

Movia Mobilitetsplan 2021

Fagnotat 10: Flextur



Indholdsfortegnelse

1. Status	6
2. Udviklingsmuligheder	12
3. Kommende beslutninger	18

Fra Trafikplan til Mobilitetsplan

Dette fagnotat indgår i arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2021.

Mobilitetsplanen skal skabe bedre sammenhæng i planlægningen af den kollektive mobilitet på Sjælland, og vise de 2,6 millioner borgere og mange virksomheder, hvordan kollektiv transport skaber værdi lokalt og regionalt.

Movias Mobilitetsplan rummer et strategisk net (de 100 største buslinjer og lokaltogsstrækninger) med flerårigt tilhørende budget, som trafikselskabsloven foreskriver, suppleret med et helhedsorienteret syn på mobilitet, kollektiv transport, miljø, klima, kunder og innovation.

Fagnotaterne behandler udvalgte mobilitetsområder med invitation til dialog blandt interessenterne om mobilitetens udvikling i den sjællandske geografi. Afsættet er de kommunale og regionale mobilitetsbidrag.

Det er ønsket, at fagnotaterne kan skabe god debat, som beriger arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2021. Notaterne har derfor karakter af forberedende analysearbejde og er ikke politisk besluttede. De indeholder heller ikke konkrete målsætninger, men derimod faglige betragtninger, som Movia ønsker drøftet med kommuner, regioner og andre interessenter. Notaterne offentliggøres løbende på Movias hjemmeside og er derudover sendt i høring hos udvalgte interessenter. Der er i alt udarbejdet 12 fagnotater.

Flextur

Traditionelt er flextur primært blevet set som en erstatning for rutedrift i tyndtbefolkede områder, men potentialet er langt større. Med integration af flextur i Rejseplanen vil borgerne få større gavn af den samlede kollektive transport. Og ved at samtænke ordningen med kommunernes visiterede kørsel kan man sikre en bedre udnyttelse af de økonomiske ressourcer.

Flextur er et kollektivt transporttilbud, der kombinerer de stærkeste sider ved offentlig transport og adressebaseret kørsel.

Det er implementeret i kommunerne over en lang årrække, og i de seneste kommuner er ordningen først implementeret inden for de sidste år. Det er dermed et produkt, der har været – og fortsat er – under stadig udvikling og tilpasning.

Flextur er ikke udbredt til alle kommuner, og der er stadig et stort behov for at rådgive kommunerne om, hvad flextur kan bruges til. Se tekstboks på næste side.

Dette notat beskriver nogle af de udviklingsmuligheder i flextur, som Movia sammen med kommunerne vil arbejde med i de kommende år.

Notatet indledes med en statusdel, der beskriver, hvordan flextur har udviklet sig igennem de senere år, hvilke behov kommunerne i dag bruger flextur til at løse, samt hvilke kunder der typisk bruger ordningen – og til hvad.

Det følges op med en beskrivelse af nogle af de områder, hvor det især vil være relevant at udvikle flextur yderligere i de kommende år, herunder kommunernes mulighed for at få rådgivning af Movia om anvendelsen af flextur.

Afslutningsvis beskrives Movias ambitioner for arbejdet med at videreudvikle flextur i de kommende år.

Fakta om flextur

Flextur er fleksibel kollektiv transport, der kan anvendes af alle borgere til alle formål, i og mellem kommuner med flextur.

- 33 af de 45 kommuner i Movias område har indført flextur.
- Brugerbetalingen fastsættes af kommunerne. For kommuneinterne ture kan kommunerne vælge mellem to takster: grundtakst og kommune-takst. For rejser mellem flere kommuner, gælder grundtaksten altid. For disse rejser gælder det desuden, at prisen efter 20 km stiger til 12 kr. pr. ekstra km. Det er muligt at opnå 10 pct. rabat ved at bestille flexture på internettet i stedet for at ringe til Movias Kundecenter.
- En rejse skal bestilles mindst 2 timer i forvejen.
- Der opereres med et planlægningsvindue på -15/+45 minutter. Det vil sige, at IT-planlægningssystemet må flytte det ønskede afhentnings-tidspunkt i dette interval.
- Kunderne må ankomme op til 30 minutter før det ønskede tidspunkt.
- Bilerne må ankomme op til 5 minutter tidligere eller 15 minutter senere end det lovede afhentningstidspunkt.
- Der planlægges med at turene må tage op til 150 pct. længere tid (om-vejskørsel) end en direkte tur fra A til B. Alle ture må dog tage op til 30 min.
- Turene koordineres med de øvrige flextrafik-ture. Kunderne kan derfor opleve at køre i bil sammen med andre flextrafik-kunder.
- Lidt over 30 pct. af kunderne bestiller deres tur over internettet.
- Kunderne kan tilmelde sig FlexUpdate og modtage en påmindelse om en bestilt tur på sms hhv. 24 timer og 10 minutter før det oplyste af-hentningstidspunkt.

