Aarhus, 2. september 2022

Bilagssamling

til møde i bestyrelsen for Midttrafik

den 9. september 2022 kl. 09.30

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Notat

midttrafik

Modtager	Bestyrelsen for Midttrafik
Udarbejdet af	Poul Masud, Thomas D. Mikkelsen, Lone Litvak, Henrik Juul Vestergaard, Danni Giørtz-Jørgensen
Cc	
Emne	Bilag 1 - Håndtering af økonomiske udfordringer pga. stigende brændstofudgifter og passagerfald under Covid-19

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

19. august 2022

Journalnr.:
1.1.4-09130-2022

Kontaktperson:
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:
dgi@midttrafik.dk

Baggrund

Midttrafik står over for en stor økonomisk udfordring for at kunne håndtere den økonomiske situation, der er opstået pga. stigende energiudgifter og passagerfald under Covid-19.

Som det fremgår af andet dagsordenspunkt, er der en udfordring i både 2022 og 2023 pga. de stigende energipriser og manglende indtægter pga. Covid-19, hvor regeringen indtil videre ikke kompenserer manglende indtægter efter februar 2022.

Bestyrelsen blev på juni-mødet orienteret om de økonomiske udfordringer ved stigende brændstofpriser og manglende kompensation.

Seneste opdaterede tal tyder på, at den økonomiske udfordring for buskørsel, flextrafik, letbane og togdrift udgør:

2022:	
Stigende energipriser:	165,2 mio. kr.
Manglende indtægter og rengøring pga. Covid-19	67,6 mio. kr.
Øvrige forhold[1]	22,4 mio. kr.
I alt	255,2 mio. kr.

2023:	
Stigende energipriser:	252,2 mio. kr.
Manglende indtægter pga. Covid-19	60,2 mio. kr.
I alt	312,4 mio. kr.

I vores overslagsår har vi forudsat normalisering af indtægterne fra 2024 og frem.

[1] Øvrige svarer med få undtagelser til afvigelsen mellem 1. forventet regnskab og budget 2022. For afvigelsesforklaringer herfor henvises derfor til Midttrafiks extranet (www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/okonomi/regnskab/), hvor 1. forventet regnskab kan hentes.

Udfordringen skal fordeles på de enkelte ejere. De enkelte ejere er delvist blevet kompenseret for stigende energipriser via DUT, og i det omfang at kompensationen videreføres til kollekt trafik vil den samlede økonomiske udfordring være mindre end ovenstående.

Budgetterne, og dermed udfordringerne, hos de enkelte bestillere kan være anderledes, bl.a. fordi Midttrafik ikke ved, hvordan den kollektive trafik bliver P/L-reguleret hos den enkelte ejer, eller om der i øvrigt vil blive tilført midler til sektoren pga. tidligere års mindreforbrug.

Midttrafiks administration er i dialog med ejerne om udfordringerne. Alle tager dem meget alvorligt. Indtil videre har kun regionen officielt meldt ud, at de forventer konkrete besparelser – seneste melding er at de har en ubalance på 48 mio. kr. netto i 2023.

Omfanget af omlægninger

Skal den samlede økonomiske udfordring med kombination af manglende indtægter og indeksstigninger på 312 mio. kr., dækkes gennem besparelser på busdriften, vil det få vidtrækkende konsekvenser for det samlede kollektive transporttilbud.

Situationen forværres af, at reduktioner i driften og deraf serviceniveauet vil betyde yderligere passagerfrafald og dermed et yderligere indtægtstab, som skal dækkes ind. Ses på bustrafikken forventes indtægter i budget 2023 på 648 mio. kr. mod udgifter på 1,6 mia. kr. svarende til en selvfinansieringsgrad på lige over 40 %. Fjernes ruter og afgange, vil en væsentlig del af indtægtsmassen også falde bort og skal derfor kompenseres gennem større besparelser.

Der skabes således en ond spiral, hvor serviceforringelse fører til indtægtstab, som fører til nye serviceforringelser.

Her kan man argumentere for, at man kan effektivisere rutenettet bl.a. ved at vælge de dårligste afgange og ruter, ved at erstatte tynde afgange med flextrafik og ved at optimere køreplaner mv. Oven på flere runder af store besparelser ikke mindst på det regionale net, vurderer administrationen dog ikke, at der er store uindfriede potentialer for driftsoptimering, som kan give genveje til så store besparelser. Selv hvis de 312 mio. kr. findes ved at skære på de dårligste ruter og afgange, vurderes der derfor at være et væsentligt indtægtsfald til følge, som vil betyde, at driften skal reduceres med yderligere groft antaget 40-60 % (i alt 440-500 mio. kr.) for at opnå nettobesparelsen på 312 mio. kr. via driftsbesparelser på busdriften. Dette svarer til, at omkring 30 % af køreplantimerne spares væk.

Reduktionen vil baseret på dette estimat svare til et fald på 20-30 % i indtægter og dermed et tilsvarende antal passagerer. Dette fald svarer til, at mellem 10,3 og 15,5 mio. påstigere falder bort på årsbasis og finder andre transportformer. Og når først kunderne har fundet nye transportvaner, er

det erfaringsmæssigt meget svært at vinde dem tilbage – selv hvis økonomien skulle bedre sig og driften kan øges igen.

Tilpasning til de økonomiske udfordringer gennem driftsbesparelser vil således være forbundet med stor indgriben i den samlede kollektive trafik og give varig skadevirkning på passagertallet.

En væsentlig reduktion af den kollektive trafik vil desuden have en stor indflydelse på den grønne omstilling, indsatsen for bedre fremkommelighed, mobilitet i yderområderne. Alle disse positive effekter af den kollektive trafik vil lide skade af store omlægninger af busnettet.

De nuværende udfordringer forventes at være midlertidige, idet trafikselskaber først siden foråret 2022 har haft mulighed for aktivt at markedsføre den kollektive trafik for at få kunderne tilbage efter Covid-19. Energipriserne forventes også på sigt at komme ned på et lavere niveau end i dag. Løsninger, der imødekommer den forventeligt midlertidige økonomiske udfordring med begrænset indvirkning på driften vil derfor i høj grad være at foretrække.

Anbefalinger til håndtering af udfordringerne

Baseret på tidligere tilfælde af behov for håndtering af økonomiske udfordringer i den kollektive trafik har administrationen nedenstående anbefalinger til, hvordan situationen kan håndteres.

Erfaringer med store omlægninger

Midttrafik har gennem årene gennemført flere store omlægninger som følge af ændrede vilkår, typisk ud fra et behov for at spare. Dette har fx været tilfældet i Aarhus i tilpasningen til letbanen, ligesom Region Midtjylland ad flere omgange har skulle spare store beløb på driften for at få balance i økonomien.

Særligt de regionale besparelser er komplicerede, da de i mange tilfælde kan efterlade transportforpligtelser til kommunerne på strækninger, som historisk har været dækket af regionale ruter. Derfor stiller regionale besparelser også særlige krav til processen mellem region, kommuner og Midttrafik, for at skabe holdbare løsninger for borgerne.

Alle eksempler på sådanne gode løsninger har krævet en proces med god tid til at lande solide modeller og forankre dem politisk. Trafikplanen for Djursland er et godt eksempel på, hvordan en solid planproces kunne skabe gode løsninger, hvor regionale og kommunale ressourcer spiller sammen, og samtidig indfri et sparebehov hos regionen. Tilsvarende har arbejdet med Kollektiv Trafikplan for Midt og Vestjylland også vist, at dialog og tæt samarbejde har været en frugtbar vej til solide løsninger på trods af stramme budgetter hos kommunerne og sparebehov hos Region Midtjylland. Her lykkedes det at implementere hovednettet iht. Midttrafiks

Trafikplan og samtidig indfri region Midtjylland ønsker til effektiviseringer af driften i en model, hvor alle parter var inddraget.

Regionens store besparelse i 2019
Erfaringen fra den seneste store proces med regionale besparelser med implementering i 2019 var bl.a., at dialogen var vanskelig mellem regionen og kommunerne om udmøntningen af besparelsen.

I starten af 2017 udarbejdede Midttrafik efter regionens ønske et bruttokatalog med besparelser for 60 mio. kr. til brug for et sparekrav på 35 mio. kr. hos regionen. Der var ikke meget dialog mellem parterne i længere tid, og i efteråret 2018 var regionens sparekrav vokset til 60 mio. kr., hvorfor hele sparekataloget blev besluttet i oktober 2018 og skulle implementeres i 2019.

Dette satte stort pres på planprocessen med at få afklaret, om kommunerne ønskede at videreføre nogle af ruterne, og dernæst at få gennemført den konkrete planlægning og tilpasning. Dette havde stor betydning for den ordinære køreplanproces, hvor alle planlægningsressourcer skulle allokeres til at sikre implementeringen af de samlede løsninger. Det betød bl.a., at:

- Alle igangværende og planlagte driftsopfølgninger på køretider blev indstillet.
- Alle sagsbehandlinger og vurderinger af busselskabers og chaufførers ønsker og behov i relation til den daglige drift gennemførtes ikke til køreplanskiftet i 2019.
- Alle sagsbehandlinger og vurderinger af kommuner og skolers ønsker og behov gennemførtes ikke til køreplanskiftet i 2019.
- Der gennemførtes ikke borgerinddragelse i løsningerne.
- Der gennemførtes ikke høringer på løsningerne.
- De endelige køreplaner blev offentliggjort efter leveringen til busselskaber som politisk besluttede løsninger.

Administrationens anbefalinger
Administrationen anbefaler, at omlægninger planlægges i en proces, der giver god tid til, at der kan være dialog mellem kommuner og region samt at borgerne og vognmændene kan inddrages.

Begrænsede muligheder for hurtig reduktion i kontrakter

Midttrafik udbyder flerårige buskontrakter ofte med op til 8-10 års løbetid til busoperatørerne. Det er således en opgave at balancere mellem, at kommunerne og regionerne kun kan binde sig budgetmæssigt for et år ad gangen og at sikre operatørerne forudsigelighed, så de kan give gode tilbud på kørslen, og dermed give mest mulig kollektiv trafik for pengene.

For at reducere operatørens usikkerheder og få økonomisk fordelagtige tilbud, er der i kontrakterne mellem Midttrafik og operatør indbygget modeller for økonomisk kompensation for ændringer. Udgangspunktet er, at kontrakter kan reduceres op til 7½% pct pr. år og i alt 20% i kontraktperioden, uden at det medfører krav om kompensation til operatøren.

Det vil derfor tage tid, før besparelser får effekt. Først skal reduktionsforslag planlægges og kordineres på tværs af kommuner og region. Så skal forslagene politisk besluttes, helst med borgerhøringer inden den formelle politiske beslutning træffes.

Midttrafik er efter kontrakterne forpligtet til at varsle besparelser til operatører 6 måneder op til køreplansskifte, og nye køreplaner har varsel på min. 3 måneder.

Så selv hvis kommunerne og regionerne hurtigt beslutter hvilke besparelser, der skal gennemføres, ville trafikselskaberne stadig ikke kunne opfylde kravet om at varsle 6 mdr. før de ny køreplaner skulle træde i kraft inden årets udgang. Besparelser, der besluttes i efteråret 2022, vil først kunne effektueres og have fuld effekt i løbet af 2023.

Er der tale om væsentlige reduktioner, vil processen tage længere tid, da der, jf. ovenfor, i kontrakterne er grænser for, hvor store reduktioner der kan gennemføres i kontrakt-perioden uden at betale erstatning. Det vil derfor kræve forhandlinger med operatørerne, evt. flytning af linjer mellem kontrakter, eller at reduktionen afventer kontraktudløb.

Kontrakterne giver typisk mulighed for mellem 0-15% reduktion i antallet af diesel- og gasbusser i en kontrakt, uden at operatøren skal kompenseres økonomisk. For el-busser skal operatørerne kompenseres for hver bus, der bliver reduceret i kontrakten.

I flere kontrakter omfatter Midttrafiks betaling til operatører ud over busafhængige og timeafhængige omkostninger også faste omkostninger, der er uændrede i hele kontraktperioden uanset antal timer/busser. Dermed reduceres kontraktbetalingen til vognmanden ikke nødvendigvis proportionalt med en reduktion i kørselsomfanget.

Administrationens anbefalinger
Administrationen anbefaler, at evt. omlægninger tilrettelægges, så alle indgåede kontrakter respekteres, og det dermed fremover fortsat vil være attraktivt for vognmænd at byde på kontrakter med Midttrafik.

Midttrafik og ejernes muligheder

Politisk
Formanden og næstformanden for Midttrafiks bestyrelse mødes i september 2022 med KKR, hvor de vil opfordre til, at der indgås en politisk aftale

på tværs af kommunerne og med regionen for at håndtere de økonomiske udfordringer med mindst mulig skade på den kollektive trafik.

Trafikselskaberne i Danmark, med Midttrafiks bestyrelsesformand i spidsen, i tæt dialog med KL og Danske Regioner for se på mulighederne for at finde gode løsninger på landsplan. Det kunne fx være, at staten kompenserer for passagerfaldet efter Covid-19 i en længere periode end til februar 2022, at staten giver mulighed for lånefinansiering af den økonomiske udfordring over en årrække eller at trafikselskaberne får lov til ekstraordinært at hæve taksterne mere end det normale takstloft.

Ejerne

Midttrafiks administration er i dialog med alle kommuner og regionen for at give dem rådgivning om, hvordan evt. omlægninger kan gribes an. Dette foregår bilateralt samt i Trafikstyregruppen, der har ansvaret for udarbejdelsen af den lovpligtige trafikplan for Midttrafiks område hvert fjerde år.

Administrationen vil i løbet af efteråret udarbejde faktaark til de enkelte kommuner og regionen, så evt. omlægninger kan baseres på et faktuelt grundlag for de enkelte ruter og afgange. Faktaark vil blive suppleret med et katalog over øvrige muligheder i form af fx udbud etc.

Administrationen er i tæt kontakt med de øvrige trafikselskaber, der har lignende udfordringer. På nuværende tidspunkt er ingen af de andre trafikselskaber i gang med omfattende besparelser, men alle følger situationen nøje.

Midttrafiks administration

Når omfanget af besparelserne er kendt, vil direktionen i Midttrafik lave et oplæg til bestyrelsen om tilpasninger i administrationen, så Midttrafik fortsat er landets billigste trafikselskab. For at sikre en god gennemførelse af omlægninger og besparelser er der brug for ressourcer i administrationen, til omlægningen er gennemført. En fuld tilpasning af administrationen vil derfor først kunne eksekveres efter gennemførelse af omlægningen.

Notat

Til KL og Danske Regioner

Dokumentnummer
1407529

Dato
08 08 2022

Sagsbehandler
EST

Direkte
+45 36 13 16 10

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Covid-19 kompensation 2022 - oplæg til forhandlinger september

Der blev mod forventning ikke ved økonomiforhandlingerne i juni indgået endelig aftale om statskompensation for covid-19 for 2022.

Af aftaleteksten fremgår: ”Parterne er således enige om, at der med aftalen udbetales kompensation svarende til 0,2 mia. kr. Regeringen, KL og Danske Regioner er endvidere enige om at drøfte håndtering af de regionale trafikselskaber for 2022 primo september 2022, når der er større klarhed om selskabernes situation lyset af udfasningen af COVID-restriktioner.”

Ifølge det oplyste vil både Finansministeriet og Transportministeriet deltage i forhandlingerne, hvorfor løsningsrummet kan udvides til at handle om andet end rent økonomiske spørgsmål.

For de regionale trafikselskaber under et vurderes det, at de samlede covid-udgifter i år udgør ca. 457 mio. kr., mens den statslige kompensation i juniaftalen udgør 154 mio. kr. Der udestår der for en manko på på 304 mio. kr., der skal finansieres af kommuner og regioner.

Hertil kommer et problem i en højinflationstid med, at takststigningsbekendtgørelsen fastlægger, at pris- og lønstigninger først kan lægges på taksterne efter et år. Mao. vil inflationen i år først kunne lægges på taksterne til januar 2024. Med ca. 3 mia. i billetindtægter i 2022 før covid-kompensation og en forventet inflation i år på mindst 5 pct., vil det betyde, at de regionale trafikselskaber vil miste mindst 150 mio. kr. i indtægter.

Samlet givet det en udfordring på knap ½ mia. kr.

En yderligere og markant udfordring er effekten af de stigende priser, herunder særligt brændstofpriser, der på tværs af selskaberne forventes at udgøre 786 mio. kr. i 2022.

Til brug for forberedelsen i KL og Danske Regioner forud for forhandlingerne er her beskrevet tre elementer, der kan indgå i drøftelserne:

1. Fortsat statskompensation

Det mest oplagte ville være at staten står ved det oprindelige om at give fuld statskompensation også i 2022. For Movia ville det dreje sig om en manko på ca. 111 mio. kr. For de øvrige trafikselskaber er mankoen ca. 193 mio. kr. grundet et lavere passagerindeks end Movia.
Dette skal ses i lyset af, at finans- og transportministeren ved brev af 15. februar 2022 bekræftede, at regeringen er indstillet på at sikre de nødvendige ressourcer til at finansiere covid-19-indsatsen i kommuner og regioner, og at der vil blive se på året som helhed. De foregående år har en forudsætning for tilskuddet været, at der ikke blev skåret på busdriften.

Trafikselskaberne har tilrettelagt deres indsats herefter, herunder ved at fortsætte og betale for ekstraordinær rengøring af busserne samt ikke at påbegynde initiativer til at begrænse tabet ved at indskrænke busdriften. Konsekvensen er, at kommuner og regioner vil skulle dække tabet i sin helhed og vil fortrænge øvrige udgifter borgernær velfærd, trods regeringens forsikringer om, at dette ikke skulle være tilfældet.

2. Strække finansieringen af mankoen over flere år

Mankoen for 2022 for Movia vil efter gældende regelsæt skulle indbetales af kommuner og regioner i forbindelse med efterreguleringen i januar 2024. Dvs. den enkelte kommune eller region skal udgiftsføre det fulde beløb på enten regnskabet for 2023 eller 2024.

Hvis dette skal finansieres ved besparelser på den kollektive transport, vil dette i bedste fald alene kunne få halvårsvirkning i 2023, grundet den nødvendige tid til planlægning, politisk beslutning og implementering af væsentlige reduktioner af busdriften.

Herudover vurderer Movia inden for få år at være tilbage på indtægtsniveauet fra før covid-19. En varig besparelse på bus- og banedriften for at finansiere en engangsudgift til mankoen for 2022 er ikke hensigtsmæssig, fordi der så i de følgende år vil være for få busser til at møde det faktiske passagertal.

For andre af de regionale trafikselskaberne er vurderingen, at konsekvensen af covid-19 kan være et varigt fald i passagertallet. Her vil det være nødvendigt med en tilpasning af driftsomfanget – men også her vil en gradvis indfasning muliggøre, at reduktionerne kan ske så effektivt som muligt, og på grundlag af de nødvendige lokalpolitiske drøftelser.

Der kan derfor foreslås en model, hvor betalingen af resten af Covid-regningen kan ske over en 3-årig periode – i 2023, 2024 og 2025 - og den enkelte kommune/region får mulighed for at tilpasse betalingen for mankoen i de enkelte år.

En sådan løsning kan indarbejdes i forvaltningsgrundlaget for trafikselskaberne, eventuelt ved en udvidelse af selskabernes kassekreditgrænse. Det vil være uden omkostninger for staten.

En sådan fleksibilitet vil også i andre sammenhænge kunne være hensigtsmæssig for at undgå start/stop i trafikbestillingen, og vil give bedre muligheder for flerårige trafikbestillinger.

3. Ekstraordinære takststigninger for at kompensere for inflationen

Rammerne for takststigninger i den kollektive transport er fastlagt i den statslige takststigningsbekendtgørelse. Princippet er her, at takststigningen for et givet år bygger på indeks for pris- og lønstigninger to år

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

før. Dvs. at prisstigningerne i år først kan omsættes til takststigninger til januar 2024. Finansministeriets forventning i maj var, at inflationen i år bliver på 5,2 pct. Stigningen for den kollektive transport kan meget vel være højere, fordi dieselpriserne fylder meget i indeks for bus- og lokaltogsdrift.

Forudsat inflation på 5 pct. i år og med forventede billetindtægter fra bus og bane i Movia på knap 1.600 mio. kr. i år, indebærer dette et indtægtstab på 80 mio. kr. i 2023, som ikke dækkes ind via takststigningerne. Som nævnt indledningsvist vil der være i et tab i næsten samme størrelsesorden vest for Storebælt.

Kommuner og regioner kompenseres for pris- og lønstigninger via bloktilskuddet, men denne kompensation dækker forventeligt ikke mindreindtægter som følge af forsinkelserne i udmøntningen af takststigningsloftet.

Siden takststigningsloftet blev indført i 2008, har forbrugerprisstigninger normalt ikke oversteget 2 - 3 pct. årligt. Derfor har dette ikke tidligere været en udfordring. Men der kan med fordel arbejdes for en fremrykning af takststigningerne, evt. i form af muligheden for to årlige takstændringer.

Finansministeriet opgør i august pris- og lønstigninger tom. juli måned, og med en justering af takststigningsbekendtgørelsen kunne dette danne grundlag for en ekstraordinær takststigning i løbet af første halvår 2023.

Forslaget har været drøftet i DOTs bestyrelse, og DSB og Metroselskabet støtter løsningen, og parterne vil fremføre forslaget ved et møde med Trafikstyrelsen 17. august. Det kan så følges op af, at KL og Danske Regioner rejser modellen forud for forhandlingerne til september.

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

Takstforslag 2023

	Kontant			Mobilklip (10 klip)			Pendlerkort			Rejsekort - grundtakst		
Antal zoner	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	22,00	11,00	22,00	195,00	97,50	146,25	390,00	195,00	292,50	19,50	9,75	14,63
3	32,00	16,00	32,00	310,00	155,00	232,50	540,00	270,00	405,00	31,00	15,50	23,25
4	42,00	21,00	42,00	380,00	190,00	285,00	720,00	360,00	540,00	38,00	19,00	28,50
5	52,00	26,00	52,00	440,00	220,00	330,00	900,00	450,00	675,00	44,00	22,00	33,00
6	62,00	31,00	62,00	510,00	255,00	382,50	1.050,00	525,00	787,50	51,00	25,50	38,25
7	72,00	36,00	72,00	580,00	290,00	435,00	1.200,00	600,00	900,00	58,00	29,00	43,50
8	82,00	41,00	82,00	630,00	315,00	472,50	1.350,00	675,00	1.012,50	63,00	31,50	47,25
9	92,00	46,00	92,00	690,00	345,00	517,50	1.500,00	750,00	1.125,00	69,00	34,50	51,75
10	102,00	51,00	102,00	750,00	375,00	562,50	1.650,00	825,00	1.237,50	75,00	37,50	56,25
11	112,00	56,00	112,00	810,00	405,00	607,50	1.830,00	915,00	1.372,50	81,00	40,50	60,75
12	122,00	61,00	122,00	910,00	455,00	682,50	2.040,00	1.020,00	1.530,00	91,00	45,50	68,25
13	132,00	66,00	132,00	1.000,00	500,00	750,00	2.190,00	1.095,00	1.642,50	100,00	50,00	75,00
14	142,00	71,00	142,00	1.100,00	550,00	825,00	2.400,00	1.200,00	1.800,00	110,00	55,00	82,50
15	152,00	76,00	152,00	1.220,00	610,00	915,00	2.580,00	1.290,00	1.935,00	122,00	61,00	91,50
16	162,00	81,00	162,00	1.280,00	640,00	960,00	2.730,00	1.365,00	2.047,50	128,00	64,00	96,00
17	172,00	86,00	172,00	1.340,00	670,00	1.005,00	2.880,00	1.440,00	2.160,00	134,00	67,00	100,50
18	182,00	91,00	182,00	1.390,00	695,00	1.042,50	2.970,00	1.485,00	2.227,50	139,00	69,50	104,25
19	192,00	96,00	192,00	1.440,00	720,00	1.080,00	3.120,00	1.560,00	2.340,00	144,00	72,00	108,00
20	202,00	101,00	202,00	1.480,00	740,00	1.110,00	3.210,00	1.605,00	2.407,50	148,00	74,00	111,00
21	212,00	106,00	212,00	1.570,00	785,00	1.177,50	3.330,00	1.665,00	2.497,50	157,00	78,50	117,75
22	222,00	111,00	222,00	1.610,00	805,00	1.207,50	3.390,00	1.695,00	2.542,50	161,00	80,50	120,75
23	232,00	116,00	232,00	1.650,00	825,00	1.237,50	3.540,00	1.770,00	2.655,00	165,00	82,50	123,75
Tilkøb	12,00	6,00	12,00									

Takster 2021

	Kontant			Mobilklip (10 klip)			Pendlerkort			Rejsekort - grundtakst		
Antal zoner	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	22,00	11,00	22,00	180,00	90,00	135,00	384,00	192,00	288,00	18,00	9,00	13,50
3	32,00	16,00	32,00	285,00	142,50	213,75	516,00	258,00	387,00	28,50	14,25	21,38
4	42,00	21,00	42,00	360,00	180,00	270,00	690,00	345,00	517,50	36,00	18,00	27,00
5	52,00	26,00	52,00	420,00	210,00	315,00	852,00	426,00	639,00	42,00	21,00	31,50

6	62,00	31,00	62,00	490,00	245,00	367,50	1.020,00	510,00	765,00	49,00	24,50	36,75
7	72,00	36,00	72,00	560,00	280,00	420,00	1.170,00	585,00	877,50	56,00	28,00	42,00
8	82,00	41,00	82,00	610,00	305,00	457,50	1.320,00	660,00	990,00	61,00	30,50	45,75
9	92,00	46,00	92,00	670,00	335,00	502,50	1.440,00	720,00	1.080,00	67,00	33,50	50,25
10	102,00	51,00	102,00	730,00	365,00	547,50	1.590,00	795,00	1.192,50	73,00	36,50	54,75
11	112,00	56,00	112,00	790,00	395,00	592,50	1.740,00	870,00	1.305,00	79,00	39,50	59,25
12	122,00	61,00	122,00	890,00	445,00	667,50	2.010,00	1.005,00	1.507,50	89,00	44,50	66,75
13	132,00	66,00	132,00	980,00	490,00	735,00	2.160,00	1.080,00	1.620,00	98,00	49,00	73,50
14	142,00	71,00	142,00	1.080,00	540,00	810,00	2.340,00	1.170,00	1.755,00	108,00	54,00	81,00
15	152,00	76,00	152,00	1.200,00	600,00	900,00	2.520,00	1.260,00	1.890,00	120,00	60,00	90,00
16	162,00	81,00	162,00	1.260,00	630,00	945,00	2.670,00	1.335,00	2.002,50	126,00	63,00	94,50
17	172,00	86,00	172,00	1.320,00	660,00	990,00	2.820,00	1.410,00	2.115,00	132,00	66,00	99,00
18	182,00	91,00	182,00	1.370,00	685,00	1.027,50	2.910,00	1.455,00	2.182,50	137,00	68,50	102,75
19	192,00	96,00	192,00	1.420,00	710,00	1.065,00	3.030,00	1.515,00	2.272,50	142,00	71,00	106,50
20	202,00	101,00	202,00	1.460,00	730,00	1.095,00	3.120,00	1.560,00	2.340,00	146,00	73,00	109,50
21	212,00	106,00	212,00	1.550,00	775,00	1.162,50	3.270,00	1.635,00	2.452,50	155,00	77,50	116,25
22	222,00	111,00	222,00	1.590,00	795,00	1.192,50	3.300,00	1.650,00	2.475,00	159,00	79,50	119,25
23	232,00	116,00	232,00	1.630,00	815,00	1.222,50	3.450,00	1.725,00	2.587,50	163,00	81,50	122,25
Tilkøb	12,00	6,00	12,00									

Ændring 2023-2021

	Kontant			**Mobilklip (10 klip)**			**Pendlerkort**			**Rejsekort - grundtakst**		
Antal zoner	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	-	-	-	15,00	7,50	11,25	6,00	3,00	4,50	1,50	0,75	1,13
3	-	-	-	25,00	12,50	18,75	24,00	12,00	18,00	2,50	1,25	1,88
4	-	-	-	20,00	10,00	15,00	30,00	15,00	22,50	2,00	1,00	1,50
5	-	-	-	20,00	10,00	15,00	48,00	24,00	36,00	2,00	1,00	1,50
6	-	-	-	20,00	10,00	15,00	30,00	15,00	22,50	2,00	1,00	1,50
7	-	-	-	20,00	10,00	15,00	30,00	15,00	22,50	2,00	1,00	1,50
8	-	-	-	20,00	10,00	15,00	30,00	15,00	22,50	2,00	1,00	1,50
9	-	-	-	20,00	10,00	15,00	60,00	30,00	45,00	2,00	1,00	1,50
10	-	-	-	20,00	10,00	15,00	60,00	30,00	45,00	2,00	1,00	1,50
11	-	-	-	20,00	10,00	15,00	90,00	45,00	67,50	2,00	1,00	1,50
12	-	-	-	20,00	10,00	15,00	30,00	15,00	22,50	2,00	1,00	1,50
13	-	-	-	20,00	10,00	15,00	30,00	15,00	22,50	2,00	1,00	1,50

14	-	-	-	20,00	10,00	15,00	60,00	30,00	45,00	2,00	1,00	1,50
15	-	-	-	20,00	10,00	15,00	60,00	30,00	45,00	2,00	1,00	1,50
16	-	-	-	20,00	10,00	15,00	60,00	30,00	45,00	2,00	1,00	1,50
17	-	-	-	20,00	10,00	15,00	60,00	30,00	45,00	2,00	1,00	1,50
18	-	-	-	20,00	10,00	15,00	60,00	30,00	45,00	2,00	1,00	1,50
19	-	-	-	20,00	10,00	15,00	90,00	45,00	67,50	2,00	1,00	1,50
20	-	-	-	20,00	10,00	15,00	90,00	45,00	67,50	2,00	1,00	1,50
21	-	-	-	20,00	10,00	15,00	60,00	30,00	45,00	2,00	1,00	1,50
22	-	-	-	20,00	10,00	15,00	90,00	45,00	67,50	2,00	1,00	1,50
23	-	-	-	20,00	10,00	15,00	90,00	45,00	67,50	2,00	1,00	1,50
Tilkøb	-	-	-									

Procentvis stigning

	Kontant			Mobilklip (10 klip)			Pendlerkort			Rejsekort - grundtakst		
Antal zoner	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist	Voksen	Barn	Pensionist
1-2	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	8,3%	8,3%	1,6%	1,6%	1,6%	8,3%	8,3%	8,3%
3	0,0%	0,0%	0,0%	8,8%	8,8%	8,8%	4,7%	4,7%	4,7%	8,8%	8,8%	8,8%
4	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	5,6%	5,6%	4,3%	4,3%	4,3%	5,6%	5,6%	5,6%
5	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	4,8%	4,8%	5,6%	5,6%	5,6%	4,8%	4,8%	4,8%
6	0,0%	0,0%	0,0%	4,1%	4,1%	4,1%	2,9%	2,9%	2,9%	4,1%	4,1%	4,1%
7	0,0%	0,0%	0,0%	3,6%	3,6%	3,6%	2,6%	2,6%	2,6%	3,6%	3,6%	3,6%
8	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%	3,3%	3,3%	2,3%	2,3%	2,3%	3,3%	3,3%	3,3%
9	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	3,0%	3,0%	4,2%	4,2%	4,2%	3,0%	3,0%	3,0%
10	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	2,7%	2,7%	3,8%	3,8%	3,8%	2,7%	2,7%	2,7%
11	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	2,5%	2,5%	5,2%	5,2%	5,2%	2,5%	2,5%	2,5%
12	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	2,2%	2,2%	1,5%	1,5%	1,5%	2,2%	2,2%	2,2%
13	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%	2,0%	1,4%	1,4%	1,4%	2,0%	2,0%	2,0%
14	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	1,9%	1,9%	2,6%	2,6%	2,6%	1,9%	1,9%	1,9%
15	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	1,7%	1,7%	2,4%	2,4%	2,4%	1,7%	1,7%	1,7%
16	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	1,6%	1,6%	2,2%	2,2%	2,2%	1,6%	1,6%	1,6%
17	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	1,5%	1,5%	2,1%	2,1%	2,1%	1,5%	1,5%	1,5%
18	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	1,5%	1,5%	2,1%	2,1%	2,1%	1,5%	1,5%	1,5%
19	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	1,4%	1,4%	3,0%	3,0%	3,0%	1,4%	1,4%	1,4%
20	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	1,4%	1,4%	2,9%	2,9%	2,9%	1,4%	1,4%	1,4%
21	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	1,3%	1,3%	1,8%	1,8%	1,8%	1,3%	1,3%	1,3%

22	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	1,3%	1,3%	2,7%	2,7%	2,7%	1,3%	1,3%	1,3%
23	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	1,2%	1,2%	2,6%	2,6%	2,6%	1,2%	1,2%	1,2%
Tilkøb	-	-	-									

Særprodukter

	2022	Forslag 2023	
Særlige pensionistkort i udvalgte byer	365,00	385,00	pr. år
Deltidspensionistkort	180,00	195,00	pr. måned
Fuldtidspensionistkort (pap)	360,00	390,00	pr. måned
Dagsbillet - Aarhus			
Voksen/Pensionist	49,00	49,00	
Barn	24,50	24,50	
Dagsbillet - Midtjylland			
Voksen/Pensionist	99,00	99,00	
Barn	49,50	49,50	
Pendlerklip	Som Pendlerkort til 30 dage		
24 times billet			
Voksen/Pensionist	162,00	162,00	
Barn	81,00	81,00	
48 timers billet			
Voksen/Pensionist	240,00	240,00	
Barn	120,00	120,00	
72 timers billet			
Voksen/Pensionist	320,00	320,00	
Barn	160,00	160,00	
Aarhus Lufthavn (særtakst)			
Billet			
Voksen/Pensionist	115,00	115,00	

Barn	57,50	57,50
Rejsekorttilæg		
Voksen	52,00	52,00
Pensionist	42,00	42,00
Barn	26,00	26,00
Billund Lufthavn (særtakst)		
Billet		
Voksen/Pensionist		
Aarhus-Billund	162,00	162,00
Skanderborg-Billund	122,00	122,00
Horsens-Billund	102,00	102,00
Vejle-Billund	82,00	82,00
Barn		
Aarhus-Billund	81,00	81,00
Skanderborg-Billund	61,00	61,00
Horsens-Billund	51,00	51,00
Vejle-Billund	41,00	41,00
Rejsekorttillæg		
Voksen/Pensionist		
Aarhus-Billund	128,00	128,00
Barn		
Aarhus-Billund	64,00	64,00

Takstster - sammenligning 2017-2023

Enkeltbilltter

Voksen								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	20,00	20,00	22,00	22,00	22,00	22,00	2,00	10%
3	30,00	30,00	32,00	32,00	32,00	32,00	2,00	7%
4	40,00	40,00	42,00	42,00	42,00	42,00	2,00	5%
5	50,00	50,00	52,00	52,00	52,00	52,00	2,00	4%
6	60,00	60,00	62,00	62,00	62,00	62,00	2,00	3%
7	70,00	70,00	72,00	72,00	72,00	72,00	2,00	3%
8	80,00	80,00	82,00	82,00	82,00	82,00	2,00	3%
9	90,00	90,00	92,00	92,00	92,00	92,00	2,00	2%
10	100,00	100,00	102,00	102,00	102,00	102,00	2,00	2%
11	110,00	110,00	112,00	112,00	112,00	112,00	2,00	2%
12	120,00	120,00	122,00	122,00	122,00	122,00	2,00	2%

Rejsekort (grundtakst)

