

# EVALUERING OG OPLÆG TIL REVISION AF TELEKØRSELSKONCEPTET



**#kollektiv #mobilitet #Flextur #Plustur**

## Indhold

Resume .....	3
Telekørsel i dag.....	3
Oplæg til revision.....	3
Evaluering af Telekørsel.....	5
Teletaxi: .....	6
Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel .....	6
Geografi.....	6
Tidsrum .....	6
Kundens pris .....	6
Data på Teletaxi 2018.....	6
Målgruppe Teletaxi .....	8
Telependler: .....	9
Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel .....	9
Geografi.....	9
Tidsrum .....	9
Kundens pris .....	9
Data på Telependler 2018 .....	9
Målgruppe .....	9
Telecity:.....	10
Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel .....	10
Geografi.....	10
Tidsrum .....	10
Kundens pris .....	10
Data på Telecity 2018.....	10
Telerute: .....	11
Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel .....	11
Geografi.....	11
Tidsrum .....	11
Kundens pris .....	11
Data på Telerute 2018.....	11
Kollektiv kørsel: Koordineret kørsel og stordriftsfordele .....	12
Oplæg til revision .....	13

Plustur: .....	13
Kommunens håndtag ift. Plustur .....	13
Målgruppe for Plustur .....	14
Flextur: .....	14
Kommunens håndtag ift. Flextur .....	14
Målgruppe for Flextur .....	14
Kollektiv transport og mobilitet .....	14
Overblik over de nye ordninger .....	16
Konkurrence med taxa? .....	17
Hvad betyder ændringerne i forhold til kommunens mulighed for at styre efterspørgsel og mobilitetsudbud? .....	17
Hvad betyder ændringerne økonomisk for kommunerne? .....	18
Hvad betyder ændringerne kundemæssigt? .....	20
Tidsplan.....	21
Bilag 1- Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger for revision af telekørselskoncept....	22
Bilag 2: Estimeret på økonomi i hver kommune.....	26
Bilag 3: Usecases og priseksempler.....	29
Bilag 4: Skitser til kundeinfo om Plustur og Flextur.....	33

## Resume

### Telekørsel i dag

Telekørsel er – ligesom busserne – åben, kollektiv transport, det vil sige, at alle kan køre med. I 2013 vedtog FynBus' bestyrelse et fælles koncept for Telekørsel, hvilket afløste en række meget forskellige lokale tilbud. Telekørsel i FynBus' fælles koncept består i dag af Teletaxi, Telependler, Telecity og Telerute. Nedenstående figur angiver, hvordan turene fordelte sig procentvis i 2018:



Figur 1: Procentvis fordeling af ture i 2018

Kommunerne har i dag inden for det fælles koncept nogle håndtag til at styre efterspørgsel. Kommunen kan beslutte, hvilke typer af telekørsel, der skal være i kommunen, hvilke tidsrum (ud fra fastsatte tidsmoduler) der skal være åbent, og hvilke teleområder, kunden kan køre i og imellem.

Udviklingen i antal ture og kommunens udgifter har været stigende i en årrække, men har de seneste år stabiliseret sig for en række kommuner. Nordfyns og Assens kommuner har i 2018 ønsket at begrænse udgifterne, og har derfor besluttet ændringer i tilbuddet om kørsel.

### Oplæg til revision

Der er 5 overordnede overvejelser bag ændringsoplægget til et nyt fælles koncept for "åben flextrafik" ("telekørsel"):

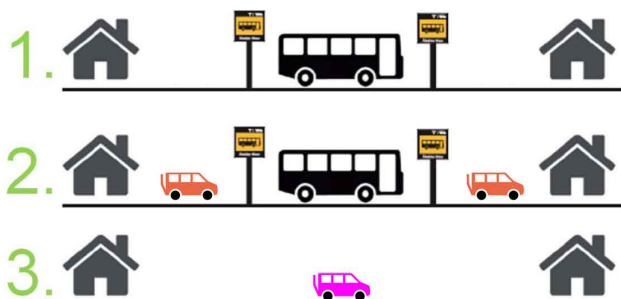
1. Flere kommuner ønsker bedre mulighed for at **regulere kundernes efterspørgsel**
2. Flere kommuner har ønske om at **understøtte mobilitet** i kommunen
3. **Rejseplanen** har fra 2018 fået nye muligheder for at fremvise åben flextrafik: Fx kan åben flextrafik "geovisiteres"<sup>1</sup>, og åben flextrafik kan fremvises som tilbringerkørsel til/fra bus/tog
4. Et **fælles koncept** inden for FynBus' område gør det nemmere for kunderne og for administrationen
5. Større ensartethed mht. åben flextrafik **på tværs af trafikselskaber** gør det nemmere for kunderne og for den landsdækkende udvikling af fælles tekniske løsninger

FynBus' oplæg til et nyt fælles koncept, der erstatter ordningerne Teletaxi og Telependler, består derfor af følgende:

- **Plustur:** Kollektiv transport, hvor kunden med åben flextrafik køres til/fra bus eller tog
- **Flextur:** Mobilitetstilbud, hvor kunden med åben flextrafik køres fra adresse til adresse

<sup>1</sup> Geovisitering vil sige, at Rejseplanen kan prioritere kørselstyper, så visningen af ren buskørsel prioriteres højere end visningen af åben flextrafik

## Geovisitering i REJSEPLANEN



Bestil KUN via Rejseplanen.

PLUSTUR  
FLEXTUR

**Navn:** Plustur.  
**Pris:** 25 kr. (fast)  
**Rabat:** Børn halv pris  
**Pendlerkort:** Ja  
**Ungdomskort:** Ja  
**DSB/Arriva-togbillet:** Ja  
**Åbningstid:** 4 moduler (kl. 5.30-9, kl. 9-18, kl. 18-21, kl. 21-24)  
**Geografi:** Hele kommunen (evt. undtagen by).  
 Kørsel til nabokommuner: Kun til nærmeste knudepunkter i nabokommuner.  
**Bestil:** Kun via Rejseplanen

**Navn:** Flextur.  
 Som nedenstående Flextur undtagen prisen, hvor der her er rejseplan-rabat på minimumsprisen/korte ture.

## Ingen geovisitering



Bestil via telefon eller app/web.

FLEXTUR

**Navn:** Flextur.  
**Pris:** Kommunen vælger blandt 3 prismodeller  
**Rabat:** Medrejsende  
**Pendlerkort:** Nej  
**Ungdomskort:** Nej  
**DSB/Arriva-togbillet:** Nej  
**Åbningstid:** 4 moduler (kl. 6-9, kl. 9-18, kl. 18-21, kl. 21-24)  
**Geografi:** Hele kommunen (evt. undtagen by) + kørsel til nabokommuner med Flextur (høj takst).  
**Bestil:** Telefon (normalpris), app/web (med rabat) eller via Rejseplanen (geovisiteret, med rabat)

Figur 2: Oversigt over forslag til nye kørselstyper

Plustur og Flextur findes – i lidt forskellig udformning – i dag i alle andre trafikselskaber (undtagen BAT). Plustur indeholder i andre trafikselskaber ikke mulighed for gratis kørsel med Pendlerkort. Kommunerne kan i andre trafikselskaber ikke vælge tidsmoduler på Plustur og Flextur (typisk åbningstid ca. kl. 6.00-24.00).

**Konsekvenser i forhold til kommunens muligheder for at styre efterspørgsel:** Kommunerne får mere begrænsede muligheder for at styre efterspørgsel via geografi og åbningstider. Men kommunerne kan som noget nyt benytte takster til at styre efterspørgsel, hvilket flere kommuner har efterspurgt.

**Økonomiske konsekvenser for kommunerne:** FynBus har lavet estimerer på udgifterne, der peger på, at kommunerne vil kunne holde udgifterne på samme niveau som i 2018 eller lavere (ved at sætte taksten på Flextur højt).

**Konsekvenser for kunderne:** Kunderne vil opnå et bedre mobilitetstilbud. Tilbuddet vil være lettere at forstå og mulighederne for at bruge det, vil være større. Prisen for kunden vil dog være højere end i det nuværende koncept.

## Evaluering af Telekørsel

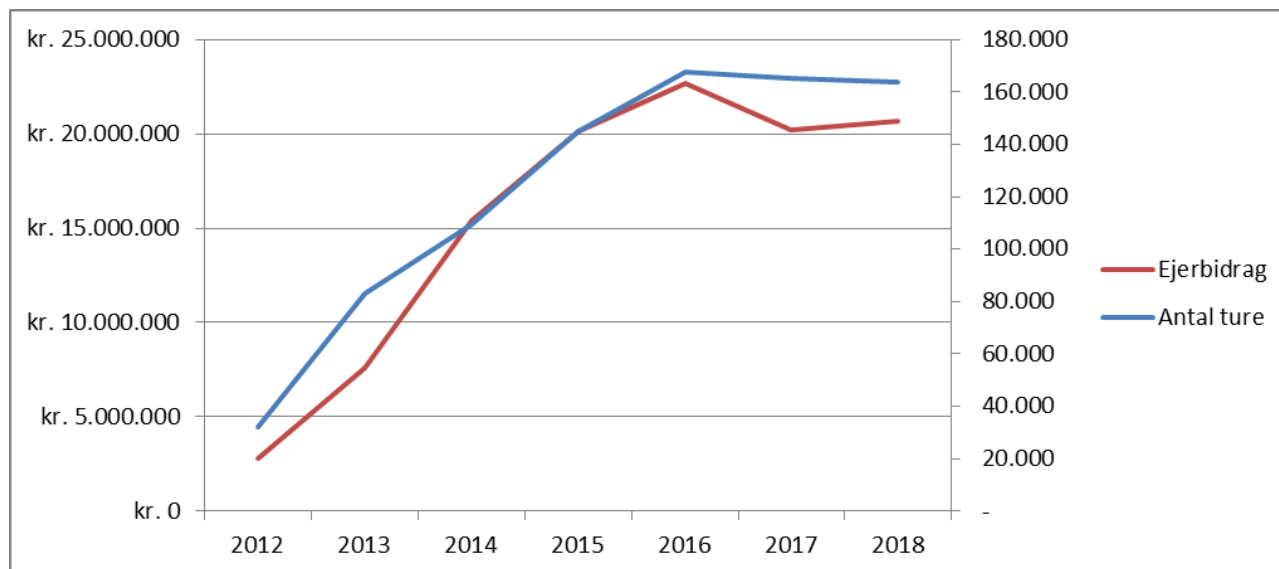
Telekørsel består af 4 typer:

Teletaxi 77% af al Telekørsel									
Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense* Kirkend./Søhus-TarupC.	Odense* Torpegård - Dalumc.	Odense* Sanderum - Odense Zoo	Svendborg
TelePendler 12% af al Telekørsel									
Assens: Ja	Faaborg-Midtfyn: Ja	Kerteminde: Ja	Middelfart: Nej	Nordfyn: Ja	Nyborg: Ja	Odense: Nej	Svendborg: Ja	Langeland: Nej	
Telecity 6% af Telekørsel									
Middelfart Telecity	Svendborg Telecity								
Telerute 5% af al Telekørsel									
Regionen: Bøjden	Regionen-Langeland: Spodsbjerg	Fælleskommunal: 161/162	Odense Landbrugsv.						

\*Odenses Teletaxi-ordninger adskiller sig fra andre Teletaxi-ordninger.

**Figur 3: Telekørsel i kommuner og region**

Udviklingen i brug af Telekørsel fremgår af denne graf:



**Figur 4: Brug og udgifter telekørsel**

Det ses, at udviklingen i antal ture og kommunens udgifter har været stigende i en årrække, men at de har stabiliseret sig for en række kommuner de seneste år. Nordfyns og Assens kommuner har i 2018 ønsket at begrænse udgifterne, og har derfor besluttet ændringer i tilbuddet om kørsel.