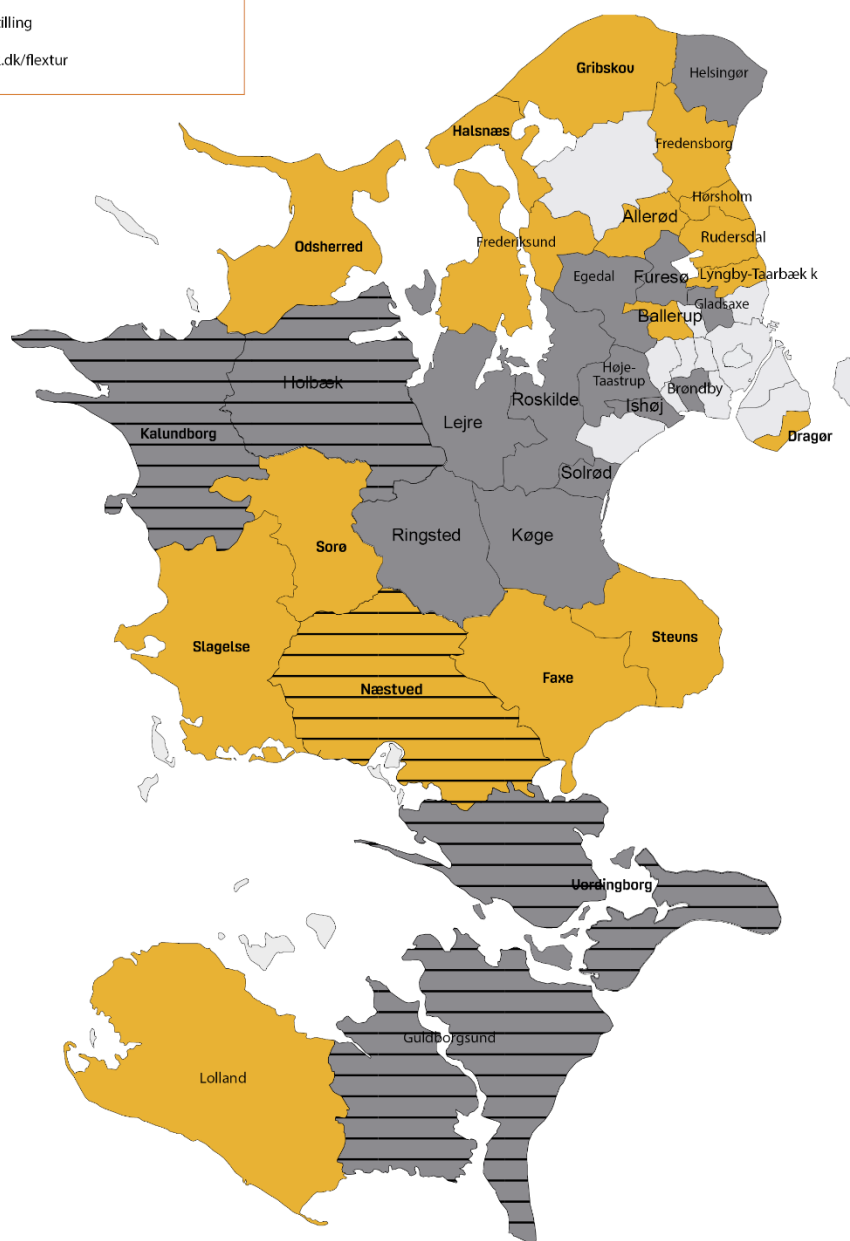
Ud af de 45 kommuner i Movias område har 33 indført flextur (primo 2018). Se figur 1.