Voksen								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	18,00	17,00	17,00	17,60	18,00	19,50	1,50	8%
3	27,00	27,00	27,00	28,00	28,50	31,00	4,00	15%
4	35,00	33,00	33,00	35,00	36,00	38,00	3,00	9%
5	44,00	40,00	40,00	42,00	42,00	44,00	-	0%
6	54,00	47,00	47,00	49,00	49,00	51,00	- 3,00	-6%
7	63,00	54,00	54,00	56,00	56,00	58,00	- 5,00	-8%
8	71,00	59,00	59,00	61,00	61,00	63,00	- 8,00	-11%
9	79,00	65,00	65,00	67,00	67,00	69,00	- 10,00	-13%
10	88,00	71,00	71,00	73,00	73,00	75,00	- 13,00	-15%
11	97,00	77,00	77,00	79,00	79,00	81,00	- 16,00	-16%
12	106,00	87,00	87,00	89,00	89,00	91,00	- 15,00	-14%

Klip/mobilklip (10 klip)

Voksen								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	140,00	170,00	170,00	176,00	180,00	195,00	55,00	39%
3	200,00	270,00	270,00	280,00	285,00	310,00	110,00	55%
4	260,00	330,00	330,00	350,00	360,00	380,00	120,00	46%
5	320,00	400,00	400,00	420,00	420,00	440,00	120,00	38%
6	380,00	470,00	470,00	490,00	490,00	510,00	130,00	34%
7	440,00	540,00	540,00	560,00	560,00	580,00	140,00	32%
8	500,00	590,00	590,00	610,00	610,00	630,00	130,00	26%
9	560,00	650,00	650,00	670,00	670,00	690,00	130,00	23%
10	620,00	710,00	710,00	730,00	730,00	750,00	130,00	21%
11	680,00	770,00	770,00	790,00	790,00	810,00	130,00	19%
12	740,00	870,00	870,00	890,00	890,00	910,00	170,00	23%

Pendlerkort

Voksen								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	375,00	375,00	380,00	384,00	384,00	390,00	15,00	4%
3	475,00	500,00	510,00	516,00	516,00	540,00	65,00	14%
4	605,00	650,00	660,00	678,00	690,00	720,00	115,00	19%
5	765,00	800,00	822,00	840,00	852,00	900,00	135,00	18%
6	890,00	950,00	972,00	1.008,00	1.020,00	1.050,00	160,00	18%
7	990,00	1.075,00	1.098,00	1.134,00	1.170,00	1.200,00	210,00	21%
8	1.110,00	1.200,00	1.230,00	1.272,00	1.320,00	1.350,00	240,00	22%
9	1.205,00	1.325,00	1.350,00	1.398,00	1.440,00	1.500,00	295,00	24%
10	1.300,00	1.450,00	1.480,00	1.530,00	1.590,00	1.650,00	350,00	27%
11	1.375,00	1.575,00	1.610,00	1.680,00	1.740,00	1.830,00	455,00	33%
12	1.460,00	1.800,00	1.860,00	1.950,00	2.010,00	2.040,00	580,00	40%

Bemærk: Ingen takststigning i 2022

Enkeltbilltter

Børn								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	10,00	10,00	11,00	11,00	11,00	11,00	1,00	10%
3	15,00	15,00	16,00	16,00	16,00	16,00	1,00	7%
4	20,00	20,00	21,00	21,00	21,00	21,00	1,00	5%
5	25,00	25,00	26,00	26,00	26,00	26,00	1,00	4%
6	30,00	30,00	31,00	31,00	31,00	31,00	1,00	3%
7	35,00	35,00	36,00	36,00	36,00	36,00	1,00	3%
8	40,00	40,00	41,00	41,00	41,00	41,00	1,00	3%
9	45,00	45,00	46,00	46,00	46,00	46,00	1,00	2%
10	50,00	50,00	51,00	51,00	51,00	51,00	1,00	2%
11	55,00	55,00	56,00	56,00	56,00	56,00	1,00	2%
12	60,00	60,00	61,00	61,00	61,00	61,00	1,00	2%

Rejsekort (grundtakst)

Børn								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	9,00	8,50	8,50	8,80	9,00	9,75	0,75	8%
3	13,50	13,50	13,50	14,00	14,25	15,50	2,00	15%
4	17,50	16,50	16,50	17,50	18,00	19,00	1,50	9%
5	22,00	20,00	20,00	21,00	21,00	22,00	-	0%
6	27,00	23,50	23,50	24,50	24,50	25,50	- 1,50	-6%
7	31,50	27,00	27,00	28,00	28,00	29,00	- 2,50	-8%
8	35,50	29,50	29,50	30,50	30,50	31,50	- 4,00	-11%
9	39,50	32,50	32,50	33,50	33,50	34,50	- 5,00	-13%
10	44,00	35,50	35,50	36,50	36,50	37,50	- 6,50	-15%
11	48,50	38,50	38,50	39,50	39,50	40,50	- 8,00	-16%
12	53,00	43,50	43,50	44,50	44,50	45,50	- 7,50	-14%

Klip/mobilklip (10 klip)

Børn								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	85,00	85,00	85,00	88,00	90,00	97,50	12,50	15%
3	120,00	135,00	135,00	140,00	142,50	155,00	35,00	29%
4	150,00	165,00	165,00	175,00	180,00	190,00	40,00	27%
5	180,00	200,00	200,00	210,00	210,00	220,00	40,00	22%
6	210,00	235,00	235,00	245,00	245,00	255,00	45,00	21%
7	240,00	270,00	270,00	280,00	280,00	290,00	50,00	21%
8	270,00	295,00	295,00	305,00	305,00	315,00	45,00	17%
9	300,00	325,00	325,00	335,00	335,00	345,00	45,00	15%
10	330,00	355,00	355,00	365,00	365,00	375,00	45,00	14%
11	360,00	385,00	385,00	395,00	395,00	405,00	45,00	13%
12	390,00	435,00	435,00	445,00	445,00	455,00	65,00	17%

Pendlerkort

Børn								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	275,00	187,00	190,00	192,00	192,00	195,00	- 80,00	-29%
3	350,00	250,00	255,00	258,00	258,00	270,00	- 80,00	-23%
4	440,00	325,00	330,00	339,00	345,00	360,00	- 80,00	-18%
5	555,00	400,00	411,00	420,00	426,00	450,00	- 105,00	-19%
6	640,00	475,00	486,00	504,00	510,00	525,00	- 115,00	-18%
7	720,00	537,00	549,00	567,00	585,00	600,00	- 120,00	-17%
8	790,00	600,00	615,00	636,00	660,00	675,00	- 115,00	-15%
9	870,00	662,00	675,00	699,00	720,00	750,00	- 120,00	-14%
10	930,00	725,00	740,00	765,00	795,00	825,00	- 105,00	-11%
11	980,00	787,00	805,00	840,00	870,00	915,00	- 65,00	-7%
12	1.040,00	900,00	930,00	975,00	1.005,00	1.020,00	- 20,00	-2%

Enkeltbilltter

Pensionister								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	20,00	20,00	22,00	22,00	22,00	22,00	2,00	10%
3	30,00	30,00	32,00	32,00	32,00	32,00	2,00	7%
4	40,00	40,00	42,00	42,00	42,00	42,00	2,00	5%
5	50,00	50,00	52,00	52,00	52,00	52,00	2,00	4%
6	60,00	60,00	62,00	62,00	62,00	62,00	2,00	3%
7	70,00	70,00	72,00	72,00	72,00	72,00	2,00	3%
8	80,00	80,00	82,00	82,00	82,00	82,00	2,00	3%
9	90,00	90,00	92,00	92,00	92,00	92,00	2,00	2%
10	100,00	100,00	102,00	102,00	102,00	102,00	2,00	2%
11	110,00	110,00	112,00	112,00	112,00	112,00	2,00	2%
12	120,00	120,00	122,00	122,00	122,00	122,00	2,00	2%

Rejsekort (grundtakst)

Pensionister								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	13,50	12,75	12,75	13,20	13,50	14,63	1,13	8%
3	20,25	20,25	20,25	21,00	21,38	23,25	3,00	15%
4	26,25	24,75	24,75	26,25	27,00	28,50	2,25	9%
5	33,00	30,00	30,00	31,50	31,50	33,00	-	0%
6	40,50	35,25	35,25	36,75	36,75	38,25	- 2,25	-6%
7	47,25	40,50	40,50	42,00	42,00	43,50	- 3,75	-8%
8	53,25	44,25	44,25	45,75	45,75	47,25	- 6,00	-11%
9	59,25	48,75	48,75	50,25	50,25	51,75	- 7,50	-13%
10	66,00	53,25	53,25	54,75	54,75	56,25	- 9,75	-15%
11	72,75	57,75	57,75	59,25	59,25	60,75	- 12,00	-16%
12	79,50	65,25	65,25	66,75	66,75	68,25	- 11,25	-14%

Klip/mobilklip (10 klip)

Pensionister								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	140,00	127,50	127,50	132,00	135,00	146,25	6,25	4%
3	200,00	202,50	202,50	210,00	213,75	232,50	32,50	16%
4	260,00	247,50	247,50	262,50	270,00	285,00	25,00	10%
5	300,00	300,00	300,00	315,00	315,00	330,00	30,00	10%
6	340,00	352,50	352,50	367,50	367,50	382,50	42,50	13%
7	380,00	405,00	405,00	420,00	420,00	435,00	55,00	14%
8	420,00	442,50	442,50	457,50	457,50	472,50	52,50	13%
9	460,00	487,50	487,50	502,50	502,50	517,50	57,50	13%
10	500,00	532,50	532,50	547,50	547,50	562,50	62,50	13%
11	540,00	577,50	577,50	592,50	592,50	607,50	67,50	13%
12	580,00	652,50	652,50	667,50	667,50	682,50	102,50	18%

Pendlerkort

Pensionister								
Zoner	2017	2018	2019	2020	2021	2023	Stigning	Procent
2	210,00	281,00	285,00	288,00	288,00	292,50	82,50	39%
3	255,00	375,00	382,50	387,00	387,00	405,00	150,00	59%
4	315,00	487,00	495,00	508,50	517,50	540,00	225,00	71%
5	400,00	600,00	616,50	630,00	639,00	675,00	275,00	69%
6	460,00	712,00	729,00	756,00	765,00	787,50	327,50	71%
7	510,00	806,00	823,50	850,50	877,50	900,00	390,00	76%
8	570,00	900,00	922,50	954,00	990,00	1.012,50	442,50	78%
9	620,00	993,00	1.012,50	1.048,50	1.080,00	1.125,00	505,00	81%
10	670,00	1.087,00	1.110,00	1.147,50	1.192,50	1.237,50	567,50	85%
11	705,00	1.181,00	1.207,50	1.260,00	1.305,00	1.372,50	667,50	95%
12	740,00	1.350,00	1.395,00	1.462,50	1.507,50	1.530,00	790,00	107%

Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland

Høringssvar til Harmonisering af Flextrafikken

Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner (herfra kaldet kommunesamarbejdet) har modtaget Midttrafiks udkast til Harmonisering af den åbne flextrafik. Kommunesamarbejdet har drøftet forslaget og fundet anledning til at give et fælles høringssvar

I forbindelse med det fælles kommunale høringssvar til Midttrafiks Trafikplan i 2019, efterlyste kommunesamarbejdet en plan for en harmonisering af takstniveauet for flextur på tværs af kommunegrænserne. Det gjorde man, med håbet om at forenkle tilbuddet både administrativt og for passagerer, der rejser over en kommunegrænse.

Kommunesamarbejdet anerkender at den åbne flextrafik kommer til at spille en vigtig rolle i at sikre et kollektivt trafiktilbud i de tyndt befolkede områder.

Det er kommunesamarbejdets opfattelse at så meget af den åbne flextrafik som muligt, skal kunne fremsøges og bestilles via Rejseplanen, så borgerne via én platform kan bestille den samlede rejse og sikre rejsehjemmel inden afrejse.

Høringssvaret dækker følgende punkter, som uddybes og konkretiseres nedenfor:

1. Bekymring om forskellige vilkår for brug af rejsehjemmel
2. Bekymring for en ensretning af det kommunale serviceniveau
3. Får borgerne nemmere ved at forstå og bruge systemet

Ad 1:

Det er kommunesamarbejdets indstilling, at der for den (stadig) forholdsvis store andel af ikke digitale borgere, skal være mulighed for at ringe og bestille en rejse.

Det skaber en bekymring at der fortsat er forskellige vilkår for den rejsehjemmel, der fremadrettet vil kunne bruges indenfor flextrafikken. F.eks. kan Pensionistkort kun bruges i forbindelse med ture til skiftesteder men ikke servicesteder, som det typisk netop er dette kortet bruges til. Det skal være muligt at bruge begge steder. Samtidig er et skifte mellem DSB/Arriva og Midttrafik rejsehjemmel heller ikke en mulighed, hvilket kan det vanskeligt for borgerne at forstå.

Ad 2:

I dag har hver enkel kommune sine egne lokalt tilpassede servicetilbud alt efter hvordan flextrafikken har udviklet sig over årene. Denne fleksibilitet skal konverteres til et samlet ensartet serviceniveau. For nogle borgere betyder det store forandringer for andre næsten ingen. Kommunesamarbejdet er bekymret for, at den kommunale ret til at definere sit eget serviceniveau sættes ud af spil.

Ad 3:

Hvis man kigger på takststrukturen og mulighederne for forskellige løsninger i det fremsendte forslag, så ser kommunesamarbejdet ikke umiddelbart en forenkling af strukturen.

Reduktionen i antallet af tilbud er ikke en forenkling i sig selv. Forenklingen ligger i at priserne bliver ens uanset hvilken kommune man rejser til/fra (medmindre kommunen vælger at stå uden for samarbejdet) samt at rejsehjemlen ensrettes. Strukturen er ikke forenklet og nemmere at kommunikere til borgerne.

Den endelige udrulningsplan for harmoniseringen af den åbne flextrafik bør genovervejes. Et flertal af kommunerne vil skulle etablere hhv. skifte- og servicesteder, et arbejde som også vil involvere andre parter bl.a. ældreråd. Så en fuld udrulning i efteråret 2022 anses ikke for værende realistisk.

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Postadresse:
Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

29. juni 2022

Sagsbehandler:
Didde Egestad
Tlf. 89 64 53 18
dege@favrskov.dk

Personlig henvendelse:
Favrskov Kommune
Teknik og Miljø
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr.
EMN-2021-03261

Dokumentnr.
2543275

Høringssvar om harmonisering af åbne kørselsordninger i Flextrafik

Favrskov Byråd har behandlet Midttrafiks forslag til harmonisering af åbne kørselsordninger i Midttrafik på byrådsmødet 28. juni 2022.

Overordnet set kan forslaget om harmonisering af Flextrafik betyde en forbedring af det kollektive transporttilbud i Favrskov Kommune. Bedre markedsføring under ét navn og en mere enkel bestillingsprocedure vil kunne få flere til at benytte de åbne kørselsordninger. Det vil skabe bedre mobilitet hos borgerne.

Byrådet ser positivt på, at Favrskov Kommune kan fastlægge, hvor der skal være Byzoner, Servicesteder og Skiftesteder i kommunen. Hermed kan vi sikre både det rette serviceniveau og påvirke de økonomiske konsekvenser. Vi er dog afhængige af, at nabokommuner udpeger lokaliteter, som gør det attraktivt for borgerne at benytte Flextrafik på tværs af kommunegrænserne.

Ændringen af kørselsordningerne kan skabe nye kørselsmønstre hos borgene. Det kan gøre Flextrafik til et mere alment kendt og benyttet produkt. Derfor bør der foretages nye økonomiske beregninger med udgangspunkt heri, ligesom det skal tage udgangspunkt i valg af Servicesteder, Skiftesteder og Byzoner.

Flextrafik-produktet stadig er for komplekst for borgerne. Prisen for det nye produkt er stadig svær at gennemskue for borgeren, og placeringen af Servicesteder og Skiftesteder har afgørende betydning for prisfastsættelsen på rejserne.

Når der er fastlagt konkrete forslag til Servicesteder, Skiftesteder og Byzoner, ønsker Favrskov Kommune mulighed for, at forslaget kommer i offentlig høring. Først på dette tidspunkt kan konsekvenserne af omlægningen anskueliggøres for borgerne. Favrskov Kommune foreslår derfor, at Midttrafik udarbejder en tidsplan for implementering af harmoniseringen, der indeholder offentlig høring og endelig politisk vedtagelse.

Venlig hilsen

Lars Storgaard
Borgmester

HEDENSTED KOMMUNE

Stationsparken 1
7160 Tørring
T: 79755000

Lars Oksbjerre
D: +4579755112
M: +4524341211
Mail:
Lars.Oksbjerre
@Hedensted.dk
Sagsnr. 13.05.16-P17-1-21

Midttrafiks bestyrelse

23.5.2022

Hedensted Kommunes høringssvar til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik

Hedensted Kommune har behandlet Midttrafiks reviderede forslag til harmonisering af åbne kørselsordninger i Flextrafik ved kommunalbestyrelsesmøde 29. juni 2022.

Hedensted Kommune tilslutter sig generelt Midttrafiks ønske om at gøre Flextrafik lettere at forstå og anvende, idet Flextrafik er kollektiv trafik, som skal være tilgængeligt for alle. Flextrafik er en væsentlig del af det kollektive trafiktilbud i Hedensted Kommune, især i landdistrikterne.

Overordnet set, vil en harmonisering af Flextrafik-tilbuddene, herunder ét produktnavn, gennemskuelige takster og bestillingsmetoder, samt lokale knudepunkter betyde et bedre produkt for borgerne. Det vil kunne få flere til at bruge de åbne kørselsordninger i Flextrafik og dermed skabe bedre mobilitet.

Nærværende forslag indeholder en række bekymringspunkter, som Hedensted Kommune finder modstridende for visionen om at skabe et gennemskueligt og attraktivt produkt til borgerne.

Det er af væsentlig betydning for Hedensted Kommune, at en harmonisering af Flextrafikken er gennemgribende, og at alle åbne kørselsordninger for fremtiden skal bestilles og afregnes på samme måde. Dette for at sikre lettere bestilling, betaling og mulighed for letforståelig kommunikation om produktet – ligesom Midttrafiks Megafon-undersøgelse fra foråret 2021 peger på.

Det er således bekymrende, at ikke alle Flextrafik-produkter får ens bestillings- og betalingsprocedure. Fx kan foreslåede "adresse-til-servicested"-kørsel kan bestilles telefonisk, online eller med app, mens øvrige Flextrafik-produkter bestilles via Rejseplanen.

Det er samtidig bekymrende, at rejsehjemler som periodekort, Ungdomskort, pensionistkort mv. kun kan anvendes, når turen med Flextrafik bestilles som en del af en rejse med kollektiv trafik via. Rejseplanen. Ligeledes er det bekymrende, at kun pendlerkort fra Midttrafik – og ikke pendlerkort fra DSB og Arriva – kan anvendes.

Forslaget indeholder generelt stor kompleksitet omkring rejsehjemler og rejsebetingelser for kunden. Eksempelvis kalkuleres i nogle tilfælde med et max antal minutters køretid (30 minutter), mens der i andre tilfælde kalkuleres med et max antal kørte kilometer (20 kilometer). Hedensted Kommune finder ikke, at forslaget her tilbyder ensartethed og gennemskuelighed til kunden.

Hedensted Kommune bemærker desuden, at Midttrafik ønsker at tilføje yderligere begreber til Flextrafikken, som kunder og andre skal forstå og forholde sig til, nemlig "Servicested" og "Skiftested". Dette kan yderligere påvirke formålet om at gøre Flextrafik lettere at forstå og anvende.

Hedensted Kommune bemærker, at der for Flextur lægges op til en prisstigning for kunderne i Hedensted Kommune. Hedensted Kommune finder det derfor ønskeligt med den foreslåede lave takst til/fra knudepunkter i hele kommunen. Dette strider dog tydeligt imod Midttrafiks ønske om ens og genkendelig prissætning for Flextur i hele Midttrafiks område, og kan yderligere påvirke formålet om at gøre Flextrafik lettere at forstå og anvende.

Slutteligt bemærker Hedensted Kommune, at der i forslaget lægges op til, at kunder kan bestille first and last mile-kørsel til/fra et Skiftested (nuværende Plustur) og køre på Midttrafik rejsehjemler i op til 30 minutter, når det sker som en del af en længere rejse. Dette betyder eksempelvis, at man kan ankomme fra Horsens til Hedensted Station og herfra uden merpris vælge en Plustur til Juelsminde, Tørring eller andre steder inden for 30 minutters køretid, fremfor at vælge transport med en ordinær bus. Hedensted Kommune ønsker derfor fortsat en nærmere beskrivelse af, hvornår Plustur kan benyttes.

Det er afgørende for Hedensted Kommune, at ændringer i de åbne kørselsordninger i Flextrafik ikke foretages, førend man administrativt og teknisk er i stand til at forbedre kundeoplevelsen. Det er derfor særdeles bekymrende at læse, at Midttrafiks bestyrelse den 1. april 2022 af FlexDanmark, der driver it-systemerne bag Flextrafikken, er ved at overgå til et nyt system og giver udtryk for, at de derfor ikke ønsker at lave ændringer i det eksisterende system, som harmoniseringen af Flexrtrafik vil kræve.

Hedensted Kommune anbefaler, at Midttrafik forlænger processen for harmonisering af Flextrafikprodukterne, som minimum indtil it-systemerne er klar til at håndtere den fremlagte bestillingsprocedure. Implementering af harmoniseringen, førend it-systemerne er klar, vil ikke gøre Flextrafik-produkterne lettere at forstå eller bruge for kunderne eller andre.

Samtidig imødeser Hedensted Kommune en klar beskrivelse af, hvordan og hvornår Rejseplanen forventes at kunne løfte bestillings- og markedsføringsopgaven for Flextrafik, samt en konkret beskrivelse af, hvordan den centrale kommunikation om de åbne kørselsordninger fra Midttrafik øges for at udbrede kendskabet.

Med venlig hilsen

Ole Vind
Borgmester

/

Steinar Eggen Kristensen
kommunaldirektør

Danni Giørtz-Jørgensen

Fra: Lene Ahle Skoubo <vtbls@herning.dk>
Sendt: 28. juni 2022 10:36
Til: Danni Giørtz-Jørgensen
Emne: Høring ang. harmonisering af Flextrafik

Kategorier: TeamShare

Hej Danni
Herning Kommune tilslutter sig som bekendt det fælles høringssvar fra gruppen i KTMV-arbejdet. Derudover vil MIN-udvalget Teknik og Miljø gerne tilføje følgende:

Beslutning

Udkast til fælles høringssvar blev godkendt med følgende tilføjelser:

Herning Kommune vil anerkende arbejdet med harmonisering af Flextrafik.
Herning Kommune vil desuden anbefale, at der udarbejdes en fordelingsmodel for flexture til og fra supersygehusene i Midttrafiks område.

Med venlig hilsen

Lene Ahle Skoubo

Projektleder kollektiv trafik.
Teknik og Miljø
Rådhuset, Torvet 5, 7400 Herning

Herning Kommune

Teknik og Miljø
www.herning.dk

E-mail: vtbls@herning.dk
Direkte tlf.: 9628 8330
Mobil: 22863467

Herning Kommune behandler og gemmer alle dokumenter i alle sager elektronisk. Hvis du vil se de oplysninger, vi har registreret om dig, så kontakt sagsbehandleren af denne sag, som vil hjælpe dig videre. Du kan også læse mere om dine rettigheder og behandling af dine oplysninger her: herning.dk/digitalisering/dpo-og-databeskyttelse.

Horsens Kommune

Afs. Horsens Kommune, Affald, Trafik og Ejendomme
Rådhustorvet 4, 8700 Horsens

Sagsnr. 13.05.16-A00-1-21
Dato: 2.6.2022

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg

Til Midttrafiks bestyrelse

Høringssvar til Midttrafiks forslag om harmonisering af Flextrafik

Midttrafik har den 17. november 2021 sendt harmonisering af Flextrafik i politisk høring i kommunerne. Efter ønske fra flere kommuner er høringsfristen blevet forlænget til den 1. juli 2022.

Midttrafik har igangsat en harmonisering af Flextrafik for at forbedre kørselsordningerne og gøre dem mere forståelige for brugerne, da en 360 graders-undersøgelse, foretaget af Megafon på vegne af Midttrafik, viser, at bl.a. mange borgere har svært ved at gennemskue de tre produkter, der består af Flextur, Flexbus og Plustur samt de indbyrdes muligheder i kommunerne. Under projektet har Midttrafik afholdt møder med oplæg for administrationen i kommunerne om forslaget.

På den baggrund har Horsens Kommune udarbejdet et høringssvar til Midttrafik, hvor en række opmærksomhedspunkter og udfordringer er nævnt i forbindelse med forslaget til harmoniseringen af Flextrafik.

I det følgende fremgår Horsens Kommunes bemærkninger samt indvendinger.

Overordnet medgiver Horsens Kommune at tiltaget om harmonisering af Flextrafik er aktuelt at kigge på, da den fleksible kørsel inden for Flextrafik bestående af Flextur, Flexbus og Plustur i fremtiden kan være endnu mere påkrævet. I Midttrafiks forslag lægges der op til, at de nuværende kørselsformer bibeholdes, hvilket sikre at borgere, der i dag kender ordningerne, ikke skal sætte sig ind i et helt nyt koncept.

Derudover foreslår Midttrafik, at de tre ordninger overgår til ét samlet navn, hvor kørselsordningerne bliver opdelt i serviceniveauer. Hertil ophæves kommunegrænserne inden for Flextrafikken for at sikre en lettere tilgængelighed i brugen af ordningerne.

Derudover foreslår Midttrafik at harmonisere bestillingsmulighederne, så der som udgangspunkt ikke er forskel på bestillingsmetoden ved de forskellige kørselsordninger. Denne betragtning er Horsens Kommune enig i.

For Horsens Kommune er de største ændringer i forslaget de nye prisklasser og indførsel af Plustur, der vil være et nyt tilbud i kommunen.

Det fremgår, at Flexbus ikke indgår I Midttrafiks fremsendte høringsforslag, da denne kørselsordning er uændret. Det følgende omfatter derfor Flextur og Plustur.

Udfordringerne og bekymringerne ved harmoniseringen

Nedenfor fremgår en række punkter, som Horsens Kommune vurderer er en udfordring i harmoniseringen.

- Egenbetaling vil stige for borgere bosat i oplandet, hvilket strider med de ønsker og værdier vi har I Horsens Kommune. Det vil ske som følge af, at taksten på 4. kr. pr. km, min. 30 kr. pr. tur foreslås ændret til 7 kr. pr. km, min. 35 kr. pr. tur.

- Der bør i praksis være en begrænsning i længden af de ture, der køres, da konsekvenserne ellers vil medfører store økonomiske omkostninger for kommunerne. Dette som følge af, at den foreslåede billige takst på 3 kr. pr. km, min. 22 kr. pr. tur med mulighed for benyttelse af busbilletter.

- Risiko for at den almene kollektive trafik udkonkurreres og udhules, hvilket er i strid med de intentioner Horsens Kommune har for en mere miljøvenlig mobilitet. Dette som følge af, at man kan benytte Flextur til den billige takst fra bl.a. knudepunkt til knudepunkt. Endvidere kan det at blive hentet på sin adresse af en Flextur til den billige takst, fremfor at gå til et stoppested i nærheden og benytte bussen, blive afgørende.

- I Horsens Kommune er pensionistkortet i dag overgået til at være gratis. Det vil i praksis betyde, at pensionister, der benytter Flextur og Plustur til den billige takst vil kunne gøre dette gratis og endda køre uden for kommunegrænsen som følge af ophævelse af kommunegrænser i Flextrafikken.

- Det ovenstående betyder ligeledes, at nabokommuner sandsynligvis vil skulle kompenseres for gratis Flextur-kørsel eller Plustur-kørsel i de tilfælde, hvor borgeren bestiller sin tur i en anden kommune, hvis der tages udgangspunkt i Midttrafiks forslag. Det kan derfor medføre store økonomiske omkostninger for Horsens Kommune. At afskaffe pensionistkortet vil gå imod vores politik og vores ambitioner om at understøtte det gode liv for pensionister.

- Horsens Kommune gør opmærksom på, at bestillingen af Flexbus i dag er kompliceret, idet man undervejs skal tilgå flere bestillingssider, herunder rejseplanen og Midttrafiks webshop.

- I forslaget fra Midttrafik fremgår Plustur som adresse til stoppested-kørsel, men det er kommet frem som kørsel mellem adresse og knudepunkt. Horsens Kommune gør opmærksom på, at det er væsentligt, at det fremgår tydeligt, hvad Plustur kan, og hvordan det adskiller sig fra Flextur og Flexbus, således at der bliver en logisk opdeling i de tre kørselsordninger.

- Ud fra Midttrafiks forslag virker Plustur i sit koncept som en blanding mellem Flextur og Flexbus. Ved både Flextur og Plustur er det eksempelvis muligt at køre fra adresse til knudepunkt til den billige takst, hvorfor forskellen på de to kørselsformer smelter sammen, hvormed Flextur i sig selv kan komplementere Plustur.

Forslag til harmonisering af Flextrafikken

Horsens Kommune foreslår, at de tre kørselsordninger kan være opdelt på følgende måde.

Flextur: kørsel fra adresse til adresse

- Horsens Kommune foreslår, at Flextur bibeholder sit nuværende koncept, ligesom der lægges op til i Midttrafiks forslag. Det er til stor nytte i kommunen, at der er mulighed for kunne vælge et alternativ til den almene kollektive trafik, såfremt en busafgang ikke passer til ens rejse eller der ingen bus kører i nærheden.

- Horsens Kommune foreslår, at turens længde ved den billige takst begrænses til nabokommuner eller, at der estimeres et max for antal km som eksempelvis 30 km. Ture herover vil være til taksten i oplandet (ture i oplandet samt til/fra oplandet til/fra et knudepunkt) eller 14 kr. pr. km, min. 100 kr. pr. tur. (ture internt i de udvalgte byzoner) i hele Region Midtjylland.

- Horsens Kommune foreslår, at der vælges en række billettyper, der kan benyttes ved den billige takst eksempelvis enkeltbilletter, pendlerkort og Ungdomskort, således at ikke alle billettyper kan benyttes som ved Flexbus. Det er eksempelvis en udfordring, at der kan blive mulighed for at køre gratis med Flextur og Plustur for pensionister i Horsens Kommune, selv om dette vil være forbeholdt de ture, hvor der køres til/fra oplandet og til/fra knudepunkter i Horsens by eller andre kommuner.

- Med det ovenstående vil det betyde, at borgere vil kunne benytte Flextur til den billige takst til nærmeste nabokommune eller ved et estimat på eksempelvis max 30 km, og have muligheden for at benytte busbilletter m.fl. som rejsehjemmel af hensyn til antal zoner og forudsætningen for Flextur til den billige takst.

- For ture over 30 km vil prisklassen i stedet være taksten for kørsel i oplandet, hvis turen er til/fra adresser i oplandet eller til/fra oplandet og til/fra et knudepunkt.

- Tilsvarende vil ture ved en valgfri adresse i de udvalgte byzoner eksempelvis fortsat være 14 kr. pr. km, min. 100 kr. pr. tur. Og dette vil gøre sig gældende i hele Region Midtjylland.

Flexbus: Kørsel fra stoppested til stoppested

- Horsens Kommune foreslår, at Flexbus bibeholder sit nuværende koncept, ligesom der lægges op til i Midttrafiks forslag. I dag fungerer Flexbus som en god løsning, hvor disse ture indgår i køreplanen. Ordningen er særlig gavnlig, når enkelte busafgange har få rejsende. Ligeledes kan en rute udelukkende være bestående af Flexbusafgange, hvilket kan være gavnligt ved oprettelse af nye ruter eller hvor antallet af rejsende er minimalt.

- Horsens Kommune foreslår, at bestillingen af Flexbus bliver mindre kompliceret, idet man undervejs skal tilgå flere bestillingssider, herunder rejseplanen og Midttrafiks webshop.

Plustur: Kørsel fra adresse til stoppested

- Horsens Kommune foreslår, at Plustur bibeholder sin nuværende position som kombinationsrejse, hvor formålet særligt er at forbinde den enkelte rejse til anden offentlig transport, og hermed omfavne områder i kommunen, som har svær tilgængelig kollektiv trafik.

- Horsens Kommune foreslår, at Plustur har udvalgte stoppesteder valgt af kommunen i samarbejde med Midttrafik, hvor der kan køres til den billige takst 3 kr. pr. km, min. 22 kr. pr. tur. I den forlængelse kan den enkelte kommune selv vælge, hvilke stoppesteder det skal være, og/eller om der ønskes at blive udvalgt et stoppested på eksempelvis stationer. Her er det muligt at benytte anden billettype, og fortsætte sin rejse med den samme billet, såfremt det er muligt at benytte denne af hensyn til antal zoner i den almene kollektive trafik.

- Horsens Kommune foreslår at knudepunkter udelukkende henhører Flextur og ikke Plustur, og at der tages udgangspunkt i stoppesteder ved Plustur. Dette sikre bl.a. brugen af ordningerne, og kan give en bedre forståelse af dem.

- Horsens Kommune foreslår, at de krav der foreligger for knudepunkter ikke gælder for Plustur og stoppesteder. Disse er bl.a. ventefaciliteter på stoppestedet/station, mulighed for parkering af Flextrafik-biler, biler til samkørsel, knudepunktskilt m.v. Dette bidrager til, at Plustur kan blive oprettet alle steder i kommunen, hvor det er nødvendigt. I praksis vil det særligt være landområder,

og her vil der i mange tilfælde ikke være plads til, at der vil skulle oprettes en parkeringsplads til Plustur.

- Horsens Kommune foreslår, at der ved bestilling af Plustur skal angives, hvilken anden offentlig transport man skal benytte videre på sin rejse, for at kunne bestille Plustur. Dette sikre, at Plustur er en kombinationsrejse, og at den ikke benyttes på samme måde som Flextur, hvor du kan vælge at komme direkte til dit rejsemål fra begyndelsen af turen.

- Horsens Kommune foreslår, at der bliver muligt at kontakte Midttrafiks Kundecenter ved bestilling af Plustur, såfremt denne kørselsordning udrulles til alle kommuner. Dette vil bl.a. sikre, at alle borgere vil have mulighed for bestilling af Plustur.

Afsluttende bemærkninger

Horsens Kommune ønsker, at op til to børn bør kunne rejse gratis med i Flextrafikken i følge med en voksen, i lighed med den øvrige kollektive trafik.

Såfremt ændringerne i Flextrafikken bliver en realitet, er Horsens Kommune enig i Midttrafiks betragtninger omkring evaluering af ændringerne i Flextrafikken efter et år. Det skyldes, at de økonomiske konsekvenser fortsat er usikre, og udelukkende giver en indikation af omfanget. I den forbindelse bør Midttrafik tilpasse Flextrafikken, hvis der senere viser sig at opstå udfordringer både økonomisk og i praksis.

Horsens Kommune, den 2. juni 2022.

Rådhustorvet 4,
8700 Horsens

Danni Giørtz-Jørgensen

Fra: Pia Andersen <Pia.Andersen@lemvig.dk>
Sendt: 8. juni 2022 13:54
Til: Danni Giørtz-Jørgensen
Emne: Høringssvar vedr. harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik - Lemvig Kommune
Vedhæftede filer: Bilag 5 - Kommunesamarbejdet i Midt - fælleshøringssvar harmonisering af flextrafik.pdf

Kategorier: TeamShare

Hej Danni.