Kommunerne har i dag nogle håndtag til at styre efterspørgsel. Kommunen kan beslutte, hvilke typer af telekørsel, der skal være i kommunen, hvilke tidsrum (ud fra fastsatte tidsmoduler) der skal være åbent, og hvilke teleområder, kunden kan køre i og imellem.

## **Teletaxi:**

### ***Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel***

I det nuværende koncept for Teletaxi kan kommunen vælge:

- Om der skal være Teletaxi i kommunen
- Geografi: Vælge størrelse på teleområder, og antal teleområder kunden kan køre i
- Tid: Vælge i hvilke tidsmoduler, der skal være åbent

### ***Geografi***

Med Teletaxi kan kunden køre fra adresse til adresse indenfor de teleområder (zoner), som kommunen har valgt.

### ***Tidsrum***

I det fælles koncept for Teletaxi kan kommunerne vælge åbningstider i moduler: kl. 9-13, 13-17 (weekend: 13-18) og 17-23 (weekend: 18-23). Bestyrelsen har godkendt, at aften-modulet kan lukkes kl. 21.

Der forekommer afvigelser fra det fælles koncept i forhold til åbningstider.

### ***Kundens pris***

Kundens pris afhænger af, om der køres i 1 (25 kr.), 2 (40 kr.) eller 3 teleområder (50 kr.). To kommuner har med bestyrelsens godkendelse sat prisen op til 30 kr. (1 teleområde) og 60 kr. (2 teleområder).

Børn under 16 år rejser til halv pris.

Kunden kan køre gratis med Pendlerkort og DSB-billet. Ungdomskort kan ikke anvendes til Teletaxi i kommuner, der har Telependler-ordning.

### ***Data på Teletaxi 2018***

Telekørsel koordineres – også med anden flextrafik-kørsel – og på Teletaxi var der i 2018 i alt 31% samkørsel og 49% kædekørsel.

I tabellen<sup>2</sup> herunder ses en række andre data opdelt på kommune:

<sup>2</sup> Bemærk at økonomital for 2018, der indgår i dette notat ikke er lig med regnskabstal (det skyldes bl.a. at manuelle korrektioner og ikke-Planet-ture ikke indgår).

TELETAXI	Antal ture	Indbyggere	Befolknings-tæthed	Ture pr. indbygger	Ejerbidrag (2018 sats)	Ejerbidrag pr. tur	Ejerbidrag pr. indbygger	Procent af FynBus' Teletaxiture	Andel af komm's Telekørsel	Kundens egenbetaling	Gns. egenbetaling pr. tur	Gns. km pr. tur	Procent ture m. periodekort	Selvbetjeningsprocent
Odense	692	202.348	661	0,003	kr. 87.125	kr. 125,90	kr. 0,43	0,53%	69,80%	kr. 7.560	kr. 10,92	3,18	53%	0%
Middelfart	6.245	38.210	128	0,163	kr. 701.863	kr. 112,39	kr. 18,37	4,83%	62,10%	kr. 91.043	kr. 14,58	5,16	42%	12%
Kerteminde	12.701	23.756	115	0,535	kr. 1.511.658	kr. 119,02	kr. 63,63	9,82%	93,90%	kr. 235.314	kr. 18,53	6,85	33%	14%
Nordfyn	32.505	29.516	65	1,101	kr. 4.421.538	kr. 136,03	kr. 149,80	25,12%	89,50%	kr. 579.996	kr. 17,84	8,28	36%	19%
Faaborg-Midtfyn	35.804	51.536	81	0,695	kr. 4.159.422	kr. 116,17	kr. 80,71	27,67%	89,50%	kr. 617.701	kr. 17,25	6,28	32%	15%
Svendborg	5.106	58.698	141	0,087	kr. 571.766	kr. 111,98	kr. 9,74	3,95%	37,60%	kr. 73.407	kr. 14,38	5,06	38%	18%
Nyborg	4.045	32.032	116	0,126	kr. 455.097	kr. 112,51	kr. 14,21	3,13%	77,50%	kr. 91.651	kr. 22,66	7,90	25%	10%
Assens	32.294	41.328	81	0,772	kr. 4.391.783	kr. 135,99	kr. 105,00	24,96%	88,10%	kr. 651.378	kr. 20,17	7,85	26%	16%
Alle kommuner	129.392	477.924		0,271	kr. 16.300.252	kr. 125,98	kr. 34,11	100,00%		kr. 2.348.050	kr. 18,15	7,16	32%	16%

**Tabel 1: Tal på Teletaxi 2018**

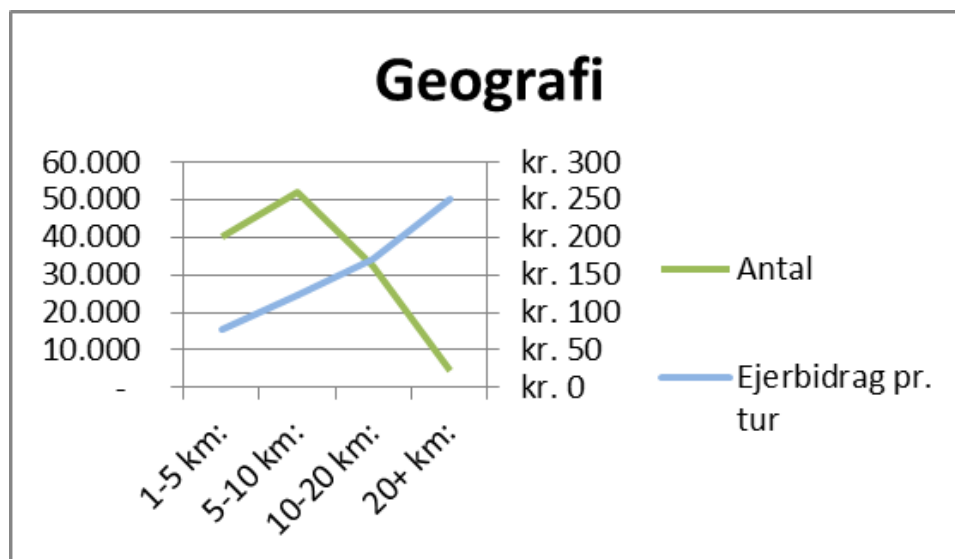
Det fremgår af ovenstående tabel, at Teletaxi udgør størstedelen af de fleste kommuners telekørsel (fx 89,50 % af al Faaborg-Midtfyns Telekørsel). Den resterende Telekørsel udgøres af Telependler-kørsel, Telecity og/eller Telerute.

Det fremgår også, at 3 kommuner står for over 75% af al Teletaxi-kørsel, nemlig Nordfyns, Faaborg-Midtfyn og Assens Kommune. Befolkningstætheden (indbyggere pr. km<sup>2</sup>) i de 3 kommuner er lavere end de resterende kommuner, hvilket antyder, at Teletaxi især bruges som transport i de tyndt befolkede områder.

Den gennemsnitlige egenbetaling for kunden var i 2018 gennemsnitligt 18,15 kr. Andelen af ture, hvor Pendlerkort blev brugt som betaling – og hvor kunden dermed rejste ”gratis” med Teletaxi – var i gennemsnit på 32 %.

Der gennemsnitlige selvbetjeningsprocent var 16 %.

Den samlede udgift for kommunerne til Teletaxi i 2018 var ca. 16,3 mio. kr.


**Figur 5: Graf over antal ture, strækning og ejerbidrag pr. tur**



Den gennemsnitlige tur-strækning var 7,16 km. og på grafen ovenfor ses sammenhængen mellem strækning og ejerbidrag. Det ses, at jo længere strækning, jo højere var kommunens ejerbidrag. Det gennemsnitlige ejerbidrag pr. tur var i 2018 125,98 kr. 31% af alle Teletaxi-ture var 5 km eller kortere.

### **Målgruppe Teletaxi**

FynBus' kundeundersøgelse bygger på svar fra 225 respondenter, og er derfor pålidelig i forhold til overordnede tendenser for alle teletaxi-, telecity- og telerute-kunder. Den statistiske usikkerhed vil typisk være på ca. 2,6 til 6,5 procentpoint. Er der fx 17 procent af kunderne, der har svaret, at de er under 18 år, så er den statistiske usikkerhed 4,9 procentpoint, hvilket betyder at sandheden ligger i intervallet 12,1 til 21,9 procent (mest sandsynligt midt i intervallet).

FynBus' kundeundersøgelse viser, at ca. 17 % af kunderne er under 18 år, ca. 43 % er 18-59 år og ca. 40 % er over 60 år.

Rejseformål er: Familie/vennebesøg, Indkøb/shopping, Fritidsaktiviteter, Arbejde, Skole, Behandling/læge.

Alderstrinnet 0-17 år kører især til fritidsaktiviteter og skole.

Alderstrinnet 18-59 år kører især til arbejde, indkøb/shopping og familie/vennebesøg.

Alderstrinnet over 60 år kører især til familie/vennebesøg, behandling/læge og indkøb/shopping.

Alderstrinnet 0-17 år kører ikke i tidsrummet kl. 9-12.

Alderstrinnet 18-59 år kører over hele åbningstiden.

Alderstrinnet over 60 år kører især i tidsrummet kl. 9-12, men der er også kørsel eftermiddag/aften.

Tilfredsheden med Teletaxi målt af Wilke i 2017 lå på 86 på en skala fra 0 til 100, hvilket svarer til "Meget god" – kunderne var med andre ord meget tilfredse.

## Telependler:

### Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel

I det nuværende koncept for Telependler kan kommunen vælge:

- Om der skal være Telependler i kommunen
- Geografi: Vælge hvor langt kunden skal have til et stoppested

### Geografi

Med Telependler kan kunden køre til/fra udvalgte stoppesteder i kommunen. Kommunen kan vælge, hvor langt kunden skal have til stoppestedet for at få tilbudt Telependler.

### Tidsrum

Telependler-ordningen har åbent i tidsrummet 05.30 til 23.00 alle dage dag (dog ikke 24. og 31. december).

### Kundens pris

Kunden skal have et gyldigt rejsekort pendler, rejsekort pendler-kombi, DSB-pendlerkort eller Ungdomskort. Der er ikke yderligere betaling til ordningen for kunden.

### Data på Telependler 2018

Telekørsel koordineres – også med anden flextrafik-kørsel – og på Telependler var der i 2018 i alt 32% samkørsel og 46% kædekørsel.

I tabellen<sup>3</sup> herunder ses en række andre data opdelt på kommune:

TELEPENDLER	Antal ture	Indbyggere	Befolknings-tæthed	Ture pr. indbygger	Ejerbidrag (2018 sats)	Ejerbidrag pr. tur	Ejerbidrag pr. indbygger	Procent af FynBus' Telependlert ure	Andel af komm's Telekørsel	Kundens egenbetaling	Gns. egenbetaling pr. tur	Gns. km pr. tur	Procent ture m. periodekort
Assens	4.352	41.328	81	0,104	kr. 667.551	kr. 153,39	kr. 15,96	26,71%	11,90%	kr. 0		5,20	100%
Faaborg-Midtfyn	3.986	51.536	81	0,077	kr. 649.088	kr. 162,84	kr. 12,59	24,46%	10,00%	kr. 0		6,92	100%
Kerteminde	831	23.756	115	0,035	kr. 116.130	kr. 139,75	kr. 4,89	5,10%	6,10%	kr. 0		6,53	100%
Nordfyn	3.829	29.516	65	0,130	kr. 558.974	kr. 145,98	kr. 18,94	23,50%	10,50%	kr. 0		6,90	100%
Nyborg	893	32.032	116	0,028	kr. 122.456	kr. 137,13	kr. 3,82	5,48%	17,10%	kr. 0		5,92	100%
Svendborg	2.405	58.698	141	0,041	kr. 321.692	kr. 133,76	kr. 5,48	14,76%	17,70%	kr. 0		7,65	100%
Alle kommuner	16.296	237.366		0,069	kr. 2.435.890	kr. 149,48	kr. 10,26	100,00%				6,49	100%

Tabel 2: Tal på Telependler 2018

Det fremgår af ovenstående tabel, at Telependler udgør en mindre del af kommunernes Telekørsel (6-17 %).

