



## REDEGØRELSE

### Kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik **Notat**

31. maj 2016

Transport- og bygningsministeren har anmodet Trafikselskaberne i Danmark (TiD) om en redegørelse om administrationen af Flextrafik – kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik.

Morten Brønnum Andersen  
Telefon: 2320 6131  
mba@moviatrafik.dk

Redegørelsen har følgende struktur:

#### **Indholdsfortegnelse**

Sammenfatning .....	3
Indledning .....	6
<i>Opstart af behovsstyret og koordineret kørsel</i> .....	6
<i>Tendenser i kommunal og regional kollektiv trafik</i> .....	7
<i>Flextrafiks kørselsordninger</i> .....	8
<i>Tilskud til kollektiv transport</i> .....	12
1) Flextrafik: Opgørelse af omsætning, finansiering og turantal .....	14
<i>Flextrafik opdelt efter tilladelsestype</i> .....	17
<i>View over tilladelsestyper hos Midttrafik</i> .....	20
2) Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år.....	22
<i>Hvem bruger Flextur?</i> .....	23
3) Udviklingen i trafikselskabernes omkostninger til Flexture .....	26
4) Indretning af rejseregler og takstsystemer for Flextur .....	28
<i>Tilpasninger af Flextur-konceptet:</i> .....	28
5) Andre oplysninger – herunder sammenhæng til taxitrafikken .....	30

<i>Er Flextrafik skyld i taxierhvervets tilbagegang? .....</i>	<i>31</i>
<i>Variable kørselsaftaler eller garanterede kontrakter.....</i>	<i>33</i>
<i>Mere om udkantsområder .....</i>	<i>34</i>
<i>Om behovet for en modernisering af taxilovgivningen .....</i>	<i>34</i>
Bilag 1 – Flextur hos de enkelte trafikkselskaber .....	36
Bilag 2 – Flextrafik opdelt efter tilladelsestype.....	50
Bilag 3 – Vilkår og begrænsninger i brug af Flextur.....	53

## Sammenfatning

Den kommunale og regional kollektive trafik udvikler sig af to hovedspor:

1. Styrkelse af kollektiv trafik i byområder og strategiske regionale netværk.
2. Behovsstyret, koordineret kollektive trafik i 'tynde' områder og på tidspunkter, hvor der er meget lidt trafik.

Kommuner og regioners koordinerede kørsel – Flextrafik – havde sin opstart tilbage i 1990'erne. Formålet var at håndtere kollektiv trafik opgaver og visiterede befordringsordninger for kommuner/amter på en økonomisk forsvarlig måde, når en rutebunden løsning ville blive for dyr.

Kommuner og regioner sparer mange penge ved at koordinere kørslen via trafikselskabernes Flextrafik. Det følger af statens 2013 økonomiaftale med Kommunernes Landsforening, at de kommunale befordringsordninger skal effektiviseres med 430 mio. kr. årligt frem mod 2017:

*Aftale om kommunernes økonomi for 2013: "[U]dgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt" pga "lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikselskaberne."*

Den koordinerede kørsel består af 'skal' opgaverne siddende patientbefordring, handicapkørsel og kommunal visiteret kørsel. Kørslerne kan yderligere koordineres med den kommunale 'kan' opgave Flextur.

Redegørelsen viser bl.a. at:

- Brugen af Flextur er steget de senere år. Baggrunden er bl.a., at rationaliseringer af kørsler medfører overgang fra rutebaseret bustrafik til Flextur. Det spiller ind, at praksis for visitation til kommunal visiteret kørsel strammes og kendskabet til Flextur øges. Endvidere ser nogle kommuner Flextur som en

serviceudvidelse, der skal bidrage til, at deres lokalområde er attraktivt at bosætte sig i.

- Langt hovedparten af brugerne af Flextur er ældre, der herved får bedre muligheder for at blive i eget hjem overalt i landet.
- Trafikselskaberne tilpasser løbende den kommunale og regionale koordinerede kørsel mhp. at efterkomme efterspørgslen efter mobilitet under hensyn til kommuner og regioners økonomi og udformningen af den øvrige kollektive trafik.

Indvirkningen på taxibranchen har i foråret 2016 været i fokus i en række artikler i Børsen, der stillede Flextrafik i et ensidigt negativt lys, og bl.a. overså at:

- Taxibranchen er en væsentlig leverandør til kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik. Trafikselskaberne udbyder al kørslen, som små og store vognmænd kan byde på.
- Kommuner og regioner har – for at kunne leve op til forventninger om fortsatte effektiviseringer – behov for en sund konkurrence, et tilstrækkeligt og frit udbud af aktører samt fastholdelse af obligatorisk udbud af kørslen.
- Taxierhvervets udfordringer primært bunder i en forældet lovgivning.

Trafikselskaberne er afhængige af gode rammevilkår for planlægning og udførelse af kørsel og støtter en modernisering af taxilovgivningen, der kan bidrage til sikring af et professionelt og stabilt taxierhverv, der mere fleksibelt end nu kan optimere ressourceanvendelsen. Eneretsaftaler og lokale monopoler gavner måske den enkelte vognmand, men ikke kommuner og regioners økonomi bl.a. fordi, gevinsten ved koordinering mistes til skade for økonomien i 'skal' kørsler under Flextrafik-ordningen.

Taxibranchen har mulighed for at sammensætte kørslen, så den består af traditionel taxikørsel med mulighed for at byde ind på Flextrafik og Flextur. En modernisering af tilladelsessystemet via fx indførelse af en universaltilladelse er en

vej til et mere fleksibelt system, hvor vognmændene i højere grad får mulighed for at optimere anvendelsen af deres vognpark til gavn for samfundsøkonomien.

## Indledning

De seks regionale trafikselskaber administrerer den kollektive trafik i deres område. Selskaberne er sat i verden for at sammenfatte kommuner og regioners ønsker til sammenhængende trafik for borgerne. Trafikselskaberne er selvstændige selskaber med en bestyrelse sammensat af repræsentanter for kommuner og regioner, hvilket bidrager til at sikre lokal forankring, legitimitet og relevans.



Trafikselskaberne skal varetage offentlig servicetrafik i form af rutekørsel, koordinering og planlægning og har ansvaret for fastsættelse af takster og billetringssystemer samt den individuelle handicapbefordring. Trafikselskaber kan herudover efter aftale med kommuner/regioner varetage opgaver vedrørende trafik, som myndigheden skal varetage efter anden lovgivning.

Omfanget af kollektiv trafik besluttet af kommuner og regioner i deres område. Regionerne bestiller og betaler den regionale bustrafik samt for lokalbanerne og kommunerne bestiller og betaler for den kommunale og lokale trafik. Staten bidrager til finansieringen via betaling for takstnedsættelser for særlige grupper, herunder studerende, uddannelsessøgende unge og børn.

### Opstart af behovsstyret og koordineret kørsel

Det følger af lov om trafikselskaber, at trafikselskaberne bl.a. har til opgave at varetage individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. I den tidligste handicap- og patientbefordring blev planlægning og trafikstyring håndteret manuelt vha. lister over kunder og knappenåle på kort fra telefonbøger. Turene

var ikke koordinerede og den offentligt betalte kørsel, der typisk blev udført af både Falck, taxi- og busvognmænd, var vanskelig at få overblik over samt styre økonomisk.

I takt med et stigende antal ture steg behovet for en mere systematisk løsning. I 1997 tog NT trafikplanlægningssystemet *Planet* i brug og i årene fremover bliver kredsen af samarbejdspartnere større. Fra april 2012 er FlexDanmark, som blev navnet på trafikselskabernes IT-leverandør, landsdækkende bortset fra Bornholm. FlexDanmark er etableret som en forening. Trafikselskaberne deltager i foreningen efter godkendelse af Statsforvaltningen.

#### Tendenser i kommunal og regional kollektiv trafik

Udviklingen i den kollektive transport er drevet af de senere års urbanisering med koncentration af transportbehov i byer og et mere fragmenteret transportbehov på landet.

Det har medført, at der i byområder og regionale hovednet er fokuseret på produkter tilpasset større passagerstrømme, som fx A, S, R og X-busser samt styrket banedrift. I yderområder er fokus på at løfte det samlede transportbehov på en økonomisk forsvarlig måde – bl.a. via Flextrafik, tilpasning af rutenet mv.

Trafikselskaberne har formået at omstille driften af den kollektive transport til et stadig mere differentieret transportbehov. Derved fremstår den kollektive transport fortsat med et relevant og tidssvarende serviceniveau såvel i yder- som byområder.

Udviklingen af Flextrafik og Flextur er trafikselskabernes måde at sikre sammenhæng mellem efterspørgsel og serviceudbud. Det er ikke et alternativ at efterlade landområder uden kollektiv trafik.

I takt med at passagergrundlaget på landet blev stadig mindre, var det vanskeligt at opretholde rutetrafik. Der opstod behov for fleksible transportformer, som kunne binde de 'tynde' områder og tidspunkter sammen. Flextur, der på Fyn betegnes Telekørsel, blev en af løsningerne på denne udfordring. Mere eller mindre tomme busser blev afløst af behovsstyret kollektiv trafik i form af minibusser, taxier mv., der bedre er tilpasset den lokale efterspørgsel. Kommunerne sparer derfor penge ved at introducere Flextur.

Brugen af Flextur har efterfølgende udviklet sig, og ordningen tilpasses løbende. Udfordringen er at efterkomme efterspørgslen efter mobilitet under hensyn til kommuner og regioners økonomi, den lokale udformning af den øvrige kollektive trafik samt en forventning om, at ordningen er simpel for brugerne at forstå og benytte.