Figur 1 – Kommuner med flexitur

Pristabel

Grundtakst (gule kommuner)	
Takst for de første 10 km:	36 kr.
Ekstra km:	6 kr. pr. km
Ekstra km (tværkommunale)*:	12 kr. pr. km efter 20 km
Rabat for børn under 16 år:	Halv takst
Kommunetakst (grå kommuner)	
Takst for de første 10 km:	24 kr.
Ekstra km:	6 kr. pr. km
Rabat for børn under 16 år:	Halv takst
Kommuner uden for Flexitur (lysegrå kommuner)	
Begrænsning i byer (skraverede kommuner)*	
10% rabat ved onlinebestilling	
*Læs mere på moviatrafik.dk/flexitur	

Kort over Flexitur: Juli 2018



Kilde: Movia

1. Status

Det har altid været en udfordring at levere et attraktivt kollektivt trafiktilbud til borgere uden for de større byer. Det er dyrt at servicere tyndtbefolkede områder med rutebusser, fordi de ofte kører med meget få passagerer, særligt uden for de almindelige pendlingstidspunkter, herunder skolernes start- og sluttider.

Nogle steder har mindre telebusser været anvendt i landområderne. Men det har ikke været en økonomisk eller miljømæssig god løsning, fordi de ikke har været fleksible nok i forhold til betjeningstidsrum og geografi.

På et tidspunkt opstod ideen om at køre de få passagerer i landområderne direkte fra adresse til adresse, da det er billigere end at opretholde rutebetjeningen med små eller store busser. For at få nok volumen til at finansiere den spredte kørsel har man fra starten koordineret dette tilbud med den visiterede sociale kørsel.

Koordineringen betyder, at bilerne bliver brugt effektivt, fordi der samkøres og kædekøres, når det er muligt, så tomkørsel dermed minimeres. Når de forskellige typer rejser koordineres, er der flere til at betale for udgifterne til bilerne og chaufførerne.

På den måde blev grundkonceptet med adressebaseret og behovsstyret kørsel som en hybrid mellem bus og taxi skabt. Det er det, der i dag er blevet til flextrafik. Flextrafik omfatter 4 lukkede kørselsordninger, som kunderne skal visiteres til, samt flextur, der er et tilbud til alle borgere. Se tekstboks.

Flextur er en del af Flextrafik

Flextur er én del af Movias forretningsområde Flextrafik. Konceptet for Flextrafik er at samle den offentligt betalte transport af enkeltpersoner, for at skabe et potentiale for en effektiv koordinering: Dels kan den samlede vognkapacitet udnyttes mere effektivt, dels kan turene koordineres bedre, end kommunerne og regionerne typisk selv kan individuelt.

Flextrafik omfatter fem kørselsordninger:

- Flextur er kollektiv transport, der kan benyttes til alle rejser i og mellem de kommuner, der tilbyder flextur.
- Flexhandicap er et visiteret tilbud til gangbesværede borgere, der har fået udleveret ganghjælpemidler fra det offentlige. I 2018 får blinde og svagsynede også adgang til Flexhandicap.
- Flexkommune er et visiteret tilbud til gangbesværede borgere, der typisk skal til læge, speciallæge, genoptræning mv.
- Flexrute er et visiteret tilbud til borgere, der har behov for fast visiteret kørsel til f.eks. skole, daghjem eller beskyttede værksteder.
- Flexpatient er et visiteret tilbud til patienter til og fra hospitaler i Region Sjælland og Region Hovedstaden.

1.1 Et fleksibelt kollektivt transporttilbud

Flextur er adressebaseret kollektiv transport, som borgerne kan bestille, når de har behov for kørsel. Med flextur kan kommunerne få et fladedækkende tilbud om kollektiv transport til alle borgere i tidsrummet 6-23. Dette har flere kommuner udnyttet til at optimere busdriften og fjerne de dyre aften- og weekendafgange med få passagerer. Flextur har dermed givet mange kommuner væsentlige besparelser på rutebusserne.

Ses den årlige udgift til flextur i kommunerne i forhold til den typiske udgift til en rutebus på landet, er flextur som en del af den samlede kollektive transport en billig løsning for kommunerne, også selv om flextur opgjort pr. passager er dyrere for kommunerne end rutebusserne.

Det ligger i sagens natur: Når busserne er optimeret til at køre dér, hvor passagergrundlaget er størst, er det dyrere at nå ud til de sidste borgere med et kollektivt transporttilbud.

Kommunernes udgift til flextur ligger typisk i spændet 1-3 millioner kr. pr. år afhængigt af geografi, omfanget af traditionel kollektiv transport m.m. (gennemsnittet er 1,3 mio. kr. pr. år).