Den samlede udgift for kommunerne til Telependler i 2018 var ca. 2,4 mio. kr.

### Målgruppe

FynBus' kundeundersøgelse blandt Telependler-kunder bygger på svar fra ca. 25 respondenter ud af 43 mulige respondenter. Den statistiske usikkerhed er ret høj – typisk ca. 4,8 til 12,4 procentpoint. Er der fx 38,5 procent af kunderne, der har svaret, at de er under 18 år, så er den statistiske usikkerhed 12,3

<sup>3</sup> Bemærk at økonomital for 2018, der indgår i dette notat ikke er lig med regnskabstal (det skyldes bl.a. at manuelle korrektioner og ikke-Planet-ture ikke indgår).

procentpoint, hvilket betyder, at sandheden ligger i intervallet 26,2 til 50,8 procent (mest sandsynligt midt i intervallet).

FynBus' kundeundersøgelse viser, at ca. 38,5 % af kunderne er under 18 år, ca. 57,7 % er 18-59 år og ca. 3,8 % er over 60 år.

På Telependler har FynBus oplysninger om kundens fødselsdato, og aldersfordelingen kan derfor tjekkes. Den reelle aldersfordeling er: 36,4 % er under 18 år, 61,4 % er i aldersgruppen 18-59 år og 2,3 % er over 60 år. Dette passer meget godt med fordelingen i kundeundersøgelsen.

Alle Telependler-kunder kører hver uge, næsten kun hverdage – 3,8 % kører lørdag, og 3,8% kører søndag. Alle kører i tidsrummet kl. 6.00-9.00, og 53,8 % kører også i tidsrummet kl. 15.00-18.00. 26,9% kører i tidsrummet 12.00-15.00 og 3,8% kører i tidsrummene kl. 09.00-12.00 og kl. 18.00-21.00.

De primære rejseformål er: Skole/uddannelse og Arbejde. En lille del (8 %) bruger det til fritidsaktiviteter. 56% rejser med Rejsekort Pendler og 44% rejser med Ungdomskort.

COWI har i 2018 lavet en rapport vedrørende uddannelsesruter, hvori de blandt andet konkluderer, at Telependler-konceptet i samspil med uddannelsesruter er ”(...) en af de bedste veje til at forbedre betjeningen for de unge, der bor længst væk fra kollektiv trafik og som ofte er særligt ramt af lang rejsetid. Det anbefales at udbrede konceptet til de resterende kommuner på Fyn.”<sup>4</sup>

## Telecity:

### **Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel**

I det nuværende koncept for Telecity kan kommunen vælge:

- Om der skal være Telecity i kommunen
- Geografi: Vælge geografi

### **Geografi**

Telecity-ordningen bruges i kommuner med et godt bybus-tilbud, og afgrænser byområdet fra Teletaxi-ordningens område.

### **Tidsrum**

Kommunen vælger tidsrum, der evt. kan have form som afgangstavle. Åbningstiden er typisk udenfor bybussernes åbningstid.

### **Kundens pris**

Kundens pris er 25 kr. i Middelfart og 20 kr. i Svendborg Kommune.

Børn under 16 år rejser til halv pris.

Kunden kan køre gratis med Pendlerkort, Ungdomskort og DSB-billet.

### **Data på Telecity 2018**

Telekørsel koordineres – også med anden flextrafik-kørsel – og på Telecity var der i 2018 i alt 30% samkørsel og 28% kædekørsel.

I tabellen<sup>5</sup> herunder ses en række andre data opdelt på kommune:

<sup>4</sup> COWI ”Uddannelsesruter i Region Syddanmark” (2018), s. 10

<sup>5</sup> Bemærk at økonomital for 2018, der indgår i dette notat ikke er lig med regnskabstal (det skyldes bl.a. at manuelle korrektioner og ikke-Planet-ture ikke indgår).

TELECITY	Antal ture	Indbyggere	Befolknings-tæthed	Ture pr. indbygger	Ejerbidrag (2018 sats)	Ejerbidrag pr. tur	Ejerbidrag pr. indbygger	Procent af FynBus' Telecityture	Andel af komm's Telekørsel	Kundens egenbetaling	Gns. egenbetaling pr. tur	Gns. km pr. tur	Procent ture m. periodekort	Selvbetalingsprocent
Middelfart	3.816	38.210	128	0,100	kr. 370.273	kr. 97,03	kr. 9,69	40,44%	38,00%	kr. 60.952	kr. 15,97	2,87	26%	8%
Svendborg	5.621	58.698	141	0,096	kr. 566.521	kr. 100,79	kr. 9,65	59,56%	41,00%	kr. 54.160	kr. 9,64	3,08	48%	0%
Alle kommuner	9.437	96.908		0,097	kr. 936.794	kr. 99,27	kr. 9,67	100,00%		kr. 115.112	kr. 12,20	3,00	39%	4%

**Tabel 3: Tal på Telecity 2018**

Det ses, at Telecityordningen udgør en forholdsvis stor del af de 2 kommuners samlede Telekørsel, nemlig ca. 40 %. Især i Svendborg er der mange kunder, der benytter pendlerkort som rejsehjemmel (48 %).

De 2 kommuner har tilsammen haft en udgift på ca. 0,9 mio. kr. til Telecity i 2018.

## Telerute:

### Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel

I det nuværende koncept for Telependler kan kommunen vælge:

- Om der skal være Telerute i kommunen
- Geografi: Hvilke stoppesteder, der skal køres telekørsel imellem

### Geografi

Med Telerute kan kunden stoppested til stoppested.

### Tidsrum

Telerute har ofte en afgangstavle i stil med den, der kendes fra busserne.

### Kundens pris

Kundens pris er typisk 20/25 kr. eller 40/50 kr. for længere rejser.

Børn under 16 år rejser til halv pris.

Kunden kan køre gratis med Pendlerkort, Ungdomskort og DSB-billet.

### Data på Telerute 2018

Telekørsel koordineres – også med anden flextrafik-kørsel – og på Telerute var der i 2018 i alt 35% samkørsel og 31% kædekørsel.

I tabellen<sup>6</sup> herunder ses en række andre data opdelt på kommune/region:

<sup>6</sup> Bemærk at økonomital for 2018, der indgår i dette notat ikke er lig med regnskabstal (det skyldes bl.a. at manuelle korrektioner og ikke-Planet-ture ikke indgår).

TELERUTE	Antal ture	Indbyggere	Befolknings-tæthed	Ture pr. indbygger	Ejerbidrag (2018 sats)	Ejerbidrag pr. tur	Ejerbidrag pr. indbygger	Procent af FynBus' Telerute-ture	Andel af komm's Telekørsel	Kundens egenbetaling	Gns. egenbetaling pr. tur	Gns. km pr. tur	Procent ture m. periodekort
Faaborg-Midtfyn	194	51.536	81	0,004	kr. 27.362	kr. 141,04	kr. 0,003	2,44%	0,50%	kr. 2.577	kr. 13,28	10,06	9%
Langeland	993	12.641	43	0,079	kr. 158.626	kr. 159,74	kr. 7,170	12,46%	100,00%	kr. 27.337	kr. 27,53	15,76	11%
Nyborg	282	32.032	116	0,009	kr. 48.098	kr. 170,56	kr. 0,005	3,54%	5,40%	kr. 6.482	kr. 22,99	13,29	25%
Odense	299	202.348	661	0,001	kr. 25.599	kr. 85,61	kr. 0,000	3,75%	30,20%	kr. 928	kr. 3,10	2,84	75%
Region Syddanma	5.756	467.352	150	0,012	kr. 983.828	kr. 170,92	kr. 0,000	72,25%	100,00%	kr. 150.220	kr. 26,10	14,07	13%
Svendborg	443	58.698	141	0,008	kr. 56.464	kr. 127,46	kr. 0,002	5,56%	3,30%	kr. 8.184	kr. 18,47	6,00	26%
Alle kommuner	7.967	824.607		0,010	kr. 1.299.976	kr. 163,17	kr. 0,000	100,00%		kr. 195.728	kr. 24,57	13,29	16%

**Tabel 4: Tal på Telerute 2018**

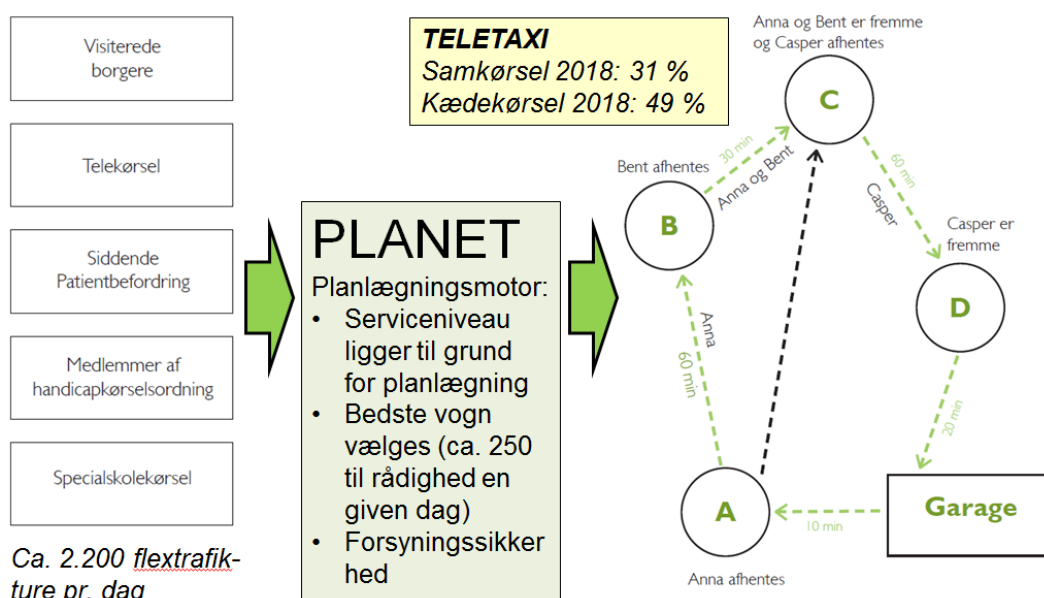
Det ses, at Region Syddanmark har den største udgift til Telerute, cirka 1 mio. kr., og størstedelen af turene ca. 72 %. Region Syddanmarks teleruter kører til/fra færge.

## Kollektiv kørsel: Koordineret kørsel og stordriftsfordele

Telekørsel er bestillingskørsel på samme måde som andre typer af flextrafik-kørsel, som fx Siddende patientbefordring, Handicapkørsel, Specialskolekørsel mfl. Fælles for disse typer af kørsel er, at kunden må tåle et vist niveau af omvejskørsel samt at blive kørt sammen med andre (samkørsel).

FynBus' planlægningsmotor, Planet, koordinerer ca. 2.200 flextrafikture hver dag, så der opnås mest mulig samkørsel (hvor flere kører sammen) og kædekørsel (rejser, hvor chaufføren har kørt mere end en enkelt rejse, inden der returneres til garage). Hver kunde køres med det serviceniveau, der er defineret for ordningen/kunden.