Langt hovedparten af brugerne er ældre medborgere, jf. afsnit 2. Flextur bidrager til, at ældre kan blive boende længere i eget hjem. Til glæde for borgerne samt ønsket om, at kunne bo alle steder i landet.

### Flextrafik's kørselsordninger

Flextrafik koordinerer ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner i et planlægningssystem. IT-systemet finder den billigste vogn, der imødekommer borgerens behov, og koordinerer turen med andre ture. Vognene udnyttes optimalt, der er reduceret tomkørsel og kommuner og regioner opnår stor driftsfordele.





Kørslen udføres af vognmænd med tilladelse til taxikørsel, OST eller EP<sup>1</sup> (bus), som trafikselskaberne via årlige EU-udbud indgår aftaler med. Trafikselskaberne står for al kontakt til vognmændene. Trafikselskabernes kontrakter med mange forskellige vognmænd/taxa giver en stor forsyningssikkerhed. Der kan altid findes en egnet vogn til opgaven blandt de ca. 7.000 vogne tilknyttet Flextrafik.

Flextrafik består af flere forskellige kørselsordninger. Nogle *skal* kommuner og regioner tilbyde, mens kommunerne *kan* tilbyde Flextur. Når kørslen planlægges kan der medtages passagerer på tværs af Flextrafiks kørselsordninger:

Figur 1: Flextrafiks kørselsordninger

Siddende patientbefordring	Handicapkørsel	Komm. visiteret kørsel	Flextur
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Til behandling/undersøgelse på sygehus</li> <li>•Visiteres af regionen</li> <li>•Skal-opgave for regioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Fritidskørsel for bevægelses-hæmmede</li> <li>•Visiteres af kommunen</li> <li>•Egenbetaling</li> <li>•Skal-opgave for kommuner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Fx til læge eller speciallæge</li> <li>•Visiteres af kommunen</li> <li>•Skal-opgave for kommuner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•For alle borgere - uden visitation</li> <li>•Egenbetaling</li> <li>•Kan-opgave for kommuner</li> </ul>

73 ud af landets 98 kommuner tilbyder Flextur, hvor borgeren transporteres uden visitation. Flextur er åben for alle, på samme måde som den øvrige kollektive trafik, i og mellem de kommuner, som tilbyder Flextur.

Det er unikt for Flextrafik, at forskellige borgere, der benytter forskellige kørselsordninger, der har hver sit serviceniveau og betaler, kan transporteres i den samme vogn. Flextrafiks planlægningssystem sørger for, at borgeren altid får det politisk besluttede serviceniveau for den enkelte kørselsordning. Den

<sup>1</sup> Med tilladelse til Offentlig Service Trafik (OST) og Erhvervsmæssig Personbefordring (EP) må køretøjet udelukkende anvendes til alm. rutekørsel for et regionalt trafikselskab. Tilladelser udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen og kræver, at man opfylder krav om faglige kvalifikationer, økonomi, restancer til det offentlige, vandel og god skik.

samme person kan køre til lægen som kommunal visiteret borger om morgenen, som patient til sygehuset om eftermiddagen og som Flextur-kunde i biografen om aftenen. Nogle borgere må ud på en omvej, da vognen skal hente andre passagerer.

Potentialet for at realisere stordriftsfordele via koordinering af kørslen beskrives i Deloittes rapport for Finansministeriet, der opsummeres i boksen nedenfor. Rapportens konklusioner indgik i statens aftale med KL om kommunernes økonomi for 2013 hvoraf det fremgår, at "udgifterne til de kommunale befordrings-



ordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt" pga "lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikelskaberne."

Det bemærkes, at der fortsat er mange kørselsordninger, der varetages af kommuner og regioner, og hvor der således ikke finder en koordinering af kørslen sted i regi af trafikelskabernes Flextrafik. Fx besluttede Region Hovedstaden i efteråret 2011 en blandingsmodel, hvor hovedparten af patientkørslen fortsat udbydes af regionen selv. Individuel handicapbefordring er den eneste befordringsordning, som trafikelskaberne *skal* varetage for kommunerne. Alle øvrige befordringsordninger *kan* trafikelskaberne efter aftale varetage for regioner og kommuner. Indeværende redegørelse afgrænser sig til den koordinerede kørsel via trafikelskaberne. Der findes ikke aktuelle data for omfang af den øvrige kørsel.

#### *Boks 1: Deloitte-rapport for Finansministeriet om kørselsordninger*

Af VK-regeringens afbureaukratiseringsplan *Mere tid til velfærd* og finanslovsaftalen for 2010 fremgår det, at der skal ske en samordning og forenkling af reglerne om befordring på tværs af forskellige lovgivninger. Deloitte blev sat til at gennemføre en kortlægning og analyse af befordringsordninger, og kom bl.a. frem til følgende:

- Samlet set havde kommuner, regioner og a-kasser befodringsudgifter på knap 3,9 mia. kr. i 2009.
- Regioner, kommuner og a-kasser anvendte tilsammen knap 300 mio. kr. på at administrere befodringsordningerne.
- Særligt for kommunerne gælder det, at de generelt har et ufuldstændigt overblik over ressourceforbruget og begrænset styringsfokus på tværs af befodringsordninger.
- Det manglende styringsoverblik skal ses i sammenhæng med, at befodrning ofte betragtes som en periferiydelse, der ydes i tilknytning til en (dyrere) kommunal serviceydelse.
- Undersøgelsen viser, at trafikskaberne gennemsnitligt betaler lavere priser per vognminut inden for alle fem områder<sup>2</sup>, end når regioner og kommuner selv varetager de pågældende befodringsordninger. Således er priserne per vognminut mellem 9 og 63 procent højere i de egenstyrede kommuner/regioner, end når trafikskaber varetager kørsel inden for de fem særligt analyserede befodringsordninger.
- Den væsentligste forklaring vurderes at være den systematiske konkurrenceudsættelse, herunder store fællesudbud på tværs af områder, der antageligt giver vognmændene større sikkerhed for en høj kapacitetsudnyttelse. Vognmænd byder tilsyneladende ind med relativt lave priser, når trafikskaber udbyder kørsel, blandt andet fordi konkurrencen er stærkere, og lavere priser alt andet lige medfører tildeling af flere ture.
- Såfremt alle kommuner realiserede kørselspriser svarende til niveauet i trafikskaberne, ville det svare til en besparelse på cirka 360 mio. kr. for de fire analyserede kommunale ordninger. Hvis resultaterne udstrækkes til en række beslægtede ordninger, der ikke har været omfattet af den supplerende undersøgelse, kan der skønnes et potentiale i kommunerne på cirka 430 mio. kr.

En case om patientbefodrning i Region Syddanmark viser potentialet ved koordinering:

---

<sup>2</sup> Analysen omfatter siddende patientbefodrning, læge- og speciallægekørsel, skolekørsel, specialundervisningskørsel og rutekørsel for voksne handicappede.

## Boks 2: Case: Patientbefordring i Region Syddanmark

Sydtrafik og FynBus overtog i 2012 ansvaret for den siddende patientbefordring. Indtil da lå kørslen hos Sydjysk Befordring og Taxa Fyn. En sammenligning af forbruget i 2011 med 2012 viser:<sup>3</sup>

- 10 pct. færre personer blev befordret bl.a. pga. en skærpelse af visitationskriterierne. Det medførte besparelser på 13,7 mio. kr.
- Den realiserede besparelse i 2012 var på 35,2 mio. kr.
- 21,5 mio. kr. heraf kan tilskrives 'Flextrafik-effekten', der har at gøre med bedre muligheder for konkurrenceudsættelse, samkørsel og koordinering.

Der er variation i udformningen af Flextur hos de enkelte trafikkselskaber. For en nærmere beskrivelse se bilag 1.

### Tilskud til kollektiv transport

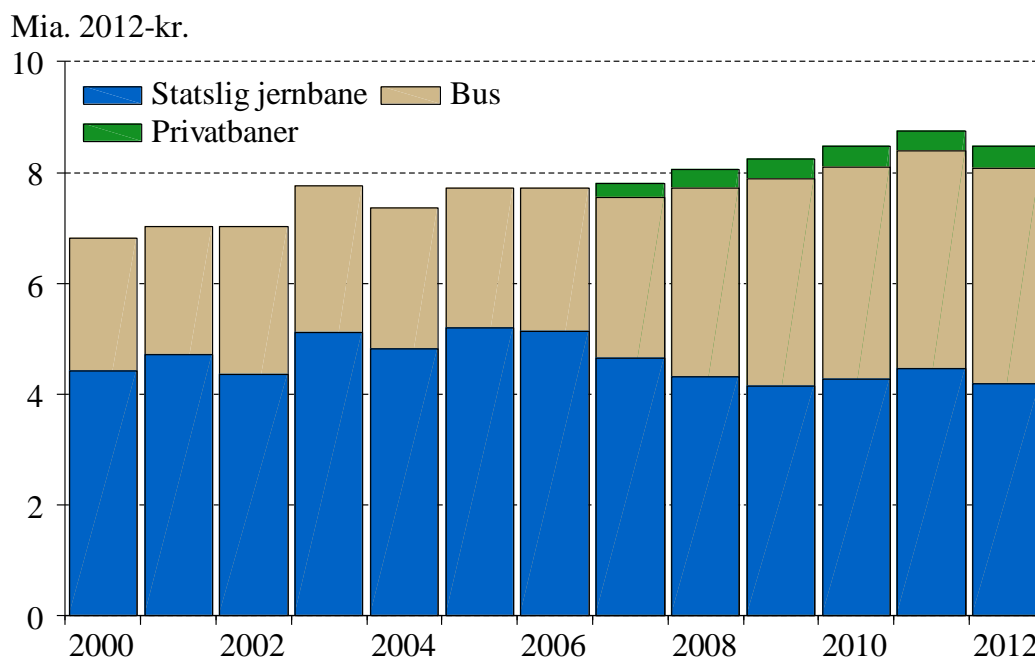
Kollektiv transport – herunder Flextur – er et velfærdsgode, og tilskud hertil er udtryk for en politisk beslutning om, at folk skal have mulighed for at kunne transportere sig. Tilskud til kollektiv transport bidrager til at gøre hele landet beboeligt samt alle alders- og samfundsgrupper mobile. Ud over sociale og fordelingsmæssige aspekter begrundes også muligheden for at mindske trængsel og miljøforurening tilskud.