Til sammenligning ligger kommunernes udgift til en enkelt busrute på landet med timedrift typisk på 1,5-2 millioner kr. om året, afhængigt af antallet af afgang om aftenen og i weekenden. Se tabel 1 og figur 2. Muligheden for at reducere omkostningerne til rutedrift har historisk set været en væsentlig bevæggrund for kommunerne til at indføre flextur.

Tabel 1 – Kommunernes typiske udgifter til rutebusser og flextur

	Pris pr. år
Rutebus på landet med timesdrift	1,5-2 mio. kr.
Flextur	1,3 mio. kr. (gennemsnit)

Kilde: Movia

Figur 2 – Muligt betjeningsomfang for rutebusser hhv. flextur ved en kommunal udgift på 1,5 millioner kr.

1,5 mio. kr. pr. år giver mulighed for:	Én fast rute	Eller	15.000 flexture
			
	Betjening: Timedrift på skoledage kl. 7-16 i fast rute		Betjening: Alle døgn kl. 6-23 i hele kommunen

Kilde: Movia

Med flextur kan kommunerne opretholde et mobilitetstilbud i tyndtbefolkede områder, og på den måde modvirke affolkning og i et vist omfang behovet for bil nr. 2. Uden flextur får borgerne i tyndtbefolkede områder langt til kollektive transportmuligheder.


1.2 Hvem er kunderne?

Kunderne i flextur kan overordnet inddeles i to kundegrupper:

- **Kollektivisten** er typisk en erhvervsaktiv borger, der bruger flextur til at få hverdagen, med arbejde, fritidsinteresser og familie, til at hænge sammen. Kollektivisten har andre transportmuligheder, men har valgt at bruge flextur.
- **Tilgængelighedskunden** er typisk en yngre uddannelsessøgende borger uden bil eller en ældre gangbesværet borger uden for arbejdsmarkedet. Flextur giver denne kundegruppe en mobilitet, som ellers ikke var mulig.

Flextur har en klar overvægt af ældre brugere. Derfor er der også en overvægt af ældre tilgængelighedskunder i flextur, særligt i byerne. Se figur 3 på næste side.

Figur 3 - Hvem er kunderne i flexitur?

<p>Kollektivisten 20 pct. af kunderne Typisk mellem 20 og 65 år</p>  <p>Turformål ud over besøg hos familie og venner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbejde • Læge • Genoptræning <p>Hvorfor flexitur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ikke noget godt busalternativ <p>Alternativ til flexitur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Almindelig bus • Ikke foretaget rejserne • Taget en taxi 	<p>Den yngre tilgængelighedskunde 10 pct. af kunderne Typisk under 30 år</p>  <p>Turformål ud over besøg hos familie og venner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Undervisning <p>Hvorfor flexitur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ikke noget godt busalternativ <p>Alternativ til flexitur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blive kørt af venner/familie • Almindelig bus 	<p>Den ældre tilgængelighedskunde 70 pct. af kunderne Typisk over 65 år</p>  <p>Turformål ud over besøg hos familie og venner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indkøb • Læge • Genoptræning <p>Hvorfor flexitur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gangafstand til nærmeste busstop er for lang • Det er mere fleksibelt • Ikke noget godt busalternativ <p>Alternativ til flexitur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blive kørt af venner/familie • Ikke foretaget rejserne • Taget en taxi
--	--	---

Kilde: Movia

1.3 Synergier med den visiterede kørsel

Med flexstur placerer kommunerne i princippet et stoppested til den kollektive transport, nøjagtig hvor kunderne har behov for det. Dette giver ikke bare kommunerne større fleksibilitet til at optimere busruterne, men også til at optimere den visiterede kørsel for f.eks. gangbesværede.

Da flexstur kan benyttes til alle rejseformål og destinationer, er det en serviceforbedring for selvhjulpne gangbesværede og kørestolsbrugere.

Det kan samtidig være en omkostningseffektiv løsning for kommunerne.

Nogle kommuner benytter allerede flexstur til at justere reglerne for den kommunalt visiterede kørsel, så nogle borgere i stedet henvises til flexstur. Dette giver en besparelse, fordi der ikke skal anvendes ressourcer på visitering, og fordi der indgår brugerbetaling i flexstur.

Desuden er der mange borgere, der ikke ser sig selv som handicappede og foretrækker at klare sig med flexstur så længe som muligt frem for at blive visiteret til handicapkørsel.

En anden kundegruppe, der har stor gavn af flexstur, er dem, der er for godt gående til at blive visiteret til kørsel, men for dårligt gående til at bruge bus og tog.