På Teletaxi var der i 2018 i alt 80 % koordineret kørsel (31 % samkørsel og 49 % kædekørsel).


**Figur 6: Illustration af planlægning af koordineret kørsel**

## Oplæg til revision

Der er 5 overordnede overvejelser bag ændringsoplægget til et nyt fælles koncept for "åben flextrafik" ("telekørsel"):

6. Flere kommuner ønsker bedre mulighed for at **regulere kundernes efterspørgsel**
7. Flere kommuner har ønske om at **understøtte mobilitet** i kommunen
8. **Rejseplanen** har fra 2018 fået nye muligheder for at fremvise åben flextrafik: Fx kan åben flextrafik "geovisiteres"<sup>7</sup>, og åben flextrafik kan fremvises som tilbringerkørsel til/fra bus/tog
9. Et **fælles koncept** inden for FynBus' område gør det nemmere for kunderne og for administrationen
10. Større ensartethed mht. åben flextrafik **på tværs af trafikselskaber** gør det nemmere for kunderne og for den landsdækkende udvikling af fælles tekniske løsninger

FynBus' oplæg til et nyt fælles koncept, der erstatter ordningerne Teletaxi og Telependler består derfor af følgende:

- **Plustur:** Kollektiv transport, hvor kunden med åben flextrafik køres til/fra bus eller tog
- **Flexkur:** Mobilitetstilbud, hvor kunden med åben flextrafik køres fra adresse til adresse

Plustur og Flexkur findes i dag i alle andre trafikselskaber (undtagen BAT).

### Plustur:

Med Plustur forlænges rækkevidden af den kollektive trafik, som det kendes fra Telependler. Kunden tilbydes her at blive kørt til/fra et stoppested eller station. Plustur fremvises for kunden i Rejseplanen, når der ikke er et bustilbud, der er "tilstrækkelig godt" (geovisitering).

Da det er kollektiv transport, fastsætter FynBus' bestyrelse taksten, og kunden kan bruge Pendlerkort mv.<sup>8</sup>

Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen.



Figur 7: Illustration af Plustur

### Kommunens håndtag ift. Plustur

Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel på Plustur:

- Skal der være Plustur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Valg af knudepunkter/stoppesteder

<sup>7</sup> Geovisitering vil sige, at Rejseplanen kan prioritere kørselstyper, så visningen af ren buskørsel prioriteres højere end visningen af åben flextrafik

<sup>8</sup> Pendlerkort, Ungdomskort, togbillet (udstedt af DSB/Arriva) kan anvendes som rejsehjemmel til Plustur, hvis kortet/billetten er gyldig i bussen eller toget, man rejser til eller fra. Hvis det fremgår af togbilletten, at den ikke er gyldig til omstigning (fx DSB Orange), så er den ikke gyldig til Plustur.

- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 5.30-9, 9-18, 18-21 og 21-24

### **Målgruppe for Plustur**

Målgruppen for Plustur minder om målgruppen for almindelig buskørsel. Med Plustur bliver det nemmere for dem, der har langt til stoppestedet at benytte bussen.

Plustur appellerer ikke til dem, der sjældent/aldrig tager bussen eller bruger Rejseplanen, og der er derfor ifølge FynBus' kundeundersøgelse en væsentlig andel af dagens brugere af Teletaxi, der ikke er i målgruppen for Plustur.

Det fremgår også af FynBus' kundeundersøgelse, at 1/3 af dagens Teletaxi-kunder ikke har smartphone/ipad/tablet, og de vil sandsynligvis i mindre grad benytte Rejseplanen til bestilling.

### **Flextur:**

Flextur er et mobilitetstilbud, der er bedre end bus, og prisen er derfor typisk højere. Med Flextur kan kunden køre i hele kommunen og til nabokommuner med Flextur inden for FynBus' område. Da det er kollektiv transport er der omvejs- og samkørsel. Pendlerkort mv. kan ikke bruges til Flextur.

Ved geovisitering ses der på, om der er et andet tilbud med kollektiv transport (bus, tog, Plustur), der er godt nok. Flextur kan bestilles *ikke-geovisiteret* via telefon eller app (med selvbetjeningsrabat) – her vurderes det derfor ikke, om kunden kunne have taget bussen. Flextur fremvises *geovisiteret* i Rejseplanen, dvs. når der ikke er et bus- eller Plusturstilbud, der er godt nok – her gives en rabat på Flextur (selvbetjenings- og geovisiteringsrabat).



**Figur 8: Illustration af Flextur**

### **Kommunens håndtag ift. Flextur**

Kommunens håndtag til at styre efterspørgsel på Flextur:

- Skal der være Flextur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Skal prisen være lav, mellem eller høj ?
- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 6-9, 9-18, 18-21 og 21-24

### **Målgruppe for Flextur**

Målgruppen for Flextur er alle med et mobilitetsbehov. Efterspørgslen påvirkes i høj grad af, hvilket prisniveau kommunen vælger.

### **Kollektiv transport og mobilitet**

Med Plustur forlænges rækkevidden af den kollektive transport og med Flextur oprettes et mobilitetstilbud fra adresse til adresse:

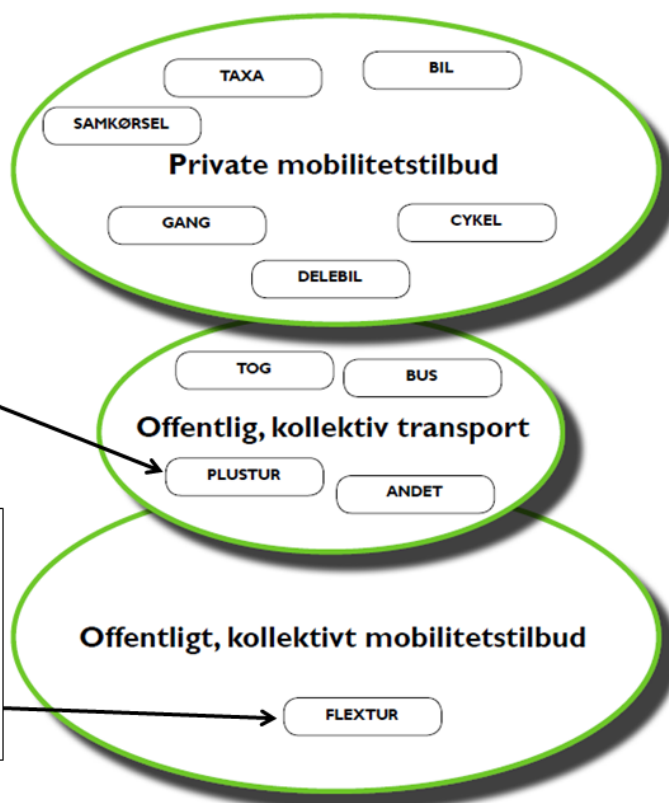
**Plustur:**

Forlænger rækkevidden af den kollektive transport.



**Flextur:**

Et mobilitetstilbud fra adresse til adresse.



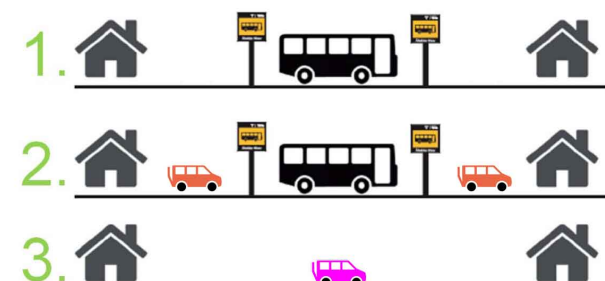
**Figur 9: Illustration af transport-tilbud**

Plustur er prissat som kollektiv transport, og Flextur er et produkt i højere kvalitet, der derfor prissættes højere.



## Overblik over de nye ordninger

### Geovisitering i REJSEPLANEN



Bestil KUN via Rejseplanen.

PLUSTUR  
FLEXTUR

**Navn:** Plustur.  
**Pris:** 25 kr. (fast)  
**Rabat:** Børn halv pris  
**Pendlerkort:** Ja  
**Ungdomskort:** Ja  
**DSB/Arriva-togbillet:** Ja  
**Åbningstid:** 4 moduler (kl. 5.30-9, kl. 9-18, kl. 18-21, kl. 21-24)  
**Geografi:** Hele kommunen (evt. undtagen by).  
 Kørsel til nabokommuner: Kun til nærmeste knudepunkter i nabokommuner.  
**Bestil:** Kun via Rejseplanen

**Navn:** Flextur.  
 Som nedenstående Flextur undtagen prisen, hvor der her er rejseplan-rabat på minimumsprisen/korte ture.

### Ingen geovisitering



Bestil via telefon eller app/web.

FLEXTUR

**Navn:** Flextur.  
**Pris:** Kommunen vælger blandt 3 prismodeller  
**Rabat:** Medrejsende  
**Pendlerkort:** Nej  
**Ungdomskort:** Nej  
**DSB/Arriva-togbillet:** Nej  
**Åbningstid:** 4 moduler (kl. 6-9, kl. 9-18, kl. 18-21, kl. 21-24)  
**Geografi:** Hele kommunen (evt. undtagen by) + kørsel til nabokommuner med Flextur (høj takst).  
**Bestil:** Telefon (normalpris), app/web (med rabat) eller via Rejseplanen (geovisiteret, med rabat)

#### Flextur i Rejseplanen

Vælger kommunen at indføre Flextur, vil Flextur blive vist i Rejseplanen som 3. prioritet (dvs. hvis der ikke er et bus- eller Plustur-stilbud som er "godt nok"; FynBus definerer "godt nok"). Det vil sige, at Flextur bliver vist som geovisiteret. Priserne for "geovisiteret Flextur" er foruddefineret i de 3 prismodeller for Flextur. Flextur, der ikke geovisiteres, vil ikke blive vist i Rejseplanen. Dette vil evt. kunne indføres af Bestyrelsen siden hen.

#### Kommunen vælger (markeret med grøn skrift)

- » Plustur og/eller Flextur i kommunen
- » Åbningstider for Plustur/Flextur ud fra moduler
- » Kørsel i byområde (Middelfart og Svendborg)
- » Plustur: Valg af knudepunkter
- » Flextur Prismodel: Lav, Mellem, Høj

#### Flextur Prismodel 1 - LAV

##### Bestilt via telefon:

Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

##### Bestilt via Rejseplanen:

25 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Geovisiteret, selvbetjening.

##### Bestilt via app/web:

30 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, selvbetjening.

#### Flextur Prismodel 2 - MELLEM

##### Bestilt via telefon:

Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

##### Bestilt via Rejseplanen:

30 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Geovisiteret, selvbetjening.

##### Bestilt via app/web:

35 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, selvbetjening.

#### Flextur Prismodel 3 - HØJ

##### Bestilt via telefon:

Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

##### Bestilt via Rejseplanen:

32 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
 Geovisiteret, selvbetjening.

##### Bestilt via app/web:

40 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
 Ikke geovisiteret, selvbetjening.

#### Noter vedr. pris

**Km-pris:** Der er km inkl. i minimumsprisen. Dvs. ved fx "25 kr. minimum - 5 kr. pr. km" er der 5 km inkluderet i de 25 kr.

**Rabat app/web/Rejseplanen:** Rabatten har kun betydning for kunden på korte ture. Korte ture er billigst for kommunen. Det er fx billigere for kunden at bestille en tur på 4 km via app, da den her koster 30 kr. (prismodel 1). Ved telefonbestilling koster den 35 kr.