Trafikkselskaberne finansieres via tilskud fra kommuner og regioner samt passagerindtægter. De Økonomiske Råd opgør i rapporten Økonomi og Miljø 2014 støtten fra stat, regioner og kommuner til bus- og togdrift til ca. 8,5 mia. kr., hvoraf 4,19 mia. kr. gik til statslig jernbane, 3,89 mia. kr. til bus og 0,4 mia. kr. til privatbaner, jf. figur 2:

---

<sup>3</sup> Alle omkostninger og bidrag til trafikkselskaberne er indregnet. Kørselsmønsteret, dvs. rejsernes geografiske placering, gennemsnitslængde mv. samt serviceniveauet over for borgerne er uændret.

Figur 2: Støtte til bus- og togdrift



Kilde: De Økonomiske Råd, Økonomi og Miljø 2014

Note: Væksten i tilskuddet til bus har at gøre med, at trafikkselskaberne har haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer med ca. 910 mio. kr., jf. Trafikstyrelsen, *Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. Handicapkørsel – Regnskab 2011*, s. 5

Passagerfinansieringsgraden er i gennemsnit omkring 50 pct. af driftsomkostningerne. I 2012 var passagerindtægterne 9,6 mia. kr.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> De Økonomiske Råd (2014), *Økonomi og Miljø 2014*, s.202ff

## 1) Flextrafik: Opgørelse af omsætning, finansiering og turantal

I det følgende præsenteres udviklingen af Flextrafik og Flextur. Brugen af Flextrafik har været støt stigende. Trafikken, der tidligere blev udført dyrt og ukoordineret gennem kommuner og region, koordineres nu i stigende omfang, jf. Aftale om kommunernes økonomi for 2013.

Væksten af Flextrafik dækker næppe over, at trafikmængden er øget – snarere tværtimod. Der er sket en ændring i måden, hvorpå kørslen udbydes, afvikles og koordineres. I modsætning til tidligere er det nu muligt at have et samlet overblik over de koordinerede kørslers omfang og økonomiske vægt.

Brugen af Flextrafik har været støt stigende i perioden 2011 til 2015:

- Det samlede antal rejser via Flextrafik er steget med 61,5 pct. fra 3,3 mio. i 2011 til 5,3 mio. i 2015.
- Bruttoomkostninger er steget med 55,0 pct. fra 695 mio. kr. til 1,1 mia. kr.
- Egenbetalingen er øget med 68,2 pct. fra 43 til 73 mio. kr.
- Antallet af kommuner, der tilbyder Flextur, er steget – for Movia fra 19 kommuner i 2011 til 33 i 2015.

*Tabel 1: Flextrafik: Bruttoomkostninger, egenbetaling og rejser i alt*

	Bruttoomkostninger	Egenbetaling	Rejser i alt
2011	695.983.518	43.359.568	3.300.854
2012	842.838.666	52.170.518	4.005.281
2013	958.192.516	58.772.229	4.586.336
2014	1.072.065.170	66.400.651	5.181.543
2015	1.078.623.164	72.949.753	5.329.739

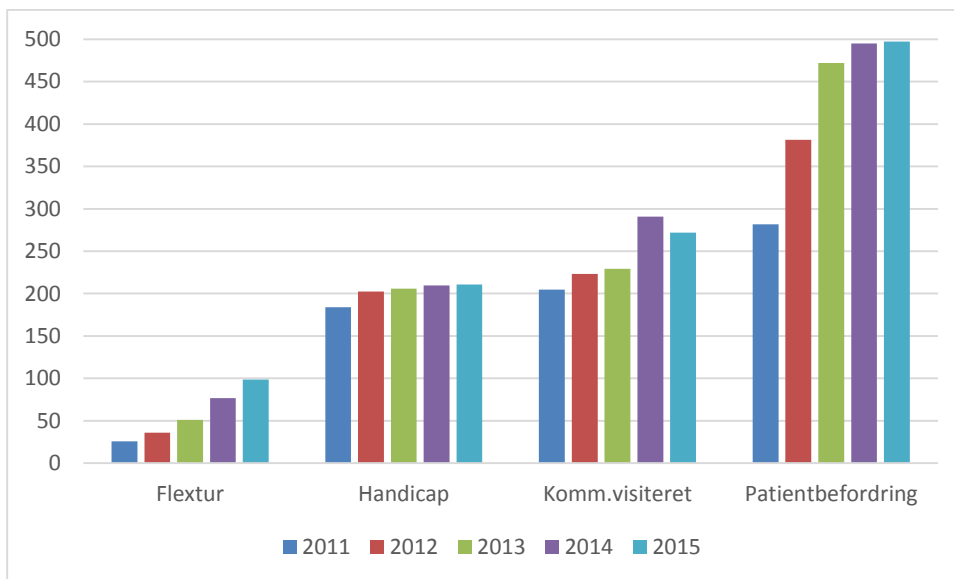
I den følgende tabel 2 er kørslerne opdelt efter type af kørsel – hhv. Flextur, handicapkørsel, kommunal visiteret kørsel samt patientbefordring.

Tabel 2: Flextrafik opdelt efter typer af kørsel

År	Rejsetype	Brutto omkostninger	Egenbetaling	Antal rejser
2011	Flextur	25.825.846	10.486.139	228.306
	Handicap	183.927.490	32.799.330	617.483
	Komm.visiteret	204.623.264	74.099	1.558.109
	Patientbefordring	281.606.918	0	896.956
	<i>I alt</i>	<i>695.983.518</i>	<i>43.359.568</i>	<i>3.300.854</i>
2012	Flextur	36.092.898	12.779.939	295.811
	Handicap	202.422.058	39.101.702	786.013
	Komm.visiteret	223.118.488	288.716	1.650.607
	Patientbefordring	381.205.221	161	1.272.850
	<i>I alt</i>	<i>842.838.666</i>	<i>52.170.518</i>	<i>4.005.281</i>
2013	Flextur	50.971.646	16.944.936	432.003
	Handicap	205.710.675	41.565.154	821.719
	Komm.visiteret	229.392.829	262.103	1.706.704
	Patientbefordring	472.117.367	36	1.625.910
	<i>I alt</i>	<i>958.192.516</i>	<i>58.772.229</i>	<i>4.586.336</i>
2014	Flextur	76.881.328	23.658.230	599.930
	Handicap	209.686.560	42.152.336	835.166
	Komm.visiteret	290.595.512	589.943	2.046.412
	Patientbefordring	494.901.771	142	1.700.035
	<i>I alt</i>	<i>1.072.065.170</i>	<i>66.400.651</i>	<i>5.181.543</i>
2015	Flextur	98.800.744	30.399.256	759.373
	Handicap	210.571.454	42.028.974	846.736
	Komm.visiteret	271.938.756	521.445	1.999.027
	Patientbefordring	497.312.210	78	1.724.603
	<i>I alt</i>	<i>1.078.623.164</i>	<i>72.949.753</i>	<i>5.329.739</i>
<b>Sum</b>		<b>4.647.703.034</b>	<b>293.652.719</b>	<b>22.403.753</b>

De højeste bruttoomkostninger stammer fra patientbefordringen (knap ½ mia. kr. i 2015). Herefter følger kommunalt visiterede kørsel (272 mio. kr.), handicapbefordring (211 mio. kr.) samt Flextur (99 mio. kr.). Udviklingen i bruttoomkostninger fremgår af figur 3:

Figur 3: Bruttoomkostninger i mio. kr.