1.4 Flexstur er også relevant i byerne

De fleste kommuner har oprindeligt indført flexstur for at tilbyde kollektiv transport på tidspunkter og i områder, som det er vanskeligt eller dyrt at betjene med traditionel rutedrift.

På de korte rejser i byerne foretrækker kunderne typisk at benytte den traditionelle kollektive rutetrafik, hvis de har mulighed for det. Det er nemmere end at bestille en flexstur to timer før afgang, med risiko for omvejskørsel, hvis der er andre rejsende.

Men for gangbesværede kan flexstur også i byerne være et attraktivt tilbud, og mange kommuner har faktisk en relativt stor andel af korte interne ture i de største byer. Brugere er primært ældre og passagerer med behov for hjælpemidler som rollator m.m.

I byerne ses flexstur således i højere grad som et alternativ til visiteret kørsel end til den traditionelle kollektive transport. Movias årlige undersøgelse blandt flextrafik-kunderne viser, at kunderne i flexstur generelt er over 65 år (74 pct.). Mange har hjælpemidler med (20 pct.). Og selv om flexstur primært bliver brugt til at besøge familie og venner (46 pct.) går mange ture til læge (32 pct.), genoptræning (19 pct.) og aktivitetscentre (4 pct.), som er typiske rejseformål i den visiterede kørsel.

Kun 15 pct. af flextur-kunderne opfatter rutebusserne som et alternativ til flextur. 35 pct. synes, at gangafstandene til traditionel kollektiv transport er for lang.

2. Udviklingsmuligheder

Der er løbende behov for at tilpasse flextur, efterhånden som ordningen bliver ud-bredt til flere kommuner, og antallet af ture stiger. Der er især behov for at optimere flextur, når det gælder takster, servicekriterier, nye online-muligheder, ny lovgivning m.m.

Samtidig er der i mange kommuner et uudnyttet potentiale for at optimere anvendelsen af flextur.

Inden for de kommende år forventes der særligt behov for tilpasninger på grund af følgende forhold:

- **Flextur kommer med i Rejseplanen i 2018.** Flextur tilbydes kun, når det ikke er muligt at tage bus eller tog hele vejen. Servicekriterier, takster og rejseregler for flextur vil være de samme som i dag. Men på sigt vil der være mulighed for at tilpasse takster, betjeningstidsrum og servicekriterier i forhold til bus og tog. Med Rejseplanen som indgang til flextur vil muligheden for at få en mere glidende overgang mellem bus og flextur øges.
- **Særlige regler i byer.** I en række kommuner er der i dag forsøg med særlige regler for brug af flextur i byer. Forsøgene løber frem til medio 2018, og med afsæt i erfaringerne herfra skal de generelle takster for flextur fastlægges på en måde, hvor flextur fremstår som ét genkendeligt produkt alle steder, men hvor kommunerne samtidig har nogle værktøjer til at regulere tilbuddet, så det passer til dens ønsker og muligheder.
- **Særlige kundegrupper.** Nogle kommuner ønsker at tilbyde udvalgte kundegrupper billigere transport med flextur – f.eks. i form af en ”light”-version af handicapkørsel. Movia vil i planperioden tage stilling til, hvordan kommunerne kan tilbydes mulighed for at visitere udvalgte borgere med særlige behov til flextur til en lavere takst.
- **Ny taxilov.** Den nye taxilov fjerner kravet om døgnbetjening til taxivognmænd. Se også tekstboks. Kommunerne kan derfor få udfordringer med at sikre betjening i områder, hvor et taxiberedskab ikke er realistisk. Dette kan betyde, at kommunerne efterspørger en udvidelse af betjeningstidsrummet for flextur, og gøre det relevant at revurdere, om tidsrummet 6-23 fortsat er den rigtige løsning alle steder.
- **Mulighed for mere effektiv visiteret kørsel.** Traditionelt har flextur især været set som en erstatning til traditionel rutedrift. Men flextur kan i lige så høj grad ses

som et supplement eller alternativ til visiteret kørsel for selvhjulpne borgere. Dermed kan flextur give kommunerne mulighed for at effektivisere den visiterede kørsel. Udgifterne til flextur skal altså ikke alene holdes op mod mulige besparelser på rutedriften, men også de potentielle gevinster, der ligger i en bedre koordineret og mere omkostningseffektiv visiteret kørsel.