Figur 10: Overblik over Plustur og Flextur

## Konkurrence med taxa?

Telekørsel i dag er en del af den kollektive trafik, og indsættes på de steder og tider, hvor der ikke er så mange passagerer, og det derfor ikke kan betale sig at køre med større busser. Flere steder er busruter nedlagt, fordi der har været få passagerer, men den kollektive trafikbetjening opretholdes med telekørsel, blandt andet for at sikre mobiliteten i landdistrikter, for grupper uden egen bil mm.

Teletaxi skal bestilles mindst 2 timer før, så der kan planlægges samkørsel. Man kan køre omveje for at samle andre passagerer op (op til 100% omvejskørsel). Serviceniveauet kan derfor ikke sammenlignes med taxikørsel.

Teletaxi er i dag kollektiv trafik til buspris. Ved omlægning til Plustur og Flextur vil det være Plustur, der er kollektiv trafik til buspris. Flextur er et mobilitetsudbud, der er bedre end bus, og som derfor prissættes højere. Den højere pris på Flextur i forhold til Teletaxi vil begrænse efterspørgslen, og vil måske få nogle kunder til at vælge den højere service ved taxa. I en kundeundersøgelse hos Sydtrafik er det dog kun 32 % af brugerne af Flextur, der siger, at de ville have taget en taxa, hvis Flextur ikke var til rådighed. 19 % angiver, at de slet ikke ville have foretaget rejsen, hvis Flextur ikke var en mulighed.<sup>9</sup>

Flextrafik-ture (telekørsel og Plustur/Flextur) udføres bl.a. af taxier<sup>10</sup>, der har kontrakt med FynBus, og bidrager dermed også til at give dem et forretningsgrundlag. Sydtrafiks kundeundersøgelse antyder, at taxierne får kørsel, som de ikke ellers ville have fået. Kombinationen af taxikørsel og flexkørsel er dog ikke optimal for små vognmænd.

Kommunen beslutter åbningstid på Plustur og Flextur inden for nogle tidsmoduler (morgen-, dag- og aften- og sen aftenmodul) – tilvælger kommunen det sene aftenmodul (kl. 21-24) vil kørslen senest kunne bestilles kl. 24.

## Hvad betyder ændringerne i forhold til kommunens mulighed for at styre efterspørgsel og mobilitetsudbud?

Tabellen nedenfor viser de forskellige håndtag, dvs. de muligheder, der er for at regulere efterspørgsel på åben flextrafik, og hvem der har muligheden for at vælge indstilling for håndtaget, som det er i dag, og som det bliver med det nye koncept.

<sup>9</sup> <https://www.sydtrafik.dk/Files/-sydtrafik2013/Topmenu/Om%20Sydtrafik/Om%20Sydtrafik/Analyser/Flextrafik-kundetilfredshed-for-2017.pdf>

<sup>10</sup> Kørslen udføres også af biler med OST -tilladelse (offentlig servicetrafik), der har kontrakt med FynBus.

	NU		EFTER		
	Teletaxi	Telependler	Flextur	Plustur	Bemærkninger
<b>Type i kommunen?</b>	Kommunen beslutter	Kommunen beslutter	Kommunen beslutter	Kommunen beslutter	
<b>Pris</b>	FynBus fastsætter teleområde-pris	FynBus fastsætter takst	Kommunen vælger prisniveau ud fra 3 modeller	FynBus fastsætter	Flere kommuner har givet udtryk for, at det er positivt, at kommunen får mulighed for at vælge prisniveau på Flextur.
<b>Rabat</b>	FynBus fastsætter rabatter	FynBus fastsætter rabatter	FynBus fastsætter rabatter	FynBus fastsætter rabatter	I kommunerne har der været forskellige holdninger i forhold til rabatter. Hvis kommuner individuelt skulle beslutte rabatter, ville der sandsynligvis komme meget forskellige rabatter i de forskellige kommuner.
<b>Tider</b>	FynBus beslutter tidsmoduler, som kommunen kan vælge imellem. I praksis er der valgt forskellige åbningstider fx hverdage/weekend, lørdag/søndag, skoledag/skolefridag.	FynBus fastsætter åbningstid	FynBus beslutter tidsmoduler, som kommunen kan vælge imellem. Der er kun 4 moduler, og de er ens hverdage / weekend / skoledage /skolefridage.	FynBus beslutter tidsmoduler, som kommunen kan vælge imellem. Der er kun 4 moduler, og de er ens hverdage / weekend / skoledage /skolefridage.	Da åbningstiderne for Teletaxi i flere kommuner er meget forskellige, så vil åbningstiderne blive meget mere ensrettede med Flextur. En enkelt kommune har allerede efterspurgt et tidsmodul mere.
<b>Geografi</b>	Kommunen vælger teleområder.	FynBus fastsætter	Kommunen kan vælge at undtage byområde.	Kommunen kan vælge at undtage byområde.	Kommunens mulighed for at lave geografisk tilpasning bliver mindre med Flextur ift. Teletaxi. De fleste kommuner finder det dog mere brugervenligt, at teleområder fjernes.
<b>Geovisitering</b>	FynBus fastsætter	Kommunen kan vælge, hvor langt kunden skal have til et stoppested.	FynBus fastsætter	FynBus fastsætter	
<b>Service-parametre</b>	FynBus fastsætter	FynBus fastsætter	FynBus fastsætter	FynBus fastsætter	

**Tabel 5: Oversigt over muligheder for regulering af efterspørgsel**

Det ses i tabellen, at der opnås en højere grad af ensretning med det reviderede oplæg: Kommunerne får mere begrænsede muligheder for at styre efterspørgsel via geografi og åbningstider. Men kommunerne kan som noget nyt benytte takster til at styre efterspørgsel, hvilket flere kommuner har efterspurgt.

## Hvad betyder ændringerne økonomisk for kommunerne?

Når der ses på de økonomiske konsekvenser for åben flextrafik, tages der udgangspunkt i en kendt efterspørgsel, men det er et vilkår i forhold til bestillingskørsel, at få kunders adfærd kan betyde store udsving i den konkrete efterspørgsel.

For Plustur er der regnet på, at der gives rabat til børn, som det også er tilfældet for Teletaxi og bus i dag.

Den samlede udgift til **Plustur** er beregnet på baggrund af en række antagelser<sup>11</sup> og med udgangspunkt i 2018-efterspørgsel på Telekørsel.

Blandt andet indgår en antagelse om, at der vil være en højere procentdel af rejserne, der betales med Pendlerkort mv. end det er tilfældet på Teletaxi i dag. Det skyldes, at Ungdomskort også kan anvendes til Plustur (Ungdomskort kunne i 2018 – med enkelte undtagelser – kun bruges til Telependler). Det anslås derfor, at 40% af alle Plustur-rejser vil have et Pendlerkort mv. som rejsehjemmel.

Den samlede udgift til **Flexitur** er beregnet på baggrund af en række antagelser og med udgangspunkt i 2018-efterspørgsel på Telekørsel.

I estimatet vedr. Flexitur indgår et frafald af ture som følge af takststigning ift. Teletaxi. Frafaldet er højere, jo højere taksten er. Estimat i forhold til frafald som følge af takststigning er baseret på erfaringerne fra den takststigning, der blev indført i Nordfyns Kommune pr. august 2018. Den langsigtede effekt af takststigninger på åben flextrafik kendes ikke. Konkret er der regnet med, at der ved "lav takst" er et frafald på 10%, ved "mellem takst" et frafald på 15% og ved "høj takst" et frafald på 20%.

Der indgår også et frafald af ture som følge af, at Pendlerkort ikke kan benyttes. Rejser, der tidligere har været gratis med Pendlerkort vil fremadrettet koste kunden en egenbetaling, hvilket kan sammenlignes med en høj takststigning. FynBus forventer dog, at dette frafald i rejser primært sker i ærinde- og fritidsrejser. Deciderede pendler-rejser vil sandsynligvis i nogen grad fortsætte, dvs. pendling til arbejde og uddannelse/skole. En stor del af disse vil blive foretaget som Plustur-rejser, men der vil også være faste, gentagende rejser, der foretages som Flexitur med egenbetaling. Et konservativt skøn er derfor, at 5% af Pendlerkort-rejser frafalder, når Pendlerkort ikke kan anvendes til Flexitur. Et højere frafald vil betyde lavere ejerudgift.

I forhold til stigning i antal rejser som følge af muligheden for at krydse kommunegrænsen er der set på erfaringer fra Sydtrafik. Konkret indgår der en stigning på 14 % flere rejser til høj takst.

I nedenstående tabel ses en overordnet oversigt over udgifterne for kommunerne:

FynBus		Udgift - 2018	Estimat	I alt
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000		
	Telecity	700.000		
	Telependler	2.700.000		
	I alt			<b>19.700.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flexitur, lav, medrejsenderabat		10.585.000	
	I alt			<b>17.285.000</b>

**Tabel 6: Udgifter 2018 og estimerede udgifter for Plustur og Flexitur**

<sup>11</sup> Se bilag I

Det ses, at udgifterne til Plustur og Flextur alt andet lige vil betyde færre udgifter for kommunerne end udgifterne til Teletaxi, Telecity og Telependler.

Alle kommuner har desuden fået et individuelt estimat på økonomiske konsekvenser i forhold til Plustur og Flextur. Estimatet viser i alle kommuner, at der vil være en vis reduktion i kommunens udgifter til åben flextrafik. Dette afhænger dog også i sidste ende af kommunens valg af åbningstider (Plustur og Flextur) og prisniveau (Flextur).

**Kommunespecifikke beregninger kan ses i Bilag 2.**

## Hvad betyder ændringerne kundemæssigt?

Hvis kommunen vælger at tilbyde både Plustur og Flextur, vil det samlede tilbud om kørsel i kommunen være på niveau med eller bedre end dagens tilbud med Teletaxi og Telependler, da visse af begrænsningerne fra Teletaxi og Telependler fjernes. Fx kan Plustur anvendes af den pendler, der kun lejlighedsvist bruger kollektiv transport, hvor man i Telependler-ordningen skal have et fast kørselsbehov. Og med Flextur kan kunden rejse i hele kommunen og over en kommunegrænse, og dermed få højere mobilitet.

Kundens egenbetaling vil ofte blive højere med Plustur og Flextur, end den er med Teletaxi. Muligheden for at bruge Pendlerkort, Ungdomskort og togbillet begrænses til Plustur – der er dermed en lang række rejser, der i dag er gratis med Pendlerkort mv., som med Flextur vil koste egenbetaling.

**Se usecases og priseksempler i Bilag 3.**

## Tidsplan

FynBus arbejder efter følgende tidsplan:

- **April- maj:** Høring i kommuner
- **Maj-juli:** FynBus behandler høringssvar
- **22. august:** FynBus' bestyrelse træffer beslutning vedrørende revision af telekørselskoncept
- **September:** Kommunerne træffer beslutning vedrørende åben flextrafik i kommunen
- **Oktober-december:** FynBus implementerer ændringer
- **1. januar 2020:** De nye ordninger træder i kraft

## Bilag I - Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger for revision af telekørselskoncept

*I forbindelse med revision af telekørselskonceptet er der dels lavet en status over telekørsel og dels beregninger på hvordan en ny takstmodel kan påvirke økonomien.*

### Forudsætninger og antagelser ved opgørelser af telekørsel

Der er udarbejdet en status af telekørsel med afsæt i 2018.