Høringssvar vedr. harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik

Lemvig Kommune tilslutter sig det fælles høringssvar fra Kommunesamarbejdet i Midt. Hertil tilføjes et ønske om mulighed for øgede søgemuligheder på Rejseplanen, så der oplyses den rejse, der er økonomisk mest fordelagtigt ved anvendelse af variable afgangs- og tilrejseadresser (skiftested/servicested/selvvalgt adresse).

Med venlig hilsen

Pia Andersen
Kørselskoordinator
Bygge- og Erhvervsservice

Lemvig Kommune
Rådhusgade 2
DK-7620 Lemvig
www.lemvig.dk

Telefon: 96631200
Direkte: 9663 1151
Mobil:
Mail: Pia.Andersen@lemvig.dk

Undgå ventetid
Bestil tid i Borgerservice

Til Midttrafik
Att. Danni Giørtz-Jørgensen

Afdeling: Vej og ejendom
Dato: 22.06.2022
Reference: Rene Meyer
E-mail: rem@norddjurs.dk

Bemærkninger til høring af de åbne kørselsordninger i Flextrafik

Norddjurs Kommune vil gerne kvittere for høringsmaterialet og har følgende bemærkninger.

Først og fremmest er Norddjurs Kommune positivt stemt over harmoniseringen, som vi forventer vil gøre det væsentligt nemmere for vores borgere at forstå og bruge flextrafikken og give forbedret mobilitet for borgerne.

Vi har været opmærksomme på problematikken omkring mulig parallelkørsel ved "Adresse til Knudepunkt" (nu delt op i Adresse til Skiftested og Adresse til Servicested). Vi er tilfredse med de opstillede kriterier med henblik på at fjerne mulige parallelkørsler

Norddjurs Kommune har allerede den kommende fælles takst på Flextur samt alle 3 tilbud/serviceniveauer. Men den nye model betyder ændringer, som i langt overvejende grad vil være gavnlige for vores borgere i forhold til forståelse og kommuneoverskridende mobilitet.

Vi har gennem flere år hørt, at de forskellige navne og priser har været genstand for forvirring og frustration hos borgerne. Samtidig har de forskellige ordninger givet begrænsninger for, hvordan man har kunnet bruge tilbuddene på tværs af kommunegrænser, særligt Plustur og Flextur Ung, da vores nabokommuner Randers og Syddjurs ikke har haft Plustur. Selvom Syddjurs Kommune også har Flextur Ung, har vores borgere ikke kunnet bruge tilbuddet på tværs af kommunegrænserne. Som vi ser det gør den nye ordning op med disse problematikker.

Flextur Ung afskaffes, men der vil stadig være gode tilbud til de unge med ungdomskort for at foretage gratis rejser med Adresse til Skiftested, samt billig transport til eventuelle Servicesteder, som Norddjurs Kommune opretter, så de unge stadig kan deltage i det sociale liv udenfor skoletiden. Og så behøver de unge ikke mere at skulle oprettes med Flextur Ung hos Norddjurs Kommune.

Siden Djurs Mobilitetsstrategi blev godkendt i 2016 har Djurslandskommunerne arbejdet med at opgradere knudepunkter, letbanestationer og større stoppesteder, som udgangspunkt for attraktive skifte mellem transportformer. I 2020 fik vi et nyt hovednet mellem disse knudepunkter, stationer og stoppesteder med hurtige direkte busser (”letbane på gummihjul”) sammen med letbanen. Harmoniseringen af flextrafikken er prikken over i’et i forhold at etablere en attraktiv tilbringertrafik til vores knudepunkter og hovednettet på tværs af kommunegrænserne, og den skaber den sammenhæng i transporten, som var målet med Djurs Mobilitetsstrategi. Borgerne er ligeglade med kommunegrænser, og med den nye ordning skaber vi bedre sammenhæng mellem kommunerne, f.eks. Adresse – Skiftestedskørsel fra Norddjurs til Ryomgård Station eller fra Syddjurs til Trustrup Station. Det kræver selvfølgelig også gode forhold, og kommunerne fortsætter derfor arbejdet med at opgradere knudepunkter, stationer og stoppesteder. Det kan eksempelvis ses i kommunernes ansøgninger til Midttrafiks kvalitetsløftspulje i 2021, som begge kommuner har fået positivt tilsagn om. De støttede projekter vil opgradere faciliteterne på knudepunkterne i Ebeltoft, Ryomgård, Rønde, Auning, Glesborg og Grenaa samt letbanestationerne i Trustrup og Hessel og Plustur-stoppestederne i Ørsted og Ørum. Kommunerne vil ligeledes være opmærksomme på den eksisterende og kommende ansøgningsrunder fra kvalitetsløftspuljen.

Vi bifalder desuden muligheden for at lave særlige Flextrafik-knudepunkter - nu kaldet Skiftesteder og Servicesteder. Vi har foreslået en række steder på det administrative møde med Midttrafik. Heriblandt er begge djurslandskommuner enige om knudepunkter ved uddannelsesbyen ved N.P. Josiassens Vej i Grenaa, samt Aarhus Lufthavn i Syddjurs Kommune. Disse knudepunkter er en god og billig måde at forbedre mobiliteten til de steder, hvor forskellige målgrupper kan være udfordret i at komme frem til af forskellige årsager, f.eks. at bussen ikke kører mere, det tager for lang tid med anden kollektiv trafik, eller der er langt at gå fra f.eks. trafikterminalen i Grenaa.

Vi ser den nye ordning som positiv for hele Djursland, og vi håber, at vores nabokommuner Aarhus og Randers ligeledes vil tage godt imod ændringerne og mulighederne for at de laver Skifte- og Servicesteder i deres byzoner. Her ser vi selvfølgelig meget gerne, at der fortsat er et særligt Flextrafik-stoppested (Servicested) ved Regionshospitalet i Randers til gavn for borgere på Djursland.

Med venlig hilsen
Kommunalbestyrelsen i Norddjurs Kommune

Danni Giørtz-Jørgensen

Fra: Gitte Rasmussen <gitte.rasmussen@odder.dk>
Sendt: 12. maj 2022 14:00
Til: Hovedpostkasse Midttrafik; Danni Giørtz-Jørgensen
Cc: Casper Grønborg
Emne: Odder kommune - politisk høring af Midttrafiks oplæg til harmonisering af flextrafikkens åbne kørselsordninger.

Kategorier: TeamShare

Til Midttrafik

Kommunalbestyrelsen i Odder Kommune har på møde den 9. maj 2022 drøftet Midttrafiks oplæg til harmonisering af flextrafikkens åbne kørselsordninger.

Kommunalbestyrelsen har besluttet at tage oplægget til efterretning. Samtidig har Kommunalbestyrelsen besluttet, at Odder Kommune, ved indførelse af harmoniseringen, bibeholder eksisterende knudepunker, samt etablerer et knudepunkt ved Assedrup Station og et knudepunkt ved Sundhedshuset, Odder.

Med venlig hilsen
Gitte Rasmussen
Ingeniør

Odder Kommune

Teknik & Miljø
Rådhusgade 3, 8300 Odder
Tlf. 3084 3477
EAN nr. 579 0000 408 634

Sikker behandling af personoplysninger er vigtig for Odder kommune
Læs mere om vores generelle privatlivsinformation

Randers Kommune
Veje og Trafik
Laksetorvet 1
8900 Randers C

Telefon +45 8915 1515
Direkte 1655

vejeogtrafik@randers.dk
www.randers.dk

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Dato: 29-06-2022 /Journalnummer: 13.05.16-P00-3-22

Høringssvar fra Randers Kommune vedrørende åbne kørselsordninger i Flextrafik

Miljø- og teknikudvalget i Randers Kommune har behandlet Midttrafiks forslag til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik henholdsvis den 17. maj og 14. juni 2022. Randers Kommune sender hermed politisk høringssvar:

Randers Kommune anerkender behovet for harmoniseringsprojektet for at sikre en bedre udnyttelse af flextrafikken som en del af den kollektive trafik og større gennemskuelighed for kunderne. Samtidig ser vi også et større behov for at udbrede kendskabet til produkterne. Randers Kommune støtter derfor overordnet op om Midttrafiks harmoniseringsprojekt.

Randers Kommune har dog en bekymring for, at løsningen vil blive dyrere for kommunen, hvis vi skal tilbyde borgerne et serviceniveau svarende til det nuværende. Specielt det forhold, der er med forslaget, hvor det bliver muligt med kommunekrydsende flextrafik, som bliver finansieret af kommunerne. I dag betaler Syd- og Norddjurs Kommuner prisen i begge retninger, når deres borgere benytter flextur til Randers Regionshospital. Med den nye struktur, skal Randers Kommune betale for kørslen fra Randers og ud af kommunen.

Kommuner med større byer og tilbud, fx et hospital, må forventes at tiltrække flere kørsler fra omkringliggende kommuner, end der nødvendigvis er i modsat retning. Randers Kommune foreslår derfor, at Midttrafik undersøger mulighederne for, at det er bopælskommunen, der betaler både ud- og hjemkørsel, når der er tale om kørsel til og fra fx et hospital, hvis hospitalet vælges som et servicested af hensyn til kommunens egne borgere.

Randers Kommune ønsker samtidig at opfordre Midttrafik til at indtænke placering af alternative transportformer, eksempelvis elcykler, som et supplement til Flexbusser på udvalgte lokationer i landdistrikterne.

Et projekt under 'Gate 21' søger netop nu partnere til et sådan forsøg: [Projekt søger partnere til forsøg med delemobilitet - Gate 21 Porten til grøn vækst]

Endvidere ønsker Randers Kommune at foreslå, at der opereres med aktive skiftesteder, således at borgere ikke bliver kørt til et skiftested uden busafgange i aften og weekendtimerne.

Landdistriktsudvalget behandlede den 19. maj 2022 Midttrafiks forslag og supplerer høringssvaret med følgende bemærkning:

At Midttrafik undersøger, om man kan køre til og fra byzonen til 7 kr. pr. km, hvis man begynder eller slutter turen fra en adresse i landdistriktet.

Randers Kommune har som et supplement til høringssvaret forelagt forslaget for kommunens Handicapråd og Ældreråd. Svarene fra de to råd er vedlagt Randers kommunes høringssvar som bilag 1 og 2.

Med venlig hilsen

Nana Andersen

Handicaprådet

Byrådssekretariatet og kommunikation

Telefon +45 8915 1515

Sekretær for Handicaprådet

Mikkel Unna-Lindhard
Mikkel.Unna-Lindhard@randers.dk

www.randers.dk

Sendes til Trafikafdelingen, Randesr Kommune

17-06-2022 / 00.01.00-G01-102-22

Handicaprådet har på rådets ordinære møde den 15. juni 2022 behandlet sagen "Politisk høring af harmonisering af Midttrafiks Flextrafik" og har følgende bemærkninger:

Handicaprådet bakker op om det gode høringssvar, som ældrerådet i Randers Kommune har udarbejdet. Især pointen omkring fokus på ikke-digitale borgere er vigtig for Handicaprådet, da der også blandt personer med handicap er mange, som er ikke-digitale. Herudover glæder det rådet, at "Adresse-til-adresse"-muligheden bibeholdes, dog kunne rådet ønske sig, at det inkluderede muligheden for hjælp til og fra hoveddør.

Kommunikationen og kundeoplevelsen bør styrkes, således at Flextrafik-konceptet kan forstås af alle, herunder især betalingsmulighederne, som kan være svære at gennemskue. Man bør tænke tilgængelighed ind i hele kommunikationsløsningen, hold det så simpelt og overskueligt som muligt. Det skal være nemt for alle at finde frem til, hvor man finder relevante steder/services i flextrafikken.

Det er glædeligt, at der tænkes mindre i kommunegrænser og mere på rejsen fra A til B.

Handicaprådet har ad anden vej erfaret, at der indføres et fysisk månedskort til pensionister og førtidspensionister. Handicaprådet håber, at dette også indføres til andre ikke-digitale brugere, både generelt og i flextrafikken. Det er langt fra alle personer med handicap, der er (førtids)pensionister.

Handicaprådet håber på involvering, når det skal defineres, hvilke servicesteder og knudepunkter der skal laves i Randers Kommune. Når disse fastlægges, bør det være nemt at finde oplysninger om, hvor disse steder er placeret. Handicaprådet håber, at stederne bliver faste og ikke skifter alt efter tid på døgnet og dag på ugen.

Derudover kunne det være en god idé at kunne anvende sit ledsagerkort i flextrafikken.

Der bør arbejdes mere med QR koder eller andre oplæsningsmuligheder af hensyn til ordblinde og svagtseende. Dette gælder også f.eks. punktskrift på skilte ved stoppesteder. Handicaprådet anbefaler, at man inddrager relevante brugerorganisationer i dette arbejde.

Afslutningsvis vil rådet gerne lægge op til, at der i alle processer tænkes mere på brugervenlighed og overskuelighed.

Med venlig hilsen

Karina Hjorth
Formand for handicaprådet

Til Midttrafik

Ældrerådet
Byrådssekretariatet og kommunikation

Telefon +45 8915 1515
Direkte +45 8915 1905

Camilla.Juul.Nielsen@randers.dk
www.randers.dk

09-06-2022 / 00.22.04-P35-34-21

Ældrerådets høringssvar til Midttrafiks forslag til harmonisering af Flextrafik

Ældrerådet vil først og fremmest gøre opmærksom på, at materialet forekommer ufyldestgørende i forhold til at skulle indgå i en høringsproces. Det har været problematisk at forstå det fulde omfang af ændringerne, da der fortsat er ubekendte faktorer, som kan spille ind i forhold til det serviceniveau, der tilbydes borgerne i Randers Kommune.

Nogle af de ting, som forekommer uklare er f.eks. hvor der vil være service- og skiftesteder i Randers Kommune og hvor der vil være "byzoner" i Randers Kommune. Disse ting har indvirkning på serviceniveauet, men også på prisen, hvorfor det er nødvendig viden for ældrerådet for at kunne komme med et kvalificeret høringssvar på det samlede forslag om harmoniseringen.

Derudover har ældrerådet følgende bemærkninger:

Fokus på de ikke-digitale borgere

Det ligger ældrerådet meget på sinde, at sørge for at de ikke-digitale borgere får samme muligheder, som de digitale borgere. Der må ikke være borgere, som efterlades med begrænsede eller ingen muligheder når de skal bruge Flextrafik.

Der skal være et telefonnummer, man alternativt kan ringe til - dette skal kunne bruges til bestilling af Flextrafik og eventuelle klager (og ikke kun en digital kontaktformular).

Ældrerådet har svært ved at se, hvordan ikke-digitale borgere kan bestille "Adresse til skiftested", da dette alene kan bestilles på Rejseplanen. Hvis disse borgere bor langt fra et skiftested udelukker det jo mange fra at kunne tage bussen. Dette bør kunne bestilles telefonisk.

Ventetider – rejsegaranti

Midttrafik skal som udgangspunkt leve op til rejsegarantien - hvilket ikke altid sker. Det er f.eks. et problem for brugeren, hvis man har en tid ved lægen, på sygehuset m.m.

Betaling og brug af pensionistkort

Det er positivt, at priserne harmoniseres over kommunegrænserne, men ældrerådet synes det er lidt uklart, hvornår pensionistkortet kan bruges som betaling. Dette bør tydeliggøres, så de ældre borgere er fuldt ud informeret om, hvornår pensionistkortet kan bruges til Flextrafik.

Det er også vigtigt, at der er mulighed for at betale til chaufføren med de forskellige betalingsmuligheder – kontant, dankort og mobilepay.

Det nævnes, at der er mulighed for månedsfakturering, men denne mulighed uddybes ikke nærmere. Det bør tydeliggøres, hvornår borgerne kan gøre brug af månedsfakturering.

På ældrerådets vegne,

Med venlig hilsen

Per Boysen
Formand

Returadresse:
Land By og Kultur, Vej og Park
Smed Sørenses Vej 1, 6950 Ringkøbing

Midttrafik

Sagsbehandler
Anette Thesbjerg
Direkte telefon
99 74 11 78
E-post
anette.thesbjerg@rksk.dk
Dato
8. juni 2022
Sagsnummer
21-026106

Høringssvar til harmonisering af Flextur

Teknik- og Miljøudvalget har på møde den 7. juni 2022 drøftet harmonisering af Flextur. Udvalget har følgende bemærkninger:

1. Godt at priser og betjening bliver harmoniseret.
2. Herning Kommune bør indgå i Flextur og udpege sygehuset i Gødstrup som servicested således, at en Flextur til sygehuset koster 3 kr. pr. km.
3. Regionen bør inddrages i betaling af en Flextur til og fra sygehuse, således at patienter, som skal til undersøgelse og som selv skal sørge for befordring kan køre til 3 kr. pr. km.
4. Regionen bør inddrages i betaling af en Flextur til og fra sygehuse for besøgende, såedes at besøgende kan køre til 3 kr. pr. km.
5. Alle kommuner i Region Midtjylland med et sygehus bør klassificere det som et servicested, således at borger i Region Midtjylland kan få en Flextur til et hvilket som helst sygehus i Regionen til 3 kr. pr. km.
6. At det fremover bliver muligt at bestille en flextur telefonisk med personlig betjening, sådan at man tilgodeser borgere, som ikke har adgang til online bestilling.

På vegne af Teknik- og Miljøudvalget i Ringkøbing-Skjern Kommune

Anette Thesbjerg
Trafikkonsulent

Silkeborg Kommune

Dagsordenpunkt

Godkendelse af Midttrafiks forslag til harmonisering af Flextrafik

Sagsbehandler:
Dr18373

Sags-ID: EMN-2021-04431

Resume

Midttrafik ønsker at harmonisere flextrafikkens 3 produkter; Flexbus, Flextur og Plustur i ét og samme produkt og gøre flextrafikken tilgængeligt overfor alle borgere i Region Midtjylland.

Flextrafikken skal tilbydes via Rejseplanen, så kunderne får tilbudt forskellige transportmuligheder med forskelligt serviceniveau og pris.

For kommunerne må der på sigt forventes højere udgifter til Flextrafikken i takt med, at mulighederne bliver mere kendte og tilgængelige.

Indstilling

Teknik- og Miljøchefen indstiller til Plan- og Vejudvalget,

- at Silkeborg Kommune er positiv overfor Midttrafiks forslag til harmonisering af Flextrafik.

Sagen

Supplerende beskrivelse af sagen

Dette felt udfyldes kun, hvis der kommer væsentlige nye oplysninger til sagen mellem to politiske behandlinger. Hvis ingen nye oplysninger: Lad punktummet stå.

.

Beskrivelse af sagen

Midttrafik har sendt forslag til harmonisering af Flextrafik i høring hos samtlige kommuner i november 2021. Efterfølgende har der været administrative møder med hver enkelt kommune. Ultimo marts 2022 har Midttrafik sendt opdateret høringsmateriale, hvor

modellen for harmoniseringen er justeret. Dette materiale ønsker Midttrafik kommunernes høringssvar på senest 1. juli 2022.

Midttrafiks intention er ét Flexprodukt, men med forskellige takstniveauer i forhold til serviceniveau. Kunden vil få tilbud om Flextrafik via Rejseplanen sammen med tilbud om bus- og togtransport. Rejseplanen oplyser rejsetid og pris for hver enkelt rejsemulighed – og ud fra dette kan kunden træffe sit valg.

Kommunegrænserne er i dag en barriere for kundernes brug af Flextur, Flexbus og Plustur, da det er den enkelte kommune, der fastsætter serviceniveauet. Hvis harmoniseringen bliver gennemført, bliver de 3 produkter ens i alle kommuner i hele Region Midtjylland.

Midttrafiks oplæg af 30. marts 2022 (bilag) beskriver i detaljer, hvordan de nye regler vil påvirke kunder og Silkeborg Kommune. Følgende er uddrag fra materialet:

- *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.*

Midttrafik har foreslået nedenstående priser, som kunden skal betale for kørslen:

Type	**Kr./km**	**Min. kr.** [5]
Adresse-til-Adresse, begge adresser uden for by-zone[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 by-zone[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]		

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.

Note 6 tilføjelse; Der kommer ikke rejsekortudstyr i flexvognene, men Midttrafik arbejder på, at rejsekort kan benyttes ved bestilling/betaling af tur på Rejseplanen. Midttrafik vil fremover stille krav om betalingsterminal i alle flexvogne.

Skiftesteder er lokaliteter, hvor der kan skiftes til tog og bus, mens servicesteder typisk vil være lokaliteter med borgerservice, sundhedshuse, aktivitetscentre m.v.
Servicesteder kan bruges uafhængigt af den kollektive trafik, mens skiftesteder kun kan bruges i sammenhæng med en rejse med kollektiv trafik.

Forskellen på kundens pris og den betaling, som vognmanden skal have for den udførte tur, betales af den kommune, som turen starter i.

Nuværende Flextur, Flexbus og Plustur i Silkeborg Kommune:
Flextur er kørsel fra adresse til adresse. Borgere i Silkeborg Kommune kan bestille Flextur til 7 kr./km (minimum 35 kr./tur) i tidsrummet kl. 06-24 – dog koster det 14 kr./km (minimum 70 kr./tur) at køre internt i Silkeborg byzone, da her er gode tilbud om kollektiv trafik med bybusserne.

Silkeborg Kommune har indgået aftaler med Viborg, Ikast-Brande og Skanderborg kommuner, som betyder, at borgere kan benytte Flextur til 7 kr./km til rejser i disse områder.

Flexbus er ture i køreplaner, som kun bliver kørt, når en kunde har bestilt turen. Flexbus kører fra stoppested til stoppested, og koster det samme for kunden, som en ordinær bustur. I forbindelse med Trafikplan Silkeborg blev tilbud om Flexbus en del af serviceniveauet for minimumsbetjening af byer.

I juli 2021 blev Plustur indført i Silkeborg Kommune. Plustur bliver kun tilbudt via Rejseplanen og kun i forbindelse med anden kollektiv trafik med bus eller tog. Kunden kan køre med Plustur til 22 kr./tur til nærmeste eller næst nærmeste skiftested. Plustur giver borgere i områder uden eller med ringe busbetjening gode muligheder for at komme den første eller sidste del af en samlet rejse.
I Silkeborg Kommune er der oprettet skiftesteder i Kjellerup, Them, Voel, Ans, Skægkær og Laven. Der blev ikke oprettet et skiftested i Silkeborg byzone, da det var vurderingen, at dette ville betyde væsentlig øget service i forhold til den ordinære buskørsel og betydelige merudgifter.

Konsekvenser ved harmoniseringen
Umiddelbart bliver det ikke lettere at læse og forstå, hvordan de forskellige muligheder for Flextrafik fungerer. Men da kørslen skal bestilles via Rejseplanen, så har alle de bagvedliggende regler ingen betydning for kunderne. De skal blot tage stilling til, hvilken tur de ønsker at benytte mellem A og B.

- For flexture mellem oplandet og Silkeborg byzone vil prisen stige fra 7 kr./km til 14 kr./km og minimumsprisen stiger fra 70 kr./tur til 100 kr./tur.
- Rabat på 50% for medrejsende afskaffes.
- Flexbus-delen fortsætter uændret efter harmoniseringen – blot med et nyt navn.
- Plustur-delen vil give kunden mulighed for at benytte skiftesteder i nabokommunen, hvis dette er nærmeste eller næst nærmeste skiftested i forhold til adressen. Samtidig gives mulighed for at rejse til alle servicesteder i hele Region Midtjylland.

For kommunerne betyder harmoniseringen forskelligt i forhold til de hidtidige tilbud om Flextrafik. Dog vil markedsføringen og synligheden af Flextrafik blive øget, og derfor må der forventes en øget benyttelse.

Den enkelte kommune vil fremover alene kunne påvirke serviceniveauet i Flextrafik i forhold til, hvor der oprettes skiftesteder og servicesteder. Når Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutning om den nye model for Flextrafik, skal den enkelte kommune tage stilling til, hvor der skal oprettes skiftesteder og servicesteder. Placering og omfang vil påvirke kommunens udgifter til ordningen. Ligeledes skal omfanget af byzone fastlægges, da dette har betydning for, hvilken pris kunden skal betale for flexturen. Hidtil har det været op til den enkelte kommune, om den ville tilbyde borgerne Flextur, Plustur og Flexbus.

Midttrafiks illustration af den harmoniserede flextrafik med kommunegrænser, byzone, skiftested og servicested vedlægges i bilag.

Borgerinddragelse

Silkeborg Kommune har fremsendt Midttrafiks første oplæg til harmonisering i høring hos Seniorrådet og Handicaprådet i Silkeborg Kommune.

Seniorrådet har afgivet høringssvar 19. januar 2022. (bilag)
Af dette fremgår, at Seniorrådet finder ordningen og materialet svært tilgængeligt for ikke fagpersoner, men at harmonisering og forenkling støttes.

Seniorrådet har fremhævet:

- *At teksten i den nye ordning, formuleres i et klart, enkelt og let forståeligt sprog.*
- *At det fremgår klart og tydeligt hvad der menes med de omtalte hente og bringesteder, knudepunkter og stoppesteder mv.*
- *At man udelukker fagspecifik tekst medmindre det er nødvendigt, og betydningen derfor efterfølgende forklares.*
- *At ingen kommer til at betale mere for de samme ture end de gør i øjeblikket – tværtimod.*
- *At det fremgår af udbudsmaterialet og endelige kontrakter, at vognmændene afregner deres chauffører med overenskomstmæssig løn og arbejdsvilkår.*

Der er ikke modtaget høringssvar fra Handicaprådet.

Økonomi

Midttrafik har vurderet, at harmoniseringen af Flextrafikken vil betyde sparede udgifter for Silkeborg Kommune i størrelsesordenen 250.000 kr. Der henvises til Midttrafiks økonomiafsnit i bilag.

Teknik- og Miljøafdelingen vurderer, at øget markedsføring og mulighed for længere ture med Flextrafik vil øge antallet af Flexture samt udgifterne.

NEDENSTÅENDE FELTER MÅ IKKE UDFYLDES AF SAGSBEHANDLERE!

Bilag

1 (Midttrafiks oplæg af 30. marts 2022 - 9539595)

2 (Flexprodukt harmoniseret - 9564911)

3 (Høringssvar fra Seniorrådet - 9539594)

Beslutning

Udvalg: Plan- og Vejudvalget **Dato:** 03-05-2022

Indstillingen godkendt.

Ej til stede

.

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høringssvar vedrørende harmonisering af åbne kørselsordninger i flextrafik

Skanderborg Kommune behandlede Midttrafiks forslag til harmonisering af åbne kørselsordninger i flextrafik på byrådsmødet d. 23. maj 2022.

Skanderborg Kommune vurderer overordnet set, at forslaget om harmonisering af flextrafik kan betyde en forbedring af det samlede kollektive transporttilbud i Skanderborg Kommune. Det vurderes også overordnet set, at forslaget kan betyde en forbedring af det samlede kollektive transporttilbud på tværs af kommunegrænser som følge af ensartet prisstruktur.

Bedre markedsføring under ét navn, enkel bestillingsprocedure bl.a. via Rejseplanen.dk og mere enkle priser vil kunne få flere til at benytte de åbne kørselsordninger. Det vil i givet fald skabe bedre mobilitet for borgerne – særlig i landområderne.

Forslagets betydning for den fremtidige kollektive trafik og flextrafik afhænger i høj grad af, hvor og hvor mange skiftesteder og servicesteder der placeres. Vi bemærker, at placeringen og antallet af skiftesteder og servicesteder ifølge Midttrafiks forslag først skal fastlægges senere. Det betyder på nuværende tidspunkt en vis usikkerhed om, hvor skiftesteder og servicesteder kan placeres, og dermed også en vis usikkerhed om de økonomiske konsekvenser for Skanderborg Kommune.

Det er afgørende for Skanderborg Kommunes vurdering af forslaget til harmoniseringen, at vi selv kan fastlægge, hvor der skal være byzoner, skiftesteder og servicesteder i kommunen. Hermed kan vi sikre både det rette serviceniveau og påvirke de økonomiske konsekvenser.

Ændringen af kørselsordningerne forventes at skabe nye kørselsmønstre hos borgene. Det vil forventeligt gøre flextrafik til et mere alment kendt og benyttet produkt på længere sigt. Derfor bør der i det kommende arbejde og inden en endelig vedtagelse foretages mere præcise økonomiske beregninger med udgangspunkt i konkrete forslag til fastsættelse af servicesteder, skiftesteder og byzoner i Skanderborg Kommune og de øvrige kommuner.

Prisen for Flextur foreslås at stige fra Skanderborg Kommunes nuværende 4 kr. pr. km. til 7 kr. pr. km. Skanderborg Kommune foreslår, at prisen på 7 kr. pr. km. defineres som en maksimal pris pr. km., således at kommuner der vil tilvælge en lavere pris pr. km. har mulighed for det.

Dato
23. maj 2022
Sagsnr.: 13.05.16-G01-1-21

Din reference
Troels Tofte Hansen

Telefontider
Man – ons: 10.00 – 13.00
Tor: 10.00 – 17.00
Fre: 10.00 – 13.00

Åbningstider
Man – ons: 10.00 – 13.00
Tor: 10.00 – 17.00
Fre: 10.00 – 13.00

Plan, Teknik og Miljø
Vej og Trafik
Skanderborg Fælled 1
8660 Skanderborg

www.skanderborg.dk

Skanderborg Kommune har i dag Flextur Ung, - gratis Flextur-transport for unge med Ungdomskort i tidsrummet kl. 18-24 på hverdage og i weekender kl. 6-24.

I forslaget lægges der op til, at rejsehjemmel fra kollektiv trafik (herunder Ungdomskort) kun vil kunne bruges, når turen med flextrafik bestilles via rejseplanen som en del af en samlet rejse med kollektiv trafik. Skanderborg Kommunes nuværende flextur Ung-kørsler bestilles i dag kun i meget begrænset omfang som en del af en samlet rejse, og ordningen forventes derfor ikke længere at være attraktiv. Forslaget ser Skanderborg Kommune derfor som en forringelse af og et reelt bortfald af den nuværende Flextur Ung-ordning.

Skanderborg Kommune forventer derfor at der ses nærmere på denne problematik, og at der udvikles en model for, at Ungdomskort stadig kan benyttes indenfor de takstzoner kortet gælder til i bestemte tidsrum (eksempelvis aften og weekend), uden nødvendigvis at være en del af en samlet rejse med kollektiv trafik. Skanderborg Kommune ser derfor frem til at modtage denne model, der naturligvis også skal indgå i de kommende drøftelser og økonomiske beregninger.

I forslaget lægges der op til at en adresse-til-servicested kørsel kun kan bestilles telefonisk, på midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app. For at sikre formålet med harmoniseringen i forhold til en vigtig forenkling af den samlede bestillingsprocedure, bør adresse-til-servicested kørsel også kunne bestilles via Rejseplanen.dk ligesom de øvrige flextrafik-serviceniveauer.

Skanderborg Kommune ser en enkel bestillingsprocedure som afgørende for harmoniseringen. Vi opfordrer derfor til, at der ved bestilling tages udgangspunkt i brugernes behov i stedet for systemer og produkter. Den enkle bestilling skal automatisk guide til den mest fornuftige flextrafik-løsning uden at brugerne skal tænke over begreber som servicested, skiftested, byzone mv.

Når der er fastlagt konkrete forslag til skiftesteder, servicesteder, byzoner, samt model for fortsat benyttelse af Ungdomskort i bestemte tidsrum uden at være en del af en samlet rejse, ønsker Skanderborg Kommune mulighed for at forslaget kommer i offentlig høring. Skanderborg Kommune foreslår derfor, at Midttrafik udarbejder en tidsplan for implementering af harmoniseringen, der indeholder ordentlig tid til offentlig høring og endelig politisk vedtagelse. Således vil vi som kommune få mulighed for at inddrage vigtige interessenter som Seniorrådet, Landsbyfællesskabet, Ungdomsrådet mv. inden endelig vedtagelse.

Skanderborg Kommune anbefaler samtidig, at Midttrafik arbejder for, at der foretages en harmonisering af flextrafiks åbne kørselsordninger på tværs af de øvrige regioner og trafikselskaber.

Med venlig hilsen

Frands Fischer
Borgmester

Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger her: https://www.skanderborg.dk/databeskyttelse
Her kan du også læse om dine rettigheder som registreret hos os, og hvordan du kontakter vores databeskyttelsesrådgiver.

STRUER KOMMUNE

Midttrafik
Att.: Danni Giørtz-Jørgensen

Høringssvar til harmonisering af de åbne kørselsordninger i flextrafik

Teknik-, miljø- og klimaudvalget i Struer Kommune tilslutter sig det fælles høringssvar fra de 8 midt- og vestjyske kommuner (Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive Kommuner) med følgende tilføjelse:

- Ad 2 i det fælles høringssvar: Langt de fleste borgere vil få et billigere tilbud i Struer Kommune: 3 kr. til servicested/skiftested. Dette kræver, at de bruger kørsel til/fra servicested/skiftested i stedet for kørsel fra adresse til adresse. Kørsel fra adresse til adresse vil blive dyrere (i dag 4 kr. pr. km fremover 7 kr. pr. km). Der er bekymring for, at denne prisstigning vil gå ud over de svageste borgere, hvis de ikke kan køre til/fra servicested/skiftested (3 kr. pr. km) og selv komme videre derfra.

- Når harmoniseringen af Flextrafikken træder i kraft, er det vigtigt at få udarbejdet let tilgængeligt informationsmateriale til flere forskellige målgrupper og med eksempler, så det bliver let at forholde sig til.

Struer Kommune er generelt tilhænger af harmoniseringen af de åbne kørselsordninger.

Med venlig hilsen

Marianne Bredal
Formand for Teknik-, Miljø- og klimaudvalget

Rune Asmussen
Direktør

DATO
23-06-2022

JOURNALNUMMER
13.05.16-K04-1-21

TEKNISK DRIFT OG ANLÆG
SMEDEGADE 7, 1.
7600 STRUER

E: TDA@STRUER.DK

Struer Kommune bruger it i sagsbehandlingen. Derfor skal kommunen følge persondataloven og gøre dig opmærksom på dine rettigheder efter denne lov: Når kommunen indsamler og/eller behandler personoplysninger om dig, har du ret til at få indsigt i disse oplysninger og gøre indsigelse, hvis oplysningerne er forkerte. Kommunen skal slette/ændre forkerte oplysninger. Vil du vide mere om persondataloven, kan du læse en udførlig vejledning på Datatilsynets hjemmeside: www.datatilsynet.dk

Syddjurs KOMMUNE

4. april 2022
Kontaktperson:
Paw Fjordside Nielsen
+4523311123
pfjn@syddjurs.dk

Høringssvar Midttrafik Harmonisering af Flextrafik.

Til Midttrafik

Syddjurs Kommune modtog den 17. november 2021 jeres henvendelse vedrørende den politiske høring af harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik.

Syddjurs Kommunes Natur-, teknik- og miljøudvalg, samt Handicapråd, Ældreråd og DemoRåd (ungeråd) har behandlet sagen.

Efter endt politisk behandling har Syddjurs Kommune følgende høringssvar:

Syddjurs Kommune er grundlæggende positivt stemt overfor forslaget om harmonisering af flextrafik, og dermed en ensretning af konceptet og de dertilhørende tilbud. Det vil skabe et bedre overblik for borgerne i forhold til de forskellige tilbud, hvorfor dele af oplægget anses som en styrkelse af den kollektive trafik i Syddjurs Kommune.

Dog er Syddjurs Kommune ærgerlige over ikke selv at kunne bestemme takster og have mulighed for at tilbyde differentierede ordninger og vilkår for visse målgrupper i kommunen. Syddjurs Kommune har blandt andet to særordninger, som ikke længere er muligt at tilbyde såfremt harmoniseringen implementeres. Det drejer sig om:

1. Flextur fra Syddjurs Kommune til Regionshospitalet i Randers, til 4 kr. per kilometer.
2. Flextur Ung som tillader gratis Flextur indenfor visse tidsrum, for brugere med ungdomskort.