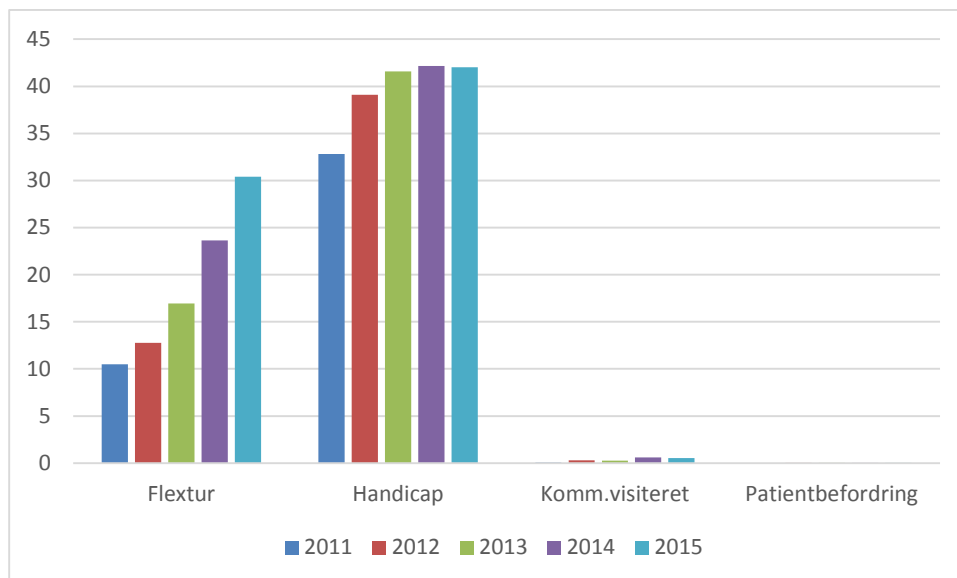


Væksten i Flextur har bl.a. at gøre med, at stadig flere kommuner tilslutter sig ordningen, en række kommuner sparer på bustrafikken, skruer ned for de visiterede kørsler og henviser borgerne til selv at klare transport til genoptræning mm ved hjælp af Flextur. Endvidere betyder øget kendskab til ordningen at flere benytter den. Væksten i patientbefordring har at gøre med, at flere regioner er blevet omfattet af ordningen – således blev Region Syddanmark en del af ordningen den 1. maj 2012.

Den største del af egenbetalingen stammer fra handicapbefordring med 42 mio. kr., jf. figur 4 Egenbetalingen for Flextur er på med 30 mio. kr. svarende til en egenbetaling på 30,8 pct.

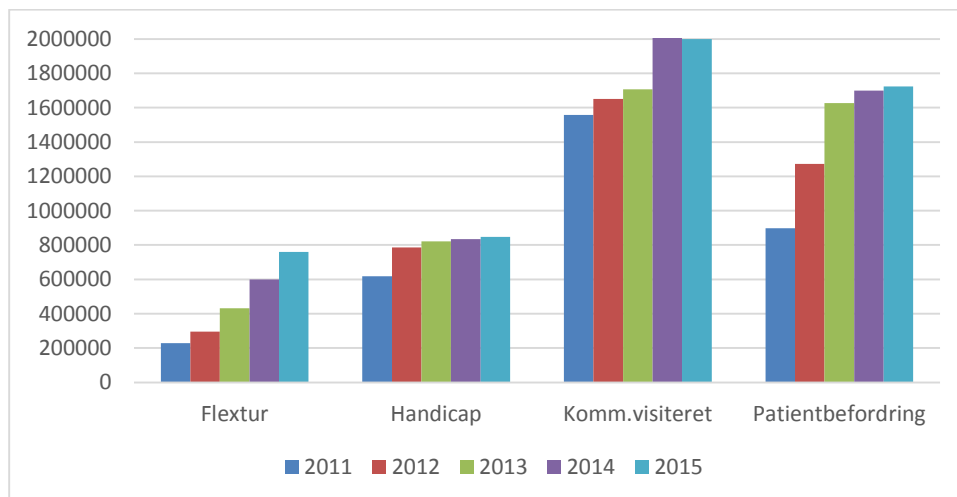


Figur 4: Egenbetaling i mio. kr.



Målt på antal af rejser er kommunal visiteret kørsel med knap 2 mio. kørsler i 2015 den største ordning. Herefter følger patientbefordring (1,7 mio.), handicapbefordring (847.000) og Flextur (759.000), jf. figur 5.

Figur 5: Antal rejser



### Flextrafik opdelt efter tilladelsestype

Trafikselskaberne har som udgangspunkt ikke mulighed for at levere detaljerede oplysninger om Flextrafik opdelt efter tilladelsestype. Baggrunden er, at

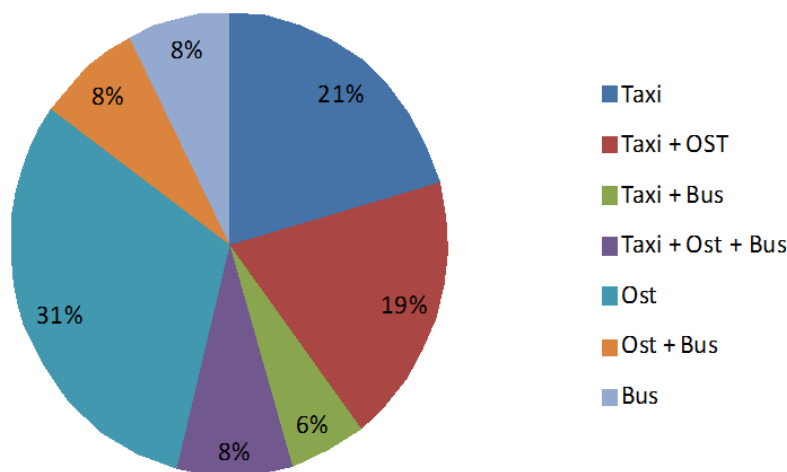
tilladelsestypen ikke har betydning for planlægning og drift, der er reguleret af trafiksekskabernes udbudsmaterialer og kontrakter.

Trafiksekskaberne har derfor ikke etableret systemer til at registrere og vedligeholde specifikke oplysninger om tilladelsestype for de enkelte biler. Det har dog vist sig muligt at hente data fra Midttrafik for de seneste fem år, hvilket præsenteres i det følgende. For uddybende information henvises til bilag 2.

Det er dog nødvendigt at tage et par forbehold for data fra Midttrafik. Baggrunden er, at vognmandens tilladelse til en specifik vogn nok fortæller hvordan den er indregistreret, men ikke nødvendigvis hvilken kørsel, der udføres. En vognmand, som tidligere alene har haft tilladelser til taxikørsel, kan vælge at lade en del af vognene køre på OST tilladelser. Derved kan han byde selvstændigt hos trafiksekskabet og skal ikke betale for taxameter og tilslutning til en taxicentral. Til gengæld kan vognen alene anvendes til kørsel for trafiksekskabet. I disse blandede forretninger kan det være umuligt at afgøre, om det er en taxiforretning med OST-vogne eller en OST-baseret vognmand med taxitilladelser. Movia har fx kontrakt med vognmanden Vig Taxi, men virksomheden har ikke en eneste taxitilladelse i kontrakt med Movia.

NT har udarbejdet figur 6 over tilladelsestyper fordelt på vognmandsvirksomheder:

Figur 6: Tilladelsestyper fordelt på vognmandstyper hos NT



Heraf fremgår, at kun knap 1/3 af vognmændene er rene bus- eller taxavirksomheder. En stor del har flere tilladelsestyper hvilket afspejler, at en moderne vognmandsvirksomhed skal være fleksibel og råde over en vognpark, der kan opfylde mange forskellige behov.

Boks 3 behandler spørgsmålet om tilladelsestyper nærmere:

### Boks 3: Nærmere om tilladelsestyper

Flextrafik udføres stort set kun i mindre busser og vogne med plads til 4-16 personer. Lovgivningen kræver, at kørslen baseres på en tilladelse, og de typiske i dag er taxi-, OST- eller bustilladelse. Tilladelsestyperne regulerer bl.a. størrelsen på vognene. Fx må en vogn, der kører på taxi- eller OST-tilladelse, ikke medtage mere end 9 personer. En vogn på bustilladelse må ikke transportere mindre end 5 personer, hvis der ikke medtages kørestole – med mindre der er tale om almindelig rutekørsel.

Via kørselskoordinering planlægges og udføres kørslen i vogne, der samtidigt kan transportere flere personer. Vognstørrelsen har betydning for koordineringen. En del af kørslen, som trafikelskaberne varetager, er i stadig højere grad rutelignende kørsel med grupper af børn og unge til specialinstitutioner. Kørslen udføres ofte af store busser med plads til mange passagerer og kørestole. Kravet om størrelse til denne kørsel

betyder, at kørslen i stigende grad ikke kan udføres via taxitilladelse. Endvidere er vurderingen, at taxavogne i begrænset omfang er indrettet, så de opfylder kommunernes krav til køretøjerne for befordring af kørestole.

En del af udviklingen kan forklares ved, at meget af kørslen, der nu afvikles som flextrafik, tidligere blev udført af vognmænd med EP- eller bustilladelse. Når kørslen genudbydes gennem trafikselskaberne byder de samme vognmænd ind på kørslen, hvorfor der i stigende grad opstår andre tilladelsestyper end taxitilladelser.