- Udtrækkende er baseret på kørsler i 2018 fordelt på ejerne og er fra bestillinger i Planet. Der kan forekomme afvigelser imellem udtrækkene og regnskabstallene, dette skyldes at der i forbindelse med kvartalsafregning og regnskab foretages manueller korrektion af både fejlregistreringer og kørselsordninger som håndteres manuelt. Vurderes ikke til at have en betydning i forhold til overordnet billede.
- Telekørsel er opdelt på følgende ordninger; teletaxi, telecity, telependler og telerute.
- Antal ture er antal rejser plus medrejsende.
- Ejerbidrag er bruttoomkostninger minus egenbetaling plus bidrag til fællesudgifter med budgetsatsen for 2018 (38.90 kr.)
- Fordeling af ture ved fælleskommunale teleruter foretages manuelt og kan derfor afvige i forhold til regnskabstallene. Vurderes til ikke at have en betydning i forhold til overordnet billede ej heller den forestående revision.
- Indbyggere og befolkningstæthed er opgjort pr. 1. januar 2018.
- Antal periodekortture er ture med 0 kr. i egenbetaling. Det er ikke muligt at opgøre hvilken betalingsmåde (periodekort, DSB billet mm) der er anvendt.
- Gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur beregnes ud fra samlet ejerbidrag og antal ture og så videre. Gen. ejerbidrag pr. tur påvirkes af mange forskellige faktorer, så som samkørsel, kædekørsel, tidspunkt, rejselængde mm og kan variere år fra år.
- Definition af samkørsel (en forudbestemt variabel i Planet) er hvis der under turen er flere passagerer i bilen, men en medrejsende tæller ikke som samkørt.
- Definition af kædekørsel (en forudbestemt variabel i Planet) er når turene er i forlængelse af hinanden.
- Regnskabstallene for antal ture og ejerbidrag for 2012 til 2018 fordelt på ejer og telekørselsordning er regnskabstal.

### Forudsætninger og antagelser ved beregning af nye takstmodel

Der er med afsæt i udtrækkene for telekørslerne for 2018 lavet estimater for konsekvenser af en ny takstmodel.

Inden for kollektiv transport er der stor viden om kunders adfærd og hvad der sker, hvis man flytter et stoppested, ændrer en busrute eller sætter taksten op/ned (priselasticiteten). Der vides også, at det tager tid at ændre folks vaner – der skal fx helst gå over 1 år, før man kan sige om en ny busrute vil nå sit potentiale mht. passagerer.

Teletaxi er væsentligt anderledes end buskørsel, og det er en nyere form for kollektiv transport. FynBus har derfor ikke den samme viden om, hvad der sker, når der laves ændringer, fx når taksten ændres (priselasticiteten kendes ikke). Usikkerheden på de antagelser, der ligger til grund for beregningerne, er derfor høj.

Overordnet:

- Beregningerne er baseret på kørselsmønstret i 2018 for hver ejer, herunder antal ture, åbningstider, længde, bruttoomkostninger, fællesudgifter mm. Beregningerne er alene et udtryk for et skøn på et estimat for konsekvenser af en ny takstmodel.  
Nordfyns Kommune har pr. 1. august 2018 ændret deres takster (forhøjet dem) og åbningstider (lukket nogle tidsmoduller), derfor er der sket en markant ændring i Nordfyns Kommunes kørselsmønster i løbet af 2018. Dette øger usikkerheden på estimaterne for Nordfyns Kommune.
- Revision og ny takstmodel for telekørsel kan give ekstra opmærksomhed på ordningen som kan betyde en øget efterspørgsel, som der ikke er taget højde for i beregningerne. Modsat kan en forhøjet udgift/egenbetaling ved brugerne betyde et markant fravalg af ordningen og dermed en reduktion i efterspørgslen.

Der regnes på Plustur og Flextur.

Plustur:

- Det antages at 1/3 af turene vil være Plustur
- Pris for en Plustur er 25 kr.
  - Det antages at 40 % af turene har 0 kr. i egenbetaling, altså det betragtes at 40 % af turene betales med pendlerkort, ungdomskort eller DSB-billet.
  - Det antages at 15 % af turene er børn og dermed til halvpris (12,50 kr.)
  - Resten af antallet af turene (45 %) betaler fuld pris (25 kr.)
- Der er for den nuværende model estimeret en udgift, som er baseret på gennemsnit ejerbidrag pr. tur og 1/3 af turene, samt estimeret en udgift med Plustur som takstmodel, baseret på en gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 1/3 af turene for ejerne.

Flextur:

- Det antages at 2/3 af turene vil være Flextur.
- Der er tre prismodeller, som kommunerne kan vælge imellem
  - Prismodel I – lav



- Minimumspris 35 kr. og efter 7 km. 5 kr. pr. km.
  - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 25 kr. og efter 5 km. 5 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
  - Ved bestilling via app/web er minimumspris 30 kr. og efter 6 km. 5 kr. pr. km.  
Det antages at 20 % turene bestilles via app/web.
- Det vil sige at en tur på mere end 7 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
- Prismodel 2 – mellem
  - Minimumspris 40 kr. og efter 8 km. 5 kr. pr. km.
    - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 30 kr. og efter 6 km. 5 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
    - Ved bestilling via app/web er minimumspris 35 kr. og efter 7 km. 5 kr. pr. km.  
Det antages 20 % af turene bestilles via app/web.
  - Det vil sige at en tur på mere end 8 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
- Prismodel 3 – høj
  - Minimumspris 48 kr. og efter 6 km. 8 kr. pr. km.
    - Ved bestilling via Rejseplanen er minimumspris 32 kr. og efter 4 km. 8 kr. pr. km. Det antages at 20 % af turene bestilles via Rejseplanen.
    - Ved bestilling via app/web er minimumspris 40 kr. og efter 5 km. 8 kr. pr. km.  
Det antages at 20 % af turene bestilles via app/web.
  - Det vil sige at en tur på mere end 6 km. har ens pris i egenbetaling lige meget om turen er bestilt via telefonen, Rejseplanen eller app/web.
- Rabatter
 

Der regnes på forskellige rabatordninger på egenbetalingen med følgende forudsætninger:

  - Pendlerkort, ungdomskort og DSB-billet kan ikke benyttes som betalingsmåde, er glædende for alle beregninger.
  - Rabat for medrejsende med halvpris beregnes ud fra halv pris på medrejsende.
- Effekten ved at åben op for kørsel over kommunegrænsen sættes til 14 % stigning i antal ture, som er med afsæt i hvilken andel af flexiture over kommunegrænsen ved Sydtrafik. Da det er et nyt tiltag

har FynBus ikke noget datamateriale, i forhold til omfang, længde, bruttoomkostninger mm., til at belyse den økonomiske konsekvens end det materiale der er for den nuværende ordning. Derfor er grundlaget også kørselsmønstret for 2018.

- Ved takstforhøjelse forventes en frafald som følgende:
  - Lav takst forventes et frafald på 10 %
  - Mellem takst forventes et frafald på 15 %
  - Høj takst forventes et frafald på 20 %
- Når det ikke er muligt at anvende periodekort mm som betaling ved flextur forventes et frafald på 5 % af tidligere periodekortture.
- Der er for den nuværende model estimeret en udgift, som er baseret på gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 2/3 af turene, samt estimeret en udgift med Flextur som takstmodel, baseret på en gennemsnitlig ejerbidrag pr. tur og 2/3 af turene for ejerne.

## Bilag 2: Estimerer på økonomi i hver kommune

Tabellerne nedenfor viser kommunens udgifter 2018 i den gamle model, og estimerede udgifter i den nye model.

FynBus		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000			
	Telecity	700.000			
	Telependler	2.700.000			
	I alt	19.700.000			
Ny model	Plustur		6.700.000	6.700.000	6.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		10.585.000	9.770.000	7.280.000
	I alt		17.285.000	16.470.000	13.980.000

Det ses, at udgifter i den nye model blandt andet påvirkes af, hvilket takstniveau for Flextur kommunen vælger (se i øvrigt forudsætninger for estimererne i bilag I).

Kommunen kan vælge "lav takst", "mellem takst" eller "høj takst":

### Flextur Prismodel 1 - LAV

#### Bestilt via telefon:

Pris: 35 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

#### Bestilt via Rejseplanen:

25 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
Geovisiteret, selvbetjening.

#### Bestilt via app/web:

30 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
Ikke geovisiteret, selvbetjening.

### Flextur Prismodel 2 - MELLEM

#### Bestilt via telefon:

Pris: 40 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

#### Bestilt via Rejseplanen:

30 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
Geovisiteret, selvbetjening.

#### Bestilt via app/web:

35 kr. minimum - 5 kr. pr. km  
Ikke geovisiteret, selvbetjening.

### Flextur Prismodel 3 - HØJ

#### Bestilt via telefon:

Pris: 48 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
Ikke geovisiteret, ikke selvbetjening.

#### Bestilt via Rejseplanen:

32 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
Geovisiteret, selvbetjening.

#### Bestilt via app/web:

40 kr. minimum - 8 kr. pr. km  
Ikke geovisiteret, selvbetjening.

Følgende tabeller viser estimerer for den enkelte kommune:

Assens		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.400.000			
	Telecity	-			
	Telependler	700.000			
	I alt	5.100.000			
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flextur, medrejsenderabat		2.750.000	2.570.000	1.920.000
	I alt		4.450.000	4.270.000	3.620.000

Faaborg-Midtfyn		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.200.000			
	Telecity	-			
	Telependler	600.000			
	I alt	<b>4.800.000</b>			
Ny model	Plustur		1.600.000	1.600.000	1.600.000
	Flexstur, medrejsenderabat		2.600.000	2.400.000	1.800.000
	I alt		<b>4.200.000</b>	<b>4.000.000</b>	<b>3.400.000</b>

Kerteminde		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	1.500.000			
	Telecity				
	Telependler	100.000			
	I alt	<b>1.600.000</b>			
Ny model	Plustur		600.000	600.000	600.000
	Flexstur, medrejsenderabat		870.000	800.000	600.000
	I alt		<b>1.470.000</b>	<b>1.400.000</b>	<b>1.200.000</b>

Nordfyn		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	4.400.000			
	Telecity				
	Telependler	600.000			
	I alt	<b>5.000.000</b>			
Ny model	Plustur		1.700.000	1.700.000	1.700.000
	Flexstur, medrejsenderabat		2.620.000	2.400.000	1.700.000
	I alt		<b>4.320.000</b>	<b>4.100.000</b>	<b>3.400.000</b>



Nyborg		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	500.000			
	Telecity	-			
	Telependler	100.000			
	I alt	<b>600.000</b>			
Ny model	Plustur		200.000	200.000	200.000
	Flexstur, medrejsenderabat		330.000	300.000	220.000
	I alt		<b>530.000</b>	<b>500.000</b>	<b>420.000</b>

Middelfart		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	700.000			
	Telecity	400.000			
	Telependler				
	I alt	<b>1.100.000</b>			
Ny model	Plustur		400.000	400.000	400.000
	Flexstur, medrejsenderabat		615.000	570.000	460.000
	I alt		<b>1.015.000</b>	<b>970.000</b>	<b>860.000</b>

Svendborg		Udgift - 2018	Estimat, lav takst	Estimat, mellem takst	Estimat, høj takst
Nuværende model	Teletaxi	600.000			
	Telecity	300.000			
	Telependler	600.000			
	I alt	<b>1.500.000</b>			
Ny model	Plustur		500.000	500.000	500.000
	Flexstur, medrejsenderabat		800.000	730.000	580.000
	I alt		<b>1.300.000</b>	<b>1.230.000</b>	<b>1.080.000</b>

## Bilag 3: Usecases og priseksempler

Nedenfor forskellige usecases og eksempler på priser med Teletaxi i dag og med Plustur og Flextur<sup>12</sup>.