Flextur i Rejseplanen kan give et behov for at anskue flextur på to måder: Dels som en ”forlængelse” af busser og anden kollektiv (rute)trafik – nu også integreret i Rejseplanen som ét sammenhængende tilbud (last mile). Dels som et supplement og alternativ til den visiterede kørsel, der også skal fungere uden for Rejseplanen. De to forskellige synsvinkler forventes at danne afsættet for, hvordan en ny model for fremtidens flextur skal formes.

Kommunernes og kundernes behov kan være forskellige, alt efter om fokus er på flextur i eller uden for Rejseplanen.

Flextur er i princippet en meget fleksibel ordning, og det er i et vist omfang teknisk muligt at tilpasse produktet, så den enkelte kommunes ønsker imødekommes bedst muligt. Men risikoen er, at ordningen bliver mere kompleks at forstå og dyrere at administrere, hvis ikke også kundernes behov indgår.

Behovet for skræddersyede løsninger må vejes op mod hensynet til at bevare et relativt enkelt produkt, der er genkendeligt på tværs af kommunegrænser, og om de kan produceres på en måde, hvor de økonomiske stordriftsfordele for kommunerne og regionerne bevares.

Rammerne ændrer sig

Fra 1. juli 2018 kan blinde og svagsynede blive visiteret til trafikselskabernes handicapkørselsordninger. Dermed vil der komme en betydelig udvidelse af ordningerne, og mange vil opdage den udvidede tilgængelighed, flextrafik giver.

1. januar 2018 trådte en ny taxilov i kraft. Effekterne vil vise sig, i takt med at nye tilladelser gives, og gamle tilladelser konverteres til nye. Loven betyder, at vognmændenes såkaldte serviceforpligtigelse bortfalder, så de ikke længere er forpligtet til at tilbyde kørsel hele døgnet. Hvis kommunerne vil sikre betjeningsmulighed hele døgnet, må de købe sig til den i form af aftaler med kørselskontorer eller ved at udvide betjeningstidsrummet for flextur.

2.1 Særlige regler i byerne

Flexitur er med til at øge mobiliteten for alle borgere. Det har medført øgede udgifter for kommunerne i takt med den stigende brug af flexitur.

For at gøre det muligt for kommunerne at påvirke efterspørgslen, har de i januar 2016 fået mulighed for at hæve brugerbetalingen gennem en forhøjet grundtakst. Se tekstboks. Når flexitur bliver dyrere for borgerne, bliver den traditionelle kollektive transport tilsvarende mere attraktiv. Takstændringerne har medført, at kommuner med den nye grundtakst, nu har en mere stabil årlig udgift til flexitur.

Nogle kommuner har specifikt ønsket at begrænse efterspørgslen efter flexitur i byerne. Deres holdning er typisk, at borgerne i byen ikke i samme omfang er afhængige af flexitur, da de har relativt lettere adgang til traditionel kollektiv transport.

Derfor har der gennem en lang periode været en række forsøg med særlige regler for flexitur i byerne.

Næstved og Ringsted Kommune har haft lukket for interne flexitur-rejser i én eller flere byer. I Næstved Kommune er der desuden lukket for rejser mellem udvalgte byer, ligesom der kun køres mellem særlige stoppesteder i byerne og oplandet.

Lolland har haft og Guldborgsund, Vordingborg, Kalundborg og Holbæk Kommune har forsøg med dobbelttakst i én eller flere byer (48 kr. ved kommunetakst eller 72 kr. ved grundtakst). Det har nedbragt brugen af flexitur betydeligt.

- **Dobbelt grundtakst (72 kr.):** Udgiften til og anvendelsen af flexitur er reduceret med 90 pct. i byerne.
- **Dobbelt kommunetakst (48 kr.):** Udgiften til flexitur er reduceret med 55-65 pct. og anvendelsen er reduceret med 40-55 pct. i byerne.
- **Lukket for kørsel:** I de kommuner, der har lukket helt for flexitur i byerne, er både udgiften og anvendelsen er i sagens natur reduceret med 100 pct.

Den reducerede brug af flexitur betyder dog samtidig, at kommunerne mister synergi-effekter med den visiterede kørsel, og man kan forvente, at en del af udgifterne "flytter" til den visiterede kørsel. I nogle kommuner er udgiften til Flexhandicap således steget i forsøgsperioden.

Det er ikke alle, der kan visiteres til eller få dækket deres mobilitetsbehov med visiteret kørsel. Hvis disse borgere ikke kan tage den traditionelle kollektive transport, efterlades de med en forringet mobilitet. Dette var hovedårsagen til, at Ringsted og Lolland Kommuner stoppede deres forsøg med henholdsvis lukket og dobbelt grundtakst i byer.