Netop disse to særordninger er grundlæggende for at borgere i hele Syddjurs Kommune har et tilfredsstillende udbud af kollektiv trafik. I forhold til transport til og fra Regionshospitalet i Randers, er dette en service, som i vid udstrækning benyttes af en gruppe af borgere, som er særligt sårbare, og i mange tilfælde lever under et stramt budget. Hvis prisen på turen medfører afbud til den planlagte behandling, kan dette medføre helbredsmæssige konsekvenser.

For at fastholde unge og uddannelsessøgende i Syddjurs Kommune, er det vigtigt at kunne tilbyde dem mulighed for at have socialt samvær med jævnaldrende. En af tilbuddene til de unge er, at de kan benytte sig af flextur ung. Ved at de unge skal betale fuld

pris for deres flextur, risikeres at turen vælges fra, eller i værste fald, at de kører med en kammerat, som ikke er i stand til at køre bil forsvarligt.

Syddjurs Kommune ønsker at fastholde den nuværende kilometertakst vedr. dør-til-dør kørsel, frem for den markante prisstigning, som der er lagt op til i forbindelse med harmoniseringen.

Samtidig er der også en opmærksomhed på kommunens knudepunkter, som helst skal kunne håndtere ventende borgeres behov, henunder borgere med et handicap, der kræver særlige ventefaciliteter.

Syddjurs kommune tilslutter sig således harmoniseringen af de "fysiske" rammer for flextrafikken, men opponerer imod harmoniseringen af taksterne.

Høringssvar vedr. Harmonisering af Flextrafik

27. juni 2022

TEKNIK OG MILJØ
Byrum
Aarhus Kommune

Trafik og Vejdrift
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00
Direkte telefon: 41 85 85 90

E-mail:
anlaeg@mtm.aarhus.dk
Direkte e-mail:
jkie@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sagsbehandler:
Kim Josefsen

Aarhus Kommune er glade for Midttrafiks arbejde med at forenkle systemet til glæde for brugerne. Harmoniseringen bidrager til at mindske kompleksiteten i at benytte Flextrafik, hvilket forhåbentligt vil få flere til at benytte tilbuddet end hidtil.

Flextrafik spiller en vigtig rolle i den kollektive trafik som et supplement til den øvrige kollektive trafik i bybusser og letbane. Det er dog vigtigt at tilbuddet ikke kannibaliserer det store og velbetjente netværk af regionale busser, bybusser, tog og letbane.

Tiltag for at forebygge disse bekymringer har Midttrafik allerede indarbejdet efter flere kommuner har rettet henvendelse herom, hvilket Aarhus Kommune kun kan støtte op om.

Harmoniseringen åbner op for mere kørsel på tværs af kommunegrænserne, hvor tilskuddet til turen vil komme fra kommunen, hvori turen starter. Aarhus Kommune ser gerne, at der følges op på hvordan rejsemønstrene i den åbne Flextrafik ændrer sig efter harmoniseringen ift. tværkommunal kørsel.

Aarhus Kommune vil i fremtiden genbesøge de eksisterende knudepunkter, så de giver mening centrale steder i byen og spiller sammen med resten af det kollektive net.

Aarhus Kommune har modtaget input fra Handicaprådet og Ældrerådet i Aarhus Kommune. Ældrerådet har ønsket at afgive eget høringssvar, det er vedhæftet dette brev.

Bilag 1: Høringssvar fra Ældrerådet i Aarhus Kommune

Ældrerådets svar på høring om "Harmonisering af flextrafik."

Ældrerådet i
Aarhus Kommune
Grøndalsvej 2, 1.401
8260 Viby J

Dato: 13.marts 2022

Indledningsvis er det positivt, at arbejde for en mere gennemsigtig struktur, hvor der også er en ensartethed i tilbuddet på tværs af kommunegrænserne.

Der er behov for en tydeliggørelse og forenkling af reglerne - og dette både i forhold til nuværende brugere og nye potentielle brugere, hvor mange helt har opgivet at forstå og bruge systemet. Digital bestilling fungerer fint for mange, men det skal fortsat være muligt, at ringe og bestille kørsel.

Der står ikke tydeligt i forslaget om handicapkørsel er et led i forslaget. Dette svar rummer en forventning om, at eksisterende handicapkørsel ikke er omfattet. For handicapkørsel er dør-til-dør princippet centralt at bevare. Handicapkørsel dækker kørsel for en meget begrænset personkreds med ret svære firkantet definerede handicaps.

Dvs at der blandt flex-kørsels brugere også vil være en stor del, der er hæmmet af forskellig grad af handicap. Nogle vil måske også have brug for dør-til-dør! Ved stigende alder nok flere, så omfatter ældre generelt. Dette ses ikke afspejlet i materialet. Tværtimod virker det som om, selvhjulpethed er en forudsætning? Særligt i en større struktur, kan der frygtes transporter over flere knudepunkter. Med et stigende antal knudepunkter forstærkes kravene således til brugerne.

Det ser desværre ud til, at dette materiale IKKE er tilgået Handicaprådet til udtalelse. Dette bør der rettes op på!

Stigningerne i taksterne virker umiddelbart meget voldsomme! Usikkerhed om dette vil forhindre de mindst velbeslåede i transport – det bør undersøges nærmere!
Det er positivt, at betalingsordninger tænkes udbyggede yderligere – enkelte SKAL dog stadig kunne betale med kontanter.

Fint nok at tage udgangspunkt i 2019 – corona-årene giver ikke et "normalbilled". Allerbedst er det - at der kommer en evaluering allerede efter 1 år - så vil der være mulighed for, at få et bedre overblik over, hvad brugerne vælger - og få rettet til - hvis det viser sig, at der er uhensigtsmæssige måder og strukturer.

Afslutningsvis kan det ikke understreges nok, at den nye ordnings struktur og takster skal gives megen opmærksomhed mht formidling – og særligt til de ældre borgere!!

Ældrerådets udvalg for
Bolig & arbejdsmarkedsforhold 13/03/22/AG

Regionshuset
Viborg

Regional Udvikling
Skottenborg 26
Postboks 21
DK-8800 Viborg
Tel. +45 7841 0000
kontakt@rm.dk
www.rm.dk

Midttrafik

Dato 31-05-2022

Sagsnr. 1-30-75-3-20

Forslag til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Midttrafiks flextrafik

Region Midtjylland har modtaget Midttrafiks forslag til ændringer og harmoniseringer af de åbne kørselsordninger i Midttrafiks flextrafik. Regionsrådet behandlede forslaget den 25. maj 2022.

Flexbus indgår i køreplanerne for et mindre antal regionalruter, og samlet set udgør den åbne flextrafik kun en beskeden del af Region Midtjyllands trafikbestilling hos Midttrafik.

Ikke desto mindre er det Region Midtjyllands vurdering, at velfungerende flextrafik er vigtig for den sammenhængende kollektive trafik i hele regionen. Dette gælder især i forhold til småbyer og yderområder, hvor flextrafikken fungerer som tilbringertrafik det sidste stykke mellem bopæl eller det lokale stoppested og de trafikale knudepunkter i byerne, hvor passagererne kan skifte til og fra busser og tog.

Region Midtjylland lægger vægt på, at flextrafikken er velfungerende og løbende forbedres, og derfor bakker regionen op om Midttrafiks forslag til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Midttrafiks Flextrafik.

I den forbindelse vil Region Midtjylland fremhæve:

Større fokus på betjening af trafikale knudepunkter
Som nævnt ovenfor lægger Region Midtjylland vægt på flextrafikkens bidrag til trafikal sammenhæng og tilgængelighed i alle dele af regionen.

Forenkling af betaling og turbestilling
Det er væsentligt, at bestilling og betaling ikke udgør en barriere for passagernes brug af flextrafikken. Herunder også at digitale løsninger videreudvikles og udnyttes, og at brugen af kontantbetaling reduceres. Dog bør der også tages højde for, at der kan være passagerer,

der har behov for personlig (telefonisk) betjening, og mulighed for at kunne betale kontant.

Styrkelse af kommunikation
I forhold til øget kendskab og styrket information om flextrafikken foreslås det, at Midttrafik gør brug af resultaterne om bl.a. information og kommunikation fra projektet "Kollektiv trafik frem i lyset", som blev gennemført i Hedensted Kommune i 2019.

Venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Høringssvar flextrafik

Det er positivt med en klar markering af flexture i forhold til visiteret kørsel, da forskellen for mange er uklar i dag. Det er også positivt at fjerne forskellen mellem kommunerne, som i dag er uforståelig for passagererne.
Et tydelig design og et godt navn for produktet fx. ”smarttur” er vigtigt.
Mulighederne for flexture mellem stoppesteder bør fremgå af rejseplanen og Midttrafiks information.
For ture mellem stoppesteder, der supplerer anden kollektiv transport, bør det være muligt at betale med almindelige billetter og til almindelig takst.
Der bør både kunne betales med kort, mobilpay og kontanter.
På sigt bør det være muligt at betale med rejsekort. DSB konduktører kan tjekke rejsekort ind og ud med en mobil-app; en sådan app bør flexturs-chaufførerogså have.
Bestillingstider skal være rimelige og bestilling skal være nem, via app og tlf. Hvor flexture er mellem stoppesteder og er supplement til anden kollektiv trafik, bør bestillingstid være 30-60 min., for andre ture to timer.

Dog lige en tanke her: hvorfor er flexture mellem stoppesteder nødvendige? Hvis der regelmæssigt er rejsende som har behov for transport mellem stoppested var en tilpasning at ruterne måske på sin plads, så begge ruter betjener samme stoppested - eller lade denne transport indgå i billetten / rejseplanenved køb så udgift og bestilling af FlexTrafik er inkluderet og rejsende undgår en dyr separat udgift og er sikret rettidig transport

Flexture bør kunne medbringe cykler og barnevogne mod gebyr.
Passagerrådet ser taksten på 7 kr/km som problematisk, da det er en væsentlig stigning fra de nuværende 4 kr/km i en del kommuner og dette vil reducere attraktiviteten af flextrafiken betydeligt i disse kommuner.
Når unge mennesker tager flextrafik til deres uddannelse er det vigtigt at ungdomskortet gælder således at vejen til uddannelsen er til at betale.
Nogle brugere føler sig utrygge fordi de oplever dårlig arbejdsmiljø og især ”dødtrætte chauffører”. Dette bør undgås. Der har også været klager over manglende danske sprogkundskaber hos nogle chauffører, som derfor ikke ringer til kunden om afhentningstid, hvilket kan være afgørende for nogle brugere.

Passagerrådet bidrager gerne yderligere til udvikling af et spændende produkt.

Med venlige hilsener

Passagerrådet i Region Midtjylland

Hans Michael Betsch
Forperson for Passagerrådet i Region Midtjylland
Tlf 20673743

Notat

midttrafik

Modtager	Bestyrelsen for Midttrafik
Udarbejdet af	Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen, Johanne Seest Hebsgaard
Cc	
Emne	Bilag 2 - Resumé af høringssvar vedr. harmonisering af åben flextrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

18. august 2022

Journalnr.:
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:
Johanne Seest Hebsgaard

E-mail:
jsb@midttrafik.dk

Baggrund

I november 2021 sendte Midttrafiks administration forslaget om harmonisering af åben flextrafik i politisk høring ved kommunerne i Midttrafiks område med høringsfrist i marts 2022. I høringsmaterialet indgik en beskrivelse af den foreslåede model for harmonisering, de konkrete ændringer i den enkelte kommunes ordninger og et estimat på den økonomiske betydning for kommunen. I forbindelse med høringen holdt Midttrafik møder med kommunernes administrationer, hvor der var mulighed for at høre mere om forslaget og konsekvenserne for egen kommune.

På kommunemøderne rejste flere kommuner en bekymring for risikoen for parallelkørsel med og kannibalisering af øvrig kollektiv trafik. Mere specifikt var kommunerne bekymrede for, at den foreslåede model for harmonisering ville give anledning til, at kunderne fremover ville bestille ture i den åbne flextrafik fremfor at tage bussen. Det var især lange ture til lav takst samt ture betalt med periodekort fra den kollektive trafik (fx pensionistkort eller Ungdomskort), der gav anledning til bekymring.

På den baggrund udarbejdede administrationen en justeret model med tiltag, der minimerer risikoen for parallelkørsel og kannibalisering betydeligt ved af begrænse længden af ture til laveste takst samt begrænse brugen af kollektiv trafiks rejsehjemmel til ture koordineret med kollektiv trafik.

Notater bestående af en grundig beskrivelse af den justerede model, en gennemgang af ændringerne i den enkelte kommunes ordninger og estimater på den økonomiske betydning for den enkelte kommune blev udsendt i marts 2022. I samme ombæring forlængedes høringsfristen til 1. juli 2022.

Høringssvar

Midttrafik har modtaget høringssvar fra følgende: Horsens, Hedensted, Herning, Skanderborg, Aarhus, Favrskov, Struer, Ringkøbing-Skjern, Syddjurs, Norddjurs, Lemvig, Odder og Silkeborg kommuner samt et fælles høringssvar fra Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland (KSMV), som

består af Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner. Som en del af sit høringssvar har Randers Kommune vedlagt kommentarer fra Ældrerådet og Handicaprådet, og Aarhus Kommune har vedlagt kommentarer fra Ældrerådet. Derudover er der modtaget høringssvar fra Region Midtjylland og Passagerrådet i Region Midtjylland.

Samtlige høringsparter tilslutter sig overordnet set harmoniseringen, og flere finder tilmed tiltagene i den justerede model tilfredsstillende ift. begrænsning af parallelkørsel med øvrig kollektiv trafik.

Nedenfor gives et resumé af de dele af de enkelte parters høringssvar, hvor parten stiller spørgsmål eller er uenige i det udsendte forslag til harmonisering. Administrationens kommentarer hertil fremgår nedenfor.

Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland (KSMV)

KMSV består af Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Den åbne flextrafik bør kunne bestilles via Rejseplanen.	Modellen for harmonisering sikrer, at alle kørselstyper i den åbne flextrafik kan bestilles via Rejseplanen.
Ikke digitale borgere skal kunne ringe og bestille en rejse.	Kunderne vil som hidtil kunne ringe og bestille Flextur og Flexbus. Plustur kan som hidtil kun bestilles på Rejseplanen, da den bestilles sammen med en rejse med kollektiv trafik, hvilket Midttrafiks bestillingsmodtagelse ikke vil kunne håndtere.
Forskellige vilkår for brug af rejsehjemmel.	Muligheden for at bruge den kollektive trafiks rejsehjemmel, herunder Ungdomskort, pensionistkort eller andre periodekort er i harmoniseringsmodellen blevet begrænset til kun at omfatte Plustur og Flexbus for at mindske risikoen for parallelkørsel med og kannibalisering af øvrig kollektiv trafik, og dermed beskytte kommunernes økonomi. Priserne for kollektiv trafik er fastlagt ud fra serviceniveauet i den rutebaserede, kollektive trafik. Flextur med adresse-til-adresse kørsel har et højere serviceniveau end kollektiv trafik, bl.a. med kørsel fra/til selvvalgte adresser og på et af kunden valgt tidspunkt, hvorfor administrationen finder det rimeligt, at taksten er højere, og dermed at man ikke kan køre til takster fra kollektiv trafik. Administrationen har i den endelige model for harmonisering tilføjet, at man kan bruge DSB/Arriva-billetter i Plustur. Dette vil kun gælde for de samme DSB/Arriva-billetter, som man kan bruge i Midttrafiks busser.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Kommunesamarbejdet er bekymret for, at den kommunale ret til at definere sit eget serviceniveau sættes ud af spil.	Harmoniseringen betyder, at taksterne og rejsereglerne ensrettes. Kommunerne har stadig en høj grad af indflydelse på det lokale serviceniveau, idet man kan udpege byzoner, hvor kunderne betaler 14 kr./km for ikke at konkurrere med bybusserne, samt servicesteder og skiftesteder, hvor kunderne kan køre til 3 kr./km for at give kunderne særlig nem adgang til kommunens services eller den kollektive trafik. Det skal dertil tilføjes, at det følger af Lov om trafikselskaber, at trafikselskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikselskabets område.
Kompleksiteten er stadig høj, og forenklingen ligger i, at det er samme kompleksitet i alle kommuner.	Administrationen anerkender, at der også efter harmoniseringen vil være forskellige prisniveauer og vilkår i den åbne flextrafik. Harmoniseringen består i særdeleshed i, at kommunegrænser ophæves, og at regler og vilkår vil være de samme i hele Midttrafiks område. Kompleksiteten vil derfor blive mindre for kunder, der vil bruge åben flextrafik i flere kommuner. Det betyder også, at Midttrafik i samarbejde med kommunerne lettere vil kunne kommunikere regler og vilkår over for kunderne. Og det gør det muligt at få Flextur på Rejseplanen, hvilket gør det langt nemmere for kunderne at få et samlet overblik over deres muligheder med kollektiv trafik og åben flextrafik. Det er ikke tiltænkt at anvende begreberne service- og skiftesteder i kommunikationen mod kunderne, ligesom kilometerbegrænsninger også kun vil være parametre, der er indstillet i systemerne samt beskrevet i detaljerede vilkår, som kunderne ikke behøver at forholde sig til. Kunden kan med harmoniseringen nøjes med at fremsøge sine rejsemuligheder på Rejseplanen og få præsenteret rejseruter, rejsetider og priser for de forskellige rejsemuligheder uden at forholde sig til de mere tekniske parametre, der ligger bag.
Den endelige udrulningsplan bør overvejes, så fx ældreråd kan inddrages.	Tidsplanen for implementering af harmoniseringen giver den enkelte kommune tid til lokale høringer, når kommunen har fastlagt sit serviceniveau.

Favrskov Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Flextrafik-produktet er stadig for komplekst for borgerne.	Administrationen anerkender, at der også efter harmoniseringen vil være forskellige prisniveauer og vilkår i den åbne flextrafik. Harmoniseringen består i særdeleshed i, at kommunegrænser ophæves, og at regler og vilkår vil være de samme i hele Midttrafiks område. Kompleksiteten vil derfor blive mindre for kunder, der vil bruge åben flextrafik i flere kommuner. Det betyder også, at Midttrafik i samarbejde med kommunerne lettere vil kunne kommunikere regler og vilkår overfor kunderne. Og det gør det muligt at få Flextur på Rejseplanen, hvilket gør det langt nemmere for kunderne at få et samlet overblik over deres muligheder med kollektiv trafik og åben flextrafik. Det er ikke tiltænkt at anvende begreberne service- og skiftesteder i kommunikationen mod kunderne, ligesom kilometerbegrænsninger også kun vil være parametre, der er indstillet i systemerne samt beskrevet i detaljerede vilkår, som kunderne ikke behøver at forholde sig til. Kunden kan med harmoniseringen nøjes med at fremsøge sine rejsemuligheder på Rejseplanen og få præsenteret rejseruter, rejsetider og priser for de forskellige rejsemuligheder uden at forholde sig til de mere tekniske parametre, der ligger bag.
Placeringen af servicesteder og skiftesteder har betydning for prisfastsættelsen af rejserne.	Det er korrekt, at kommunen med den harmoniserede model stadig har høj grad af indflydelse på det lokale serviceniveau i form af at kunne tilbyde kunderne rejser til lav takst (3 kr./km) til udvalgte steder.
Når der er fastlagt konkrete forslag til skiftesteder, servicesteder og byzoner ønsker Favrskov Kommune mulighed for offentlig høring.	Tidsplanen for implementering af harmoniseringen giver den enkelte kommune tid til lokale høringer, når kommunen har fastlagt sit serviceniveau.

Hedensted Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Det er bekymrende, at ikke alle Flextrafik-produkter får ens bestillings- og betalingsprocedurer. Det er bekymrende, at rejsehjemler som periodekort, Ungdomskort, pensionistkort m.v. kun kan bruges i sammenhæng med kollektiv trafik. Det er bekymrende, at DSB/Arriva pendlerkort ikke kan bruges.	Alle nuværende bestillingsmuligheder fastholdes, og derudover bliver det muligt at bestille Flextur på Rejseplanen. Det bliver fortsat ikke muligt at bestille Plustur telefonisk, da denne rejseform bestilles i sammenhæng med øvrig kollektiv trafik, hvilket Midttrafiks bestillingsmodtagelse ikke kan håndtere. Alle nuværende betalingsmuligheder fastholdes, og derudover bliver det muligt at betale med betalingskort i bilerne for alle kørselstyper og med gyldig rejsehjemmel fra kollektiv trafik i Flexbus og Plustur. Kollektiv trafik rejsehjemmel kan ikke bruges i Flextur, da det vil øge risikoen for, at åben flextrafik bliver en konkurrent til kollektiv trafik, hvis man fx på et pensionistkort kan køre ubegrænset med Flextur. Dette valg er således truffet for at beskytte kommunernes økonomi. Administrationen har i den endelige model for harmonisering tilføjet, at man kan bruge DSB/Arriva-billetter i Plustur. Dette gælder kun for de samme DSB/Arriva-billetter, som man kan bruge i Midttrafiks busser.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Flextrafik-produktet er stadig for komplekst for borgerne.	Administrationen anerkender, at der også efter harmoniseringen vil være forskellige prisniveauer og vilkår i den åbne flextrafik. Harmoniseringen består i særdeleshed i, at kommunegrænser ophæves, og at regler og vilkår vil være de samme i hele Midttrafiks område. Kompleksiteten vil derfor blive mindre for kunder, der vil bruge åben flextrafik i flere kommuner. Det betyder også, at Midttrafik i samarbejde med kommunerne lettere vil kunne kommunikere regler og vilkår overfor kunderne. Og det gør det muligt at få Flextur på Rejseplanen, hvilket gør det langt nemmere for kunderne at få et samlet overblik over deres muligheder med kollektiv trafik og åben flextrafik. Det er ikke tiltænkt at anvende begreberne service- og skiftesteder i kommunikationen mod kunderne, ligesom kilometerbegrænsninger også kun vil være parametre, der er indstillet i systemerne samt beskrevet i detaljerede vilkår, som kunderne ikke behøver at forholde sig til. Kunden kan med harmoniseringen nøjes med at fremsøge sine rejsemuligheder på Rejseplanen og få præsenteret rejseruter, rejsetider og priser for de forskellige rejsemuligheder uden at forholde sig til de mere tekniske parametre, der ligger bag.
Flextur bliver dyrere i Hedensted Kommune. Kommunen ønsker den lave takst til/fra knudepunkter i hele kommunen, hvilket strider mod Midttrafiks ønske.	Midttrafik har ikke en målsætning om et bestemt antal knudepunkter (servicesteder) i den enkelte kommune, hvor kunderne kan køre til lav takst (3 kr./km). Det er op til kommunen at fastlægge, hvor man ønsker at tilbyde kunderne at kunne rejse til en lav takst. Midttrafik rådgiver gerne herom baseret på vores faglige viden om rejsemønstre m.m.
Plustur kan blive en konkurrent til busserne, eksempelvis fra Hedensted til Juelsminde.	Plustur er sat op således, at kunden kun får 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.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Det er bekymrende, at Midttrafik og FlexDanmark er ved at overgå til andet it-system til Flextrafikken.	Det er korrekt, at FlexDanmark, der leverer it-systemet til koordinering af flextrafik er ved at skifte system. Administrationen er dog af den overbevisning, at forbedret service over for Midttrafiks kunder ikke skal forsinkes af udvikling af it-funktionalitet, som andre trafikselskaber allerede har. Administrationen er i tæt samarbejde med FlexDanmark for at finde en god løsning, og vi forventer, at det vil kunne lade sig gøre inden for tidsplanen. Siden udsendelsen af høringsmaterialet er vi blevet bekræftet i, at det vil være muligt at lave de ønskede ændringer med rimelige midler. Administrationen vil følge nøje, at Midttrafiks behov bliver prioriteret i det fælles selskab.
Hedensted Kommune imødeser en klar beskrivelse af, hvornår Rejseplanen kan løfte bestillingsopgaven samt en beskrivelse af den centrale kommunikation om de åbne kørselsordninger.	Rejseplanen vil kunne modtage bestillinger på Flextur i god tid inden harmoniseringen i sommeren 2023. Flexbus og Plustur kan allerede bestilles via Rejseplanen. Midttrafik vil i god tid inden implementeringen af den harmoniserede model have lavet en kommunikationsplan, så det sikres, at kunderne kender de nye muligheder. I den forbindelse vil vi inddrage brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum.

Herning Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Henviser til det fælles høringssvar.	Se bemærkninger under dette punkt.
Anbefaler, at der laves en fordelingsmodel for Flextur til og fra supersygehusene.	Flextur vil som hidtil have en finansieringsmodel, hvor det er den kommune, hvori turen starter, der betaler nettoudgiften til turen. Hvis turen er over en kommunegrænse, er det således den ene kommune, der betaler nettoudgiften for fremkørslen, og den anden kommune, der betaler nettoudgiften for tilbagekørslen. Administrationen er opmærksom på, at kommuner med sygehuse eller andre offentlige services, der dækker mere end egen kommune, dermed risikerer at skulle betale for kørsel med nabokommuners borgere. Visionen for harmoniseringen er, at det skal være nemt for borgerne at bruge den åbne flextrafik. En evt. anderledes finansieringsmodel for Flextur til eksempelvis supersygehuse må derfor ikke gøre det sværere for kunderne at bruge Flextur. Borgere fra alle kommuner i Midtjylland skal derfor kunne køre med Flextur til et supersygehus på samme vilkår. Administrationen vil det første år med harmonisering følge særligt op på Flextur til sygehusene. Måtte det vise sig at være et problem, vil Midttrafik sammen med kommunerne og regionen se på en alternativ finansieringsmodel for netop den type kørsel. Forudsætningen er, at det kan gøres, så kunderne ikke oplever særregler, og dermed at det er ens for alle kunder i Midtjylland. Administrationen vil tage udgangspunkt i den fungerende model fra Regionshospitalet i Randers.

Horsens Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Egenbetalingen stiger for borgere bosat i oplandet fra 4 kr./km til 7 kr./km	Det er korrekt, at taksten stiger for Flextur, hvor borgerne kører fra en adresse til en anden adresse efter eget valg. Den harmoniserede takst er fastlagt for at beskytte kommunernes økonomi, idet andre kommuner har haft et højere takstniveau end Horsens, og ville opleve en væsentlig stigning i nettoudgiften, hvis deres takster skulle nedsættes. Horsens Kommune har dog mulighed for at sænke taksten til 3 kr./km til udvalgte steder, hvor de ønsker at give kunderne mulighed for at rejse til lavere takst.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Der bør være en begrænsning i længden af ture.	Med den model, der har været i høring i marts-juni 2022, er ture til 3 kr./km begrænset til 20 km, hvorefter taksten stiger til 7 kr./km.
Risiko for, at den kollektive trafik udhules af billig Flextur.	Denne risiko er imødekommet ved at begrænse ture til laveste takst (3 kr./km) til 20 km.
Pensionskort vil kunne bruges til Flextur og Plustur i kommunen og over kommunegrænsen.	I modellen for harmonisering vil kollektiv trafik rejsehjemmel som fx pensionistkort kun kunne bruges i Plustur, ikke i Flextur. I Plustur kan man kun bruge gyldig rejsehjemmel, så hvis fx et pensionistkort kun kan bruges i egen kommune, kan det også kun bruges til Plustur i kommunen.
Nabokommuner vil sandsynligvis skulle kompenseres for kørsel i nabokommuner.	Finansieringsprincippet for den åbne flextrafik er som hidtil, at nettoudgiften betales af den kommune, hvor turen starter. Der vil således ikke være kompensation kommunerne imellem.
Bestillingen af Flexbus er i dag kompliceret, hvor man både skal bruge Rejseplanen og Midttrafiks webshop.	Flexbus kan i dag bestilles på Rejseplanen. Hvis man ønsker at betale kontant i vognen, skal man ikke gøre andet end at bestille turen. Da Flexbus også kan bruges med kollektiv trafiks rejsehjemmel, er der også en mulighed for, at man fra Rejseplanen kan gå til Midttrafiks webshop for at købe fx enkeltbilletter eller læse om muligheder for at købe klippekort m.m. Det er dog kun nødvendigt, hvis man ønsker at købe kollektiv trafik rejsehjemmel samtidig med, at man bestiller sin tur med Flexbus.
Horsens Kommune efterlyser klarere beskrivelse af forskellen mellem de tre kørselsformer, Flextur, Plustur og Flexbus.	Administrationen har i den endelige harmoniseringsmodel tilstræbt at gøre forskellene endnu tydeligere.
Horsens Kommune opstiller forslag til harmonisering af de kørselstyper, Flextur, Plustur og Flexbus.	Administrationen vurderer, at det opstillede forslag er i overensstemmelse med den model, der har været i høring marts-juni 2022 og den endelige model for harmonisering. Administrationen bemærker, at Horsens Kommunes høringssvar tilsyneladende er udarbejdet på baggrund af det oprindelige forslag, der blev udsendt i november 2021 og ikke den justerede model fra marts 2022.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Ønsker 2 børn gratis med i flextrafik.	Ønsket om at medtaget børn under 12 år er inkluderet i den endelige model for harmonisering for så vidt angår Plustur og Flexbus, hvor man kan køre på kollektiv trafiks rejsehjemmel, herunder på samme vilkår som i bussen medtage op til 2 børn under 12 år på en voksen billet. Flextur er et tilbud med højere serviceniveau, hvor takster og rabatter fra den kollektive trafik ikke anvendes af hensyn til kommunernes økonomi.

Lemvig Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Henviser til det fælles høringssvar.	Se bemærkninger under dette punkt.
Ønsker mulighed for øgede søgemuligheder på Rejseplanen, så der oplyses den rejse, der er økonomisk mest fordelagtigt for kunden.	Rejseplanen vil komme til at vise alle rejsemuligheder, herunder vise varighed og pris for mulighederne med bus, tog, Flextur, Plustur og Flexbus. Dette er illustreret med et eksempel i bilag 3.

Norddjurs Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Flextur UNG afskaffes.	Kommunen konstaterer selv, at der i stedet vil være gode tilbud til de unge for at kunne bruge Plustur, og at man nu kan køre over kommunegrænsen. Administrationen er enig i, at det samlet set stadig er attraktivt for unge at bruge den åbne flextrafik.
Håber på gode muligheder for at bruge den åbne flextur til nabokommunerne.	Administrationen opfordrer nabokommunerne til bilateral dialog, og Midttrafik bidrager gerne med faglig rådgivning om udpegning af fx servicesteder.

Odder Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Kommunen tager harmoniseringen til efterretning og fastholder nuværende knudepunkter og etablerer to nye.	Administrationen ser frem til fortsat at have attraktiv åben flextrafik i Odder Kommune. Midttrafik bidrager gerne med faglig rådgivning, hvis kommunen ønsker at se på yderligere muligheder for den åbne flextrafik.

Randers Kommune

Randers Kommune har som supplement til kommunens eget høringssvar vedlagt høringssvar fra Handicaprådet og Ældrerådet i Randers Kommune.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Randers Kommune har en bekymring for, at løsningen bliver dyrere for kommunen, specielt med kørsel over kommunegrænser og kørsel til/fra Regionshospitalet i Randers.	Administrationen har i bilag 3 estimeret den økonomiske konsekvens af harmoniseringen for de enkelte kommuner. Randers Kommune vil umiddelbart få en mindreudgift på ca. 178 tkr. ift. 2019. Det beløb tager dog ikke højde for, at Randers Kommune evt. indfører servicesteder, hvor kunderne kan køre til/fra til 3 kr./km. og dermed øge kommunens nettoudgift. Administrationen er opmærksom på, at kommuner med sygehuse eller andre offentlige services, der dækker mere end egen kommune, risikerer at skulle betale for kørsel med nabokommuners borgere. Visionen for harmoniseringen er, at det skal være nemt for borgerne at bruge den åbne flextrafik. En evt. anderledes finansieringsmodel for Flextur til eksempelvis supersygehuse må derfor ikke gøre det sværere for kunderne at bruge Flextur. Borgere fra alle kommuner i Midtjylland skal derfor kunne køre med Flextur til et supersygehus på samme vilkår. Administrationen vil det første år med harmonisering følge særligt op på Flextur til sygehusene. Måtte det vise sig at være et problem, vil Midttrafik sammen med kommunerne og regionen se på en alternativ finansieringsmodel for netop den type kørsel. Forudsætningen er, at det kan gøres, så kunderne ikke oplever særregler, og dermed at det er ens for alle kunder i Midtjylland. Administrationen vil tage udgangspunkt i den fungerende model fra Regionshospitalet i Randers.
Randers Kommune opfordrer Midttrafik til at indtænke placering af alternative transportformer som fx elcykler som supplementet til flextrafik.	Administrationen vurderer ikke, at harmoniseringen af den åbne flextrafik i sig selv også omfatter alternative transportformer. Midttrafik vil gerne fagligt rådgive Randers Kommune om placering af servicesteder, så disse hænger sammen med andre transportformer, herunder evt. lokationer med elcykler.
Randers Kommune foreslår, at skiftesteder i Plustur er aktive, så der ikke køres Plustur til skiftesteder uden busafgange.	Plustur er sat op således, at kunden kun får 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.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Midttrafik bør undersøge, om man kan køre til 7 kr./km, hvis man kører fra landzone til byzone.	Forslaget om at kunne køre fra oplandet til en valgfri adresse i byzonen til 7 kr./km (i stedet for de foreslåede 14 kr.) vil medføre en væsentlig lavere takst i forhold til de steder, der i dag har byzoner med 14 kr./km. Det vil alt andet lige medføre en væsentligt øget nettoudgift for disse kommuner, og har ikke været en del af det forslag, der har været i høring. Administrationen har derfor ikke imødekommet forslaget.
Handicaprådet i Randers ønsker, at man kan tilvælge hjælp til og fra hoveddør.	Den åbne flextrafik er kørsel fra adresse til adresse, dvs. fra/til kantstenen. Ligesom i den kollektive trafik er serviceniveauet tilpasset, at man selv kan bevæge sig til/fra køretøjet. Hvis chaufføren skal have tid til at følge kunden helt fra/til døren, vil det kræve mere tid og dermed gøre turene dyrere. Kommune har mulighed for i andre lukkede ordninger at visitere borgerne til et højere niveau af service.
Handicaprådet ønsker, at kommunikationen og kundeoplevelsen skal gøres bedre. De ønsker desuden brugervenlighed og overskuelighed.	Administrationen udarbejder en kommunikationsplan i god tid inden implementeringen af harmoniseringen. I den forbindelse vil vi inddrage brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum. Rejseplanen er en af de mest benyttede digitale tjenester i Danmark og får generelt gode vurderinger. Rejseplanen arbejder løbende med forbedringer, herunder af tilgængeligheden.
Handicaprådet ønsker, at det fysiske månedskort til pensionister også kan bruges i flextrafik.	Gyldigt rejsehjemmel fra den kollektive trafik kan bruges i Flexbus og Plustur. Det gælder også det nye fuldtidspensionistkort, der indføres i alle kommuner i 2022.
Handicaprådet håber på involvering ved fastlæggelse af servicesteder og skiftesteder i kommunen.	Det er op til Randers Kommune at fastlægge servicesteder og skiftesteder, herunder hvordan man ønsker lokal involvering og evt. høring. Midttrafik bidrager gerne med faglig rådgivning om placering af skiftesteder og servicesteder.
Handicaprådet ønsker at kunne bruge ledsagerkortet i flextrafik.	Ledsagerkortet kan i dag bruges i den kollektive trafik. Ledsagerkort vil derfor også kunne bruges i den åbne flextrafik, hvor kollektiv trafiks rejsehjemmel bruges, dvs. Plustur og Flexbus.
Handicaprådet anbefaler, at man inddrager relevante brugerorganisationer i arbejdet med indretning af stoppesteder.	Det er op til kommunen at indrette de enkelte stoppesteder, men administrationen bakker op om, at disse gøres brugervenlige. Midttrafik bidrager gerne med faglige råd om god indretning af servicesteder og skiftesteder. Kommunerne har mulighed for at søge midler hos Midttrafiks Stoppestedspulje til at opgradere stoppestedsforhold i kommunen.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Ældrerådet finder materialet ufyldestgørende til en høringsproces, da det lokale serviceniveau ikke er fastlagt.	Administrationens har sendt materialet i politisk høring ved kommunerne og dermed ikke i offentlig høring. Det er korrekt, at der ikke ligger forslag til det konkrete, lokale serviceniveau, idet dette fastlægges af kommunen, efter rammerne for harmoniseringen er godkendt af bestyrelsen i Midttrafik.
Ældrerådet ønsker, at ikke-digitale borgere ikke efterlades med begrænsede eller ingen muligheder for at bruge flextrafik.	De ikke-digitale kunder får ikke dårligere vilkår end i dag. De vil kunne bestille Flextur og Flexbus telefonisk som hidtil. Det bliver fortsat ikke muligt at bestille Plustur telefonisk, da denne rejseform bestilles i sammenhæng med øvrig kollektiv trafik, hvilket Midttrafiks bestillingsmodtagelse ikke kan håndtere.
Ældrerådet forventer, at Midttrafik lever op til rejsegarantien	Der vil fortsat være rejsegaranti på den åbne flextrafik.
Ældrerådet ønsker det tydeliggjort, hvornår pensionistkortet kan bruges.	Pensionistkortet kan bruges til rejser med Plustur og Flexbus på de strækninger, hvor pensionskortet også er gyldigt til rejser med kollektiv trafik.
Ældrerådet ønsker, at man kan betale kontant, med betalingskort og MobilePay til chaufføren.	Man kan fortsat betale kontant til chaufføren, og det bliver også muligt at betale med kontaktløs betalingskort i vognen. MobilePay bliver ikke umiddelbart muligt, men det undersøges at gøre det muligt på sigt.
Ældrerådet spørger ind til månedsfakturering.	Månedsfakturering er en mulighed i Flextur, hvor kunden får en månedlig fakturering for sin kørsel. Denne mulighed opretholdes i Flextur.