KAREN	
<p>Karen er 67 år, bosat i Gamby på Nordfyn og går ikke længere så godt pga. problemer med den ene hofte. Karen ønsker at rejse fra Gamby til Morud tirsdag eftermiddag kl. 13. Hun har nogle hundrede meter til stoppestedet, hvorfra rute 122 kører, og foretrækker derfor at tage en teletaxi i stedet pga. sin hofte. Det vil koste hende 30 kroner.</p> <p>I det nye koncept kan Karen søge på Rejseplanen for at se sine rejsemuligheder. Rejseplanen ser på de tilgængelige muligheder, og tilbyder ikke "åben flextrafik" (Plustur eller Flextur), da rute 122 kører fra Gamby til Morud hver time i løbet af eftermiddagen. Hun henvises derfor til at tage bussen i stedet (geovisitering i Rejseplanen).</p> <p>Karen kan nu enten vælge at tage bussen, selv om det betyder, at hun skal gå nogle hundrede meter fra sit hjem til stoppestedet. Eller hun kan vælge at benytte Flextur, som hun kan bestille via app eller ved at ringe til FynBus. Flextur (udenfor Rejseplanen) er ikke geovisiteret, og kan derfor benyttes uanset om der er anden kollektiv trafik til rådighed. Flexturen vil dog koste Karen 45 kroner (prismodel 2, mellem pris på Flextur – turen er 9 km, de første 8 kilometer er inkluderet i startprisen på 40 kroner, derefter 5 kr./km.)</p> <p>Sidste afgang på rute 122 fra Gamby på hverdage er kl. 17:05, så når Karen ønsker at rejse om aftenen får hun i Rejseplanen tilbudt at benytte Flextur ind til Morud, da der ikke er tilgængelige busser. Det vil koste 45 kroner (prismodel 2, mellem pris på Flextur – turen er 9 km, de første 6 kilometer er inkluderet i startprisen på 30 kroner, derefter 5 kr./km.)</p>	 

<sup>12</sup> Alle kort i usecases og priseksempler er fra Google.dk/maps

**SØREN**

Søren er 37 år og bor i Millinge nord for Faaborg. Han skal en lørdag eftermiddag besøge familie i Vester Hæsing. I dag kan Søren ringe til FynBus og bestille en teletaxi, som kan køre ham hele vejen. Det koster ham 40 kroner, da turen går gennem to teleområder.

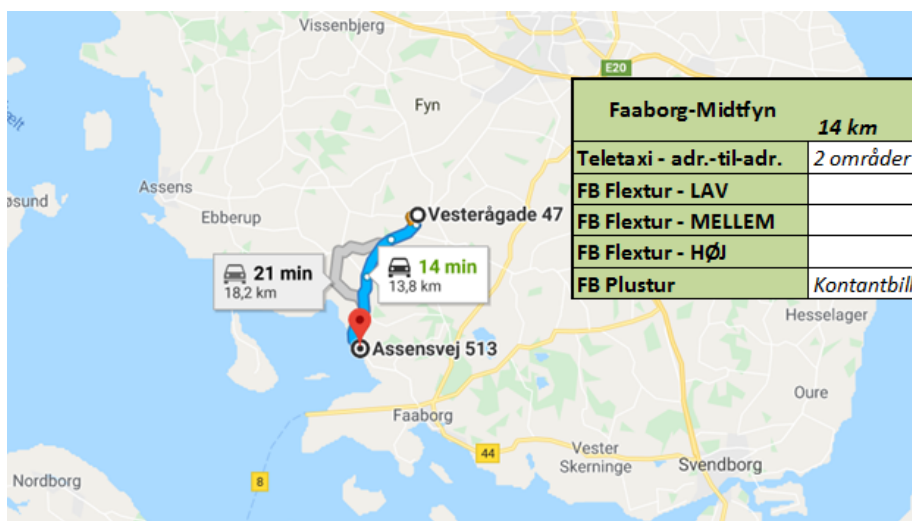
Der kører dog en bus på rute 111 fra Faaborg til Vester Hæsing, så når Søren efter indførslen af det nye telekørselskoncept søger på Rejseplanen, får han et tilbud om at blive kørt med Plustur fra Millinge til stoppestedet ved Rallebækgyden, hvor han kan skifte fra Plustur-bilen til rute 111, som kører ham resten af vejen.

Turen bliver planlagt, så Søren er fremme ved stoppestedet inden rute 111 kører. På dagen hvor han skal rejse, oplever Søren, at Plustur-bilen kører en omvej for at samle en anden passager op, som skal med rute 111 mod Odense. Plustur-bilen er dog stadig planlagt, så den er fremme inden bussen dukker op, og begge passagerer kan stige på rute 111.

Plusturen koster Søren 25 kroner, og i bussen betaler han med sit rejsekort, hvilket koster 21,60. Havde han ikke rejsekort, ville busturen have kostet 34 kroner. Havde Søren derimod et pendlerkort, ville han ikke skulle give noget for rejsen – busturen har han nemlig betalt for via sit pendlerkort, og Plusturen koster ikke ekstra for kunder med et gyldigt pendlerkort.

Ønskede Søren ikke at rejse først med Plustur og så skifte til bussen, kunne han i stedet ringe til FynBus og bestille en Flextur, som kører direkte og koster 50 kroner (prismodel 2, mellem pris på Flextur – turen er på 10 km, de første 8 kilometer er inkluderet i startprisen på 40 kroner, derefter 5 kr./km.)

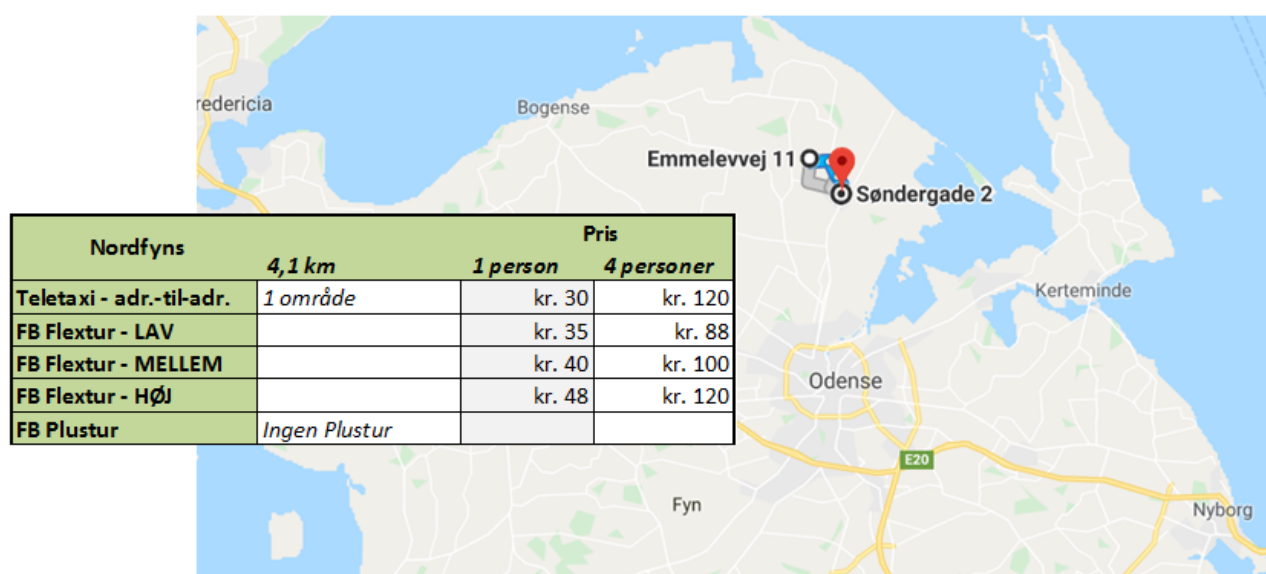




Faaborg-Midtfyn		Pris	
	14 km	1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	2 områder	kr. 40	kr. 160
FB Flextur - LAV		kr. 70	kr. 175
FB Flextur - MELLEM		kr. 70	kr. 175
FB Flextur - HØJ		kr. 112	kr. 280
FB Plustur	Kontantbillet i bus	kr. 84	

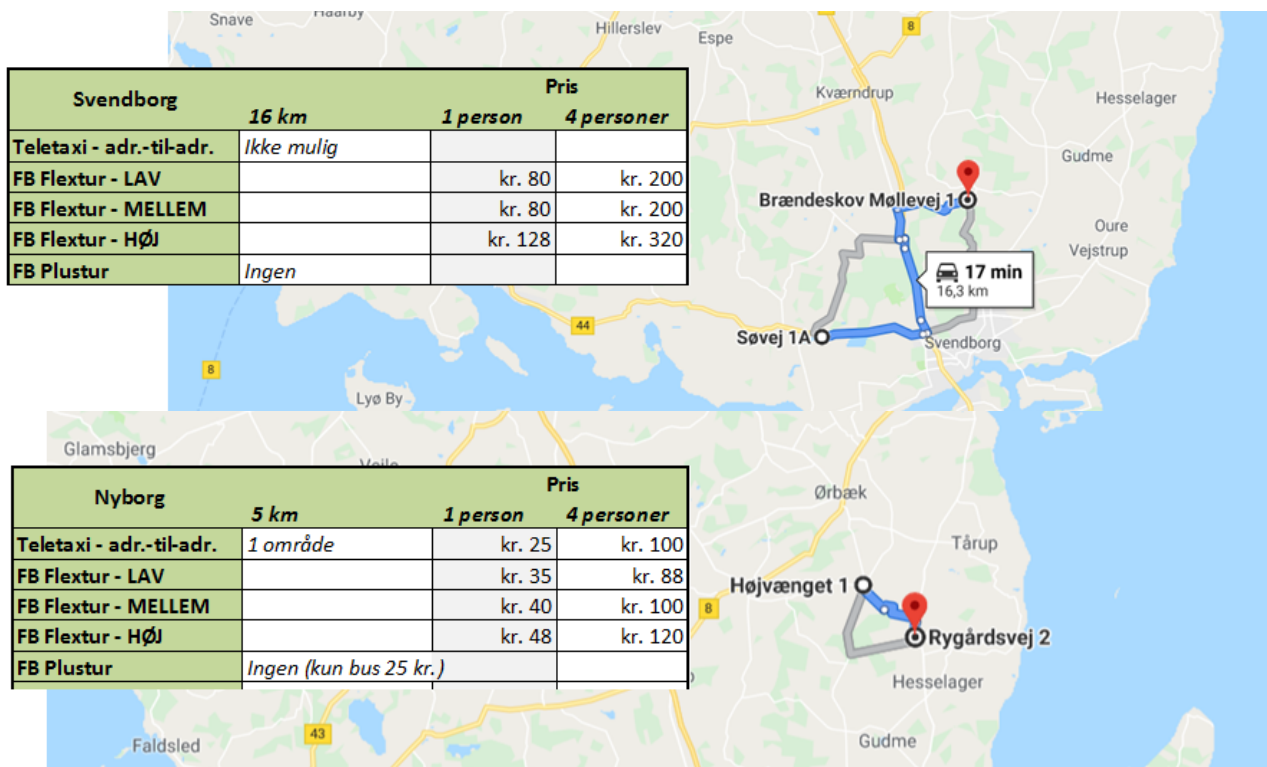
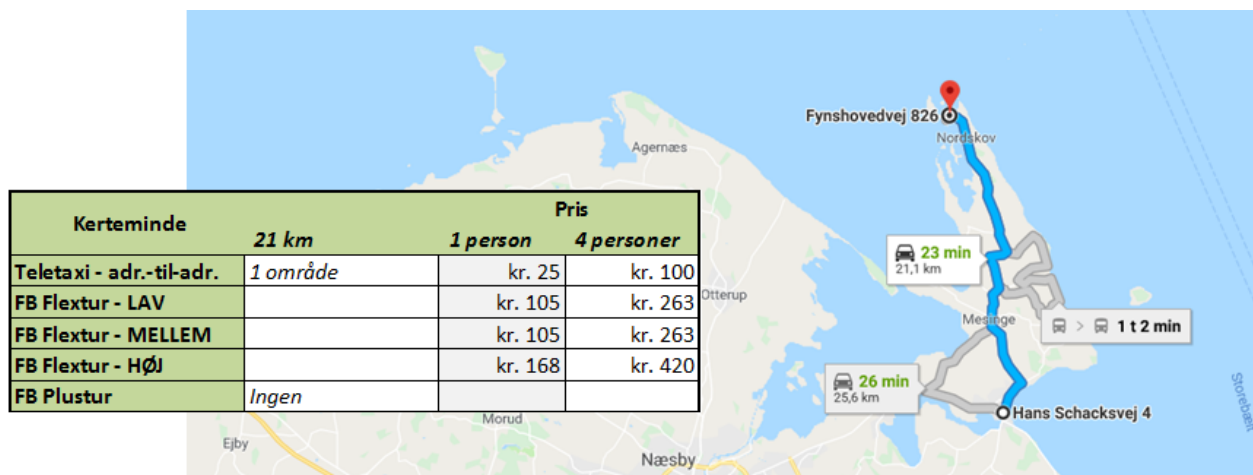
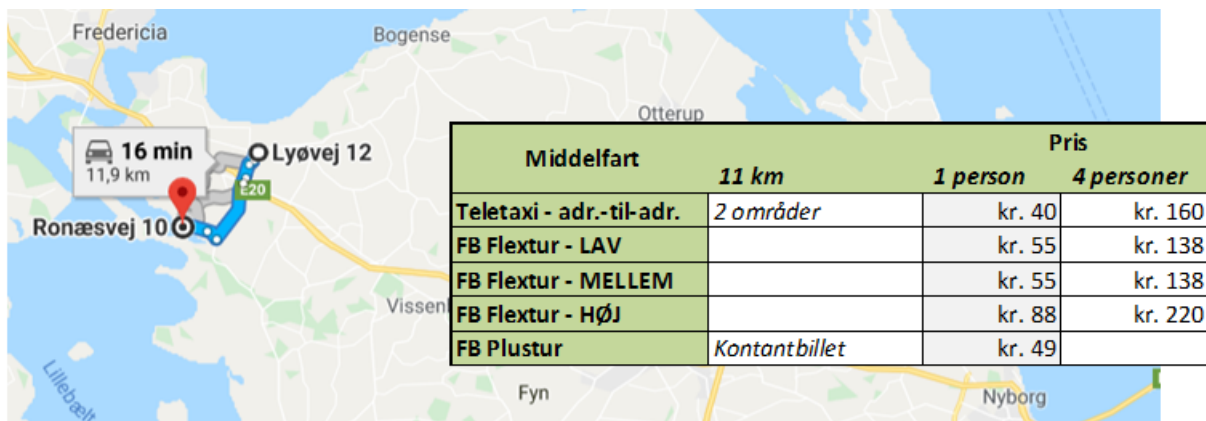


