

Mobilitet i Midttrafik

Resumé

Mobilitet fylder mere og mere i den kommunale debat om fremtidens transport og mulighederne øges i takt hermed. Midttrafik har allerede Flextur og Flexbus, som supplerer den kollektive trafik, og nye tiltag som delebiler, samkørsel og Mobility as a service er nogle af kommer løbende. Midttrafik deltager i udviklingen og vil sikre at vejlede kommunerne i de muligheder der er og kommer. Her gives en status på de muligheder, som findes i dag og som er i udvikling, samt administrationens vurdering af forslag til indsatsområder.

Sagsfremstilling

Flextur

Midttrafik har i en del år tilbudt borgerne Flextur som et supplement til den almindelige kollektive bustrafik. Tilbuddet er gennem tiden blevet tilpasset behov, ønsker og økonomi fra bestillerne. I dag tilbydes alle borgere Flextur, fra kantsten til kantsten i tidsrummet 6-24, alle dage. Taksterne for kørslen, der beregnes pr. km. er forskellig fra kommune til kommune, men fælles er fx, at kørslen skal bestilles senest 1 time før afhentning.

Tilbuddet har tilpasset sig efterspørgslen og de seneste ændringer er, at bestillingstiden er nedsat fra 2 til 1 time før afhentning og at tilbuddet nu er fra kantsten til kantsten mod tidligere fra dør til dør. Derudover har flere byer med bybusdrift oprettet en byzone, hvor taksten er højere end i områder udenfor byen, for at Flextur ikke skal konkurrere med bybusserne.

Undersøgelser har vist, at Flextur udenfor byerne ikke konkurrerer med den kollektive trafik og at kunderne er yderst tilfredse med tilbuddet og udførelsen af kørslen. En dybdegående analyse af alle Flexture på Djursland udført i september 2016 viste bl.a., at: 67 % af kunderne er over 60 år og 23 % over 80 år, 16 % medbringer hjælpemiddel og 36 % af turene er til Ældrecenter eller genoptræning, næsten 50 % af turene er under 5 km. og antallet af ture er jævnt fordelt over ugens 7 dage. Andre undersøgelser viser, at 28 % af kunderne vælger Flextur, fordi der ikke er busser i området.

Flextur bør fortsat være en del af tilbuddet om kollektiv trafik, særligt i de tyndt befolkede områder i Midttrafik.

Flexbus (teletaxa)

På bestyrelsesmødet den 15. september 2017, besluttede bestyrelsen, at rutebaseret teletaxa ændrer navn til Flexbus fra januar 2018. På bestyrelsesmødet den 19. maj 2017 blev det besluttet at ændre tilbuddet om Flexbus, således Flexbus vil ligne den almindelige buskørsel i stor udstrækning;

- Flexbusture vil fremgå af køreplanen som almindelige busture med faste afgangs- og ankomsttider og stoppesteder som en almindelig busplan
- Kunden bliver kørt efter de tider, der står i køreplanen
- Det er muligt at sikre korrespondance til anden kollektiv trafik
- Kunden kan gennemføre betaling i Flexbus på lige fod med mulighederne i bussen, dog ikke Rejsekort, men periodekort, mobilapp-billetter er gyldige
- Turen vises på Rejseplanen, der i dag har 35 mio. opslag om måneden
- Eneste forskel er, at kørslen kun udføres af de vogne, der køre i kontrakt for Flextrafik, hvis der bliver ringet efter en kørsel.

Flexbus-tilbuddet er blevet godt modtaget hos bestillerne og de hidtidige erfaringer (3 måneder incl. sommerferie) viser, at omkostningen til kørslen svarer nogenlunde til omkostning for kørsel i Flextur, trods de mere låste muligheder for at flytte tiderne.

Flexbus giver mulighed for at sammensætte en køreplan på en ny måde og tilbyde flere afgange og dermed give borgerne et udvidet tilbud til lavere omkostninger i forhold til bus. Flexbus-tilbuddet vil blive testet flere steder i det kommende ½ års tid, og forventes at spille en stor rolle i fremtidens tilbud om kollektiv trafik i Midttrafik, især fordi det er et bedre match til smårejsestrømme end en almindelig bus.