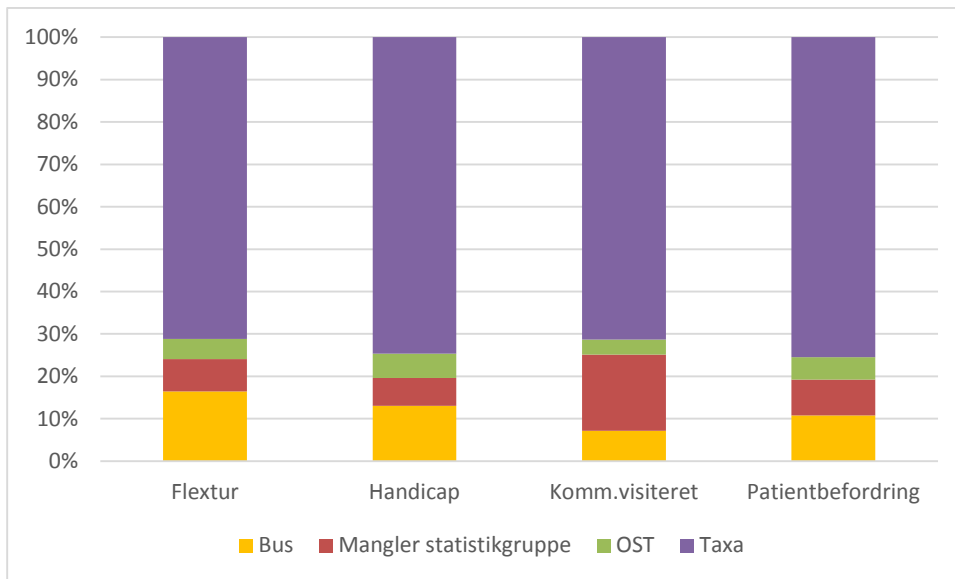
Der er også en strukturel forklaring på, hvorfor der er flere tilladelsestyper i Flextrafikken. Udviklingen i taxabranschen betyder, at meget af taxakørslen findes i større byområder. Derfor spiller det også ind af særligt entreprenører på landet i stigende grad udskifter deres tilladelsestyper fra taxi til OST.

Trafik- og Byggestyrelsen har informationen om fordelingen af tilladelsestyper pr. vognmand/taxi-central, og styrelsen vil bedst kunne beskrive udviklingen af bus-, OST- og taxitilladelser.

#### View over tilladelsestyper hos Midttrafik

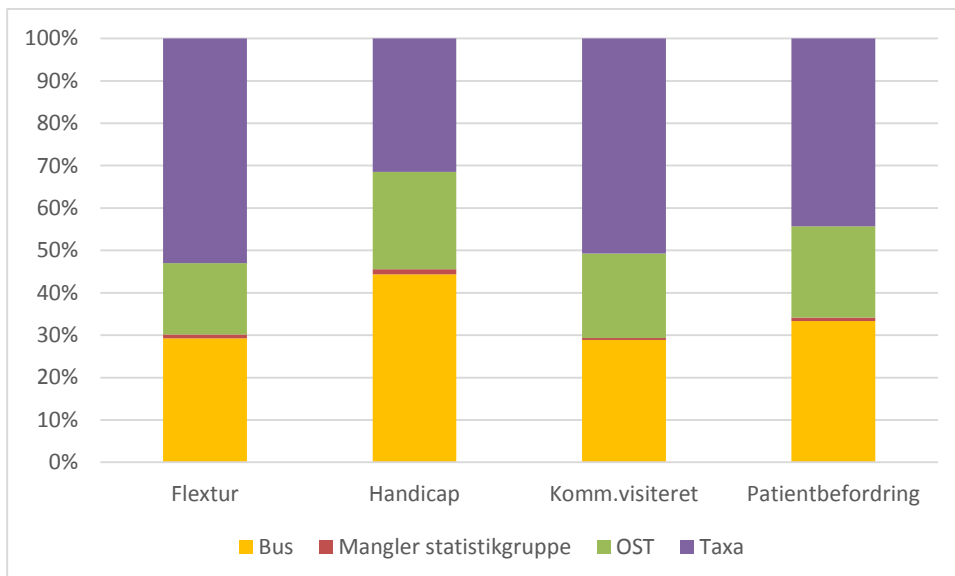
Det fremgår af figur 7 og 8, at der hos Midttrafik i perioden 2011 har været en udvikling i retning af, at kørsel af Flextrafik efter taxatilladelse er gået fra at udgøre godt 70 pct. af bruttoomkostningerne til i 2015 at stå for mellem godt 30 til godt 50 pct. af bruttoomkostningerne.

**Figur 7: Flextrafik efter tilladelsestype, Midttrafik, 2011**



Note: Se bilag 2 for baggrundsinformation

**Figur 8: Flextrafik efter tilladelsestype, Midttrafik, 2015**



Data fra Midttrafik vedrørende kørsel efter tilladelsestyper fremgår af bilag 2.

## 2) Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år

Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år har været forskelligartet rundt i landet, jf. tabel 3.

Tabel 3: Antal af Flexture

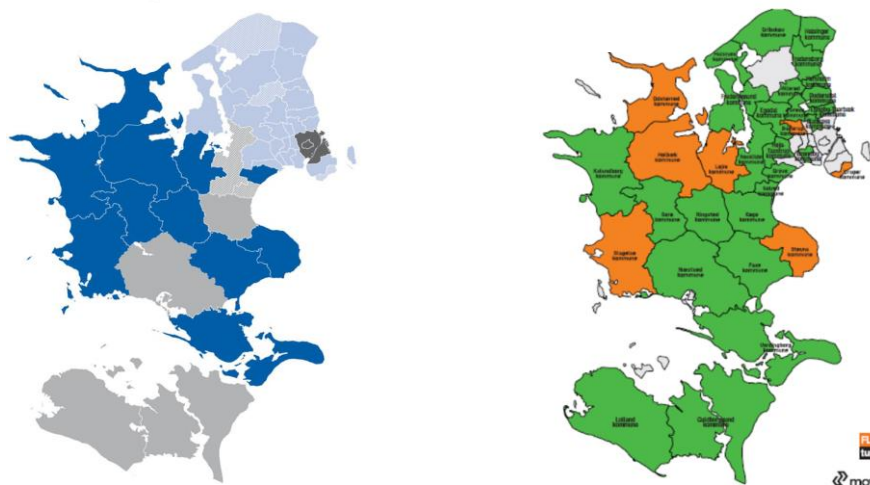
	FynBus*	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik
2011	-	43.240	64.990	115.030	6.589
2012	24.784	87.657	71.671	103.754	9.634
2013	71.498	98.191	136.169	108.568	18.437
2014	94.308	100.028	259.160	99.788	47.613
2015	125.910	115.107	346.484	89.751	82.921

\* FynBus har ikke Flextur, men en lignende løsning i telekørsel, der ovenfor er data for.

Flexstur blev på et tidligt tidspunkt udrullet i NTs område, og ordningen har i perioden fra 2011 til 2015 oplevet et fald på 22 pct. I de øvrige trafikelskaber har der været en vækst i brug af ordningen.

I Movia har der været et stort spring i antallet af kommuner, som tilbyder Flexstur, jf. figur 9. I 2011 tilbød de mørkeblå kommuner (19 stk.) Flexstur, mens ordningen i 2015 omfatter de orange og grønne kommuner (33 stk.).

Figur 9: Vækst i antal kommuner med Flexstur



Som andel af Flextrafik er Flexturene gået fra at fylde 6,8 til 14,2 pct, jf. tabel 4.

*Tabel 4: Flexkurs andele af Flextrafik*

	Antal Flexture	Andel af samlet Flextrafik
2011	229.849	6,8 pct.
2012	297.500	7,3 pct.
2013	432.863	9,4 pct.
2014	600.897	11,5 pct.
2015	760.173	14,2 pct.

Der er ikke én faktor, der kan forklare væksten i Flexkur-ordningen, men flere faktorer må i spil – bl.a. de følgende:

- Kommuner nedlægger busruter og tilbyder Flexkur som alternativ.
- Visiteringen til kommunale ordninger er strammet op, og flere borgere henvises nu til Flexkur.
- Kendskabet til ordningen er øget.

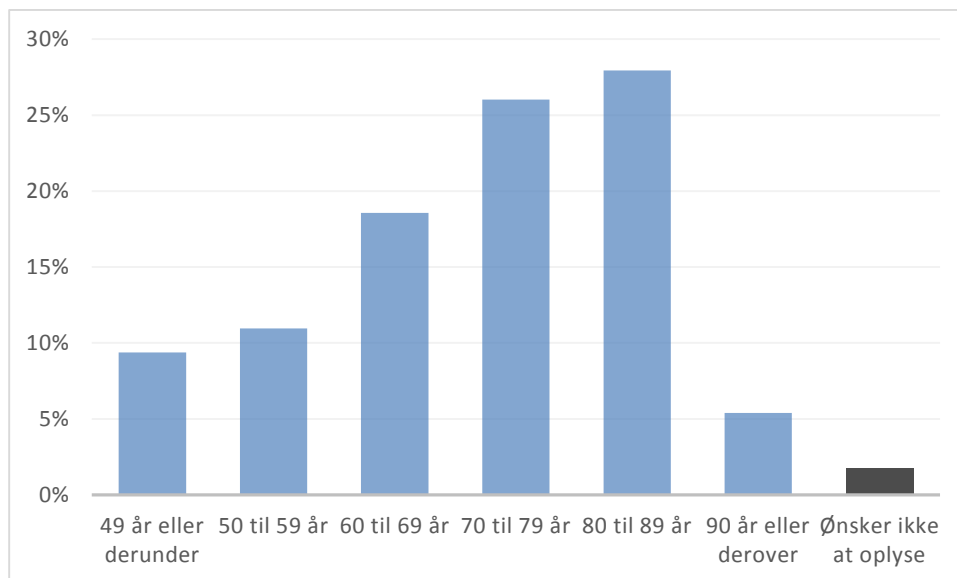
#### Hvem bruger Flexkur?

Brugerundersøgelser fra Movia viser, at pensionister udgør langt størstedelen af kunderne i Flexkur, jf. figur 10, der viser, at 59 pct. af brugerne er 70 eller derover.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Der er tale om en kumuleret opgørelse for perioden 2010-15. Megafon har udført telefonundersøgelser, hvor brugere af Flexkur er spurgt om deres brug af Flexkur. I den forbindelse er kundens alder noteret. Kundeundersøgelsen gennemføres årligt i samarbejde med Danske Handicaporganisationer er tilgængelig på Movias hjemmeside.