Ringkøbing-Skjern Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Herning Kommune bør udpege sygehuset i Gødstrup som servicested. Alle sygehuse bør klassificeres som et servicested, så borgere kan få Flextur til et sygehus til 3 kr./km.	Administrationen forstår holdningen om, at et sygehus er et sted med offentlig service og derfor kan udpeges som et servicested. Det er dog op til den enkelte kommune selv at vurdere, hvor man ønsker at udpege et servicested. Administrationen vil ud fra en faglig vurdering anbefale, at sygehuse udpeges som servicesteder.
Regionen skal inddrages i betaling af Flextur til/fra sygehuse for såvel patienter til undersøgelse som besøgende.	Administrationen er opmærksom på, at kommuner med sygehuse eller andre offentlige services, der dækker mere end egen kommune, risikerer at skulle betale for kørsel med nabokommuners borgere. Visionen for harmoniseringen er, at det skal være nemt for borgerne at bruge den åbne flextrafik. En evt. anderledes finansieringsmodel for Flextur til eksempelvis supersygehuse må derfor ikke gøre det sværere for kunderne at bruge Flextur. Borgere fra alle kommuner i Midtjylland skal derfor kunne køre med Flextur til et supersygehus på samme vilkår. Administrationen vil det første år med harmonisering følge særligt op på Flextur til sygehusene. Måtte det vise sig at være et problem, vil Midttrafik sammen med kommunerne og regionen se på en alternativ finansieringsmodel for netop den type kørsel. Forudsætningen er, at det kan gøres, så kunderne ikke oplever særregler, og dermed at det er ens for alle kunder i Midtjylland. Administrationen vil tage udgangspunkt i den fungerende model fra Regionshospitalet i Randers. Måtte kommunerne aftale en finansieringsmodel med regionen, hvor regionen helt eller delvist bidrager til denne kørsel, vil Midttrafik bidrage med rådgivning om, hvordan det kan ske i praksis.
Det bør være muligt at bestille Flextur telefonisk.	Det vil som hidtil være muligt at bestille Flextur telefonisk ved henvendelse til Midttrafiks bestillingsmodtagelse.

Silkeborg Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Kommunerne må på sigt forvente højere udgifter til flextrafik i takt med, at mulighederne bliver mere kendte og tilgængelige.	Administrationen har i bilag 3 estimeret den økonomiske betydning for Silkeborg Kommune. Umiddelbart vil Silkeborg Kommune få en mindreudgift på ca. 267 tkr. ift. 2019. Det beløb tager dog ikke højde for, at Silkeborg Kommune evt. indfører servicesteder, hvor kunderne kan køre til/fra til 3 kr./km. og dermed øge kommunens nettoudgift. 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.

Skanderborg Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Placering af skiftesteder og servicesteder fastlægges senere, så den økonomiske konsekvens er usikker. Det er afgørende for kommunen selv at kunne fastlægge det rette serviceniveau og påvirke de økonomiske konsekvenser. Der bør foretages nye økonomiske beregninger inden endelig beslutning.	Den enkelte kommune fastlægger selv byzone, skiftesteder og servicesteder, når bestyrelsen for Midttrafik har fastlagt rammerne for en harmonisering. Kommunen kan dermed selv fastlægge det lokale serviceniveau. Midttrafik bidrager med faglig rådgivning, herunder estimater på den økonomiske betydning af de lokale valg for den enkelte kommune.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Flextur stiger i Skanderborg Kommune fra 4 kr./km til 7 kr./km. Skanderborg Kommune foreslår, at 7 kr./km bliver en maksimal pris, så den enkelte kommune kan vælge en lavere takst.	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 trafikselskaber, at trafikselskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikselskabets område.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Det er en forringelse, at Flextur UNG bortfalder. Der ønskes en model for opretholdelse af Flextur UNG.	Administrationen bemærker, som Skanderborg Kommune også selv gør, at Flextur UNG benyttes meget lidt. Med harmoniseringen får kunder med Ungdomskort i stedet mulighed for at bruge Ungdomskort til Plustur, når de skal videre med den kollektive trafik. Som ovenfor anført vil det modvirke harmoniseringen, hvis der indføres særlige lokale takster. Det samme vil gælde, hvis Flextur UNG opretholdes i en enkelt kommune. Ønsket om en særlig model for opretholdelse af Flextur UNG er derfor ikke imødekommet i modellen for harmonisering.
Flextur til et servicested (adresse til servicested) bør kunne bestilles via Rejseplanen.	Med harmoniseringen vil alle kørselsformer i åben flextrafik kunne bestilles på Rejseplanen, herunder Flextur til et servicested.
Den enkle bestilling skal guide brugeren den mest fornuftige flextrafik-løsning.	Administrationen er helt enig, og det er også derfor, at en meget vigtig del af harmoniseringen er at få gjort tilbuddet så ensartet på tværs af kommuner, at vi kan få alle kørselsformer i den åbne flextrafik på Rejseplanen. 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. Dette kan lade sig gøre, fordi vi med harmoniseringen nedbringer kompleksiteten på tværs af kommunerne i Midttrafiks område.
Når der er fastlagt konkrete forslag til skiftesteder, servicesteder og byzoner ønsker Skanderborg Kommune mulighed for offentlig høring.	Tidsplanen for implementering af harmoniseringen giver den enkelte kommune tid til lokale høringer, når kommunen har fastlagt sit serviceniveau.
Skanderborg Kommune anbefaler, at Midttrafik arbejder for at foretage harmonisering af åben flextrafik på landsplan.	Midttrafik indgår i samarbejde med de øvrige trafikselskaber om tilrettelæggelse af åben flextrafik. Midttrafik har i samarbejde med NT og med tilsagn fra de øvrige trafikselskaber udarbejdet et visionspapir for åben flextrafik i fremtiden. Denne vision ligger til grund for trafikselskabernes videre arbejde med åben flextrafik, bl.a. i forbindelse med indførelsen af den kommende mobility-as-a-service. Det er vigtigt at bemærke, at en landsdækkende harmonisering har bedre vilkår for gennemførsel, hvis der ikke laves særordninger.

Struer Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Struer Kommune tilslutter sig det fælles høringssvar fra Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland.	Se administrationen bemærkninger ovenfor.
Struer Kommune har i dag en takst på 4 kr./km, og taksten vil stige til 7 kr./km, medmindre kommunen har udpeget et skiftested eller servicested. Især svage borgere kan have svært ved at transportere sig til et servicested eller skiftested.	Det er korrekt, at taksten vil stige for ture adresse til adresse. Kommunen vil kunne imødekomme de svageste borgere ved at udpege servicesteder, som netop tilgodeser svage borgere. Borgerne vil i så fald kunne køre til 3 kr./km fra en vilkårlig adresse til servicestedet.
Det er vigtigt, at der laves let tilgængeligt informationsmateriale til borgerne, når harmoniseringen træder i kraft.	Midttrafik vil i god tid inden implementeringen af den harmoniserede model have lavet en kommunikationsplan, så det sikres, at kunderne kender de nye muligheder. I den forbindelse vil vi inddrage brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum.

Syddjurs Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Syddjurs Kommune er ærgerlig over ikke selv at kunne bestemme takster og tilbyde differentierede ordninger og vilkår for visse målgrupper i kommunen. I dag har man Flextur fra Syddjurs Kommune til Regionshospitalet i Randers til 4 kr./km og Flextur UNG med gratis Flextur inden for visse tidsrum.	Syddjurs Kommune vil kunne fastlægge det lokale serviceniveau ved at udpege servicesteder, hvor kunderne kan køre til for 3 kr./km. eller fastlægge skiftesteder, hvor man kan køre til for at komme videre med kollektiv trafik. Det er op til Randers Kommune, om Regionshospitalet i Randers bliver et servicested, hvor kunder kan køre til for 3 kr./km (for de første 20 km, derefter 7 kr./km). Hvis Randers Kommune vælger dette, vil også borgerne fra Syddjurs kommune kunne køre til denne takst. Flextur UNG har været brugt meget lidt, også i Syddjurs Kommune, så det er forholdsvist få brugere, der mister denne ordning. Med harmoniseringen får kunder med Ungdomskort i stedet mulighed for at bruge Ungdomskort til Plustur, når de skal videre med den kollektive trafik.

Syddjurs Kommune ønsker at fastholde den nuværende kilometertakst for Flextur adresse-til-adresse (4 kr./km).	Den harmoniserede takst er fastlagt for at beskytte kommunernes økonomi, idet andre kommuner har haft et højere niveau end Syddjurs, og ville opleve en væsentlig økonomisk stigning, hvis deres takster skulle nedsættes. Syddjurs Kommune har dog mulighed for at sænke taksten til 3 kr./km til udvalgte steder, hvor de ønsker at give kunderne mulighed for at rejse til lavere takst. 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

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
	medføre stor risiko for fejl i Rejseplanen, da systemet vil skulle skelne mellem kommunegrænser. Det skal dertil tilføjes, at det følger af Lov om trafikselskaber, at trafikselskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikselskabets område.
Kommunens knudepunkter (servicesteder og skiftesteder) skal kunne håndtere ventende borgeres behov, herunder borgere med et handicap.	Administrationen er enig i, at der skal være gode publikumsfaciliteter ved alle former for kollektiv trafik, også flextrafik. Det skal være muligt for chauffører at holde sikkert og for kunder at komme sikkert ind/ud af bilen og vente på sin forbindelse med kollektiv trafik. Midttrafik rådgiver gerne om god indretning af faciliteter på de steder, hvor den åbne flextrafiks kunder skal vente på vognene. Kommunerne har mulighed for at søge midler hos Midttrafiks Stoppestedspulje til at opgradere stoppestedsforhold i kommunen.

Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes høringssvar er suppleret med et høringssvar fra Ældrerådet i kommunen.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Aarhus Kommune ser gerne, at der følges op på, hvordan rejsemønstrene over kommunegrænserne ændrer sig med harmoniseringen.	Administrationen vil løbende følge op på, hvordan anvendelsen af åben flextrafik udvikler sig. Måtte der undervejs vise sig væsentlige uhensigtsmæssigheder, vil bestyrelsen for Midttrafik blive orienteret. Efter et år laves en samlet evaluering af harmoniseringen.
Ældrerådet finder det ikke tydeligt, om harmoniseringen også gælder handicapkørsel.	Harmoniseringen gælder alene den åbne flextrafik, dvs. de kørselsordninger, der er åbne for alle kunder. Handicapkørsel er en visiteret ordning, som har et andet serviceniveau, og det er ikke omfattet af harmoniseringen.
Ældrerådet efterspørger mulighed for kørsel fra dør til dør som i handicapkørsel	Den åbne flextrafik er kørsel fra adresse til adresse, dvs. fra/til kantstenen. Ligesom i den kollektive trafik er serviceniveauet tilpasset, at man selv kan bevæge sig til/fra køretøjet. Hvis chaufføren skal have tid til at følge kunden helt fra/til døren, vil det kræve mere tid og dermed gøre turene dyrere. Kommune har mulighed for i andre lukkede ordninger at visitere borgerne til et højere niveau af service.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Ældrerådet påpeger, at Handicaprådet ikke er hørt.	Administrationens har sendt materialet i politisk høring ved kommunerne og dermed ikke i offentlig høring. Den enkelte kommune kan vælge selv at lave lokal høring, fx når man fastlægger serviceniveauet i form af byzone, servicesteder og skiftesteder.
Stigningerne i taksterne virker voldsomme.	Ændringerne i takster i Aarhus Kommune er forskellige. For Flextur uden for byzonen stiger taksten fra 4 kr./km til 7 kr./km. For Flextur til servicesteder og skiftesteder i byzonen, falder prisen fra 4 kr./km til 3 kr./km (og ved kørsel til skiftesteder med Plustur kan kunden endda bruge sin rejsehjemmel fra kollektiv trafik).
Der bør være evaluering efter et år, så man har et bedre overblik over, hvad kunderne vælger og få rettet til.	Administrationen laver en samlet opfølgning og evaluering efter et år.
Den nye ordning skal gives meget opmærksomhed mht. formidling	Midttrafik vil i god tid inden implementeringen af den harmoniserede model have lavet en kommunikationsplan, så det sikres, at kunderne kender de nye muligheder. I den forbindelse vil vi inddrage brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum.

Region Midtjylland

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Det er væsentligt, at bestilling og betaling ikke udgør en barriere. Digitale løsninger skal videre udvikles og kontantbetaling reduceres. Dog kan der være kunder, der har brug for telefonisk betjening og mulighed for at betale kontant.	Administrationen er enig i, at bestilling og betaling skal gøres nemmere, hvilket opnås med harmoniseringen. De digitale løsninger videreudvikles, og kunderne kan undlade at betale kontant, bl.a. da der indføres betalingskort i vognene. Kunderne vil fortsat have samme muligheder for telefonisk bestilling og kontantbetaling som hidtil.
Det foreslås, at Midttrafik gør brug af resultater fra et kommunikationsprojekt gennemført af regionen og Hedensted Kommune.	Midttrafik vil i god tid inden implementeringen af den harmoniserede model have lavet en kommunikationsplan, så det sikres, at kunderne kender de nye muligheder. Midttrafik vil i den sammenhæng trække på al faglig viden om god kommunikation fra egen erfaring, andre trafikselskaber og øvrige relevante kommunikationstiltag inden for den kollektive trafik, herunder regionens projekt med Hedensted Kommune. I den forbindelse vil vi inddrage brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum.

Passagerrådet

Passagerrådet i Region Midtjylland har 19 medlemmer, som kommer med forslag til forbedringer af bus og tog i regionen. Medlemmerne er til dels udpeget af for eksempel Ældresagen, Dansk Handicap Forbund og Danske Studerendes Fællesråd, og til dels fundet ved lodtrækning blandt opstillede kandidater. Passagerrådet har tæt samarbejde med sekretariatet i Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
For ture mellem stoppesteder, der supplerer anden kollektiv transport, bør det være muligt at betale med almindelige billetter og til almindelig takst. Der bør kunne betales med kort, MobilePay og kontanter. Det bør være muligt at betale med Rejsekort.	Ture mellem stoppesteder vil være Flexbus. Disse kan betales med gyldig rejsehjemmel fra kollektiv trafik. Kunden kan betale kontant til chaufføren, og det bliver også muligt at betale med kontaktløs betalingskort i vognen. MobilePay bliver ikke umiddelbart muligt, men det undersøges at gøre det muligt på sigt. Rejsekort Pendlerkort og PendlerKombi kan bruges i Flexbus og Plustur (skal oplyses ved bestilling, da der ikke er Rejsekort-udstyr i vognene).
Bestillingstider skal være rimelige og bestilling skal være nem.	Turene skal bestilles en time før afgang. Alle typer åben flextrafik vil kunne bestilles via Rejseplanen. Derudover kan Flextur og Flexbus bestilles telefonisk og Flextur på flextrafik-app'en.
Flextur bør kunne medbringe cykler og barnevogne mod gebyr.	Barne- og klapvogne kan allerede i dag medtages i flextrafik, hvis de kan klappes sammen. Pga. begrænset plads er det ikke muligt at medtage cykler.
Takststigningen i nogle kommuner fra 4 kr./km til 7 kr./km er problematisk.	Ændringerne i takster er forskellige fra kommune til kommune. Hidtil har kunderne betalt mellem 4 og 14 kr./km for en Flextur. For Flextur uden for byzonen stiger taksten i nogle kommuner fra 4 kr./km til 7 kr./km., mens den i andre kommuner fastholdes eller endda falder for en enkelt kommunes vedkommende. For Flextur til servicesteder og skiftesteder i byzonen, falder prisen til 3 kr./km i alle kommuner (og ved kørsel til skiftesteder med Plustur kan kunden endda bruge sin rejsehjemmel fra kollektiv trafik).
Unge mennesker bør kunne bruge Ungdomskortet hele vejen til deres uddannelse.	Unge med Ungdomskort vil kunne bruge Ungdomskortet i Plustur til at komme hen til en bus eller tog, hvor de også kan bruge Ungdomskortet. De kan dog ikke bruge Ungdomskortet til at køre på strækninger, hvor der er kollektiv trafik.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Nogle brugere føler sig utrygge pga. dødtrætte chauffører og chauffører med manglende danskkundskaber.	Det skal altid være trygt for kunderne at køre med Midttrafik, uanset om det er i flextrafik, busser, tog eller letbane. Dette er uafhængigt af harmoniseringen af den åbne flextrafik. Hvis kunderne i flextrafik oplever trætte chauffører eller andre kritisable forhold, kan de altid kontakte Midttrafik og klage.

Notat

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 uhensigtsmæssig 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 trafikselskaber, 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 unødig 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.

Figur 1 - Flextur, adresse til adresse

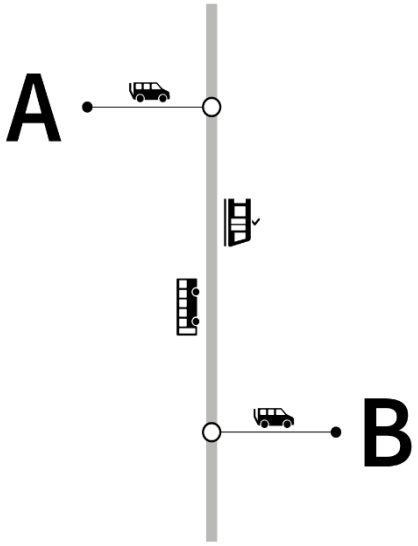
Nogle kommuner har udpeget byzoner, hvor kørsel i eller til/fra byzonen er til en højere takst for at undgå konkurrence med den almindelige kollektive trafik. En enkelt kommune har haft en byzone, der kun gjaldt i dele af driftsdøgnet. Der vil fortsat være mulighed for at have/oprette byzoner, men de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

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 Midttrafiks område Plustur (Lemvig, Skanderborg, Norddjurs, Silkeborg og Favrskov kommuner). Med harmoniseringen etableres Plustur i alle kommuner.



Figur 2 - Plustur, adresse til skiftested

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 skiftesteder i kommunen. Det vil typisk være større trafikknudepunkter, rutebilstationer, banegårde etc.

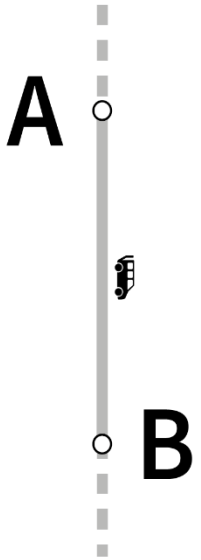
Når kunden søger sin rejse på Rejseplanen, vil kunden kun få tilbudt en tur, hvis der ikke er kollektiv trafik i området på det ønskede tidspunkt, *og* at der er en videre forbindelse med kollektiv trafik i forbindelse med Plustur. Man kan således ikke bestille Plustur, hvis samme strækning kunne køres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

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 afgange 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 afgange i køreplanen, der betjenes af Flexbus, mens andre mere hyppigt benyttede afgange 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 trafikselskaber, at trafikselskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikselskabets område.

Nogle kommuner har generelt ønsket lavere takster. Dette er ikke imødekommet 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 høringssvar 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-servicested, 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 servicested 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.

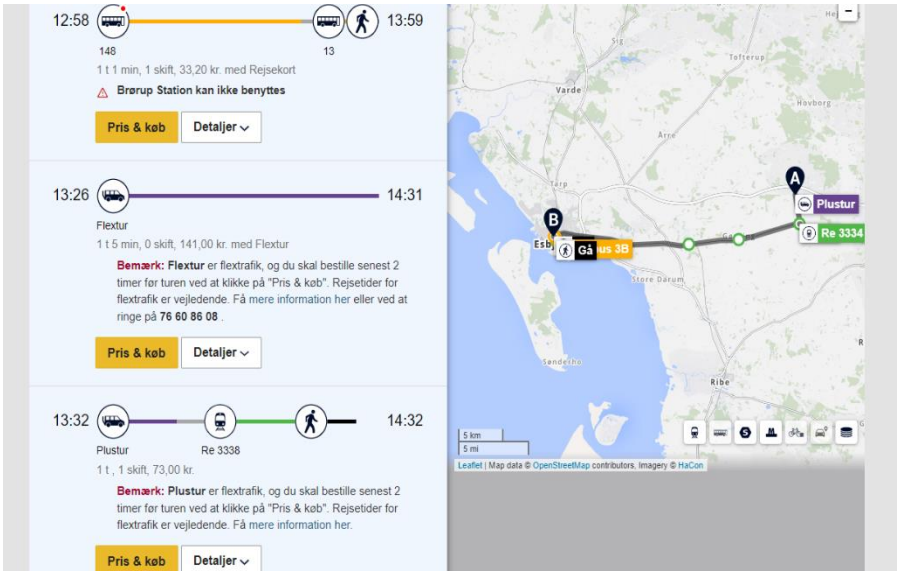
Kunderne kan derfor efter harmoniseringen bestille åben flextrafik på følgende måde:

- 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 høringssvar 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 togafgange 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
Kontanter	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. Estimaterne 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 harmo-nisering**	**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
Norddjurs	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 forskellig 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 estimaterne 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 skiftesteder 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 skrue på ovenstående parametre. De valg, kommunen træffer, vil have betydning for kommunens nettoudgift.

Det kan fx dreje sig om, at kommunen kan:

- Fastlægge mange skiftesteder i Plustur, så turene bliver kortere, men muligheden for at vælge mellem flere forskellige kollektiv trafik tilbud bliver lavere – eller færre skiftesteder, 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 nettoudgift for kommunen.

- Fravælge byzone eller holde den til den absolut midterste kerne af byen, så Flextur kan bruges i den størst mulige del af kommunen – eller lave en byzone, der dækker hele hovedbyen inkl. evt. forstæder. Første mulighed vil alt andet lige give højere nettoudgift for kommunen.

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 køreplanskifte.

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 sige 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 køreplanskifte i slutningen af juni. Administrationen regner derfor med, at den harmoniserede åbne flextrafik indføres ved køreplanskiftet 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, skiftesteder 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: indførsel 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 uhensigtsmæssig 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 pallette 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.

Bech·Bruun

Aarhus 16. august 2022

Thomas Munk Rasmussen
Partner

T +45 72 27 33 55
tmr@bechbruun.com

Sagsnr. 056992-0037 tmr/tmr/chko
Dok.nr. 30156256.1

Mulig beslutning om ikke længere at tillade spilreklamer i og på busser

1. Indledning

Midttrafik har bedt os vurdere, om det vil være lovligt at beslutte, ikke længere at tillade reklamer i og på busser, for spil hvori deltagelse fordrer en pengeindsats ("Spil").

Vi har som instrueret ikke i den forbindelse vurderet mulige konsekvenser i forholdet mellem Midttrafik og de busselskaber, der har indgået aftale med Midttrafik.

2. Markedsføringsloven

Midttrafik er som særkommune i udgangspunktet ikke omfattet af markedsføringsloven. Loven gælder dog for aktiviteter, der udbydes på kommercielle vilkår i et konkurrenceudsat marked. Loven vil således finde anvendelse på spørgsmålet om et krav om stop for spilreklamer i og på busser.

Den relevante bestemmelse for vurdering af spørgsmålet er markedsføringslovens § 3, hvorefter man skal udvise god markedsføringsskik under hensyntagen til forbrugere, erhvervsdrivende og almene samfundsinteresser. Bestemmelsen er, som ordlyden indikerer, meget bred. En lang række faktorer kan indgå i den samlede vurdering, og det er nødvendigt, at have kendskab til den omfangsrige retspraksis, der danner rammerne for bestemmelsens virkeområde.

Det er givet, at en beslutning, der direkte strider mod andre såkaldt positive lovbestemmelser, vil være i strid med markedsføringslovens § 3. Det kunne for eksempel være beslutninger, der er i strid med ligebehandlingsloven eller straffelovens forbud mod racisme. En beslutning om ikke at tillade reklamer for Spil, er ikke i strid med positive lovbestemmelser.

Det helt klare udgangspunkt i dansk ret er, at en udbyder af kommercielle aktiviteter selv bestemmer hvem man vil indgå aftaler med. Dog må en sådan beslutning ikke usagligt diskriminere nogen frem for andre. Der er herom nogle få domstolsafgørelser, ligesom Forbrugerombudsmanden har udtalt sig herom i nogle anledninger.

En beslutning om ikke længere at tillade reklamer for Spil i og på busser, bunder i det saglige formål at skærme personer med spilafhængighed for sådanne reklamer. Der ligger heri en diskrimination af udbydere af Spil fremfor udbydere af andre produkter og services. Henset til ovennævnte praksis, sammenholdt med den saglige baggrund for den mulige beslutning, er det dog vores vurdering, at diskriminationen ikke er i strid med markedsføringslovens § 3. Det saglige formål er tungtvejende, og udbydere af Spil vil fortsat kunne markedsføre deres produkter og services på mange andre måder.

3. Konkurrenceretten

Vi har foretaget en meget umiddelbar konkurrenceretlig vurdering af den mulige beslutning om ikke længere at tillade reklamer for Spil.

Vi finder det usandsynligt, at en sådan beslutning vil være i strid med konkurrenceretten. En tilbundsgående vurdering af spørgsmålet vil dog kræve yderligere undersøgelser.

4. Kommunalfuldmagten

Kommunalfuldmagtsreglerne er baseret på uskrevne retsgrundsætninger, der giver kommunerne mulighed for at varetage opgaver og foretage visse økonomiske dispositioner af økonomisk karakter uden lovhjemmel.

Helt grundlæggende må beslutninger vedtaget under kommunalfuldmagtsregler ikke stride imod positiv lovgivning, og de skal være baseret på saglige og rimelige kriterier.

Som ved reglen om god markedsføringsskik er det nødvendigt at have kendskab til praksis vedrørende kommunalfuldmagtens afgrænsning. Vi har ved gennemgang af praksis ikke fundet afgørelser, der har direkte sammenhæng med nærværende spørgsmål.

Den kommunale reklamelov (Lov om kommuners og regioners anvendelse af fast ejendom og løsøre til brug for reklamering for andre) finder ikke direkte anvendelse på spørgsmålet i dette notat, allerede fordi busserne er ejet af private aktører. Ikke desto mindre er lovens indhold relevant, idet kommuner og regioner i forvejen tillægges en bred hjemmel til selv at bestemme over reklamering, så længe beslutningerne holdes inden for markedsføringslovens regler, og i øvrigt er saglige og rimelige.

Efter en samlet vurdering er det vores konklusion, at en beslutning om ikke at tillade reklamer for Spil, med stor sandsynlighed holder sig inden for kommunalfuldmagtens grænser. En fuldstændig afklaring herom kan opnås ved at bede Ankestyrelsen udtale sig om spørgsmålet.

5. Konklusion

Med de få forbehold beskrevet ovenfor er det vores vurdering, at Midttrafik lovligt kan beslutte, at det ikke længere skal være tilladt at reklamere for Spil i og på busser der kører for Midttrafik.

Aarhus, den 16. august 2022

Thomas Munk Rasmussen

Notat

Bilag 1 - Midttrafiks finanspolitik fra 9. september 2022

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

19. august 2022

Journalnr.:
1.1.7-08034

Kontaktperson:
Marianne Berggreen Rasmussen

E-mail: mar@midttrafik.dk

Formål

Overordnet er formålet med en finanspolitik er at formulere rammen for finansielle dispositioner i forhold til placering af overskudslikviditet samt optagelse af kort- og langfristet gæld med den hensigt at opnå et afkast og minimere finansieringsomkostninger for henholdsvis aktiver og passiver. Finanspolitikken fastsætter også rammen for formulering af finanspolitik i Aarbus, der ejes af Midttrafik og finansieres af Aarhus Kommune.

Investeringer i henhold til denne finanspolitik, må - uanset afkastets størrelse - ikke ske på bekostning af etisk ansvarlighed. Minimum hvert halve år skal investeringerne screenes for selskaber, der overtræder internationale normer, herunder FN-konventioner, der beskæftiger sig med menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, anti-korruption og miljøbeskyttelse.

Det forudsættes desuden, at såfremt Midttrafik indgår aftale med en kapitalforvalter, skal denne bekræfte at have tiltrådt FN's principper i "UN Principles of Responsible Investment", samt at disse principper er indarbejdet i kapitalforvalterens arbejdsrutiner.

Der må kun indgås aftale om bankforretninger med pengeinstitutter, der har status som "SIFI-institut".

Grøn investeringspolitik

Midttrafik har grøn omstilling som en del af strategiplanen for 2021-2024, og dermed skal Midttrafik sikre en grøn omstilling der er afbalanceret i forhold til økonomi, teknologisk udvikling, markedet og branchens muligheder. Midttrafik vil derfor have en grøn investeringsprofil, der understøtter omstilling til bæredygtige energikilder. Dette udelukker investeringer i selskaber, der udfører eftersøgning, udvinding, produktion og distribution af fossile brændstoffer. Ligeledes udelukkes selskaber, hvor mere end halvdelen af indtægterne stammer fra levering af udstyr og services til selskaber involveret i fossile brændstoffer, og derudover forsyningsselskaber, hvor mere end halvdelen af produktionen er baseret på fossile brændstoffer. Fravalget gælder ikke selskaber, der vurderes at have vilje og reel mulighed for at ændre deres forretningsmodel væk fra fossile brændstoffer.

Aktivpleje

Politikken for Midttrafiks aktiver har til formål at optimere afkast og risikoforholdet på den likvide beholdning, herunder overskudslikviditet, og skal dermed optimere forrentningen af driftslikviditet henholdsvis basisformuen. Grundlaget for aktivplejen er den kommunale styrelseslov § 44, der henviser til Anbringelsesbekendtgørelsen og fastlægger, "at overskydende likviditet skal indsættes i et pengeinstitut eller placeres i sådanne obligationer, som fondes midler kan anbringes i".

Driftslikviditeten:
Midttrafiks driftslikviditet afspejles i den til enhver tid samlede saldo på bankkonti, eventuelle depotværdier samt trækningsret på kassekreditten. Driftslikviditeten kan placeres som kontante indlån eller alternativt placeres i likviditetsdepot hvor der investeres i en obligationsportefølje med lav risiko. Likviditetsdepotet kan suppleres med en repo-facilitet, som giver mulighed for at frigøre likviditet udover kassekredittens maksimum. Når der laves en repo-forretning, fremskaffes der likviditet ved optagelse af kortfristet bankgæld med en løbetid på få uger, mens der samtidigt stilles sikkerhed i depotets obligationsbeholdning.

"Bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v." er til enhver tid afgørende for den maksimale kassekredit.

Politik: *Midttrafiks driftslikviditet, herunder fastlæggelse af kassekreditten, optimeres i tæt samarbejde med bankens rådgivere.*

Basisformuen:
Basisformuen kan være et potentiale til investering i materielle aktiver eller et potentiale for investering i obligationer mod leasing af materielle aktiver. Der kan investeres med en længere tidshorisont.

Politik: *Midttrafiks basisformue kan investeres i traditionelle obligationer, virksomhedsobligationer og aktier:*
- *Traditionelle obligationer udstedt af stater, realkreditinstitutter eller institutioner af offentlig karakter, hvor risikoen udtrykt ved varighed skal vurderes afhængigt af formålet med den konkrete investering og den maksimale gennemsnitlige varighed må være 3.*
- *Virksomhedsobligationer, der som minimum har rating "High Yield"*
- *Aktier der til enhver tid overholder finanspolitikkens indledende bestemmelser om etisk ansvarlighed samt grøn investeringspolitik*

Fordeling af investeringsportefølje og kontant indlån:
Investering i obligationer og aktier indebærer en kursrisiko, der skal afvejes i forhold til potentielle afkast, eksempelvis:
- Danske obligationer er obligationer udstedt af den danske stat eller af danske realkreditinstitutter. Modpartsrisikoen er lav
- Højrenteobligationer kan være virksomhedsobligationer eller obligationer på nye markeder. Virksomhedsobligationer udstedes af virksomheder, der ønsker at finansiere en investering, og er karakteriseret ved at have en højere risiko end danske stats- og realkreditobligationer afhængigt af hvem der udsteder obligationen, og

hvilken kreditværdighed virksomheden har. Jo ringere kreditværdighed, jo højere rente og jo større risiko
- Investering i aktier forudsætter overskudslikviditet i en længere fremtidig tidshorisont af hensyn til afkastpotentialet

Risikoen ved investering i en given obligation udtrykkes også gennem rating og varighed:

- Obligationer klassificeres i et ratingsystem, jo højere rating jo lavere modpartsrisiko. Investment Grade er bedste rating, der kan tildeles obligationer med lav modpartsrisiko, som fx stater, realkreditinstitutter og internationale institutioner af offentlig karakter
- Varigheden er et mål for, hvor meget kursen teoretisk vil ændre sig +/- ved en ændring i renten på 1 procentpoint. Således udtrykker en varighed på 3, at kursen stiger med 3 procentpoint ved et rentefald på 1 procentpoint. Desuden har investeringshorisonten betydning for varigheden – jo længere investeringshorisont, jo højere varighed og dermed højere risiko

Fordelingen mellem kontante indlån, traditionelle henholdsvis højrenteobligationer samt aktier fremgår af nedenstående skema. Ved investering skal der til enhver tid stræbes efter diversificering i den samlede portefølje, således der opnås højest mulige afkast med lavest mulige porteføljerisiko.