Den Samlede Rejse (DSR)

DSR er et samarbejde mellem trafikselskaberne og Rejseplanen. Grundprincippet i DSR er at tilbyde borgerne en Flextur til og fra kollektive trafikknudepunkter, således at der tilbydes transport til hele rejsen. Flexturene vil blive vist på Rejseplanen hvorfra kunden også kan bestille en Flextur. NT har valgt at omdøbe de tilbudte Flexture til Plustur, dels da tilbuddet på Rejseplanen skal indeholde et trafikknudepunkt som destination (hvor Flextur er fra kantsten-kantsten) og taksten er anderledes. Der er i DSR mange muligheder for at ændre på flere parametre, fx egen betalingen.

Allerede her inden projektet er færdiggjort kan borgerne i forsøgskommunerne, Jammerbugt og Hjørring, allerede nu se Plusture og bestille Plusture via NT's rejseplan.

Et eksempel er for en rejse mellem Aalborg og Kollerup Strandvej 19, 9690 Fjerritslev, Jammerbugt Kommune. Plusture kan fremfindes ved søgning på <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Trafikinfo/Rejseplanen?>

Test af projektet forventes afsluttet ultimo 2017 hvorefter en udrulning til andre kommuner i Danmark kan foretages i løbet af 2018. NT forventer at tilbyde Plustur på Rejseplanen i alle kommuner i løbet af januar 2018.

DSR har stor værdi særligt i de tyndt befolkede områder, hvor borgerne vil få vist en samlet rejse på Rejseplanen. I dag kan borgerne bestille hhv. en Flextur og en bustur, men fremover vil de blive tilbudt Flexturen på Rejseplanen, hvorved Flexturs tilbuddet bliver mere synligt, men giver kunden et samlet overblik.

I Midttrafik afventes udrulningen i NT hvorefter interesserede kommuner i Midttrafik kan få tilbudt at få Flextur vist på Rejseplanen. I Midttrafiks kommende trafikplan foreslås opbygning af et højfrekvent hovednet til de store rejsestrømme, og DSR vil i den sammenhæng lette og øge borgerens adgang til dette højfrekvente net.

Mobility as a Service (MaaS)

MaaS er Trafikselskabernes nuværende yngste tiltag og absolut mest samlede tiltag indenfor Mobilitet. I MaaS opfattes borgere som mobilister, som har forskellige behov for transport, i forskellige situationer og derfor skal have et bredt tilbud af transportmuligheder. Mobilisten vælger transport ud fra det aktuelle behov. Man kan forestille sig en Rejseplan, der udover busser og tog også vil vise GoMore ture, Drive Now biler, andre delebils- og samkørsels tilbud, fly, cykeludlejning og andre transport tilbud i samme IT-planform, som gøres tilgængelig i en app. Mobilisten, eller måske en husstand, abonnerer på en mængde af transport og personerne vælger den, der passer bedst til behovet og betaler samlet for kørslen.

NT er ved at udvikle "Min Rejseplan" hvor de ønsker at samle forskellige kørselstilbud, udover hvad Rejseplanen viser i dag. De første kørselstilbud bliver GoMore ture og næste skridt er tænkt at skulle være taxa.

Der gennemføres i dag forsøg med MaaS i mange større europæiske byer og i Business Region Aarhus arbejdes på et forsøg i samarbejde med FDM. Tanken bag forsøget er dels at mindske biltrafikken i Aarhus ved at øge samkørslen og dels i yderområderne, at øge mobiliteten ved at vise udbuddet af transport. Ved at samarbejde med FDM forsøges at få "fat i" de bilister, der kører i dag og som kunne tage en passager med i bilen. NT's forsøg med GoMore viser netop at det er en stor udfordring at få bilister til at tilbyde sig på kortere ture. GoMore tilbydes mest på strækninger, hvor den kollektive trafik står stærkt.

Midttrafik deltager i projektet, der endnu er i opstartsfasen og hvor Business Region Aarhus er hovedaktør.