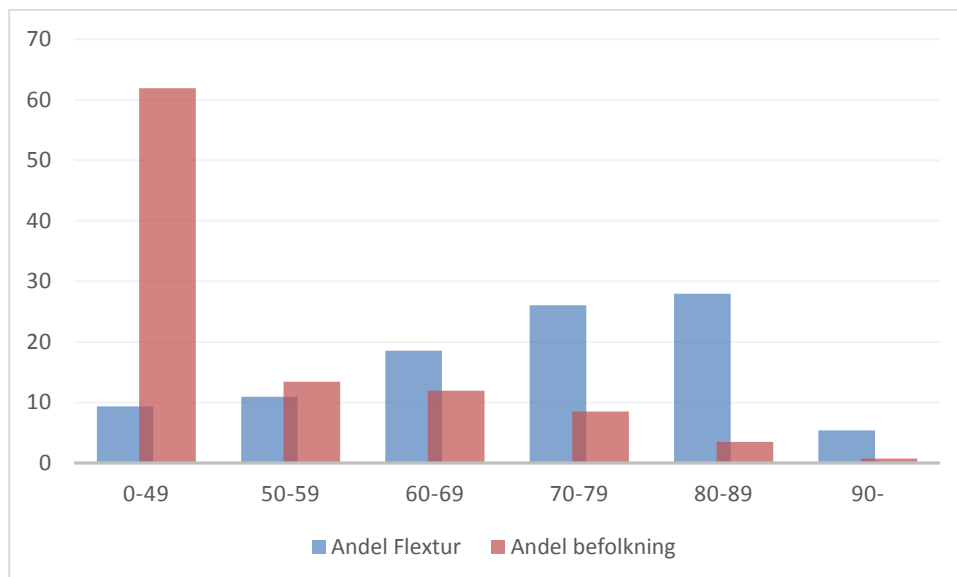
**Figur 10: Aldersfordeling af brugere af Flextur hos Movia**



Kilde: Brugerundersøgelse fra Movia foretaget af Megafon.

Nedenfor er opdelingen på alder for brugerne af Flextur sammenholdt med aldersgruppens andel af den samlede befolkning.

**Figur 11: Andel af brugere af Flextur og aldersgruppens andel af befolkningen**



Kilde: Brugerundersøgelse fra Movia foretaget af Megafon samt data fra Danmarks Statistik, Statistikbanken.



Der er således ikke tale om, at et repræsentativt udsnit af befolkningen benytter Flextur.

### 3) Udviklingen i trafiksekskabernes omkostninger til Flexture

De regionale forskelle i udviklingen i brugen af Flexture afspejler sig i de relaterede omkostninger, der har udviklet sig på følgende måde, jf. tabel 5:

- Bruttoomkostninger: Fra 26, 5 mio. kr. til 99,2 mio. kr.
- Nettoomkostninger: Fra 16,0 mio. kr. til 68,8 mio. kr.

Tabel 5: Udgifter til Flexture opdelt pr. trafiksekskab.

		Antal rejser	Bruttoomkostninger	Egenbetaling	Netto omkostninger
FynBus*	2012	24784	3.191.903	494.254	2.697.649
FynBus	2013	71498	8.557.584	1.067.876	7.489.708
FynBus	2014	94308	11.801.350	1.421.613	10.379.737
FynBus	2015	125910	16.091.244	2.138.085	13.953.159
Midttrafik	2011	43240	5.026.182	1.756.112	3.270.070
Midttrafik	2012	87657	9.649.730	3.359.399	6.290.331
Midttrafik	2013	98191	10.229.492	4.578.639	5.650.853
Midttrafik	2014	100028	10.953.193	5.138.959	5.814.234
Midttrafik	2015	115107	12.999.686	5.899.080	7.100.606
Movia	2011	64990	9.003.677	3.185.943	5.817.734
Movia	2012	71671	11.068.458	3.702.865	7.365.593
Movia	2013	136169	18.326.462	5.653.518	12.672.944
Movia	2014	259160	34.847.010	10.042.076	24.804.934
Movia	2015	346484	44.889.469	13.594.661	31.294.808
NT	2011	115030	11.832.920	5.255.486	6.577.434
NT	2012	103754	11.930.823	4.796.748	7.134.075
NT	2013	108568	12.517.836	4.751.005	7.766.831
NT	2014	99788	14.517.276	4.784.676	9.732.600
NT	2015	89751	15.519.793	4.588.910	10.930.883
Sydtrafik	2011	6589	659.570	288.598	370.972
Sydtrafik	2012	9634	876.130	426.673	449.457
Sydtrafik	2013	18437	1.925.039	893.898	1.031.141
Sydtrafik	2014	47613	5.411.796	2.270.906	3.140.890
Sydtrafik	2015	82921	9.700.759	4.178.520	5.522.239

\* Fynbus benytter ikke flexture men har telekørsel, som data i tabellen vedrører.

Note: Der er tale om et centralt dataudtræk fra FlexDanmark, og der kan evt. forekomme mindre variationer i forhold til trafiksekskabernes egne opgørelser.

Det oprindelige formål med Flextur – at erstatte bustrafik med begrænset passagergrundlag med billigere adressebaseret behovsstyret trafik – er fortsat gennem årene. Dertil kommer, at Flextur for nogle kommuner er et nyt redskab til udvidelse af den kollektive trafik, for kommuner der ønsker at skabe bedre muligheder for borgernes mobilitet.

#### *Boks 4: Eksempel fra Sønderborg – omlægning af bustrafik*

Et eksempel på Flextur som både erstatning og supplement til den traditionelle rutedrift er Sønderborg Kommunes omlægning af den kollektive trafik i 2013. Stort set al busbetjening efter kl.19 på hverdage og efter kl. 15 i weekender/helligdage blev nedlagt. Til gengæld blev Flextur indført i hele kommunen i tidsrummet kl. 6-24. Den årlige nettobesparelse for kommunen lød på 1,3 mio. kr.

#### *Boks 5: Eksempel fra Brøndby Kommune – fra servicebus til Flextur*

Brøndby Kommune nedlagde en dyr og kun lidt benyttet servicebus, og indførte i stedet Flextur. Halvdelen af de frigjorte penge blev brugt til at opgradere det resterende busnet og den anden halvdel blev anvendt til Flextur.

Yderligere valgte kommunen at ændre deres visitationspraksis på genoptræningsområdet, så i stedet for at visitere borgeren til kørsel, henviser de nu til Flextur. Det har en række fordele: Borgeren bliver selvhjulpne, kommunen sparer en administrativ arbejds-gang og der kommer brugerbetaling på befordringen. Kommunen sparer i dag 19 kr. per genoptræningstur i forhold til tidligere visitationspraksis.

#### 4) Indretning af rejseregler og takstsystemer for Flextur

Trafikselskabernes indretning af rejseregler mv. for Flextur fremgår i detaljer i bilag 3, men her skal fremhæves en række fællestræk<sup>6</sup>:

- Flextur er dyrere end øvrig kollektiv transport, men billigere end taxi
- Der køres ikke døgnet rundt, men fra kl. 6 om morgenen til kl. 23 eller 24
- Betaling af høj takst ved kryds af kommune/regionsgrænser
- Mulighed for begrænsninger af Flextur i byområder ved brug af højere takst.
- Flextur skal bestilles mindst to timer forud for afgang.

Det er som nævnt frivilligt, om kommuner ønsker at tilbyde Flextur. For flertallet af kommuner, der er en del af ordningen, kan to primære værktøjer bringes i anvendelse, hvis udgifter stiger hurtigere end ventet:

- Betjeningsområderne kan tilpasses
- Taksterne kan hæves.

#### Tilpasninger af Flextur-konceptet

Den enkelte kommune, der vælger at tilbyde borgerne støttet Flextur, beslutter serviceniveau og takst inden for de rammer, der gives af trafikselskabets koncept for Flextur.

Systemet giver de største stordriftsfordele når kommunerne benytter fælles løsninger, hvor serviceniveau og rejseregler er fælles. Mange lokale løsninger forringer stordriftsfordelene, øger administrationsudgiften og gør det sværere at kommunikere Flextur til brugerne.

Et stoppestedsforsøg i Næstved, hvor der ikke længere køres adressebaseret, har fx vist, at denne variant af Flextur ikke fungerer godt sammen med kommunens visiterede kørsler. Det er fx ikke muligt at flytte borgerne over i Flextur med brugerbetaling, hvis Flextur ikke er adressebaseret.

---

<sup>6</sup> Som det fremgår af bilag 1 adskiller ordningen hos FynBus sig fra de øvrige selskaber.