Placering af likvide midler i	Minimum	Maximum
Traditionelle stats- og realkreditobligationer	0 %	100 %
Højrenteobligationer (virksomhedsobligationer samt nye markeder)	0 %	30 %
Aktier	0 %	15 %
Kontant indlån	0 %	100 %

Midttrafik kan anvende en kapitalforvalter, som varetager investering i en obligationsportefølje indenfor rammerne af ovenstående. Kapitalforvaltningen kan varetages af Midttrafiks bankforbindelse.

Enhver investering i aktier, der foretages af kapitalforvalter, kan kun ske efter godkendelse fra Midttrafik, jf. delegering af beslutning vedr. finansielle dispositioner, således en investering altid sker på baggrund af tilstrækkelig overskudslikviditet.

Passivpleje

Politikken for Midttrafiks passiver har som formål at minimere finansieringsomkostningerne vedrørende kort- og langfristet gæld og således opnå maksimal budgetsikkerhed via forudsigelighed.

Optagelse af langfristet gæld er underlagt rammerne i "Lov om Trafikselskaber" samt "Kommunestyrelsesloven" med tilhørende bekendtgørelser, herunder lånebekendtgørelsen.

Passivplejen har udgangspunkt i forventninger til den fremtidige renteudvikling, og sker i samarbejde med Midttrafiks finansielle rådgivere.

Gældsporteføljen kan til enhver tid sammensættes af fast- eller variabelt forrentede lån i henhold til nedenstående fordeling:

Rentetype	Minimum	Maksimum
Fast forrentede lån	35 %	100 %
Variabelt forrentede lån	0 %	65 %
Variabelt forrentet finansiel leasing	0 %	100 %
Fast forrentet finansiel leasing	0 %	100 %

Såfremt der anvendes finansielle instrumenter til afdækning af renterisikoen, betragtes lånet som fastforrentet.

Kortfristet gæld til pengeinstitutter kan besluttes som et element i aktivplejen, og vil dels opstå ved udnyttelse af kassekredit eller repo-facilitet på et likviditetsdepot ved en kapitalforvalter.

Politik: *Midttrafik skal til enhver tid sikre mindst mulige finansieringsomkostninger med størst mulige budgetsikkerhed.*

Særligt om ejerkredsens tilgodehavender ved Midttrafik
Midttrafiks ejere har mulighed for at undlade at afregne et tilgodehavende i forlængelse af årets byrdefordeling, og i stedet bevare midlerne som en pulje ved Midttrafik til kommende investeringer i kollektiv trafik.

Midlerne vil indgå som en del af Midttrafiks driftslikviditet og forvaltes indenfor rammerne af finanspolitikken. Puljemidler udover 3 mio. kr. kan disponeres med en varslet tidshorisont på 9 måneder.

Afkast som følge af finanspolitikken
Afkast som følge af finanspolitikken byrdefordeles årligt ved regnskabsafslutningen. Finanspolitikken budgetteres altid til 0 kr. og indgår således ikke i a conto-raten men bliver en del af efterreguleringen af den årlige byrdefordeling.

Der byrdefordeles således, at de bestillere i ejerkredsen, der har akkumuleret midler ved Midttrafik, bærer deres andel af resultatet svarende til puljernes andel af den likvide beholdning. Herefter fordeles det resterende resultat mellem alle bestillere i ejerkredsen i forhold til nettobudget.

Driftsrådet for Aarbus, som består af repræsentanter for Aarhus Kommune, Busselskabet og Midttrafik, beslutter anvendelse henholdsvis finansiering af afkast som følge af finanspolitikken.

Rapportering
Bestyrelsen informeres som minimum årligt om konsekvenserne af finanspolitikken i forbindelse med godkendelse af årsregnskabet.

Midttrafiks bankforbindelse udarbejder en status på afkast, risiko og forventninger på et eventuelt likviditetsdepot forud for hvert møde i formandskabet.

I det omfang der er etableret et likviditetsdepot, kan Midttrafiks administration til enhver tid anmode bankforbindelsen om en afkastopgørelse som beslutningsgrundlag for finansielle dispositioner indenfor finanspolitikkens rammer.

Delegering
Beslutninger vedr. finansielle dispositioner er jf. det gældende Kasse- og Regnskabsregulativ delegeret til direktøren, og skal udøves indenfor rammerne af den vedtagne finanspolitik.

Til rette udvalg/bestyrelse hos parterne i Letbanesamarbejdet:

Regionsrådet, Region Midtjylland
Rådmand for Teknik og Miljø, Aarhus Kommune
Teknik- og Miljøudvalget, Favrskov Kommune
Miljø- og Teknikudvalget, Norddjurs Kommune
Udvalget for Klima og Plan, Odder Kommune
Miljø- og Teknikudvalget, Randers Kommune
Plan- og Vejudvalget, Silkeborg Kommune
Klima-, Miljø- og Planudvalget, Skanderborg Kommune
Natur-, Teknik- og Miljøudvalget, Syddjurs Kommune
Bestyrelsen, Midttrafik

midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato
5. august 2022

Journalnummer
8.8.5-01726-2020

Kontaktperson
Henrik Vestergaard

Mail
huv@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 83 10

Dialogoplæg om stationsnær byudvikling i Østjylland

En fremtidig bæredygtig mobilitet kræver en konsekvent og langsigtet planlægning af byudvikling omkring et net af højklassede kollektive trafikløsninger. Det er kendt fra Fingerplanen, som siden 1947 har været et bærende element i byudviklingen i Hovedstadsområdet, og hvor større persontrafikskabende byfunktioner placeres i gangafstand fra velbetjente stationer. Dette gavner både byen og den kollektive trafik.

Der gælder ikke samme overordnede retningslinjer for byudvikling i den østjyske byregion. Alligevel arbejder de østjyske kommuner og især Aarhus Kommune i høj grad efter tilsvarende planprincipper. Principperne understøtter Samspil 2030, som er Letbanesamarbejdets vision for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Østjylland. En vision som peger på nødvendige investeringer i højklasset kollektiv infrastruktur i den østjyske region.

At kommunerne allerede i høj grad planlægger for stationsnær byudvikling, viser, at man fra lokal side er parat til at understøtte statslige, regionale og kommunale investeringer i anlæg og drift af højklasset kollektiv infrastruktur.

Eksempelvis vil byudviklingsplaner i byerne langs den kommende regionalbane mellem Aarhus og Silkeborg sammen med etablering af flere stationer på strækningen kunne blive et meget centralt element i en strategisk satsning på bosætning omkring højklassede kollektive "fingre" i byregionen. Beregninger med de seneste byudviklingsplaner i Aarhus Kommunes trafikmodel viser da også, at der er et væsentligt større passagerpotentiale, end det der er beregnet for dobbeltsporsløsningen i forundersøgelsen.

For at synliggøre kommunernes indsats for planlægning af stationsnær byudvikling i Østjylland har Letbanesamarbejdet udarbejdet et dialogoplæg om byudvikling og højklasset kollektiv trafik i den østjyske byregion (vedlagt). Dialogoplægget skal samtidig ses som et udspil til staten og parterne i Letbanesamarbejdet om formulering af en mere forpligtende fælles plan for stationsnær byudvikling og udbygning af det højklassede kollektive net i Østjylland.

Dialogoplægget er sendt til Folketingets Transportudvalg. Derudover opfordrer Letbanerådet til, at der hos parterne i Letbanesamarbejdet bliver en drøftelse af, om der skal arbejdes i retning af en sammenhængende og mere forpligtende "fingerplan" for den østjyske byregion. Dette kan bl.a. ske som led i kommunernes arbejde med de kommende planstrategier og kommuneplaner.

Letbanesekretariatet bistår gerne med oplæg og sparring omkring dialogoplægget, og hvordan oplægget kan integreres i kommunernes planarbejde.

På vegne af Letbanerådet og med venlig hilsen

Henrik Vestergaard
Planchef og leder af Letbanesekretariatet, Midttrafik

Letbanesamarbejdet i Østjylland er et samarbejde mellem Region Midtjylland, Midttrafik og 8 østjyske kommuner, Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder og Aarhus.

Medlemmer af Letbanerådet:

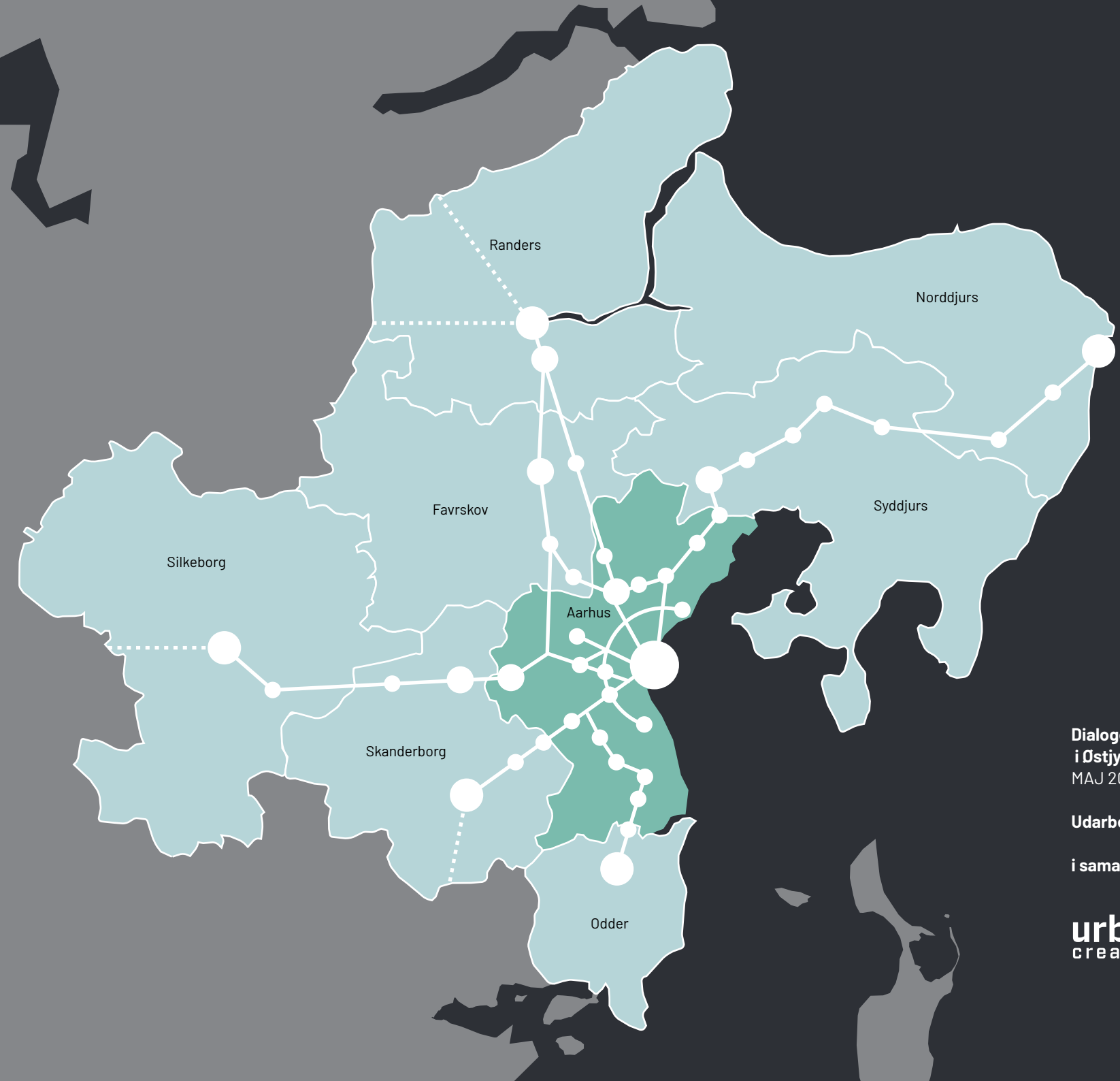
Anders Kühnau (A), regionrådsformand, Region Midtjylland (formand)
Polly Dutschke (A), byrådsmedlem, Aarhus Kommune (næstformand)
Claus Leick (F), bestyrelsesmedlem, Midttrafik
Frands Fischer (A), borgmester, Skanderborg Kommune
Jens Meilvang (I), medlem af kommunalbestyrelsen, Norddjurs Kommune
Kirstine Bille (F), byrådsmedlem, Syddjurs Kommune
Lars Storgaard (C), borgmester, Favrskov Kommune
Lone Jakobi (A), borgmester, Odder Kommune
Martin Jakobsen (C), formand for Plan- og Vejudvalget, Silkeborg Kommune
Torben Hansen (A), borgmester, Randers Kommune

Bilag: Dialogoplæg om stationsnær byudvikling i Østjylland

Dialogoplæg om

STATIONSNÆR BYUDVIKLING I ØSTJYLLAND

SAMMEN OM AT STYRKE DEN KOLLEKTIVE INFRASTRUKTUR



Dialogoplæg om stationsnær byudvikling i Østjylland
MAJ 2022

Udarbejdet af Letbanesamarbejdet

i samarbejde med

urban creators

Sammen om en bæredygtig mobilitet

En fremtidig bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd kræver en konsekvent og langsigtet planlægning af byudvikling omkring et net af højklassede kollektive trafikløsninger. Nettet består af jernbane, letbane, BRT og attraktive knudepunkter, som indgår i Letbanesamarbejdets visionsplan for udbygning af højklasset kollektiv transport, Samspil 2030.

Udviklingen omkring Letbanens etape 1 viser, at det ikke bare er teori, men at sikkerhed for et højklasset kollektivt produkt tiltrækker private og offentlige investorer og gør det attraktivt at bosætte sig tæt på de nye knudepunkter og stationer.

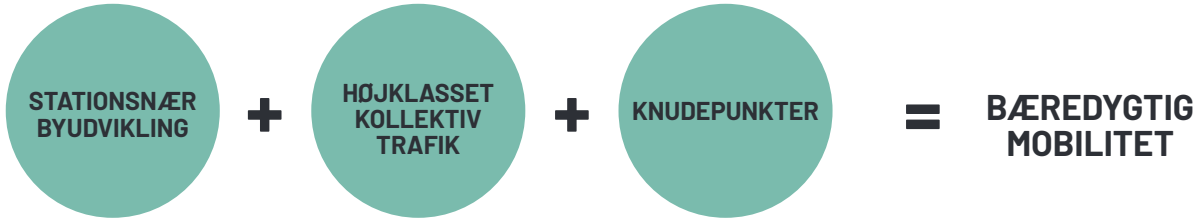
Kommunerne i Aarhusområdet har allerede i vidt omfang prioriteret stationsnær byudvikling, også når det gælder forventet fremtidig udbygning af den kollektive infrastruktur. Kommunerne er således parate til at understøtte statslige, kommunale og regionale investeringer på området og en samlet plan for bæredygtig mobilitet i Østjylland. Modsat vil en manglende stillingtagen til de fremtidige investeringer i udbygning af det højklassede kollektive net medføre usikkerhed for investorer og borgere ift. bosætning. Usikkerheden medfører en risiko for, at den kraftige byudvikling i området i de kommende år ikke bliver optimal i forhold til at sikre den fremtidige mobilitet.

Dette understreger behovet for en samlet langsigtet plan, der kan skabe sikkerhed for de store investeringer i kollektiv infrastruktur og et solidt grundlag for planlægningen af ny stationsnær byudvikling og for private og offentlige investeringer i disse områder.

Dialogoplægget skal derfor ses som et udspil til staten og parterne i Letbanesamarbejdet om formulering af en mere forpligtende fælles plan for stationsnær byudvikling og udbygning af det højklassede kollektive net i Østjylland.

"Der er behov for en samlet, langsigtet plan for at fremme grøn mobilitet og reducere trængsel og klimaudfordringer i Østjylland."

- Anders Kühnau (A), regionrådsformand for Region Midtjylland og formand for Letbanerådet

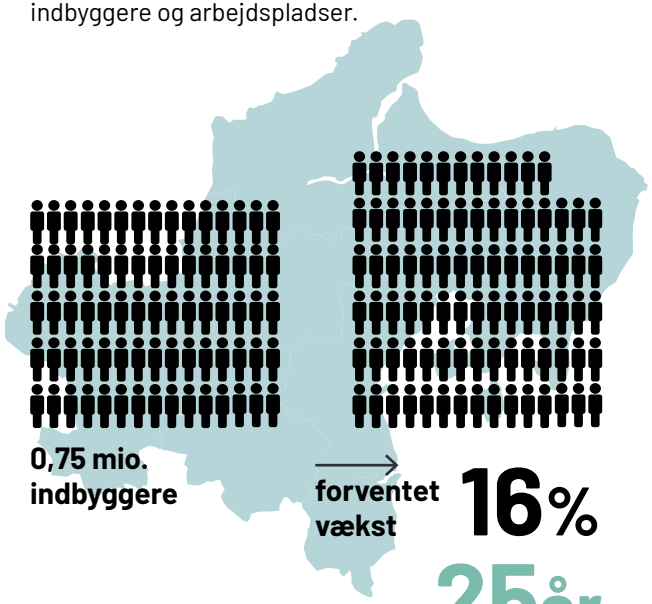


L2 Lisbjergskolen
20%
30-35%
2020
2030
2050
Vækst i daglige bilture
Som følge af byudviklingen i det østjyske bybånd vil antallet af daglige bilture vokse med 30-35% frem mod 2050, hvis der ikke investeres i bæredygtige alternativer i den kollektive transport

Vækst udfordrer mobiliteten
Byudvikling og Samspil 2030

Landsdelen med den største befolkningsvækst
Byerne i de otte østjyske kommuner, der indgår i Letbanesamarbejdet, hænger tæt sammen og vokser i både størrelse og udbredelse. Især Aarhus og de omkringliggende byer forventes at vokse betydeligt.

Byvæksten er især sket langs Letbanen og byerne på jernbanenettet, og i kommunernes planlægning prioriteres at fastholde dette fokus for de kommende indbyggere og arbejdspladser.



De næste 25 år vil indbyggertallet i området stige med 16%, svarende til 750.000.

Biltrafikken vokser med 20% frem til 2030
Det stigende antal indbyggere og arbejdspladser medfører, at der kommer flere og flere daglige pendlere. Det vil øge presset på vejnettet endnu mere.

Allerede i dag oplever trafikanterne store forsinkelser i myldretiden. Yderligere trafikvækst vil forværre problemet markant især i Aarhus by og indfaldsvejene til Aarhus. Trængslen giver store samfundsøkonomiske tab og forsinker bustrafikken, som dermed ikke bliver et effektivt transportalternativ.

Antallet af arbejdspladser er steget med 11% de seneste 10 år, og området udgør sammen med København Danmarks to største vækstområder for arbejdspladser.

Størstedelen af de fremtidige rejser skal ske i den kollektive transport
Den trafikale vækst bør i stedet så vidt muligt optages i den kollektive transport.Det vil bidrage til den grønne omstilling og at understøtte god mobilitet for alle. Dette kræver, at der investeres i kollektiv infrastruktur, som er tænkt sammen med byudviklingen. Det styrker en bæredygtig mobilitet og skaber et godt alternativ til bilen.

Letbanen er et eksempel på, at det er lykkedes at prioritere stationsnær byudvikling og styrke det eksisterende tilbud. Dermed bliver den højklassede kollektive trafik en katalysator for smart byudvikling og en effektiv udnyttelse af vejkapaciteten.

"Vi kan reducere behovet for individuel biltrafik ved at planlægge byudviklingen tæt ved stationerne."
- Kirstine Bille (F), byrådsmedlem og medlem af Letbanerådet for Syddjurs Kommune

Kommunernes strategier

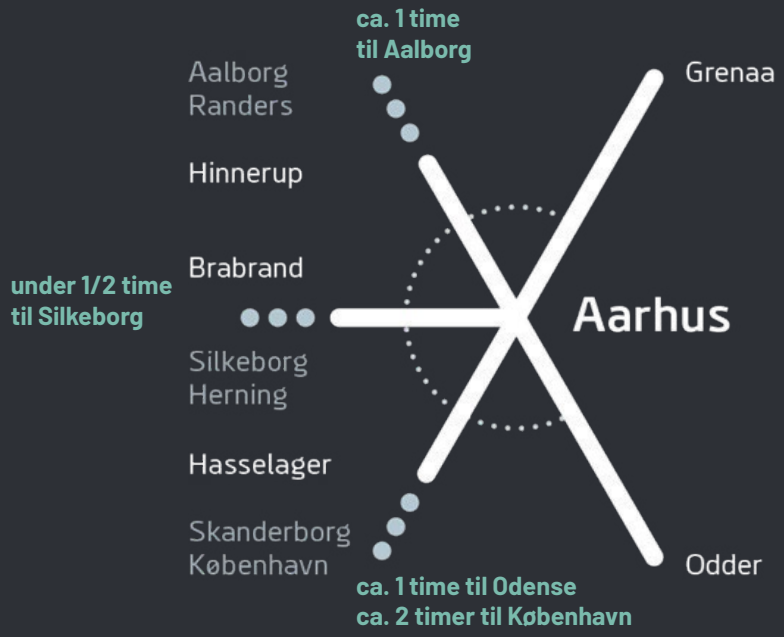
Alle otte kommuner har strategier for byudviklingen, der støtter op omkring visionen for den højklassede transport i Østjylland og klimaneutralitet. De strategiske greb til byudviklingen varierer i forhold til kommunernes demografi og forudsætninger, men er alle centreret omkring:

Attraktiv byudvikling i vækstakser
Der er udlagt flere vækstakser langs Letbanen, hvor nye byer og en koncentreret byudvikling prioriteres. Vækstakser fokuserer på et mangfoldigt byliv ved at sikre plads til mange forskellige funktioner og akiviteter.

Byfortætning
I tætbyområderne arbejder kommunerne målrettet med byfortætning omkring korridorerne for den højklassede kollektive trafik. Dette kan både ske som højt byggeri og koncentreret byudvikling i en tilpasset skala.

Omdannelse
I alle stationsbyerne langs den nuværende letbane vil de stationsnære arealer fortsat blive bragt i spil til byudvikling. Omdannelse af 'døde' arealer medvirker til at gøre stationsområderne attraktive.

Byerne bindes sammen med den østjyske 'fingerplan'



Understøtter statslige investeringer i banerne
Den stationsnære byudvikling skaber rammerne for en passagervækst i den kollektive transport i Aarhusområdet og medvirker til at begrænse den stigende biltrafik. Dermed understøttes statens planer for baneudbygning i Østjylland og styrker en sammenhængende mobilitet mellem landsdelene, i det østjyske bybånd og internt i Aarhusområdet.

Dokk1

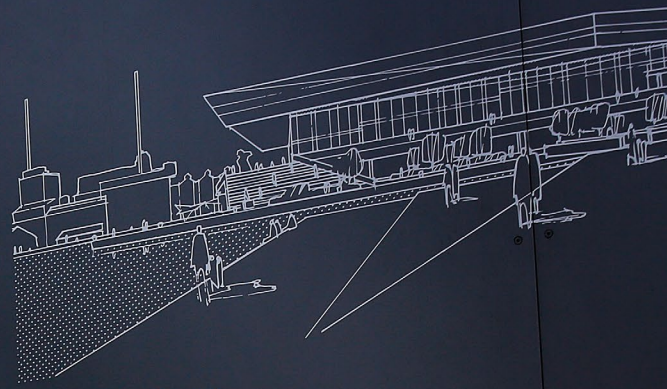
Arbejdernes Landsbank

Ønsker du dig en bank
med et godt hjerte?

Besøg danskenes foretrukne bank.
Vi er altid åbne for en snak om,
hvad du har på hjerte.

Find nærmeste filial på a-bank.dk

Entrance



Dokk1

På Dokk1 finder du Borgerservice, Hovedbiblio
andre kulturelle aktiviteter. Bygningen er tegn
Architects og blev indviet i 2015.
Dokk1 er placeret netop, hvor den oprindelige
endnu hed Aros og skibe kom langvejs fra for
Det nye havnebyrum er en del af helhedsplan
som arkitekt Knud Fladeland Nielsen stod i sp
I dag kan du nyde udsigten til Mols og den ny
Arkitekt Kristine Jensens Tegnestue.

Lisbjerg

Ny tæt byudvikling ved Lisbjerg med erhverv og ca. 25.000 indbyggere.

Skejby

Erhvervsområdet er hjemsted for Universitetshospitalet, Via University College og flere større virksomheder.

Gellerup og Toveshøj

Fra udsat boligområde til attraktiv, blandet bydel med bl.a. 1.000 kommunale arbejdspladser.

Vejlby Risskov

Omdannelse af erhvervsgrunde til nye bydele med i alt ca. 2.500 boliger i stationsområdet.

Aarhus Universitet

Omdannelse af det tidligere kommunehospital til Universitetsbyen.

Dokk1

Bygningen er del af byomdannelsen af den centrale havnefront og rummer bl.a. hovedbiblioteket og borgerservice.

SØFTEN
LISBJERG VEST
NYE
LYSTRUP
LISBJERG
P+R
P+R
15
EGA
E45
VEJLBY RISSKOV
AUH I SKEJBY
TILST
HASLE
O2
CHRISTIANSBJERG
AARHUS UNIVERSITET
AARHUS Ø
ÅBYHØJ
O1
HARLEV/FRAMLEV
GELLERUP
T
T
BRABRAND
VIBY
HOLME
HASSELAGER
T
TRANBJERG

- Vækstakse
- Fortætningspunkt
- Byfortætning i ny by
- Letbanens 1. etape
- Mulig letbane/BRT
- Eksisterende jernbane
- Mulig ny hovedbane
- Ny Silkeborgbane
- P+R Parkér og rejs-anlæg
- T Terminal
- Kommunegrænse

Letbanens etape 1 som vækstmotor
Aarhus bygger stationsnært

Aarhus Kommune
Letbanen har både før og siden åbningen af første etape i 2017 struktureret byudviklingen i Aarhus. Byens udvikling er i Kommuneplan 2017 beskrevet med overskriften 'Klog vækst', der bl.a. betyder en tæt by og nærhed til varieret udbud af funktioner og kvalifikationer - en dagsorden, som Letbanen spiller direkte ind i. Målet om klimaneutralitet i 2030 betyder at den kollektive trafik skal spille en større rolle i det samlede transportbillede.

Byudviklingen sker primært i de udpegede vækstakser langs den eksisterende letbane og den kommende forbindelse til Brabrand samt i de nye bydele Lisbjerg og Nye. Herudover er der defineret flere fortætningspunkter, som ligger tæt på Letbanen.

Aarhus Kommune kickstartede selv byudviklingen på den centrale letbanestrækning i Midtbyen med kulturhuset Dokk1 tilbage i 2017, og flere store byggerier er i gang i det samme område.

"Klimadagsordenen og den grønne omstilling sætter rammerne for stationsnær byudvikling og mere højklasset kollektiv trafik, hvor Letbanen ses som et vigtigt virkemiddel."
- Polly Dutscke (A), byrådsmedlem og medlem af Letbanerådet for Aarhus Kommune

Der arbejdes i dag med en helhedsplan for Randersvej med fokus på byudvikling af områder langs den allerede udbyggede letbanestrækning. I helhedsplanen arbejdes med en bæredygtig udvikling af området omkring det indre Christiansbjerg, hvor der tages udgangspunkt i et stationsnærhedsprincip. Der er allerede skudt flere nyomdannede kvarterer op omkring stationerne.

Selvom der længe har været gang i erhvervsudviklingen i Skejby, og Letbanen blev etableret relativt sent i udviklingen af området, har Letbanen understøttet et øget tempo i erhvervsudviklingen siden dens åbning.

Modsat har Letbanen fra start været et integreret element i udviklingen af de nye bydele Nye og Lisbjerg, nord for Skejby. Lisbjerg er netop planlagt med henblik på at gøre Letbanen til det oplagte transportvalg for nye beboere (op til 25.000) og medarbejdere i bydelens virksomheder.

Opgradering af knudepunkter
Flere stationer og forpladser er blevet opgraderet for at skabe de bedste ankomstforhold og understøtte kombinationsrejser, så det er let at komme videre med Letbanen. Der er etableret et Parkér og Rejs-anlæg ved Klokhøjen for at gøre det mere attraktivt at anvende Letbanen. Tilsvarende findes i Thorsager, og der er planer i Odder ved Rude Havvej.

Foto: Aarhus. Projekter skyder op langs med Letbanen på Randersvej. Her ses et igangværende højhusbyggeri ved Vandtårnet.

Letbanen som katalysator for fremtidens byudvikling

Byudvikling i stationsbyerne på etape 1

Den første etape har gjort alle meget klogere på udfordringerne og mulighederne, som Danmarks første letbane har ført med sig. Der er en effektiv betjening og stigende regularitet, som gør Letbanen attraktiv. Disse kvaliteter har også betydning for bosætning, rejsemønstre og valg af transportmiddel. Der er allerede mange gode erfaringer med Letbanen som katalysator for byudviklingen, bl.a. med byomdannelse nær stationerne og kommunale investeringer i mere attraktive stationsområder.

Odder Kommune
Åbningen af Letbanen har for alvor sat fart på udviklingen i Odder Kommune. Letbanen er attraktiv, fordi den binder Odder direkte sammen med en lang række store destinationer i Aarhus Nord, herunder universitetet. Efterspørgslen efter boliger, erhvervsjord og erhvervsbygninger er steget markant de sidste par år, og befolkningstilvæksten er stigende. Nye grunde til boliger bliver revet væk, og jord til nyt erhverv omkring Letbanen er udsolgt. Derfor oplever kommunen travlhed med at få plangrundlaget på plads i forhold til yderligere byudvikling omkring kommunens letbanestationer.

"Letbanen har skabt stor efterspørgsel efter både boliger og erhverv – og det er ikke slut."
- Lone Jakobi (A), borgmester og medlem af Letbanerådet for Odder Kommune

Norddjurs Kommune
Letbanen har medvirket til at understøtte en stationsnær byudvikling i Grenaa, hvor der er etableret etagebyggeri lige syd for Grenaa Station. I Hessel syd for Grenaa er der åbnet en ny station, der har været med til at kickstarte udviklingen af boliger og erhverv i området. I Trustrup er der også igangsat boligbyggeri lige nord for stationen, hvorfra der er meget kort afstand til Letbanen mod Aarhus.

Syddjurs Kommune
I de seneste år er 2/3 af befolkningsvæksten i Syddjurs Kommune sket i de fem letbanebyer. Ikke mindst Hornslet er tilflytningen øget markant efter Letbanens åbning. I Hornslet er området omkring stationen blevet fortættet ved at omdanne nedlagt erhverv til etagebyggeri. Fremtidig byudvikling i Hornslet sker i nær afstand til Letbanen og understøtter stationen som et lokalt knudepunkt.

I både Kolind, Mørke, Ryomgård og Thorsager sikrer stationsnær fortætning kvalitet i byerne og bæredygtig mobilitet gennem nyere lokalplanlægning og investeringer. Virksomheder tæt på Letbanen udtrykker begejstring over nærheden til Letbanen og den gevinst, Letbanen medfører i forhold til rekruttering af arbejdskraft.

I Ryomgård er der byfornyet med etagebyggeri tæt på stationen siden Letbanens åbning. Og i både Kolind, Thorsager og Mørke bygges og planlægges der for tæt/lav og etagebyggeri i umiddelbar nærhed af stationen, i nær fremtid. På denne måde er Letbanen blevet afgørende for byudviklingen i Syddjurs.

Frekvensen er øget så Letbanen nu kører to gange i timen til Grenaa i myldretiden og snart fire gange i timen til Hornslet i myldretiden.

Ryomgård
Byfornyelse med etagebyggeri tæt på stationen i Ryomgård.

Kolind
Områdefornyelse af Kolind Midtby tæt på stationen som helhedsorienteret byfornyelsesindsats.

Grenaa
Byudviklingsområdet Åbyen ligger tæt på både Grenaa Å og Grenaa Station.

Hornslet
Byfortætning nær Letbanen og stationen i Hornslet med ca. 90 boliger og andre byfunktioner.

Mørke
Stationsnær fortætning i Mørke med både etageboliger og tæt-lave boliger.

Hinnerup

Fortætning af Hinnerup bymidte med bl.a. boliger med udgangspunkt i mulig ny letbane.

Galten

Fortætning med nyt boligområde mellem Galten og Skovby.

Silkeborg

Omdannelse og fortætning, bl.a. stationsområdet, Søfronten og eksisterende midtby med et vækstpotentiale på 1.400 boliger.

Randers Syd

Byvækst fra Paderup til Munkdrup Syd, der over de næste 20 år forventes at rumme 5.-6.000 boliger.

Søften

Større byudvikling med bl.a. boliger og udbygning af Søften Erhvervspark.

Kolt-Hasselager

Fortætning med større areal til både bolig og erhverv.

Randers Kommune
Norddjurs Kommune
Syddjurs Kommune
Aarhus Kommune
Skanderborg Kommune
Odder Kommune
RANDERS
LANGÅ
HADSTEN
HINNERUP
SØFTEN
LISBJERG
SKEJBY
AARHUS V
AARHUS
BRABRAND
HASSELAGER
TRANBJERG
MÅRSLET
BEDER
MALLING
ASSEDRUP
ODDER
HOU
HOVEDGÅRD
HARLEV
LÅSBY
GALTEN
SILKEBORG
SEJS-SVEJBÆK
SKANDERBORG
RYOMGÅRD
THORSAGER
KOLIND
TRUSTRUP
MØRKE
HORNSLET
LØGTEN
SKØDSTRUP
LYSTRUP
HJORTSHØJ
Aarhus Lufthavn
Hovedgårdforbindelse
Kattegatforbindelse
E45
15
O2

- Vækstakse
- Fortætningspunkt
- Byfortætning i ny by
- Letbanens 1. etape
- Mulig letbane/BRT
- Eksisterende jernbane
- Mulig ny hovedbane
- Ny Silkeborgbane
- Kommunegrænse

Fremtidsperspektiver i Østjylland

"Samspil 2030 er med til at sikre, at vi kan fokusere byudviklingen i de rigtige korridorer."
- Torben Hansen (A), borgmester og medlem af Letbanerådet for Randers Kommune

Alle otte kommuner har et ønske om at kunne byudvikle stationsnært og koncentrere byudviklingen der, hvor den højklassede kollektive trafik er tænkt i fremtiden.

Randers Kommune
En stor del af byudviklingen i Randers by sker i bymidten og Randers Syd. Der planlægges fortætning i midtbyen samt byudvikling bl.a. ved Flodbyen Randers og Sporbyen. Centralt i den helt nye bydel Randers Syd planlægges knudepunkter for bæredygtig mobilitet og god tilgængelighed til en kommende BRT, som er en vigtig forudsætning for at skabe rammerne for bæredygtig mobilitet fra starten.

Favrskov Kommune
I Hinnerup og Søften er der fokus på fortætning og nye udviklingsområder, der på sigt bliver stationsnære med etape 2. Ny Midtbyplan i Hinnerup og strukturplan i Søften skaber rammerne for at koncentrere byudviklingen centralt og understøtte brugen af etape 2. Der er også fokus på erhvervsudvikling ved et større Parkér og Rejs-knudepunkt ved E45, hvor bilister let kan stige om til etape 2.

Etape 2 gør det muligt at kunne rejse hurtigt og direkte fra Hinnerup og Søften til Aarhus og de mange funktioner og virksomheder i bl.a. Skejby.

Silkeborg Kommune
Området omkring Silkeborg Trafikterminal og midtbyen planlægges udbygget og byfortættet med flere boliger og funktioner. Samtidig er der planer om en omdannelse af banearealet ved at fjerne barrierer og højne områdets attraktivitet med fokus på mobilitet, forbindelser, byrum og kvalitet i det byggede miljø.

Den nye bane mellem Silkeborg og Aarhus vil betyde meget kortere rejsetider med toget. Dette vil skabe et attraktivt alternativ til bilen og understøtte den bystrategiske ambition om at omdanne området ved stations- og banearealet til et stærkt trafikalt knudepunkt.