Assens		Pris	
	16 km	1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	1 område	kr. 30	kr. 120
FB Flextur - LAV		kr. 80	kr. 200
FB Flextur - MELLEM		kr. 80	kr. 200
FB Flextur - HØJ		kr. 128	kr. 320
FB Plustur	Kontantbillet i bus	kr. 55	kr. 220



Nordfyens		Pris	
	4,1 km	1 person	4 personer
Teletaxi - adr.-til-adr.	1 område	kr. 30	kr. 120
FB Flextur - LAV		kr. 35	kr. 88
FB Flextur - MELLEM		kr. 40	kr. 100
FB Flextur - HØJ		kr. 48	kr. 120
FB Plustur	Ingen Plustur		





## Bilag 4: Skitser til kundeinfo om Plustur og Flextur

### Hvad er Plustur?

Du kan bruge Plustur, når bussen eller toget ikke kører hele vejen. Plustur er bestillingskørsel (flextrafik), og kan bringe dig mellem en adresse og et stoppested, eller mellem et stoppested og en adresse.

Plustur er en del af en rejse med kollektiv trafik. Du kan derfor ikke køre hele vejen med Plustur.

Du kan bruge Plustur i alle fynske kommuner undtagen **XXXX**.

### Sådan gør du

Du bestiller Plustur ved at søge en rejse på Rejseplanen. Rejseplanen vurderer, om du kan få tilbudt Plustur som en del af din rejse, fx hvis du har langt til et stoppested.

Plustur er samkørsel, så der kan være flere i bilen, og den kan køre en omvej for at samle andre op.

Når du bestiller en Plustur, tilpasser Rejseplanen dine reisetidspunkter, så du kan nå at skifte fra eller til din bus eller dit tog. Når du har søgt en rejse på Rejseplanen, skal du klikke videre og bestille den.

Din afhentningstid kan variere med op til 15 minutter, men du vil altid være fremme, så du kan nå din videre forbindelse. Du skal være klar på det tidspunkt, du får oplyst, når du bestiller.

Rejseplanen tilbyder typisk Plustur i tidsrummet kl. 05:30 – 24:00 (**enkelte kommuner** har andre åbningstider), men Plustur er tilpasset, hvornår der kører bus og tog.

Du skal bestille senest 2 timer før du skal afsted, og tidligst 14 dage før.



### Hvad koster det?

En Plustur koster 25 kroner.

Når du bestiller, betaler du for Plusturen. Den del af rejsen, der foregår med bus og tog, skal du betale, som du plejer (fx med dit Rejsekort).

Du skal ikke betale ekstra for Plustur, hvis du har Pendlerkort, Ungdomskort eller togbillet (udstedt af DSB/Arrivia), der er gyldigt i bussen eller toget, du rejser til eller fra. Hvis det fremgår af togbilletten, at den ikke er gyldig til omstigning (fx DSB Orange), så er den ikke gyldig til Plustur.

### Få påmindelser om din rejse via sms

Når du opretter dig på bestillingssiden, kan du tilmelde dig advisering. Her kan du give samtykke til, at vi må sende dig sms'er med påmindelser.

Hvis du tilmelder dig, får du en sms 24 timer før turen med et forventet afhentningstidspunkt og en sms 15 minutter før turen med et mere præcist tidspunkt.

### Ring, hvis du har brug for hjælp

Du kan altid ringe til FynBus' bestillingscentral på tlf. 63 11 22 55 hvis du har brug for hjælp, eller hvis du oplever problemer på rejsen.

Hvis bilen er forsinket mere end de tilladte 15 minutter ringer FynBus' bestillingscentral og fortæller dig, hvornår bilen forventes, og om det har konsekvenser for din videre rejse.

Starter din rejse med bus eller tog, som bliver forsinket, så ring til bestillingscentralen, så vi kan ændre din Plustur, så den passer til forsinkelsen.

### Hvis du ikke skal rejse alligevel

Du kan ikke ændre i en rejse, du har bestilt. Du skal i stedet afbestille rejsen på bestillingsportalen.

Hvis du vil bestille en ny rejse, så kan du søge på Rejseplanen og bestille igen.



## Hvad er Flextur?

Med Flextur kan du køre mellem to adresser, som du selv vælger, bare de ligger i de kommuner, der tilbyder Flextur. Du kan også køre mellem to nabokommuner, hvis begge kommuner tilbyder Flextur.

Alle fynske kommuner med undtagelse af **XXXXX** tilbyder Flextur. I de fleste kommuner kan du køre i tidsrummet 6-24, også i weekenden. **XXXXX** kommuner har andre åbningstider.

Med Flextur er der samkørsel, så der kan være flere i bilen, og den kan køre en omvej for at samle andre op.

## Sådan gør du

Du kan bestille flextur på FynBus.dk eller i Flextrafik-appen. Alternativt kan du ringe til FynBus' bestillingscentral på 63 11 22 55 og få hjælp til at bestille din tur.

Rejseplanen kan også tilbyde dig en Flextur, hvis du søger på tider og steder, hvor der ikke kører bus eller tog.

Flextur er samkørsel. Det betyder, at bilen kan samle andre op og køre en anden vej end den direkte. Du får et reisetidspunkt, der ligger så tæt som muligt på det du ønsker – men vi planlægger din tur ud fra eventuelle andre rejsende, så afhentningstidspunktet kan være op til 15 minutter før og op til 45 minutter efter dit ønskede tidspunkt. Når du bestiller, får du oplyst et afhentningstidspunkt, hvor du skal være klar. Bilen kan komme op til 5 minutter før og 15 minutter efter dette tidspunkt.

Skal du være fremme på et bestemt tidspunkt, så oplys det, når du bestiller. Så planlægges turen, så du senest er fremme ved dette tidspunkt.

Du skal bestille senest 2 timer før du skal afsted, og tidligst 14 dage før.

## Få påmindelser om din rejse via sms

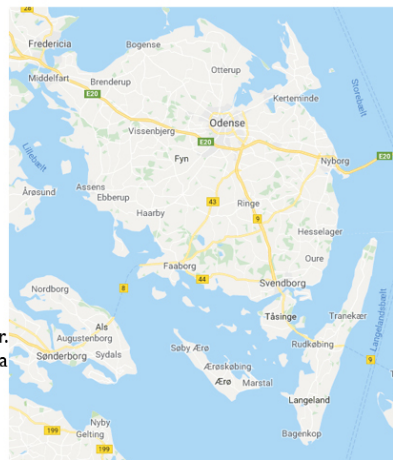
Når du opretter dig på bestillingssiden, kan du tilmelde dig advisering. Her kan du give samtykke til, at vi må sende dig sms'er med påmindelser.

Hvis du tilmelder dig, får du en sms 24 timer før turen med et forventet afhentningstidspunkt og en sms 15 minutter før turen med et mere præcist tidspunkt.

## Hvad koster det?

Prisen afhænger af, hvor langt du skal rejse, da du betaler pr. kilometer. Når du bestiller, får du oplyst, hvad turen koster. Der er 3 takstniveauer: Lav, mellem og høj.

	Minimumspris	Km inkluderet i minimumspris	Pris pr. kilometer
<b>Lav</b>			
Bestilt via Rejseplanen	kr. 25	5	kr. 5
Bestilt via app/FynBus.dk	kr. 30	6	kr. 5
Bestilt via telefon	kr. 35	7	kr. 5
<b>Mellem</b>			
Bestilt via Rejseplanen	kr. 30	6	kr. 5
Bestilt via app/FynBus.dk	kr. 35	7	kr. 5
Bestilt via telefon	kr. 40	8	kr. 5
<b>Høj</b>			
Bestilt via Rejseplanen	kr. 32	4	kr. 8
Bestilt via app/FynBus.dk	kr. 40	5	kr. 8
Bestilt via telefon	kr. 48	6	kr. 8



Bemærk at Rejseplanen kun viser dig Flextur, hvis der ikke er bus/tog eller Plustur.

Der er rabat til medrejsende: Hvis du bestiller en tur, hvor I er flere, der rejser fra samme sted og til samme sted, så betaler dine medrejsende halv pris.

Du kan ikke anvende rejsekort, pendlerkort, DSB-billetter eller lignende som betaling for Flextur.

På kortet ovenfor kan du se takstniveau i de forskellige kommuner.

Bestiller du online kan du betale med dit betalingskort. Hvis du ikke har bestilt online, skal du betale kontant til chaufføren.

## Særlige åbningstider og geografi

På kortet ovenfor er markeret i hvilke område, du kan køre med Flextur.

Følgende kommuner har andre åbningstider end kl. 6.00-24.00: **XXXXX**: 9.00-21.00, **XXXXX**: 6.00-18.00, **XXXXX**: 6.00-9.00.