I takt med, at markedet udvikler sig og kendskabet til ordningen øges, kan der vise sig behov for tilpasninger. Nedenstående tabel giver et overblik over tilpasninger af Flextur-konceptet:

*Tabel 6: Tilpasninger af Flextur-konceptet*

Selskab	Tilpasninger i anvendelse	Ændring i pris
BAT	Har ikke Flextrafik	
FynBus	Har pt ingen planer om, at ændre i telekørsels konceptet	
Midttrafik	Blev ultimo april drøftet i repræsentantskabet, hvor der var opbakning til, at bestyrelsen arbejder videre med en forenkling af flextur-produktet. Tidsplan forligger pt. ikke	
Movia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stoppestedsforsøg i Næstved: Begrænsning af Flextur i byområde, hvor der ikke køres adressebaseret =&gt; Antal flexture reduceret med 70 pct. i 2015.</li> <li>• Der kan ikke køres internt i Ringsted by.</li> <li>• Der lukkes for kørsel til Kbh Lufthavn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundtakst hævet fra 24 til 36 kr. for at undgå korte byture</li> <li>• Dyrere lange ture fra 2017: Der betales 36 kr. for de første 10 km, 6 kr. for hver af de efterfølgende op til 20 km og 12 kr. pr. km herefter</li> <li>• Mulighed for forsøg med dobbelttakst i byer frem til medio 2018</li> </ul>
NT <sup>7</sup>	Flextur og et nyt koncept FlexPlus, evalueres og drøftes pt. Ingen planer om begrænsninger i anvendelse, se dog næste.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NT har allerede en høj takst for kommune-overskridende rejser.</li> <li>• NT har allerede indført byområder med høj takst</li> </ul>
Sydtrafik	Har ingen aktuelle planer om ændringer	

<sup>7</sup> NT vil diskutere, hvordan produktporteføljen skal justeres og kalibreres i forhold til mulige nye produkter samt Flextur.

## 5) Andre oplysninger – herunder sammenhæng til taxitrafikken

Udviklingen af behovsstyret, koordineret kollektiv trafik er ikke et fænomen, der er afgrænset til Danmark. Internationalt er benævnelsen *Demand Responsive Transport*, og i notatet “*The international map of large scale Demand Responsive Transport (DRT)*” fra den internationale organisation for kollektiv transport, UITP, omtales den danske model som ‘*a very good example how to organize DRT for best coordination.*’

Den i redegørelsen præsenterede udvikling og fremvækst af den koordinerede kollektive trafik har medført en række ønskede ændringer – bl.a. de følgende:

Tabel 7: *Situationen nu og før koordinering af trafikken*

Situationen nu	Situationen før
Synlighed om omkostningerne forbundet med kørslen samt mulighed for dokumentation heraf.	Udgift til transport blev konteret som en del af den aktivitet, der blev kørt til, og opmærksomheden på omfanget af penge brugt til transport var begrænset.
Serviceniveau og produkt fastsættes politisk og der sker ensretning af service til politisk fastsat niveau.	Serviceniveau og produkt var i højere grad op til vognmanden.
Større opmærksomhed på visitationskriterier.	Stor variation i tolkning af visitationskriterier.
Øget konkurrence via udbud af kørsel.	Tildeling af kørsel skete typisk til lokale vognmænd.
Effektiv kørselsafvikling via IT-baseret planlægning og koordinering på tværs af kørselsordninger og forvaltninger.	Begrænset eller ingen koordinering – én person i én taxi.

Udviklingen og fremvæksten af den koordinerede kollektive trafik har medført tilstræbte ændringer på samfundsniveau. Koncentrerede interesser kan have

incitament til at ønske sig tilbage til situationen før den sorte boks i form af kommunal og regional kørsel blev åbnet og konkurrenceudsat. Et eksempel er taxibranchens ønske om eneretsaftaler.

### Er Flextrafik skyld i taxierhvervets tilbagegang?

Kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik – og i særdeleshed Flextur – har været genstand for intens opmærksomhed i Børsen. En række artikler gav indtryk af, at det er enten taxi eller Flextur. I stedet er der tale om både og, og nedenfor nuanceres Børsens artikelserie:

### *Boks 6: Børsens artikelserie om koordineret kørsel*

<p><b>BØRSEN.</b> TIRSDAG 8. MARTS 2016 48. UDG. / 2016. ÅRGANG 120. PRIS 25,00 KR.</p> <p><b>“Kommunalt Uber dræber mit firma”</b></p> <p>Den Mand er selvsagtlig kommunalt... Læserne skal vide, at det er... ... Sider 6-7 og 8</p>	<p><b>BØRSEN.</b> TIRSDAG 8. MARTS 2016 48. UDG. / 2016. ÅRGANG 120. PRIS 25,00 KR.</p> <p><b>Tomme taxier kører landet tyndt for skattepenge</b></p> <p>Næstved Taxi fik for nylig en tur hos den offentlige... Flextrafik... ... Sider 6-7</p>	<p><b>BØRSEN.</b> WEEKEND TIRSDAG 8. MARTS 2016 48. UDG. / 2016. ÅRGANG 120. PRIS 25,00 KR.</p> <p>Vorden følger Julen i vogn WEEKEND Side 4-8</p> <p><b>Vognmænd: Flexkørsel presser os til prisdump</b></p> <p>Kommunernes... ... Sider 6-7</p>
<p>Flextrafik ≠ 'kommunalt Uber':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Flextrafik køres af uddannede chauffører med erhvervskørekort i vogne indregistreret til erhvervsmæssig kørsel</li> <li>Leverandører skal have en taxi-, bus- eller OST-tilladelse for at byde, som bl.a. omfatter lovgivningsmæssige mindstekrav til løn- og arbejdsvilkår</li> </ul>	<p>Flextrafik ≠ taxi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Skal bestilles på forhånd – typisk 2 timer før</li> <li>Flexture er ikke gade-ture – kører typisk mellem kl. 6-23</li> <li>Planlægning og afhentning i interval, mulig omvejskørsel samt andre passagerer i bilen</li> <li>Taxivognmand kan vælge at byde ind på kørslen</li> </ul>	<p>Flextrafik ≠ prisdump</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Offentligt indkøbs- og koordineringsfællesskab sikrer en mere effektiv brug af offentlige midler</li> <li>Leverandører skal have en taxi-, bus- eller OST-tilladelse for at byde, som bl.a. omfatter lovgivningsmæssige mindstekrav til løn- og arbejdsvilkår</li> </ul>

Taxierhvervet har haft en tilbagegang, men er fortsat en stor leverandør til trafikskabernes Flextrafik.

Trafikskabernes kundeundersøgelser viser, at ca. 25-30 pct. af Flextur-kunder ville have overvejet at tage en taxi. Resten ville ikke – og dem kan taxier byde ind på og køre. Flextrafik giver således potentielt et større marked for taxier. Nok afgiver taxierne max 25-30 pct. af turene til Flextrafik, men til gengæld får de adgang til de 70-75 pct., der ikke ville have taget en taxi.

Deloitte's undersøgelse af økonomien i taxivognmandsbranchen fra november 2015<sup>8</sup> viser ingen klar sammenhæng mellem en kommunes andel af offentlig kørsel, der varetages af flextrafik, og taxiernes omsætning i den enkelte kommune.



Nogle taxiselskaber vælger at blive en aktiv del af Flextrafikken. Det følgende er uddrag fra en artikel fra Dantaxi's medlemsblad:

*"En kunde er en kunde, og at du kommer til at få den allerbedste økonomi i din taxi, hvis du sørger for at fylde den op så meget tid, du overhovedet kan komme til. Dér tæller alle kunder".*

DanTaxi

## Flextrafik gør en forskel og forbedrer indtjeningen

Som taxichauffør kan du efter et tre-dages kursus være klar til flexkørsel og de fordele, der er ved at supplere almindelig taxikørsel med flexkørsel. Tre af folkene bag udtalelsen hos DEKRA og DanTaxi-chauffør Ellen Christensen fortæller om fordelene ved flexkørsel.

AF Nina Mathiesen, Blæskholm Kommunikation

Når du er taxichauffør, kan du komme i gang med flexkørsel efter et tre-dages kursus, som du tilføjer andet kørsel hos DEKRA i Brandby Motorakademiet eller i Århus, Skovhøj, Skovhøj eller i Århus. Du kan også uddanne dig og certificeres hos DanTaxi-chauffør om kursen.

"De tre dage er delt op, så man den første dag har introduktion til offentlig service, og de næste to dage lærer man om forberedelse af søgning og ansøgningskøbe procedure. Kurset består af 324 timer. En vognmand, der sender en chauffør på kursus, kan få 100 godtgørelse, som er lønstatsgodtgørelse, på op til 1400 kroner pr. dag, chaufføren er på kursus - det vil i gamle undersøgelser, for den er der mange, der ikke er klar over. Og vi hjælper gerne med at sætte godtgørelse, i nye undersøgelser."

Når chaufføren har uddannelsen, er den tilgængelig DEKRA en økonomisk fordel ved at tage flextrafik i nært samarbejde i perioden mellem klokken 12 og 16, som ellers for mange vognere er en død periode uden nogen kørsel.

### BEDRE ØKONOMI MED FLEKKØRSEL

Prisen for en flextur er lavere end for en almindelig tur af samme længde. Prisen er sammenlignet af to dele:

- Opgørelsen, som DanTaxi har budt ind med
- Opgørelsen for turen

Ellen Christensen har kørt taxi i mere end 30 år og Flextrafik.



<sup>8</sup> [www.trm.dk/~media/files/publication/2015/rapport-om-oekonomi-i-taxibranchen-final.pdf](http://www.trm.dk/~media/files/publication/2015/rapport-om-oekonomi-i-taxibranchen-final.pdf)



Taxibranchen har alt andet lige mulighed for at profitere på, at kørsel med busser omlægges til kørsel med taxier og mindre vogne, som taxiselskaber har mulighed for at byde ind på.

I forbindelse med at markedet er åbnet og kørslen er blevet konkurrenceudsat, må vognmændenes timepris alt andet lige forventes at være lavere, end ved den hidtidige taxikørsel. Flextrafikken fungerer ved, at vognmændene selv fastsætter deres timepris ved udbudsrunder og således har mulighed for en ret fleksibel tilrettelæggelse af deres kørsel. Leverandørerne skal i den forbindelse overholde de lovgivningsmæssige krav til løn- og arbejdsvilkår.