Skanderborg Kommune
Byudviklingen er koncentreret i nærheden af både stationerne i Skanderborg og Hørning samt en ny station i Stilling. Her er fokus på både byfortætning og nye byområder der udvikles inde fra og ud.

I Galten vil en ny station sikre, at byen kan udvikles stationsnært og dermed sikre et attraktivt alternativ til bilen.

Aarhus Kommune
En af kommunens vækstakser forløber langs Brabrand-etapen, som er et centralt element i fortætning og omdannelsen af eksisterende byområder. Visionen for Gellerup, Bispehaven og de omkringliggende områder er en omdannelse fra udsat boligområde til attraktiv bydel i Aarhus med baggrund i bl.a. ny infrastruktur og blandede funktioner. Amtssygehuset er under omdannelse og ligger centralt ift. Brabrand-etapen.

En udbygning af nettet vil skabe en netværkseffekt og aktivere et yderligere potentiale ved Letbanens etape 1.

Der er udlagt store områder til både boliger og erhverv i Harlev og Framlev. Såfremt der etableres et trinbræt, vil Silkeborgbanen give mulighed for at kunne koble disse områder på banenettet og dermed sikre en stationsnær byudvikling.

En station i Brabrand og eventuelt Åbyhøj vil give mulighed for at tage toget til Aarhus centrum og dermed understøtte et konkurrencedygtig og grønt alternativ til bilen.

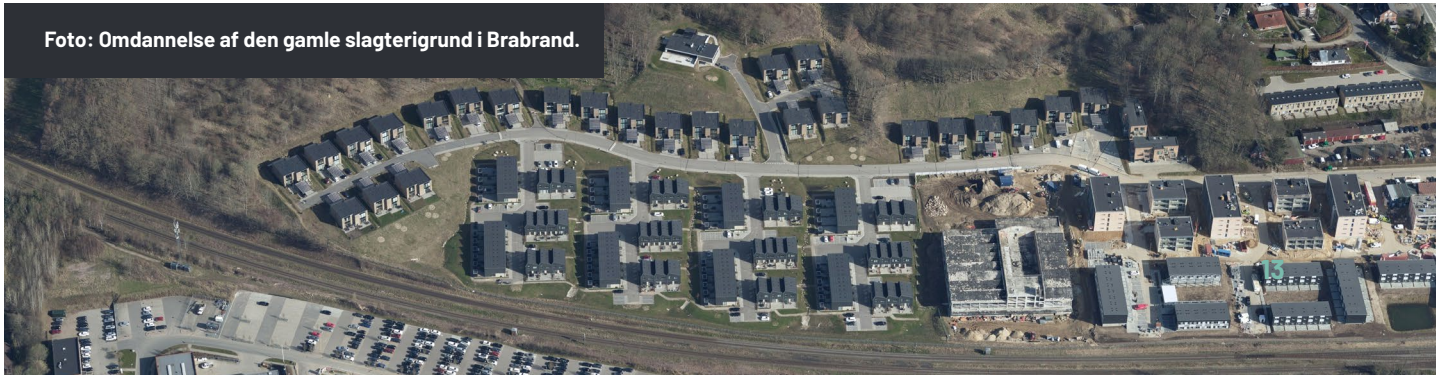


Foto: Omdannelse af den gamle slagterigrund i Brabrand.

Investeringer i højklasset kollektiv trafik kan svare sig

Der skal investeres i god mobilitet, når byerne vokser
De otte østjyske kommuner anvender de bystrategiske greb for at sikre stationsnær byudvikling, udvikle byerne for at skabe mere levende og attraktive byer og for at styrke passagergrundlaget for eksisternede og kommende stationer.

Investeringer i BRT og letbaner styrker erfaringsmæssigt både mobiliteten og byernes udvikling. Mobiliteten bliver hurtigere og mere pålidelig, hvilket øger efterspørgslen efter bæredygtig transport. Samtidig anvendes den højklassede kollektive transport til at styre og strukturere byudviklingen, så den især sker stationsnært. Dermed vil flere i fremtiden nyde godt af den højklassede kollektive trafik.

Investeringerne i byerne betyder flere indbyggere og arbejdspladser samt øvrige attraktioner, hvilket skaber et bedre fundament for en bæredygtig transport i balance. Der findes mange eksempler herpå i europæiske byer, hvor højklassede kollektive net udvides og bruges som et styrende værktøj for en stationsnær byudvikling. Metroen og S-toget i København er et andet godt eksempel på, hvad stationsnær byudvikling betyder for valget af transportmiddel og investeringslyst.

Som i Aarhus har der også i Odense været stor interesse for at investere langs den nye letbane fra både offentlige og private developere. Senest ses, at boliger tæt på Letbanen renoveres eller fornys, hvilket betyder at kvaliteten af boligerne og byrummene forbedres til gavn for beboere og byen.

Når det højklassede kollektive net udbygges, og der skabes en netværkseffekt, vil den bæredygtige mobilitet tilbyde en helt anden kvalitet, hvilket understøttes af investeringer i byerne. Det højklassede net er et vigtigt fundament for den grønne omstilling af transportsektoren.

Hvad sker der, hvis vi ikke investerer i den højklassede kollektive transport?
Samfundsøkonomisk betyder en effektiv kollektiv trafik, at tidsforbruget reduceres og dermed kan denne tidsgevinst anvendes til gavn for samfundet. Biltrafikken stiger år for år og sætter vejene under pres. De mange ekstra biler øger trængslen på vejnettet og reducerer dermed mobiliteten. Der er samtidig en grænse for, hvor meget vejnettet kan udvides, hvormed eneste mulighed for at sikre en effektiv mobilitet er at investere i højklasset kollektive transport. Alternativet med løbende øget trængsel vil samfundsøkonomisk betyde et milliardtab og hæmme væksten i samfundet, hvor biltrafik og busser holder i længere og længere køer hver eneste dag.

Det er tidligere opgjort, hvad passagertrængsel betyder samfundsøkonomisk. Ved at sikre en effektiv og attraktiv højklasset kollektive trafik vil grundlaget for, at flest mulige rejser sammen være til stede, hvormed vejkapaciteten udnyttes på den smarteste måde. Dermed vil det samfundsøkonomiske tab reduceres og mobiliteten styrkes.

Den højklassede kollektive trafik giver samtidig mulighed for, at transport ikke opleves stressfyldt, men kan foregå afslappende i transportformer af høj kvalitet. Dermed kan tiden undervejs udnyttes smart til arbejde, læsning eller andre gøremål.

"Vi skal omfavne potentialet i, at vi bliver flere i Østjylland til at fremme den bæredygtige mobilitet."
– Lars Storgaard (C), borgmester og medlem af Letbanerådet for Favrskov Kommune

Opsamling

Stationsnær byudvikling i Østjylland

- **Byudvikling og højklasset kollektiv trafik hænger tæt sammen ift. at sikre en bæredygtig mobilitet**
- **Kommunerne fokuserer allerede på at byudvikle i vækstakser langs Letbanen samt kommende BRT- og letbanestrækninger**
- **Der er behov for mere højklasset kollektiv trafik i Østjylland for at understøtte væksten, den grønne omstilling og sikre, at den kollektive trafik kan være konkurrencedygtig**
- **Det kræver et samarbejde mellem staten, region og kommuner at sikre en langsigtet strategi for mere bæredygtig mobilitet**
- **En sådan strategi vil sikre at forpligte kommunerne kan fokusere på stationsnær byudvikling fremadrettet**

"Attraktiv grøn mobilitet sker, når der er et sammenhængende net, og når byerne udvikles stationsnært, og det understøttes med Samspil 2030."

- Claus Leick (F), bestyrelsesmedlem og medlem af Letbanerådet for Midttrafik

Letbanesamarbejdet
Otte østjyske kommuner (Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs Kommune), Region Midtjylland og Midttrafik samarbejder om at etablere højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland.

midttrafik
Letbanen
midt regionmidtjylland
AARHUS KOMMUNE
Favrskov Kommune
norddjurs
Odder Kommune
Randers Kommune
Silkeborg Kommune
Skanderborg Kommune
Syddjurs KOMMUNE

Fra: Lasse Repsholt
Til: Thomas Dalgaard Mikkelsen
Cc: Jette Schelderup Mathiassen; Birgit Christensen
Emne: SV: Ændret model for afregning
Dato: 14. juli 2022 13:24:18
Vedhæftede filer: image002.png
image003.png

Hej Thomas,

Jeg har forhørt mig om denne muligheder. Vores medlemskreds har entydigt meldt tilbage, at de ikke ser noget behov for ændring af betalingsmodellen på dette punkt. Det kan medføre en unødvendig likviditetsmæssig belastning af operatørerne, der fordyrer den kollektive bustrafik.

Såfremt der sker ændring bør afregningen til den 4. bankdag i den efterfølgende måned være til endelig afregning og ikke a conto.

Med venlig hilsen

Lasse

Lasse Repsholt
Sektorchef
Dansk PersonTransport / Danish Passenger Transport

Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K
Tel: +45 7022 7099
Mob: +45 2047 8003
lre@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Fra: Thomas Dalgaard Mikkelsen <TDM@Midttrafik.dk>
Sendt: 28. juni 2022 10:54
Til: Lasse Repsholt <lre@dpt-dk.org>
Cc: Jette Schelderup Mathiassen <jsn@Midttrafik.dk>; Birgit Christensen <BC@Midttrafik.dk>
Emne: Ændret model for afregning

Hej Lasse,

Tak for sidst. Jeg håber, du kom godt hjem til øen

Jeg vil gerne have dine/DPTs bemærkninger til et forslag. Vores økonomichef, Lone Litvak har bedt min afdeling undersøge muligheden for at ændre afregningsmodellen ud mod busselskaberne.

I dag modtager busselskaberne a conto udbetalt den 10. bankdag i måneden, hvor kørslen udføres. Den ordning ønsker Lone at få ændret, så busselskaberne i stedet får deres a conto betaling den 4. bankdag i den efterfølgende måneden – altså måneden

efter kørslens udførelse. Mit indtryk er, at Movia benytter en lignende model.

Har du på vegne busselskaberne kommentarer til en sådan ændring, fx om det måtte medføre betydelige ulemper, eller andre forhold der bør tages i betragtning?

Modellen indfases naturligvis kun i nye kontrakter. I allerede indgående kontrakter bibeholdes den nuværende model for afregning.

Venlig hilsen

Thomas Dalgaard Mikkelsen
Funktionsleder
Kontrakter

87 40 83 64 •
tdm@midttrafik.dk

Sender du fortrolige eller følsomme personoplysninger til Midttrafik, skal det ske via en sikker mailforbindelse. Se Midttrafiks privatlivspolitik.

BKG 2021-12-01 nr 2330

Bekendtgørelse 2021-12-01 nr. 2330 om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægt)

I medfør af § 2, stk. 5, i lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, og efter forhandling med indenrigs- og boligministeren, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 8 i bekendtgørelse nr. 2243 af 29. december 2020 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter:

Anvendelse

§ 1

For de trafikselskaber vest for Storebælt, der er oprettet i medfør af § 1, stk. 1, 1. pkt., i lov om trafikselskaber (herefter loven), gælder den standardvedtægt, som er vedlagt som bilag 1.

Stk. 2.

Følgende bestemmelser i bilag 1 kan ikke fraviges: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23 og 27-33.

Stk. 3.

Bestemmelsen i bilag 1, § 27, kan fraviges i særlige tilfælde, hvis transportministeren giver tilladelse hertil.

§ 2

For det trafikselskab på Sjælland, der er oprettet i medfør af lovens § 1, stk. 2, gælder den standardvedtægt, som er vedlagt som bilag 2.

Stk. 2.

Følgende bestemmelser i bilag 2 kan ikke fraviges: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23, 27-35.

Stk. 3.

Bestemmelserne i bilag 2, §§ 27-29, kan fraviges i særlige tilfælde, hvis transportministeren giver tilladelse hertil.

Godkendelse

§ 3

Trafikselskaberne nævnt i §§ 1-2 skal i medfør af lovens § 2, stk. 4, sende vedtægterne og ændringer heraf til godkendelse hos transportministeren og indenrigs- og boligministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Fristen kan forlænges af transportministeren eller indenrigs- og boligministeren med en begrundet

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

udtalelse for forlængelsen. Har trafikselskabet ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser eller begrundet udtalelse for forlængelse, anses vedtægterne for godkendt.

Ikrafttræden og overgangsbestemmelser

§ 4
Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2022.

Stk. 2.
Bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018 om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægt) ophæves.

Stk. 3.
Trafikselskabernes vedtægter, som er vedtaget på denne bekendtgørelses ikrafttrædelsestidspunkt, er gældende, indtil de afløses af vedtægter i henhold til denne bekendtgørelse. Vedtægter i henhold til denne bekendtgørelse skal være godkendt af trafikselskabernes bestyrelser senest den 1. januar 2023.

Bilag 1. Standardvedtægt, trafikselskaber vest for Storebælt

Standardvedtægt for trafikselskaber vest for Storebælt

Præambel

Region xx [og Region xx] etablerer et trafikselskab, der dækker xx Kommunes, xx Kommunes. . . og xx Kommunes område. (Udmeldt ø-kommune skrives ud af præamblen)

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er …

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,

2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,

3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,

4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og

5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet [For trafikselskaber, der omfatter kommuner i 2 regioner: 1 udpeget af og blandt medlemmerne i xx Regionsråd og 1 udpeget af og blandt medlemmer i yy Regionsråd], 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, *stk. 2*, og yy udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3

2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),

4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift

5. rejseregler,

6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,

7. udbudsstrategier,

8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,

9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,

10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,

11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,

12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,

13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,

14. valg af sagkyndig revision,

15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og

16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

Stk.2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den [ikrafttrædelsesdato].

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet [regionsrådene]. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

Bilag 2. Standardvedtægt, trafikselskabet på Sjælland

Standardvedtægt for trafikselskabet på Sjællands geografiske område

Præambel

Region Hovedstaden og Region Sjælland samt samtlige kommuner i de to regioner, bortset fra Bornholms Regionskommune, etablerer ét samlet trafikselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er …

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område: ¬1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,

2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,

3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,

4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og

5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltager i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Sjælland og 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Hovedstaden, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og y udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede; dog skal mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal.

Stk. 2. Det kvalificerede flertal på mindst 2/3 skal omfatte mindst 2 af de 3 medlemmer, som repræsenterer regionerne og den kommune, der yder det største tilskud.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,

2. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),

3. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift

4. rejseregler,

5. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,

6. udbudsstrategier,

7. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,

8. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

9. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,

10. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,

11. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,

12. valg af sagkyndig revision,

13. forslag til ændring i og tillæg til denne vedtægt og

14. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Region Hovedstaden og Region Sjælland bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning.

Stk. 2. Regionale ruter, som kun betjener én region, betales af den pågældende region. Finansieringen af regionale busruter, der krydser regionsgrænsen, aftales mellem regionerne.

§ 28. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 2. Lokale busruter inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune.

Stk. 3. Øvrige lokale ruter inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område betales af trafikselskabet på Sjællands deltagende kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

§ 29. Trafikselskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikselskabet, og delvist af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område, jf. lovens § 3, stk. 3.

Regnskab og budget

§ 30. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådene om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådene senest 5 uger før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 31. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 33. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 34. Beslutning om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 35. Vedtægten træder i kraft den [ikrafttrædelsesdato].

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådene for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

Til anvendelse i henhold til Karnov Groups Licensvilkår

BESTIL PDF/UA

VEDTÆGT FOR TRAFIKSELSKABET MIDTTRAFIK
gældende fra 1. september 2018

Præambel

Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselskab, der dækker Aarhus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brande Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Midttrafik.

Stk. 2. Selskabets hjemsted er i Aarhus Kommune, og selskabet har en afdeling i Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
5) privatbaner.

Stk. 2. I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner og Busselskabet Aarhus Sporveje særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, og træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, jfr. dog § 8

Stk. 5. Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

Stk.2. Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med mindst 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland forestår indkaldelsen af det første repræsentantskabsmøde til afholdelse snarest muligt efter 1. januar 2007.

Stk. 3. Forslag til supplering af dagsordenen skal være formanden/Forberedelsesudvalget i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.

Stk. 4. Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske, såfremt formanden for bestyrelsen eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.

Stk. 5. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.

Stk. 6. Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, *stk. 2*, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og 2 næstformænd.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

Stk.2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsråde-

ne] senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den 1. september 2018.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport- og bygningsministeren og økonomi- og indenrigsministeren.

----------0----------

Vedtaget af bestyrelsen den 16. maj 2018
Godkendt af repræsentantskabet den 16. maj 2018
Godkendt af Regionsrådet for Region Midtjylland den 27. juni 2018
Godkendt af økonomi- og indenrigsministeren den 1. september 2018
Godkendt af transport- og bygningsministeren den 1. september 2018

VEDTÆGT FOR TRAFIKSELSKABET MIDTTRAFIK

gældende fra 1. januar 2023

Præambel
Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselskab, der dækker Aarhus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brande Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område.
Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål
§ 1. Selskabets navn er Midttrafik

Stk. 2 Selskabets hjemsted er i Aarhus Kommune, og selskabet har en afdeling i Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:
1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og
5) privatbaner.

Stk. 2. I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner og Aarbus særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde

med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet
§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.
Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.
Stk. 4. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, og træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, jfr. dog § 8
Stk. 5. Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

Stk. 2. Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med mindst 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland forestår indkaldelsen af det første repræsentantskabsmøde til afholdelse snarest muligt efter 1. januar 2007.
Stk. 3. Forslag til supplering af dagsordenen skal være formanden/Forberedelsesudvalget i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.
Stk. 4. Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske, såfremt formanden for bestyrelsen eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.
Stk. 5. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.
Stk. 6. Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen
§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og 2 næstformænd.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.
Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.
Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion
§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.
Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering
§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

Stk.2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.
Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget
§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.
Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.
Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den 1. januar 2023.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren

Til: Transportminister og minister for ligestilling Trine Bramsen

15. august 2022

Kære minister

Det er helt afgørende, at vore unge gennemfører en uddannelse. En nødvendig forudsætning er, at det er enkelt at komme til skole og uddannelse.

I dag finansierer og administrerer staten derfor ungdomskortet, for at gøre det billigere at rejse mellem hjem og uddannelsessted. Desværre er der kun et mindretal af unge, der bruger ungdomskortet. Vores undersøgelser og dialog med de unge viser, at det bl.a. skyldes, at kortet i dag fungerer på en forældet platform, ikke er brugervenligt og ikke er tilpasset de unges behov. Samtidig er det vores vurdering, at der er alt for få unge, der har mulighed for at få rabat med de nuværende regler.

De danske kollektive trafikvirksomheder har derfor gennemført en analyse, der viser, at det inden for den ramme, der er afsat på finansloven, er muligt:

- At der kan udvikles en enkel løsning for de unge og deres forældre, til erstatning for den nuværende komplicerede ansøgnings- og bestillingsproces med login på flere hjemmesider,
- At det vil være meget nemmere for de unge, hvis ungdomsrabatten gives på de kanaler, de unge allerede kender i forvejen: rejsekort og trafikvirksomhedernes billetapps,
- At ungdomsrabatten kan udvides, så alle unge får 25 pct. rabat på rejsekort på alle rejser i hele landet, i stedet for at rabatten som i dag er forbeholdt togrejsende vest for Storebælt samt det mindretal, der har ungdomskort, som jo er knyttet til de for længst nedlagte amtsgrænser
- At der kan indføres en overgangsordning, så de nuværende brugere af ungdomskortet kan vælge at fortsætte på den nuværende ordning, indtil de har færdiggjort deres uddannelse
- At der indføres et fleksibelt ungdomskort, så de unge ikke behøver forudse deres rejsebehov en måned ud i fremtiden, men blot kan rejse på deres rejsekort og altid være sikker på at få den billigste pris (capping)
- At der sker en ligestilling, så lærlinge og andre unge, der i dag ikke kan få ungdomskort, ligestilles med unge på gymnasiale uddannelser

./. Løsningen er nærmere beskrevet i vedlagte notat.

En reform af ungdomskortet kan ikke laves fra den ene dag til den anden. Men i et tæt samspil mellem de statslige myndigheder og trafikvirksomhederne er det vores vurdering, at regelændringer og den nødvendige IT-udvikling kan være gennemført, så en reform vil kunne træde i kraft ved skoleåret start i 2025.

Vi håber derfor, at I i Regeringen vil tage godt imod vores forslag i det videre arbejde med at forbedre rammerne for unges uddannelse og fritidsliv.

Venlig hilsen

Trafikvirksomhederne i Danmark

Enslydende brev er sendt til børne- og undervisningsminister Pernille Rosenkrantz-Theil og uddannelses- og forskningsminister Jesper Petersen, samt i kopi til Folketinget, Børne- og Undervisningsudvalget, Transportudvalget og Uddannelses- og Forskningsudvalget

Nyt ungdomskort – rabat til alle unge

Forslag til reform af rabatter og billetprodukter til unge i den kollektive transport i Danmark

Udarbejdet i samarbejde mellem alle danske kollektive trafikvirksomheder, august 2022

Indhold

Baggrund og sammenfatning 3
Nyt ungdomskort – rabat til alle unge 3
Andre mulige forbedringer inden for den afsatte ramme 5
Hvorfor er takster og produkter til unge vigtige? 5
Transportens betydning for optag og gennemførelse af uddannelse 5
Nationale uddannelsesmålsætninger 6
Unge er en vigtig kundegruppe i den kollektive transport 6
Udfordringer med det nuværende ungdomskort 8
Nuværende model for ungdomskort 8
Nyere analyser af unge og kollektiv transport 9
Opdelingen takstområder er forældet 10
Når forældre bor hver for sig eller unge har to uddannelsessteder 11
Salgskanaler for ungdomskortet – ugennemskueligt og kompliceret system 11
Manglende fleksibilitet ved ungdomskortet 12
Unge på ungdomsuddannelser, der ikke er berettiget til UU-kort 13
Forskellige priser for ungdomskort til ungdomsuddannelser og videregående uddannelser 13
Overgang fra barn til ung – kun rabat på ungdomskort 13
To modeller for nyt ungdomskort 14
Fælles for modellerne: enkel bestilling i rejsekort og trafikselskabernes apps kan være klar i 2025. 14
Model A: tæt på den nuværende model, trafikselskabsområder erstatter takstområder 15
Model B: Ophævelse af takstområderne og rabat på rejsekort til alle unge 16
Økonomi og kundekonsekvenser i model A og B 16
Muligheder for yderligere forbedringer for de unge inden for den afsatte økonomiske ramme 17
Overgangsordning i model B 18
Alle erhvervsskoleelever får adgang til ungdomskort: 18
Fleksibelt ungdomskort 18
Undgå prisstigninger for øvrige kundegrupper 18
Sænke ungdomskortprisen for videregående uddannelser 19
Finansiere IT- og systemudvikling 19
Reducere egenbetalingen for ungdomskort: 19
Anvendte kilder og henvisninger 19

Baggrund og sammenfatning

Fynbus, Midttrafik, BAT, NT, Sydtrafik, DSB, Arriva, Metroselskabet og Movia står for den kollektive transport i bus, tog og metro på tværs af Danmark. Unge er en vigtig målgruppe i den kollektive transport, og selskaberne er derfor optaget af, at billetprodukter og rabatter bidrager til, at flere unge bruger den kollektive transport. Samtidig skal billetprodukter og rabatter understøtte de samfundsmæssige målsætninger om, at flere unge gennemfører en uddannelse.

Trafikvirksomhederne har i en række sammenhænge fået gennemført undersøgelser der viser, at det nuværende tilbud til unge ikke er hensigtsmæssigt. På den baggrund blev sommeren 2021 indledt et fælles projekt for at beskrive en mulig omlægning af rabatter og billetprodukter, herunder teknisk implementering, økonomi og kundemæssige konsekvenser. Arbejdet afrapporteres med dette notat.

Trafikstyrelsen og Rejsekort og Rejseplan A/S har deltaget i arbejdet. Uddannelses- og Forskningsstyrelsen har bidraget til de bagvedliggende analyser, ligesom konsulentfirmaet Incentive har beregnet de økonomiske konsekvenser af de forskellige løsningsforslag.

Anbefalingerne står alene for trafikvirksomhedernes regning.

Nyt ungdomskort – rabat til alle unge

Rabatter til unge gives i dag primært som rabat på det statsligt finansierede ungdomskort, der gives til uddannelsessøgende på godkendte uddannelser samt 16 – 19-årlig i øvrigt. En eventuel reform skal derfor ske i tæt samarbejde mellem Folketinget, de involverede ministerier og trafikvirksomhederne.

Resumé af konklusionerne fremgår af oversigten på næste side:

	I dag	Efter en reform
Adgang til rabat	Unge kan i dag alene få rabat på det statslige ungdomskort samt på rejsekort og enkeltbilletter i tog over samt vest for Storebælt. Det indebærer, at hovedparten af alle unge i dag ikke har adgang til rabat, i stedet har brugere af ungdomskort mulighed for at rejser gratis i det takstområde, de bor, defineret før kommunalreformen ud fra de daværende amtsgrænser.	Analysen viser, at det inden for den nuværende anvendte statslig ramme er muligt at gennemføre en for staten provenuneutral omlægning, så alle unge får 25 pct. rabat på deres rejsekort i hele landet, uanset om de er uddannelsessøgende eller ej. Det vil indebære, at børn får 50 pct. rabat og unge på 16 til 25 år får 25 pct. rabat. Herudover kan der fås ungdomskort til rejse mellem hjem og uddannelse.
Brugervenlighed	Ungdomskort tilbydes ikke på de sædvanlige salgskanaler for billetter til den kollektive transport. De unge skal derfor bruge en uvant kanal, der er udfordret på brugervenlighed.	Analysen viser, at det er muligt at omlægge, så det i stedet tilbydes i de kanaler, de unge i øvrigt bruger til deres rejser: Det blå rejsekort samt trafikvirksomhedernes billetapps. En realistisk tidshorisont vil være, at sådanne kanaler kan tages i brug sommeren 2025.
Bestilling	Bestilling af ungdomskort mellem hjem og uddannelsessted er kompliceret og kræver login på to forskellige hjemmesider for at opnå godkende og bestille ungdomskortet, før det kan leveres. Det kræver tid og er kompliceret, og er vanskeligt ved eksempelvis flytning, praktikophold o.lign. Ansvaret er delt med den visiterende myndighed og trafikvirksomheden, hvilket giver udfordringer såvel i bestillingssituationen som når der søges hjælp, fordi det ikke er tydeligt for brugeren, hvem der skal kontaktes for at få hjælp	Analysen viser, at det er muligt at udvikle de bagvedliggende systemer, så ungdomskortet kan bestilles og leveres direkte på rejsekort.dk eller i trafikvirksomhedernes apps, ligesom det gælder øvrige billetprodukter. Det vil også gøre det muligt at etablere en fælles kundecenterfunktion, der kan svare på alle spørgsmål ifm. ungdomskortet. Løsningen kan indrettes, så den kan tage hensyn til mere end en hjemadresse (hvis forældrene ikke bor sammen) og mere end ét uddannelsessted (praktik, forlagt undervisning mv.).

Andre mulige forbedringer inden for den afsatte ramme

I dag bliver den afsatte ramme på finansloven til ungdomskort ikke fuldt udnyttet. Det vil derfor være muligt at gennemføre yderligere forbedringer, uden at der fra statslig side skal bevilliges flere penge. Analysen peger på, at bl.a. følgende tiltag kan være relevante at gennemføre:

- En overgangsordning fra nuværende til nyt ungdomskort, så ingen nuværende brugere skal betale mere end i dag.
- I dag er ungdomskortet målrettet elever på gymnasiale uddannelser og studerende på de videregående uddannelser. Det er muligt at udvide dækningen, så bl.a. unge på ikke-gymnasiale erhvervsuddannelser får samme muligheder for et billigt ungdomskort som andre unge.
- I dag skal man købe et ungdomskort for mindst 30 dage, uanset hvor mange dage, man faktisk har brug for kortet. Der kan i forbindelse med et nyt rejsekortsystem laves en fleksibel løsning, så man rejser på rejsekort med rabat – og det automatisk bliver et ungdomskort i løbet af måneden, hvis det kan betale sig for de unge.
- I dag er ungdomskortet dyrere for studerende på videregående uddannelser end for elever på ungdomsuddannelserne – det er muligt at finansiere, så alle uddannelsessøgende betaler den lave takst, uanset uddannelse.

Tidsrammen for implementering af en ny løsning afhænger af en nærmere analyse af IT-systemerne, heraf særligt integrationsmulighederne mellem SU-, CPR- og andre statslige systemer med rejsekortet og trafikvirksomhedernes apps.

Hvorfor er takster og produkter til unge vigtige?

Der er en samfundsmæssig interesse i, at unge kan komme til uddannelse. Transportmuligheder og transporttid har betydning for at unge søger optag på og gennemfører såvel en ungdomsuddannelse som en videregående uddannelse. Det er derfor vigtigt at gode billetprodukter og kollektiv transport kan understøtte uddannelsesmål.

Der gives i dag sociale rabatter til børn og pensionister, der er kundegrupper, som ofte ikke har mange penge. Derimod ydes alene rabat til unge, der rejser med tog vest for Storebælt. Unge er vigtige kunder i den kollektive transport, også på sigt. Det skal derfor være attraktivt at bruge bus, tog og metro til uddannelse og i fritiden.

Transportens betydning for optag og gennemførelse af uddannelse

Der er meget der tyder på at afstand, rejsetid og antallet af skift i den kollektive transport har betydning for, hvilken uddannelse unge vælger, hvor mange unge, der starter på og gennemfører en uddannelse.

Fra undersøgelser vides, at:

- Unge søger i overvejende grad uddannelser nær deres bopæl: 9 ud af 10 gymnasieelever har søgt en uddannelse inden for 20 km af deres bopæl.
- Lange rejseafstande øger risikoen for frafald: For de gymnasiale uddannelser øges risikoen for frafald med 0,5% hvor hver gange rejsen bliver 10 km bliver længere.
- Høje rejseomkostninger og mange skift øger risikoen for frafald, og reducerer søgningen til disse uddannelser.
- Andelen af unge, som søger en uddannelse falder, hvis der er flere skift med offentlig transport mellem bopælen til uddannelsesstedet.

Nationale uddannelsesmålsætninger

Tal fra Børne- og Undervisningsministeriet viser, at næsten 50.000 unge mellem 15 og 24 år hverken er i gang med en uddannelse eller i job. Siden 1990'erne har uddannelsespolitiske målsætninger været med til at sætte en retning for uddannelsespolitikken.

Der er i Folketinget indgået en aftale om, at alle 25-årige skal have gennemført en uddannelse, være i uddannelse eller være i beskæftigelse. Det betyder, at:

- i 2030 skal mindst 90 procent af de 25-årige have gennemført en ungdomsuddannelse.
- i 2030 skal andelen af unge op til 25 år, som ikke har tilknytning til uddannelse eller arbejdsmarkedet, være halveret.
- alle unge under 25 år, der hverken er i gang med eller har fuldført mindst en ungdomsuddannelse, har ret til at få en uddannelsesplan. De skal gennem en opsøgende og opfølgende indsats, hvor de tilbydes vejledning om mulighederne for at øge deres formelle kompetencer på kort og på længere sigt.

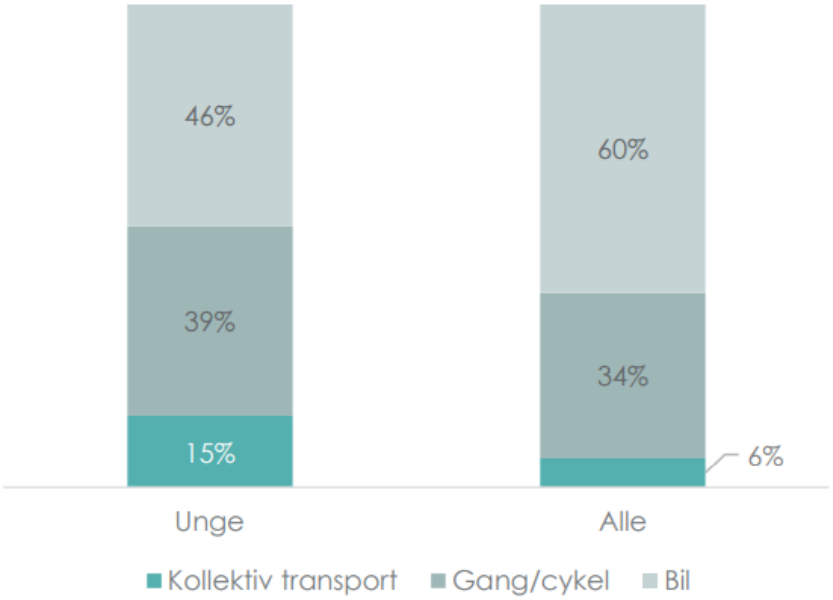
For videregående uddannelser er de nationale målsætningerne bl.a.:

- Mindst 50 pct. af de 30-årige skal have afsluttet en videregående uddannelse.
- Andelen af 30-årige med en videregående uddannelse skal øges i alle landets regioner.

Unge er en vigtig kundegruppe i den kollektive transport

Unge bruger kollektiv transport mere end dobbelt så ofte som befolkningen som helhed, primært fordi de kører mindre i bil. Samtidig kan gode erfaringer med brug af bus og tog i ungdommen forhåbentlig være med til at fastholde interessen for kollektiv transport, når man bliver ældre.

Andel af ture alt efter transportmiddel (2019)

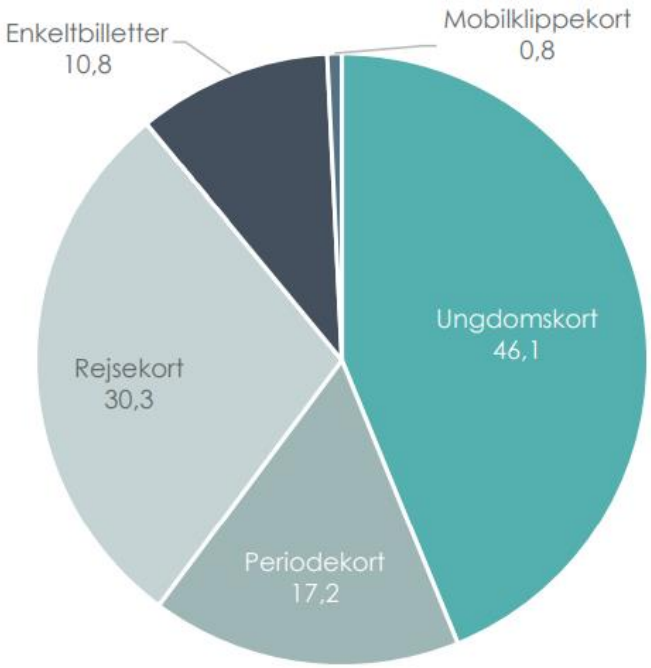


Kilde: Transportvaneundersøgelsen.
Note: Opgjort ekskl. knallert, motorcykel, fly mv. "Unge" er personer mellem 16 og 25 år eller under uddannelse.

Figur 2 Fra Incentive bilag 1, figur 1

Ungdomskortet er det mest brugte billet, hvor samlet 46 pct. af alle rejser for unge sker på ungdomskort, jf. oversigten nedenfor.

Det er til trods for, at det kun ca. hver 8. i målgruppen (unge 16 – 25 år samt ældre uddannelsessøgende), der har et ungdomskort. Ungdomskort er særligt udbredt på ungdomsuddannelserne, jf. data i næste afsnit.



