnit af de vogne, der har hjemsted i Midttrafiks område. På baggrund af disse erfaringer kan evt. ændrede krav til foliering på vognene indarbejdes i et kommende udbud.

Endelig implementering

Som det fremgår ovenfor, vil der forestå et arbejde i de enkelte kommuner med at fastlægge det lokale serviceniveau samt udvikling af it-understøttelse af Flextur på Rejseplanen og implementering af især løsninger til kontaktløs betaling med betalingskort i vognene.

På den baggrund vurderer administrationen, at den harmoniserede åbne flextrafik kan implementeres i slutningen af Q2 2023. Det vil således være oplagt, at implementeringen sker i sammenhæng med det årlige køreplansskifte i slutningen af juni. Administrationen regner derfor med, at den harmoniserede åbne flextrafik indføres ved køreplansskiftet juni 2023.

Administrationen vil op til ændringen sikre god fælles kommunikation ad Midttrafiks sædvanlige kanaler til kunderne om de ændringer, der sker. Administrationen vil inddrage brugere, fx fra Midttrafiks tilgængelighedsforum, for at sikre, at kommunikationen er velegnet til målgrupperne. Der udarbejdes desuden en kommunikationspakke, som hver enkelt kommune kan bruge, hvis man ønsker yderligere markedsføring i egen kommune.

Opfølgning

Harmoniseringen af den åbne flextrafik ændrer på en række af de kendte parametre i den åbne flextrafik, ikke mindst prisen og ensartningen af vilkårene på tværs af kommunegrænser i Midttrafiks område.

Administrationen vil løbende følge udviklingen i mønstrene i brugen af den åbne flextrafik nøje og om nødvendigt indstille justeringer til bestyrelsen, hvis det måtte skønnes nødvendigt.

Administrationen vil desuden lave en samlet analyse og evaluering af harmoniseringen efter et års drift, dvs. i sommeren 2024. Analysen og evalueringen samt evt. anbefalinger til justeringer forelægges bestyrelsen.

Samlet set vil tidsplanen for harmoniseringen af den åbne flextrafik blive:

- Medio september 2022: udmelding til kommunerne om bestyrelsens beslutning med invitation til at melde ønsker til rådgivning ind.

- September/oktober 2022: møde i Fagligt Forum.
- Oktober-december 2022: – møder med kommunerne med rådgivning og beregning.
- 1. marts 2023: frist for kommunernes indmelding af valg af servicesteder, skiftsteder og byzoner.
- September 2022 til juni 2023: udvikling af funktionalitet og etablering af datagrundlag til at få Flextur på Rejseplanen sammen med FlexDanmark og Rejseplanen.
- 1. marts 2023: udstyr til at modtage betalingskort i vognene.
- Maj-juni 2023: fælles kommunikation til kunderne om ændret åben flextrafik samt pakke til kommunerne til lokal markedsføring.
- Ultimo juni 2023: indførelse af harmoniseret åben flextrafik.
- Juni 2023-juni 2024: udviklingen i brug af åben flextrafik følges nøje og ordningen justeres evt.
- August-september 2024: evaluering af den harmoniserede ordning.

Videre perspektiver

Fælles navn

Som nævnt i indledningen har der været overvejelser om at skabe et nyt fælles navn for den åbne flextrafik for at knytte tilbuddet nærmere til kollektiv trafik og distancere det fra de visiterede kørselsordninger. Administrationen har søgt at finde et fælles navn for den åbne flexkørsel. Det har i det samarbejde ikke været muligt at finde et godt, fælles navn

Et godt fælles navn vil på sigt kunne skabe et bedre brand omkring den åbne flextrafik, og der skal måske også ses på, om de tre kørselstyper fortsat skal hedde Flextur, Plustur og Flexbus.

En sådan opgave kan evt. løses i samarbejde med de øvrige trafikselskaber, så en indsats for at gøre den åbne flextrafik mere anerkendt som en integreret del af den kollektive trafik bliver løftet på landsplan. Det kunne eksempelvis være i forbindelse med implementeringen af visionerne omkring mobility-as-a-service, hvor alle mobilitetsformer skal tænkes ind i en samlet, national løsning for kunderne.

Yderligere harmonisering

Det oprindelige arbejde med harmonisering af den åbne flextrafik identificerede flere mulige tiltag til harmonisering, der ikke er inkluderet i nærværende model for harmonisering. Tiltagene er enten fravalgt pga. manglende teknisk understøttelse eller for at imødekomme kommunernes bekymring for u hensigtsmæssig brug af tilbuddene, herunder at de økonomiske konsekvenser kunne blive for store for kommunerne.

Tiltagene blev dog identificeret som harmoniseringsmuligheder, der ville gøre den åbne flextrafik yderligere attraktiv for kunderne. Administrationen vil derfor løbende følge, om der opstår muligheder for yderligere harmonisering, fx pga. teknisk udvikling eller inspiration fra andre trafikselskaber til

at forbedre den åbne flextrafik uden at påføre kommunerne større økonomiske byrder.

Nogle af de tiltag, der har været overvejet, men ikke indarbejdet i nærværende oplæg er flg.:

- Yderligere anvendelse af Rejsekort som betaling i den åbne flextrafik. Der gennemføres et mindre forsøg i Nordjylland med anvendelse af Rejsekort uafhængigt af de fysiske check-in standere i den kollektive trafik. Det kan måske give mulighed for bedre benyttelse af Rejsekort som betalingsmiddel og i åben flextrafik i 2025 eller senere.
- Etablering af samme betalings- og bestillingsmuligheder på FlexDanmarks platforme midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik-appen som på Rejseplanen. Den samlede, harmoniserede løsning kommer i første omgang på Rejseplanen men ikke på de øvrige hidtidige platforme, som nogle kunder er vant til at bruge. Det vil i øjeblikket kræve en større teknisk udvikling at få fx Plustur på FlexDanmarks platform, men FlexDanmark er i øjeblikket i gang med udviklingen af et helt nyt bagvedliggende system, som måske kan gøre det nemmere at gøre den samlede palette tilgængelig også på deres platform i 2024 eller senere.
- Yderligere udbredelse af muligheden for at bruge kollektiv trafiks rejsehjemmel i den åbne flextrafik, hvis det kan gøres på en måde, så vi ikke undergraver grundlaget for god kollektiv trafik med busser og tog.
- Mulighed for at kombinere Flexbus og Plustur, så man kan bestille Plustur i forlængelse af en Flexbus, hvilket ikke er muligt teknisk at understøtte nu.
- Hvis den åbne flextrafik skal være en fuldt integreret del af den kollektive trafik, skal det overvejes, om principperne for prisberegning skal harmoniseres. Den kollektive trafiks priser beregnes ud fra antal zoner, mens den åbne flextrafik anvender antal kilometer i direkte kørsel. Det vil være et stort både it-mæssigt og administrativt projekt at ændre en af de to beregningsprincipper. Det er ikke noget, der er planer om i sektoren pt.
- MobilePay, ApplePay og lignende betalingsformer kan ikke pt. tilbydes i alle vogne og er derfor ikke et generelt tilbud. På sigt kan det evt. indføres som et krav til alle vognmænd i flextrafik, da det er en betalingsform, mange foretrækker at bruge.