Samkørsel og GoMore

NT har i et samarbejde med GoMore undersøgt 2 punkter:

Dels ønsker NT at få skabt en større masse af ture, som tilbud for samkørsel på korte ture i yderområderne og dermed kunne give et bedre tilbud end i dag fra landdistrikterne ind til de større knudepunkter ved hovednettet. GoMore-ture er i dag primært tilbud om samkørsel på de store og længere stræk mellem de større byer.

Derudover ønsker NT i forbindelse med Min Rejseplan at kunne præsentere turene og samtidig få noget erfaring mht. etablering af samkørselspladser og for at se sig selv som et Mobilitetselskab fremfor alene at tilbyde busser, tog og flexkørsel.

På NT's hjemmeside kan borgeren i dag bestille en samkørsel og bliver ledt fra NT's hjemmeside over i GoMore's hjemmeside hvor brugeroprettelse, søgning og bestilling sker. I løbet af efteråret 2017 er det planlagt, at kunderne vil få oplyst GoMore ture direkte i "Min Rejseplan". Der er endnu ingen holdbare erfaringer vedr. omfang, økonomi mv.

Link til hjemmesiden er: [https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Bus---togtrafik/Samkoersel-\(NT-GoMore\)](https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Bus---togtrafik/Samkoersel-(NT-GoMore))

I Midttrafiks strategiplan fra 2017 står "at Midttrafik indgår i samarbejder som supplerer den almindelige kollektive trafik med individuelle transportmuligheder som f.eks. delebiler, cykler og samkørsel". GoMore har tidligere udtrykt sig positivt i forhold til at indgå et lignende samarbejde med Midttrafik som med NT.

Midttrafik skal naturligt også vurdere, hvorvidt et samarbejde vil betyde, at samkørsel vil kannibalisere på den trafik, som Midttrafik tilbyder i form af busser og tog eller samlet set tilfører den kollektive trafik flere kunder.

Forudsætningen for, at et samarbejde kan tilføre flere kunder, er, at antallet af samkørselsture øges væsentligt i lokalområderne, således at tilbuddet om kørsel til kollektiv trafik knudepunkter øges og borgere dermed benytter sig af en samkørselstur til og fra et kollektivt trafikknudepunkt og kollektiv trafik her imellem.

Udfordringen med at få bilister til at tilbyde de korte lift er dels, at økonomien er uinteressant (ned til 5,- kr.), og dels er villigheden til at bruge tid på omvejskørsel, ventetid og tid til transaktionerne i forbindelse med udbud af turen betydeligt mindre på korte ture end længere ture.

Det anbefales, at Midttrafik afventer resultaterne fra NT og MaaS i Business Region Aarhus inden særskilte tiltag, om samarbejde med samkørsels selskaber iværksættes.

Delebiler

I disse år opstår der et væld af forskellige former for delebilsordninger som fx Letsgo og Byens bil. Først og fremmest i og omkring de største byer hvor trængslen og kundegrundlaget er størst. Men også uden for de store byer er der begyndt at komme forskellige nye tilbud frem.

I Midttrafik tror vi, at delebiler også vil få fodfæste uden for de store byer. Dette kan kommunerne udnytte som et ekstra element i deres samlede mobilitetstilbud, ved at hjælpe nye tiltag på vej og ved at gøre det muligt at bruge disse tilbud som et supplement til både privat og offentlig transport. Fra Midttrafiks side er det vigtigt i rådgivningen af kommunerne at opliste fordele og ulemper ved delebiler, som en mulighed for at øge mobiliteten.

Cykler

Der er lavet flere forsøg med delecycler og el-cykler i Midttrafiks område og forsøgene viser at en kombination af cykel og kollektiv trafik kan erstatte bilen – oftest bil nr. 2.

Også el-cyklen er i kraftig udvikling, hvor 15 % af solgte cykler i dag er en el-cykel. Det er erfaringen, at når familien køber en el-cykel, så ændres hele familiens transportmønstre. Man cykler længere og oftere, og man kører mindre i bil. Men el-cyklen er dyr, og det er den største barriere for mange "førstegangsel-cyklister".