Figur 1 fra bilag 1, figur 2 Mio. rejser foretaget af unge, 2019

Udfordringer med det nuværende ungdomskort

I dag har unge to muligheder for at få rabat i den kollektive transport:

- Elever og studerende på godkendte ungdoms- og videregående uddannelser købe et statsligt støttet ungdomskort
- Alle unge på 16 – 25 år kan få 25 pct. rabat på rejsekort og enkeltbilletter i DSBs og Arrivas tog vest for Storebælt, finansieret via trafikkontrakten med Transportministeriet

Nuværende model for ungdomskort

I dag er der tre forskellige slags ungdomskort:

UU-Kort (kort til Ungdomsuddannelser) koster 395 kr. for 30 dage: Unge der går på en godkendt ungdomsuddannelse, fx gymnasium eller erhvervsfaglige grundforløb uden elevløn, har mulighed for at købe ungdomskortet UU-Kort. Med et UU-kort kan man rejse mellem hjem og skole samt frit i det takstområde, man bor i. UU-kort købes af ca. 45 pct. af alle unge på godkendte ungdomsuddannelser, svarende til 64.000 årskunder.

XU-Kort (Ungdomskort rettet mod øvrige unge) koster 625,50 kr. for 30 dage: Unge mellem 16 og 19 år som ikke går på en godkendt uddannelse (erhvervsuddannelser med elevløn, unge i arbejde eller uden for beskæftigelse) kan købe et ungdomskort, hvor man frit kan rejse i det takstområde man bor i. Pga. prisen skal man skal have et relativt stort behov for at rejse, før det er en fordel at købe dette ungdomskort. Men hvis man rejser dagligt eksempelvis mellem Nykøbing Falster og Næstved, er et XU-kort billigere end et pendlerkort. Ca. 6.000 unge køber i gennemsnit XU-kort i løbet af et år, svarende til ca. 11. pct. af målgruppen.

VU-Kort (kort til videregående uddannelser) koster 625,50 kr. for 30 dage. Unge på videregående SU-godkendte uddannelser har mulighed for at købe ungdomskortet VU-Kort. Med et VU-kort kan man rejse frit mellem hjem og uddannelse samt i det takstområde man bor i. 32.000 unge bruger VU-kort, svarende til ca. 13 pct. af de studerende på SU-godkendte videregående uddannelser.

Der gælder særlige regler for unge på videregående uddannelser, der har langt til uddannelsen. https://www.ungdomskort.dk/priser/

Indehavere af Ungdomskort kan købe børnebillet med 50 pct. rabat på rejser inden for andre takstområder, ligesom der er rabatmuligheder for rejser mellem takstområder.

Nyere analyser af unge og kollektiv transport

Fynbus gennemførte i perioden 2018 – 20 projektet ”Studerende fra bil til bus”. Blandt konklusioner var, at fire af fem unge vurderer, at bussen er en dyr transportform og 45 pct. af de studerende oplyser, at forældrene har indflydelse på deres transportvalg.

Midttrafik gennemførte i 2021 en større spørgeskemaundersøgelse om unges transportvaner. Om priser og produkter er konklusionen, at de unge ikke finder selve prisen som den største barriere, men mere at de skal betale for 3 måneder ad gangen, hvorfor omkostningen føles høj.

Samtidig har en del ikke brug for kortet hver dag, og derfor føles det som spild at betale for noget man ikke bruger så ofte. De unge er i dag mobilister, hvor de shopper mellem de forskellige tilbud om transport, der passer til dagens behov. De kan køre med andre elever, de kan køre med forældre eller naboer, cykle eller tage bussen. Særligt i 3 g. har de unge meget varierede skoledage og har derfor brug for fleksible transportløsninger, hvor de unge også ofte har erhvervet kørekort. Dette kan være en af flere faktorer, der påvirker andelen af unge, der bruger kollektiv trafik, her over uddannelsesforløbet.

Udover selve prissætningen peger de unge også på, at bestillingen af ungdomskortet er besværlig.

Movia nedsatte foråret 2021 et ungeudvalg med repræsentanter for de unges organisationer, uddannelsesstederne samt fra Movias bestyrelse. Ungeudvalget konkluderede:

- Rabatten til unge skal være til tilgængelig på de kanaler, de unge kender – rejsekort og trafikvirksomhedernes app
- Det skal som i dag være muligt at køre mellem hjem og skole for en fast pris hver måned
- Rabatten på rejser i fritiden skal være den samme for alle unge – uanset hvor og hvor langt de rejser
- Rejsekortet skal automatisk blive til et ungdomskort, hvis man rejser nok pendlerrejser mellem hjem og uddannelsessted i løbet af en måned til, at det bedre kan betale sig

Som den af den bagvedliggende analyse indgik også observationer fra uddannelsesinstitutionernes administratives personales oplevelse af unges brug af ungdomskortet:

- Udenlandske studerende har meget svært ved at forstå reglerne for ungdomskortet.
- Det er ofte problemer at kortet minimum skal gælde i 30 dage. Hvis de unge ikke har fået passet perioderne ind, eller hvis uddannelsen forlænges, kan det give problemer, da uddannelsen så vil være afsluttet før perioden på de 30 dage, og det vil ikke være muligt for dem at bestille kortet.
- Konstruktionen med lange uafbrudte perioder betyder, at studerende spekulerer i fravælgelse af ungdomskortet i perioder med begrænset fremmøde - og når de så oplever at skulle betale fuld pris, så bliver fremmøde pludselig udfordret af en daglig afvejning ift. transportomkostningen.

- Ungdomskortet repræsenterer en væsentlig udskrivning for de studerende og derfor noget som mange af dem prøver at optimere og time ift. anskaffelse. Det betyder at vi relativt ofte ser studerende, der bestiller for sent og derfor ikke møder op til semesterstart.

Uddannelses- og Forskningsministeriet fik i 2018 gennemført en Analyse og brugertest af ungdomskort.dk og selvbetjeningsløsningen. Blandt indsigterne var:

- Ungdomskort.dk webside vs. selvbetjening – det bør smelte mere sammen
- Forståelse af grænseflader og instanser. Hvem er hvem, hvem gør hvad? DSB, MOVIA, UFM…
- Tekniske problemer - vi skal tage det alvorligt, selvom det ligger uden for projektet. Kan man kommunikere bedre om det, end man gør i dag?
- Du skal have to forskellige ungdomskort ved praktik og forlagt undervisning.
- Du skal selv melde flytning til ungdomskort, selvom alt andet er automatisk i dag
- Du skal bestille et nyt kort, selvom din flytning ikke påvirker område og pris
- Du skal godkende ét sted og købe et andet

Opdelingen takstområder er forældet

Som nævnt ovenfor, kan man med sit ungdomskort rejse frit i et "takstområde", der stort set svarer til amtsgrænserne fra før kommunalreformen, jf. figuren til på næste side.

Rigsrevisionen kritiserede i 2015 brugervenligheden i billetsystemerne i den kollektive transport, herunder opdelingen i takstområder. Siden da er er der gennemført takstreformer for ordinære billetter, der ophæver takstområderne. Men for ungdomskort gælder takstområderne fortsat.

Det gør det ufleksibelt for unge, der skal rejse uden for takstområdet, for de unge som bor tæt på en takstområdegrænse, eller unge, der bor i et takstområde og går i skole i et andet takstområde.

Det indebærer, at de unge skal planlægge deres rejser ud over takstområdet. De kan evt. tjekke ind på rejsekort undervejs, og huske 2 forskellige kort. Når man skal at krydse takstgrænse i tog med ungdomskortet, skal man stå af toget på sidste station i sit 'eget' takstområde for at tjekke sit ordinære rejsekort ind.

De unge, der bor i samme takstområde som deres uddannelsessted, kan rejse frit indenfor uddannelsestakstområdet. mens de unge der bor i et andet takstområde, skal betale halv voksentakst for rejser i zoner, der ikke er dækket af rejsen mellem hjem og skole.

Eksempel på effekten af takstområdegrænser på unges fritidsrejser med ungdomskort:

En ung der bor i Karise og går på Erhvervsakademiet Zealand på CAMPUS Køge vil kunne købe et ungdomskort som giver fri rejseret i takstområde Movia Syd samt til strækningen mellem Faxe og CAMPUS Køge. Da skolen ligger i Køge må det forventes, at en stor del af den unges fritidsrejser vil ske i området omkring Køge, men kortet er kun gyldig til selve Køgezonen.

En ung, der bor i nabobyen St. Heddinge i Movia Hovedstaden, kan derimod rejse uden yderligere betaling i hele hovedstadsområdet.

Figur 3 fra bekendtgørelse om ungdomskort

Når forældre bor hver for sig eller unge har to uddannelsessteder

Mange unge har mere end ét rejsemål, eksempelvis fordi forældrene bor hver for sig, og dette tilgodeser den nuværende ordning ikke. De unge kan kun få ungdomskort til én hjemmeadresse. Dette er selvsagt en problematik for de unge, der bor skiftevis hos forældre, der ikke bor i samme takstområde.

Nogle unge har også forlagt undervisning og praktiksted. Hvis det går på tværs af takstområder, skal de unge igennem endnu en godkendelsesprocedure for at få et ekstra ungdomskort, så der kan rejses til både uddannelse og praktik på ungdomskortet. Uddannelses- og Forskningsministeriets brugertest viste, at 70 pct. af kundehenvendelser for unge på videregående uddannelser handler om praktik.

Salgskanaler for ungdomskortet – ugennemskueligt og kompliceret system

Køb af ungdomskort foregår i to adskilte processer: godkendelse og bestilling/køb, fordi ansvaret er fordelt mellem hhv. Uddannelses- og Forskningsstyrelsen og trafikvirksomhederne:

Først skal den unge indhente en godkendelse til at kunne købe et ungdomskort på ungdomskort.dk. Det kræver i ca. en tredjedel af tilfældene manuel sagsbehandling, hvorfor det kan tage tid.

Figur 4 fra ungdomskort.dk

Herefter kan den unge gå i gang med at bestille/købe sit ungdomskort på mitungdomskort.dk.

Herefter kan ungdomskortet leveres til app, rejsekort eller et fysisk kort. Ventetiden på leverance af ungdomskortet afhænger af billetmediet. Et fysisk kort skal sendes med posten, men ungdomskort på app kan tage indtil 5 dage, før det virker.

Skal den unge bruge en supplerende strækning i forbindelse med praktik, gentages processen. Det samme gælder i tilfælde af skift af uddannelse eller flytning.

Det opdelte ansvar betyder at brugerne kan have vanskeligt ved at finde ud af, hvor de skal henvende sig med spørgsmål og problemer, og de risikere at blive sendt rundt mellem flere instanser og de unge risikerer at ringe til det forkerte sted: Uddannelses- og Forskningsstyrelsen, befordringsmedarbejder på uddannelsessted eller trafikvirksomhedernes kundecentre.

Ungdomskort.dk er et digitalt univers, der er væsentligt forskelligt fra det, de unge (og deres forældre) har lært at kende fra eksempelvis det blå rejsekort og trafikvirksomhedernes billetapps, som de unge bruger til deres øvrige rejser. At ungdomsrabatten ikke er til rådighed på de kendte selvbetjeningsløsninger de unge kender og bruger i andre sammenhænge, gør købsprocessen ugennemskuelig for brugerne.

Den tidligere omtalte brugertest af ungdomskort.dk fra efteråret 2018 viste, at der er forvirring om generel information i forhold personlig handling hos brugerne af sitet. Det er forvirrende for den unge at forstå grænseflader, svært at finde frem til hvilke instanser man skal henvende sig til, og svært at forstå hvad man selv aktivt skal gøre, og hvad der bliver gjort automatisk for en.

Manglende fleksibilitet ved ungdomskortet

Ungdomskortet skal købes for mindst 30 dage ad gangen. Det indebærer, at de unge skal forudse deres rejsemønster den kommende måned for at kunne vurdere, om ungdomskortet kan betale sig. Men for mange unge er det lang tid at planlægge frem.

På de videregående uddannelser kan det også ofte variere, hvor ofte, man skal møde op til undervisning, og mange unge veksler mellem cykel og kollektiv transport – eller har adgang til en bil nogle dage. Desuden skal ungdomskortet betales forud, hvilket kan være en udfordring for unge, der ikke har så mange penge.

Fra uddannelsessteder er det blevet oplyst, at der er et en særlig udfordring i forbindelse med afslutningen af uddannelser, for man kan kun købe ungdomskort, hvis der er mindst 30 dage tilbage af den planlagte uddannelsestid. Hvis de unge ikke optimerer deres valg af gyldighedsperiode, eller hvis uddannelsen forlænges, har de ikke adgang til ungdomskort de sidste uger af uddannelsen.

Det kan, som tidligere omtalt, førere til, at de studerende spekulerer i fravælgelse af ungdomskortet i perioder med begrænset fremmøde, og når de unge så oplever at skulle betale fuld pris, så bliver fremmøde pludselig udfordret af en daglig afvejning af transportomkostningen.

Unge på ungdomsuddannelser, der ikke er berettiget til UU-kort

Unge der går på en ikke godkendt ungdomsuddannelse kan ikke købe UU-kort. Er de 16 - 19 år, kan de købe et XU-kort, men fra de er fyldt 20 år, er der ikke adgang til rabat. Udfordringen gælder bl.a. erhvervsuddannelserne, hvor der kun er adgang til ungdomskort for unge, der ikke modtager lærlingeløn. Dvs. at der ikke kan fås UU-kort i praktikperioder eller efterfølgende skoleperioder. Det samme gælder uddannelse på folkeskoleniveau på erhvervs- og ungdomsskoler, for visse elever på EGU mv.

På en række uddannelser er der i overenskomster eller i andre regelsæt adgang til forskellige refusions- og tilskudsordninger, ligesom elever i lønnet praktik vil kunne få transportfradrag. Men disse løsninger er ofre komplicerede at bruge, og er ikke nødvendigvis lige så fordelagtige som ungdomskortet.

Forskellige priser for ungdomskort til ungdomsuddannelser og videregående uddannelser

Som beskrevet ovenfor, koster et ungdomskort til videregående uddannelser 230 kr mere månedligt – eller knap 60 pct. – end et ungdomskort til ungdomsuddannelser. For videregående uddannelser svarer udgiften til ca. 10 pct af SUen, før skat. Det er derfor en ikke ubetydelig udgift, og det fremgår ikke klart, hvorfor prisen er højere for videregående uddannelser end for ungdomsuddannelser.

Overgang fra barn til ung – kun rabat på ungdomskort

Fra man er 12-15 år gammel, får man 50 pct. rabat, når man tager bus, tog eller metro. Unge over 16 år, der ikke har et ungdomskort, rejser i stedet på voksenpris i den kollektive transport. Dette betyder en prisstigning på 100 pct. Dette prishop kan virke voldsomt, og kan være en barriere for at de unge bruger kollektiv transport. Den eneste måde at få rabat på er at med ungdomskort.

Det er kun hver 8. unge, der har ungdomskort. Enten fordi den unge ikke er under uddannelse, fordi ungdomskortet ikke er relevant, fordi de bor tæt på deres skole/uddannelsessted, hvorfor de cykler eller går i skole, kører i bil, ikke rejser så meget, eller fordi deres rejsemønster ikke kan dækkes af ungdomskortet.

To modeller for nyt ungdomskort

På baggrund af de udfordringer, der er beskrevet i det foregående afsnit, har trafikvirksomhederne med udgangspunkt i tre principløsninger med række varianter udvalgt to modeller for et forbedret ungdomskort til nærmere bearbejdning.

Udgangspunktet for arbejdet har været, at løsningen er provenuneutral – dvs. at der ikke fra statslig side skal anvendes flere penge, end der bruges på det eksisterende ungdomskort.

Fælles for modellerne: enkel bestilling i rejsekort og trafikselskabernes apps kan være klar i 2025

Det er helt afgørende, at ungdomskortet bliver enklere og mere brugervenligt, end det er i dag. Derfor er der taget udgangspunkt i, at kortet bestilles og leveres i de kanaler, de unge og deres forældre kender i forvejen: rejsekortet og trafikselskabernes billetapps.

Det indebærer, at det nuværende bestillings- og købsflow erstattes af en model, hvor det bagvedliggende IT-system automatisk ved opslag i relevante registre kan fastslå, om den unge er berettiget til ungdomskort og for hvilken rejserelation. Købet kan derfor ske i én samlet proces, hvor den unge kun skal ind et sted, og ungdomskortet kan udstedes på rejsekort eller trafikselskabernes apps uden unødig forsinkelse. Det vil også betyde, at der kan etableres en fælles kundeservice, der kan svare på alle spørgsmål og reducere den administrative belastning, ikke mindst på uddannelsesstederne.

Løsningen kan udarbejdes, så den kan håndtere to hjemadresser og to adresser på uddannelse/praktik, så unge hvis forældre bor hver for sig og unge med praktikophold og forlagt undervisning fortsat kan anvende ungdomskort. Ændringer som følge af flytning, uddannelsesskift mv. kan automatisk slå igennem i form af ændret gyldighedsområde for ungdomskortet, uden fornyet ansøgning.

Dette vil i sig selv mindske barriererne for, at unge bruger kollektiv transport til skole og uddannelse. Særligt for ressourcesvage unge og for unge med bogligt svag baggrund er det at stor betydning, at IT-systemer og administration ikke udgør barrierer for at passe sin uddannelse. Da ungdomskortet er mest relevant for unge, der har langt til skole og uddannelse, vil fordelene være størst for unge uden for de største byer.

Udgiften for til den tekniske implementering i rejsekortsystemet er opgjort til knap 6 mio. kr. Udgiften til implementering i trafikvirksomhedernes apps er ikke opgjort. Det vil også afhænge af, hvilke ændringer der er nødvendige for at Rejsekort & Rejseplan A/S systemer kan understøtte dette – og antallet af apps, der skal have funktionaliteten. Hertil kommer udgifter til at ændre det statslige SU-systemet m.v., så det kan understøtte direkte bestilling i trafikvirksomhedernes systemer.

Løsningen kan også gennemføres i flere etaper, så der startes med en at skabe større brugervenlighed i trafikvirksomhedernes systemer, og det så kobles til direkte visitation, når de statslige systemer er klar til at understøtte dette.

På denne baggrund vurderes, at det vil være realistisk at stile efter, at en ny ungdomskortløsning tages i brug ved skoleårets start medio 2025. Dette vil også give tid til politisk stillingtagen og en mere præcis kravsspecifikation og vurdering af de samlede IT-omkostninger.

Model A: tæt på den nuværende model, trafikselskabsområder erstatter takstområder

Figur 5 fra Trafikstyrelsen "Den kollektive trafik i Danmark", 2015

I model A er priser og regler for ungdomskort som i dag. Men i stedet for, at man kan rejse frit i et takstområde, udvides gyldigheden til at dække hele trafikselskabets område, jf. figuren til venstre.

NT, Fynbus og BAT har i dag kun ét takstområde, hvorfor dette ikke vil føre til ændringer.

Det vil indebære, at unge kan rejse frit i hele trafikselskabets område, hvilket vil gøre det mindre vanskeligt for en mange unge.

Men der vil fortsat være udfordringer for unge, der bor tæt ved eller skal krydse en trafikselskabsgrænse. En ung, der bor i Middelfart og går på Fredericia Gymnasium vil have samme udfordringer som i dag. Det samme gælder en universitetsstuderende på Aalborg Universitet, der er bosat Randers.

Herudover vil løsningen betyde, at der er meget stor forskel på, hvilke rejsemuligheder, et ungdomskort giver, alt efter bopæl. En ung i Næstved vil kunne rejser frit i alle 45 kommuner i Movias område, mens en ung i Allinge alene kan rejse frit internt i Bornholms Regionskommune.

Trafikvirksomhederne vurderer derfor, at denne løsning kan være relevant, hvis der ikke kan opnås politisk enighed om en mere gennemgribende reform.

Model B: Ophævelse af takstområderne og rabat på rejsekort til alle unge

En mere vidtgående model vil være at lægge sig tættere på de principper, der gælder for almindelige billetter. Den indebærer:

- Alle unge mellem 16 og 25 år samt ældre uddannelsessøgende får 25 pct. rabat på rejsekort, uanset om de har et ungdomskort eller ej
- Uddannelsessøgende kan tilkøbe ungdomskort på rejsekort eller app, der giver adgang til at rejse frit mellem hjem og uddannelsessted (fastprisområde), svarende til reglerne for et pendlerkort
- Hvis der vælges ungdomskort på rejsekort, kan kortet automatisk afgøre om man er i fastprisområdet og derfor rejser frit, eller er uden for fastprisområdet, hvor man får 25 pct rabat. Løsningen svarer til det eksisterende rejsekort pendler kombi-produkt

Løsningen vil dermed gøre det langt enklere at rejse som ung. Der er ikke behov for at holde styr på takstområder og zoner, og forskellige billettyper. Der kan rejses i hele landet med 25 pct. rabat på rejsekortet – og hertil frit i fastprisområdet mellem hjem og uddannelsessted, hvis man har tilkøbt ungdomskort.

Det indebærer også en indfasning, så børn rejser med 50 pct rabat, unge fra 16 – 25 år rejser med 25 pct. rabat på rejsekort, og der betales fuld voksenpris fra det 26. år. Uddannelsessøgende over 25 år vil dog fortsat kunne få både ungdomskort og ungdomsrabat på rejsekort.

Trafikvirksomhederne anbefaler derfor, at der arbejdes videre med udgangspunkt i model B.

Økonomi og kundekonsekvenser i model A og B

Prisen for unge er uændret i model A og B i forhold til UU og VU-kort i dag. XU-kortet udfases, til gengæld får alle unge 25 pct. rabat på rejsekort.

Hvis der tages udgangspunkt i den nuværende statslige kompensation til trafikselskaberne for ungdomskortet (2019-tal), vil løsningen give en mindre årlig meromkostning for trafikvirksomhederne under et på 45 mio. kr. i model A og 72 mio. kr. i model B. Denne meromkostning vil kunne dækkes ved at generelt at hæve taksterne med ca. en procent for alle rejsende i den kollektive transport.

Model A vil indebære, at brugere af ungdomskort, der skal passere en takstgrænse (men ikke en trafikselskabsgrænse) får billigere rejsemuligheder end i dag. Till gengæld betyder udfasningen af XU-kortet, at unge på ikke godkendte ungdomsuddannelser, kommer til at betale mere end i dag.

Model B vil indebære, at alle unge får adgang til 25 pct. rabat på rejsekort i hele landet. Langt de fleste unge vil derfor kunne rejse billigere end i dag.

Dette finansieres ved, at brugere af ungdomskort ikke kan rejse gratis i hele deres takstområde, men alene mellem hjem og uddannelsessted. For øvrige rejser (fritidsrejser) gives 25 pct. rabat, som øvrige unge.

Det vil især påvirke unge med ungdomskort, der rejser ofte og langt i fritiden. Eksempelvis vil en studerende, bosat i Helsingør, der går på sygeplejerskeuddannelsen i Hillerød og har fritidsjob på Frederiksberg, i modsætning til i dag skulle betale for rejsen syd for Humlebæk.

Det vil mest påvirke unge i områder med god kollektiv trafikbetjening, for det er svært at bruge bus og tog til fritidsrejser, hvis der kun er et begrænset tilbud. Hvis der eksempelvis alene er busbetjening i skoletiden, er gevinsten ved gratis fritidsrejser begrænsede.

Herudover indebærer udfasningen af XU-kort, at brugerne af disse kort i stedet skal rejse på rejsekort med 25 pct. rabat. Hvis man rejser langt og/eller ofte i eget takstområde, kan det indebære en prisstigning i forhold til i dag. Endelig kan brugere af ungdomskort i dag rejse til halv pris uden for eget takstområde. Fremover vil rabatten være 25 pct.

Muligheder for yderligere forbedringer for de unge inden for den afsatte økonomiske ramme

På finansloven var der i 2021 var der afsat 588 mio. kr. og der blev anvendt ca. 365 mio. kr. til kompensation for ungdomsrabat. Det indebærer, at der var ca. 220 mio. kr., der var afsat, men ikke anvendt. For 2020 var der ikke anvendte midler for 133 mio. kr og i 2019 for 157 mio. kr. Omfanget af ikke-anvendte midler i de kommende år vil være afhængige af rejsemønstrene efter COVID-19. Beregningerne i dette notat tager udgangspunkt i bevillinger og rejsemønstre for 2019.

Hvis der er politisk ønske om det, vil disse midler kunne anvendes til yderligere forbedringer for unge.

Trafikvirksomhederne har umiddelbart kunne identificere nedenstående initiativer, der kan indgå i de politiske overvejelser. Beregningerne er opgjort med nogen usikkerhed, der henvises til gennemgangen i bilag 1.

Initiativ	Anslået omkostning
Overgangsordning i model B*:* Brugere af ungdomskort får i model B 25 pct. rabat på rejser i stedet for at kunne rejse gratis i hjemtakstområdet. Der kan laves en overgangsordning, så unge, der har et ungdomskort efter den gamle løsning, kan fortsætte på denne ordning, inden deres uddannelse er afsluttet (for brugere af XU-kort til de fylder 20 år), så ingen nuværende brugere stilles ringere.	31 mio. kr årligt det første år, faldende til 0 fuldt indfaset
Alle erhvervsskoleelever får adgang til ungdomskort: I dag er ungdomskortet målrettet elever på gymnasiale uddannelser (STX, HTX, HHX) og studerende på de videregående uddannelser. Det er muligt at udvide dækningen, så øvrige uddannelsessøgende får samme muligheder for et billigt ungdomskort som andre unge. Det vil gælde unge på ikke gymnasiale uddannelser på erhvervsskoler, STU m.fl.	41 mio. kr årligt
Fleksibelt ungdomskort: I dag skal man købe et ungdomskort for mindst 30 dage, uanset hvor mange dage, man faktisk har brug for kortet. Der kan laves en fleksibel løsning, så man rejser på rejsekort med 25 pct. rabat – og rejsekortet automatisk bliver et ungdomskort i løbet af måneden, hvis det kan betale sig for den unge. Det kan også indrettes, så den kan anvendes af unge, der har mindre end 30 dage tilbage af deres uddannelse. Det kræver dog, at der er indført en ny forbedret rejsekortløsning, der tidligst forventes klar i 2024. I den mellemliggende tid kan der gennemføres lokale forsøg for at sikre, at modellen er attraktiv og forståelig for de unge.	7 mio. kr årligt for en fuld løsning fra 2025 Evt. forudgående forsøg maks. 1 mio. kr årligt
Undgå prisstigninger for øvrige kundegrupper*:* Såvel model A som B vil medføre marginale prisændringer for øvrige kundegrupper. Hvis en sådan ændring ikke er ønskeligt, kan kompensationen i stedet øges inden for den afsatte ramme.	72 mio. kr. årligt første år, faldende de efterfølgende år

Initiativ	Anslået omkostning
Sænke ungdomskortprisen for videregående uddannelser*:* Unge på videregående uddannelser betaler 230 kr mere om måneden eller 60 pct. mere end unge på ungdomsuddannelser for ungdomskort. Det er muligt at sænke prisen for ungdomskort for unge på videregående uddannelser til samme niveau som for ungdomsuddannelser.	54 mio. kr årligt
Finansiere IT- og systemudvikling*:* Ungdomsrabat på rejsekort kan indføres middelbart. Men en mere effektiv og brugervenlig model for ungdomskort kræver IT-udvikling såvel i de statslige systemer som i rejsekort og trafikvirksomhedernes apps. I det omfang det ikke kan finansieres inden for de selskabernes og ministeriernes udviklingsbudgetter, vil det kunne finansieres af den afsatte ramme.	Ikke opgjort.
Reducere egenbetalingen for ungdomskort: Endelig kan det man vælge at reducere egenbetalingen for ungdomskort generelt, så det bliver billige for unge af benytte ordningen.	51 mio. kr. årligt

Anvendte kilder og henvisninger

1. Incentive: ”Landsdækkende reform af rabatordninger for unge i den kollektive trafik”, 2022
2. Rejsekort og Rejseplan A/S: ” Foranalyse på løsninger til ny ungerabat”, 2022
3. Rapport fra Movias ungeudvalg, 2021
4. Jysk Analyse for Midttrafik ”Undersøgelse af unges valg af transport”, 2021
5. Fynbus: ”Studerende fra bil til bus”, 2020
6. Kommissorium for fælles arbejde om ny ungdomsrabat, august 2021
7. UX Mentor for Uddannelses- og Forskningsministeriet ”Analyse og brugertest af ungdomskort.dk og selvbetjeningsløsningen”, 2018
8. Rigsrevisionen: ”Beretning til Statsrevisorerne om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik”, 2015

Øvrige kilder

- Danmarks Statistik
- Salgsdata om ungdomskortkunders bopælskommune fra Trafikstyrelsen
- Rejsehjemmelundersøgelsen 2012-20
- DOT Segmenteringsstudie 2021-22

Strategi**plan**

2022-2026

Letbanen

Indhold

En fælles retning

Vores mission og vision

Vores fælles mål

Strategiplanen sætter fokus

- Passagertilfredshed
- Branding og omdømme
- Kapacitet og drift
- Organisation
- Bæredygtighed
- Samarbejdspartnere

Strategihus

Letbanen

En fælles retning

I Aarhus Letbane arbejder vi målrettet for at levere stabil og effektiv transport, så vores passagerer får den bedste oplevelse.

Efter fire år med fokus på at håndtere den daglige drift og samtidig få færdiggjort en lang række opgaver fra anlægsorganisationen, er det blevet tid til at se fremad. Derfor søsætter vi strategiplan 2026.

Strategiplanen skal understøtte en bevægelse, der sætter større fokus på driften, en effektiv organisation og de passagervendte aktiviteter som trafikinformation, driftsforbedringer og kapacitet. Den sætter fokus på, at styrke Letbanens omdømme og taler aktivt ind i den grønne dagsorden.

Strategiplanen er bygget op omkring vores mission og vision:

Mission

Aarhus Letbane er et sikkert, komfortabelt og bæredygtigt transportmiddel, der - som en væsentlig del af Østjyllands kollektive trafik - binder by og land sammen for borgerne.

Vision

Aarhus Letbane vil være mange østjyders foretrukne kollektive transportmiddel ved at levere stabil og effektiv transport til tiden.

Vores fælles mål:

- Øge antallet af passagerer
- Fastholde en stabil og effektiv transport til tiden

Strategiplanen sætter fokus

Strategiplanen fokuserer på seks strategiske temaer, som er de vigtigste områder, hvor vi skal udvikle os i de kommende år.

De seks strategiske temaer skal sikre en fælles retning for Aarhus Letbane frem mod 2026 og tager afsæt i vores fælles mål om at øge antallet af passagerer og forsat levere en stabil og effektiv transport til tiden.

Temaerne skal hjælpe os til at arbejde målrettet og fokuseret med indsatser inden for de seks temaer, så vi kan træffe de rigtige beslutninger og nå vores mål.

På de næste sider giver vi et indblik i hvert tema, samt en kort introduktion til de seks temaer.

Vores Strategiske temaer

> Passagertilfredshed

> Branding og omdømme

> Kapacitet og drift

> Organisation

> Bæredygtighed

> Samarbejdspartnere

Branding og omdømme

Letbanen binder by og land sammen i Østjylland

De fleste i Østjylland kender til Letbanen. Letbanens kendskabsgrad er høj, og der er stor potentiale i at styrke omdømmet.

Letbanen er meget mere end et tog, der kører fra A til B og tilbage igen. Den åbner op for mange nye muligheder og oplevelser. Lige fra en behagelige rejse til og fra arbejde, til stigende indflyttertal i jeres by eller måske oplever du, at det er blevet lettere at tiltrække nye medarbejdere til din virksomhed. Og så er det ovenikøbet bæredygtigt.

Vi vil styrke Aarhus Letbanes positive omdømme ved at fortælle om den betydning, Letbanen har for østjydernes hverdag.

Passagertilfredshed

Sammen sætter vi passagererne i centrum

Sammen med Midttrafik har vi passagererne som fælles fokus. Og gennem et tæt samarbejde vil vi styrke dialogen og løfte den samlede oplevelse på rejsen for vores passagerer.

Sammen vil vi blive klogere, og gennem indsigter og dialog, vil vi sikre, at vi kender passagernes behov, ønsker og rejsemønstre.

Ved at styrke kendskabet til vores passagerer kan vi skabe et solidt grundlag for vores indsatser og sikre nye og eksisterende passagererne en endnu bedre rejseoplevelse.

Organisation

En effektiv organisation skaber gode resultater

Det er en forudsætning for, at vi kan lykkes med vores målsætninger. Ved at effektivisere organisationen er vi i stand til at arbejde med, og gennemføre strategiplanen.

Vi vil gøre hverdagen lettere og organisationen mere effektiv ved at optimere vores processer gennem digitalisering af arbejdsgange og bedre it-systemer. De processer, der anvendes, skal være klare, effektive og opdaterede.

Med de rette værktøjer og systemer kan vi styrke effektiviteten og processerne i organisationen yderligere.

Kapacitet og drift

Flere passagerer kræver en stabil drift og øget kapacitet

Aarhus Letbane er sat i verden for at levere sikker, komfortabel og bæredygtig kollektiv transport til østjyderne. Derfor skal vi konstant arbejde med at optimere driften. Og selvom niveauet allerede er højt, er det vigtigt, at vi fastholder det høje niveau og leverer så attraktiv en løsning til vores passagerer som muligt.

Det betyder også, at vi skal tænke frem ad og sikre, at vi har den rettet kapacitet til fremtidens passagervækst. Udvidet kapacitet betyder flere tog og overvejelser om forlængelse af de nuværende. Det kræver langsigtet planlægning og forberedelse.

Samarbejdspartnere

Stærkt samarbejde sikrer en stabil drift og gode løsninger

Aarhus Letbane har mange vigtige samarbejdspartnere, og det vi vil også have i fremtiden.

Gennem fælles mål og ansvar kan vi sikre en stabil drift og gode løsninger, der er til gavn for vores passagerer. Og gennem konstruktivt samarbejde og tydelige snitflader sikre effektiv anvendelse af ressourcer og kontrakt.

Med åbenhed og dialog vil vi skabe muligheder for nye samarbejder, der kan gøre oplevelsen med Letbanen endnu stærkere.

Bæredygtighed

En naturlig del af vores kerneforretning

Letbanen er et grønt og bæredygtigt valg, der eldrevet transporterer mange passagerer på en lang strækning. Mere end 14.000 passagerer vælger hver dag at rejse med Letbanen.

Letbanen er en del af den grønne omstilling og med sit lave energiforbrug, er den blandt de mest miljøvenlige kollektive transportmidler.

Vores bidrag til den grønne omstilling vokser, jo flere passagerer der er i togene, og det er derfor vigtigt, at vi fortsat arbejder med mulighederne for forbedringer. Vi vil arbejde aktivt med bæredygtighed og styrke vores grønne profil.

Strategi**plan**

2022-2026

Vision

Aarhus Letbane vil være mange østjyders foretrukne kollektive transportmiddel ved at levere stabil og effektiv transport til tiden.

Mål

Øge antallet af passagerer | Fastholde en stabil og effektiv transport til tiden

Strategiske temaer

Passagertilfredshed
Et skarpt produkt skaber tilfredse passagerer

Branding og omdømme
Letbanen binder by og land sammen i Østjylland

Bæredygtighed
En naturlig del af vores kerneforretning

Kapacitet og drift
Flere passagerer kræver en stabil drift og øget kapacitet

Organisation
En effektiv organisation skaber gode resultater

Samarbejdspartnere
Stærkt samarbejde sikrer en stabil drift og gode løsninger

Mission

Aarhus Letbane er et sikkert, komfortabelt og bæredygtigt transportmiddel, der - som en væsentlig del af Østjyllands kollektive trafik - binder by og land sammen for borgerne.

Letbanen