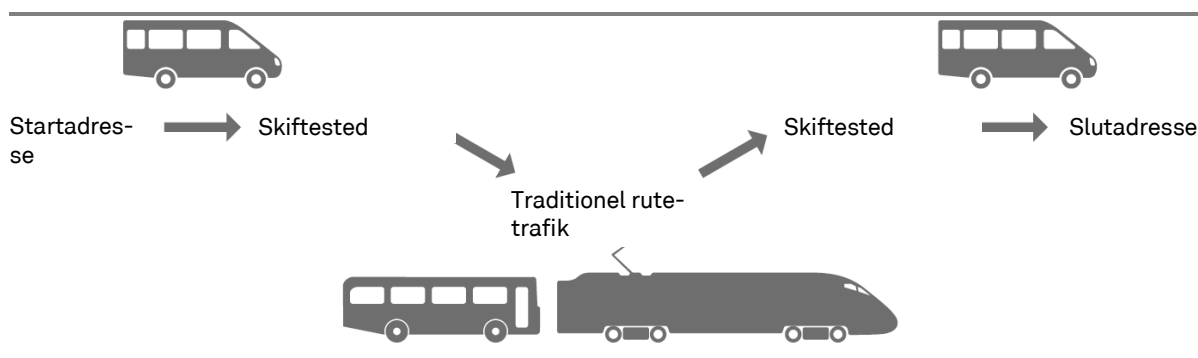
2.2 Integration af flexstur i Rejseplanen

En del kunder kombinerer flexstur med en bus- eller togrejse.

Men i dag kræver det, at de selv bliver opmærksom på muligheden, selv planlægger rejsen og selv sikrer skiftet mellem flexstur og traditionel transport ved forsinkelser.

Når flexstur bliver omfattet af Rejseplanen, bliver dette mere automatiseret. I praksis vil Rejseplanen foreslå en flexstur på den del af rejsen, hvor der ikke er bus eller tog. Se figur 4. Dermed afklares det ved planlægning af hver eneste rejse, hvordan kombinationen af flexstur og traditionel kollektiv transport giver den bedste løsning. Flexstur vil fortsat kunne bestilles uden om Rejseplanen.

Figur 4 – Flexstur som til- og frabringer til den traditionelle kollektive transport



Kilde Movia

For kommunerne betyder det dels, at tilgangen til bus- og tognettet bredes ud i en langt større geografi, dels at flexstur bliver et mere synligt produkt. For kunderne er det en serviceforbedring i forhold til i dag, fordi:

- Det giver kunderne mulighed for at planlægge den samlede kollektive rejse ét sted – i Rejseplanen.
- Kunderne får besked, hvis skift mellem flexstur og traditionel kollektiv transport skal ændres på grund af forsinkelser m.m. Enten tilpasses flexturen eller der vælges alternativer i den traditionelle kollektive transport.

Den nye service er særligt relevant i områder og på tidspunkter, hvor der ikke er et tilbud med bus/tog hele vejen. Flexstur sikrer et tilbud om kollektiv transport på hele rejsen (last mile).

I første omgang indføres den nye service alene som et pilotforsøg i Kalundborg og Roskilde Kommuner. Forsøget er igangsat pr. 1. marts 2018. Efter en grundig evaluering

ring er det planen, at ordningen udbredes til øvrige kommuner, der ønsker at tilbyde denne service.

Flextur i Rejseplanen – pilottest i Kalundborg og Roskilde Kommune

1. marts 2018 startede pilottesten af flextur i rejseplanen i Kalundborg og Roskilde Kommune. Der er i hver kommune udpeget fire skiftsteder, hvor skiftet mellem flextur og bus/tog kan foregå:

- Roskilde: Trekroner St., Viby Sjælland St., Gadstrup St. og Jyllingecentret.
- Kalundborg: Kalundborg St., Svebølle St., Svallerup kirke og Høng St.

Eksempel på effekten af flextur i rejseplanen for rejser fra Bjerge Sydstrand til Kalundborg St.:

- Uden flextur: Kun fire afgange om søndagen kl. 11, 13, 17 og 19.
- Med flextur: Timedrift fra kl. 7 til 22:30 om søndagen.