En anden vinkel er medtagelse af cykler i busserne. I dag er det muligt at tage en cykel med bussen, undtaget bybussen. Cykler i busserne giver nogle udfordringer fx tager en cykel meget plads, kæden kan give oliepletter og der er spørgsmål om bussen skal medtage en cykel eller fx kørestol eller barnevogn.

Det forventes, at Midttrafik vil modtage ønsker om medtagelse af cykler i bybusser fra flere byer i den kommende tid, fx Silkeborg kommune, der netop har indsendt ansøgning til "Pulje til investeringer i kollektiv trafik" til forsøg om medtagelse af cykler i bybussen. I den forbindelse skal nogle af ovenstående spørgsmål drøftes.

Mobilitet og busser og tog:

Ovenstående eksempler på former for mobilitet har interesse, når de får sammenhæng med den kollektive trafik. I den ideelle verden for kollektive trafik, vil der være en sammenhæng i kollektive trafikale knudepunkter, hvor transporten mellem hjem og knudepunkt sker med et af ovenstående mobilitetsformer og transporten mellem knudepunkterne sker med busser og tog eller omvendt.

Allerede i dag er der flere eksempler på, at forskellige mobilitetsformer samarbejder med den kollektive trafik og i flere trafikelskaber arbejdes i retning mod etablering af højfrekvente hovednet med knudepunkter, der også betjenes af andre former for mobilitet end bus og tog. Flexuranalysen på Djursland viste, at 7 % af alle ture var til eller fra et kollektivt knudepunkt, hvilket viser, at når borgerne skal mellem hjem og knudepunkt, bruger de allerede de tilbud som Midttrafik tilbyder i dag. Trafikplanen for Djursland bygges også op med en række knudepunkter, hvor der samtidigt investeres i gode tilgængelighedsforhold og trygge og gode venteforhold for kunderne. NT's Mobilitetsplan sigter konsekvent efter at tilbyde et hovednet og sikre forbindelse til hovednettets knudepunkter, med forskellige mobilitetstilbud. GoMore-projektet var et forsøg på at øge udbuddet af ture fra yderområderne til knudepunkterne og

Plustur tilbydes kun, hvis turen er i sammenhæng med en bus/tog rejse. I Midttrafiks kommende trafikplan arbejdes også med et hovednet og udpegede knudepunkter, hvor det skal forsøges at spille forskellige mobilitetsformer ind, som bindeled mellem borgernes hjem og knudepunkterne.

Mobilitet kan også ses som borgerens samlede rejsebehov. Det er sådan Plustur er tænkt, da Plustur kun tilbydes i sammenhæng med en bus eller togrejse. I forbindelse med samkørsel og delebiler kan den kollektive trafik også bidrage til borgerens samlede rejse som transport mellem hjem og bilknudepunkt. Fx vil der blive oprettet en bybusforbindelse mellem en ny motorvejspendlerplads øst for Mejrup, ved Holstebro, og Holstebro trafikterminal, når den nye motorvejsstrækning til Herning åbner.

Mobilitet er ikke nyt, men i forbindelse med digitaliseringen og udviklingen indenfor informationsteknologi opstår der hele tiden nye muligheder og ovenstående er en beskrivelse af de nuværende kendte og de som er i udvikling.

Samkørsel, GoMore og delebiler er meget fleksible kørsler, der tilbydes udenfor Midttrafiks regi hvorfor en koordinering med kollektiv trafik, i knudepunkter, vil være vanskelig at opnå i større mængder. Her vil forsøget med bybus til pendlerpladsen i Mejrup og NT's GoMore projekt være interessant at følge.

I Midttrafik er tilbuddet om Flextur et kendt produkt, hvor efterspørgslen er stigende og efter ændringen af Flexbus forventes, at Flexbus vil blive det tilbud som Midttrafik også vil anbefale som supplement til den ordinære bustrafik.

I Midttrafiks trafikplan vil det være hovednettet og bybusser med mange rejsende, der vil have fokus, men det skal sikres, at der er forbindelse til disse og her vil Flextur og Flexbus blive prioriteret fremfor andre mobilitetsformer, da disse tilbud er i eget regi.

Direktøren indstiller, at

Repræsentantskabet tager orienteringen og oplægget om emnet på repræsentantskabsmødet til efterretning.