Se. 06.05.2018

10:05 Flextur 430R 10:57
52 min , 1 skift
Bemærk: Flextur er Flextrafik og du skal bestille den senest 2 timer før afgang. Du kan få mere information her.
Vis pris Køb billet

10:46 Flextur 432 430R 11:57
1 t 11 min , 1 skift
Vis pris Køb billet

Pilotforsøget skal give mulighed for at finjustere den tekniske opsætning af flextur i Rejseplanen og give erfaringer med passagerens brug og forståelse af den nye service. Det skal gøre det muligt at estimere den økonomiske effekt for de enkelte kommuner og optimere produktet i forhold til passagerens behov.

Det forventes, at kommunerne skal tage stilling til, om de vil tilbyde flextur i Rejseplanen i andet halvår 2018.

2.3 Rådgivning om flexitur

Alle kommuner kan få rådgivning om flexitur af Movia – uanset om de i dag tilbyder flexitur eller ej.

Kommuner *uden* flexitur har typisk behov for at få estimeret den potentielle udgift, hvis de vælger at gå med i ordningen.

Kommunerne har generelt behov for at få beskrevet, hvilke behov flexitur kan løse, og hvordan borgerne benytter flexitur i dag. Det har Movia stor og detaljeret viden om: For alle rejser registreres, hvor de kører til og fra, om der er hjælpemidler med, hvad de koster m.m.

Derudover foretager Movia kundeundersøgelser, der kan give en dybere forståelse end de rene kørselsdata. De omfatter f.eks. kundetilfredshed, turformål, alternativer til flexitur, præferencer for online- eller telefonbestilling m.m.

Alle flexitur-kommuner modtager hver måned et afregningsbilag, hvor alle ture og udgifter for den seneste måned indgår. På den måde kan de følge udviklingen meget tæt. Movia sender også månedsrapporter, der viser de seneste tre måneders statistik for de kørselsordninger, som kommunerne har hos Movia.

Derudover kan Movia efter aftale udarbejde dybdegående analyser af et eller flere flexitur-emner, der eksempelvis er relevant som baggrundsmateriale til politiske diskussioner og beslutninger i kommunerne. Disse analyser kan f.eks. vurdere effekten af et eventuelt takstskifte eller beskrive, hvem der bruger flexitur, til hvilke rejser, til hvilke formål osv.

Movias erfaring er, at kommunerne har et stort udbytte af dette, da der stadig er et behov for at udbrede kendskabet til flexitur, og hvilke formål produktet kan løse.

Som noget nyt tilbyder Movia, at samarbejde med kommunerne om at udarbejde transportplanprojekter, der analyserer den enkelte kommunes samlede kørsel – både den kollektive transport og den visiterede kørsel. Formålet er at se på, hvordan kørslen kan afvikles så omkostningseffektivt som muligt.

Her er flexitur et vigtigt element, fordi produktet netop kan skabe grundlag for at optimere kommunens samlede kørsel.

Movia var ved årsskiftet 2017/2018 i færd med at udarbejde transportplanprojekter for de første fire kommuner.

3. Kommende beslutninger

Flexitur er en vigtig brik i det samlede kollektive transporttilbud og i kommunernes mulighed for at styrke borgernes mobilitet, så bosætning i både land og by understøttes.

Med den fladedækkende flexitur kan kommunerne sikre et tilbud om kollektiv transport til alle og opnå synergieffekter med både rutebusserne og den visiterede sociale kørsel.

Movia ønsker at arbejde videre med at udbrede og udvikle flexitur for at sikre, at ordningen imødekommer både kommuners og kunders behov bedst muligt.

Flexitur er et produkt med et stort udviklingspotentiale. Derudover kommer der løbende ny lovgivning, nye teknologiske muligheder mv., som skaber behov for at tilpasse flexitur.

Det forventes, at Movia og kommunerne skal tage stilling til række spørgsmål i planperioden.

- Kommunerne skal tage stilling til, om de vil tilbyde flexitur i Rejseplanen.
- Kommunerne skal tage stilling til, om betjeningstidsrummet for flexitur skal omfatte en større del af døgnet som konsekvens af, at den nye Taxilov har fjernet taxiernes betjeningsforpligtigelse.
- Kommunerne skal tage stilling til, om de vil anvende flexitur som supplement eller erstatning til visiteret kørsel.
- Movia skal tage stilling til hvilke takster, kommunerne skal have mulighed for at bruge til at regulere tilbuddet om flexitur på baggrund af kommunernes ønsker og behov. Det skal bl.a. ske på baggrund af erfaringerne fra forsøgene med særlige regler for flexitur i byer.
- Movia skal tage stilling til, om kommunerne skal tilbydes mulighed for at visitere borgere med særlige behov til en lav takst for flexitur.