#### Variable kørselsaftaler eller garanterede kontrakter

Via Flextrafik får vognmænd mulighed for at indgå variable kørselsaftaler eller indgå garanterede kontrakter. Variable kørselsaftaler giver vognmanden mulighed for at kombinere egne kørselsaftaler med Flextrafik. Eks: En taxa i Kalundborg får en taxatur til København. Chaufføren kan melde ankomsttidspunktet til Flextrafik og er der kørsel i området, kan der køres videre for Flextrafik, når taxakunden er sat af, i stedet for at køre tom retur.

Det er vognmanden, der bestemmer hvilke dage, tidspunkter og med hvor mange vogne, han vil køre for Flextrafik. Den variable kørsel kan betegnes som en pulje af kørsel, som vognmanden selv bestemmer i hvilket omfang, han vil deltage i udførelsen af. Det giver en stor frihed til den enkelte vognmand – rådighed kan dog normalt ikke ændres spontant, men forudsætter typisk en varseling dagen før.

Trafikselskabernes variable kørselsordninger giver ikke vognmanden garanti for omfanget af kørsel. Derfor har vognmanden mulighed for at byde på garanterede kontrakter, hvor en fast indtjening er sikret mod at stille vognen til rådighed i bestemte perioder.

En vognmand kan have både garanteret og variabel kontrakt til den samme vogn. Dvs. uden for tidsrum med garanteret indtjening, kan der køres på variabel kontrakt. Hovedparten af vognene kører på aftaler om variabel kørsel, og de fleste garantivogne har også variabel kørsel som supplement og i tilslutning til deres garantikørsel. Denne kombination, som igen kan kombineres med alm. taxakørsel (med den rette tilladelse), giver vognmænd en yderligere fleksibilitet i forhold til at drive en sammenhængende og rentabel forretning i områder med lav kørselsvolumen.

### Mere om udkantsområder

Dansk Taxi Råd m.fl. har argumenteret for indførelse af eneretsaftaler for alm. taxikørsel i yderområder. Et ønske om eneretsaftaler vil om implementeret medføre øgede udgifter for kommuner og regioner, da det så ikke vil være muligt at koordinere ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner og konkurrencen vil blive reduceret.

Taxier er vigtig leverandør af helt eller delvist offentlig betalt trafik. Samlet bidrager det til et fleksibelt og sammenhængende system – ikke mindst i områder med lav kørselsvolumen.

En modernisering af taxiloven via fx indførelse af en universaltilladelse til afløsning af det nuværende ret komplekse tilladelsessystem vil bidrage til, at vognmænd får større fleksibilitet til at tilpasse kørslen til det, der efterspørges i et specifikt område. Det vil kunne understøtte en mere optimal ressourceanvendelse via højere brug af det kørende materiel.

### Om behovet for en modernisering af taxilovgivningen

Taxierhvervet har en række udfordringer. Men taxaerhvervet skal ikke vælge mellem taxakørsel og flextrafik, som det synes at fremgår af artikelserien i Børsen. I virkeligheden er vurderingen, at taxabranchen er god til at kombinere

begge dele. Størstedelen af flextrafikken ligger på tidspunkter, hvor taxabran-  
chen traditionelt ikke er travlt optaget af egentlig taxakørsel og derfor er kombi-  
nationen af taxakørsel og flextrafik en god kombination for branchen.

Den administrerende direktør for 4x48 Taxi Nord, Carsten Aastrup, blev i Børsen  
d. 18. marts 2016 citeret for følgende:

*Skåret ind til benet har taxibranchen egentlig to udfordringer, nemlig en håbløst  
umoderne taxilovgivning, der forhindrer branchen i at udvikle sig, samt at Uber  
ikke mener, at skulle følge de samme regler, som den etablerede taxibranche.*

Trafikselskaberne har interesse i et stærkt, professionelt persontransporter-  
hverv og er enige med Dansk Taxi Råd, Danske Busvognmænd, DI Transport  
og Dansk Erhverv om den overordnede opfordring til revision af taxiloven, der i  
højere grad end nu giver taxiselskaber og andre mulighed for fleksibelt at sam-  
mensætte deres kørsel i godkendte biler med det nødvendige udstyr.

Taxibranchen har mulighed for at sammensætte kørslen, så den består af tradi-  
tionel taxikørsel med mulighed for at byde ind på Flextrafik og Flextur. En mo-  
dernisering af tilladelsessystemet via fx indførelse af en universaltilladelse er en  
vej til et mere fleksibelt system, hvor vognmændene i højere grad får mulighed  
for at optimere anvendelsen af deres vognpark til gavn for samfundsøkonomien.

## Bilag 1 – Flextur hos de enkelte trafikskaber

### ***Flextur hos Movia***

Flextur har siden introduktionen i markedet vundet stor udbredelse og dermed også fremgang i antallet af passagerer. Ved Movias oprettelse i 2007 var syv kommuner med samlet 25.000 passagerer tilsluttet ordningen. I 2015 er 33 kommuner med et samlet antal passagerer på knap 400.000 tilsluttet ordningen.

Forventningen til Flextur var oprindeligt, at produktet ville løse et transportbehov på områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser. Udviklingen på Sjælland har imidlertid vist, at der er efterspørgsel efter Flextur blandt borgerne – også i de større byer med et veludbygget busnet. Det er ikke i strid med reglerne for produktet, men det medfører et større tilskudsbehov per passager for kommunerne, end hvis passagererne havde benyttet bussen. For mange kommuner er oplevelsen derfor, at ordningen medfører øgede udgifter og ikke altid bruges i overensstemmelse med kommunens hensigter eller produktets intentioner. Væksten i antallet af flexture de senere år har medført stigning i nogle kommuners tilskud til ordningen.

Det øgede tilskudsbehov har givet nogle kommuner anledning til at drøfte, om man helt skulle ophøre med at tilbyde Flextur. Og flere kommuner har efterspurgt egnede reguleringsmekanismer til at bringe forbruget af Flextur ned på det oprindeligt forventede niveau. Nogle kommuner har således været optaget af at sikre ”en mere rimelig” pris-sætning af produktet, mens andre kommuner har været optaget af at sikre, at Flextur kun anvendes i særlige lokale områder, hvor der ikke er tilbud om anden kollektiv trafik.

Trafikskabernes administration har løbende arbejdet med at udvikle reguleringsmekanismer, som sikrer, at Flextur vedbliver med at være et åbent, harmoniseret og skalerbart produkt uden at kommunerne skal frygte for en ikke styrbar tilskudsøkonomi. Arbejdet med at udvikle reguleringsmekanismer er baseret på de årlige kundeundersøgelse for Flextrafik som viser, hvad der driver udviklingen i Flextur på kundesiden.

Baseret herpå tegner der sig et klart billede af, at Flextur ikke underminerer bustrafikken og der er indikationer på, at Flextur samlet bidrager til at sikre flere passagerer i

den kollektive trafik, og at det derfor *kan* være fornuftigt at understøtte de turformål, som Flextur anvendes til i dag – også i byerne. Omvendt må det sikres, at de, der kan benytte den traditionelle kollektive trafik, også gør det.

Hovedparten (75 pct.) af brugerne af Flextur hos Movia svarer således, at den øvrige kollektive trafik ikke er et alternativ til Flextur. De ville i stedet have benyttet sig af andre transportformer, som taxa (31 pct.), anden kørejlighed (18 pct.) eller helt have undladt at foretage rejsen (26 pct.). Blot 25 pct. af Flextur-brugerne svarer, at de ville have taget bus, metro eller tog, hvis Flextur ikke var en mulighed.

Den årlige kundeundersøgelse viser tillige, at når kunderne foretrækker Flextur, er det fordi de synes, der er for langt til traditionel kollektiv trafik (44 pct.), eller bussens serviceniveau ikke er højt nok (62 pct.). De efterspørger den ekstra service, det er at blive transporteret fra adresse til adresse. Og denne ekstra service kan kunderne reelt have brug for, da over 50 pct. af kunderne er 70 år eller derover.

Kundernes rejseformål er først og fremmest til private adresser (ofte 60-70 pct.). Herudover anvender kunderne Flextur til stationer, plejehjem, detailhandel, behandling hos speciallæger mv. De kommende brugerundersøgelser forventes udvidet med spørgsmål til turformål, så kendskabet hertil forbedres.

#### *Fakta om Flextur*

Du kan benytte en Flextur alle dage mellem klokken 06.00 og 23.00. Turen skal blot være påbegyndt inden for dette tidsrum, og start- og slutadressen skal ligge inden for en af de kommuner, som tilbyder Flextur. Du skal bestille din tur senest to timer inden, du vil af sted og kan tidligst bestille turen 14 dage før afgang.

Grundtakst: 36 kroner inkl. 10 km kørsel, seks kroner pr. ekstra km.

Kommunetakst: 24 kroner inkl. 10 km kørsel, seks kroner pr. ekstra km. Gælder kun ved kørsel internt i kommunen. Ved kørsel til andre kommuner gælder Grundtaksten

Rabat ved bestilling online: 10 pct. på både taksten og ekstra km

Rabat til børn under 16 år: Halv takst på både taksten og ekstra km

Figur 12: Kort over Flextur hos Movia

## Kort over Flextur

17. Januar 2016

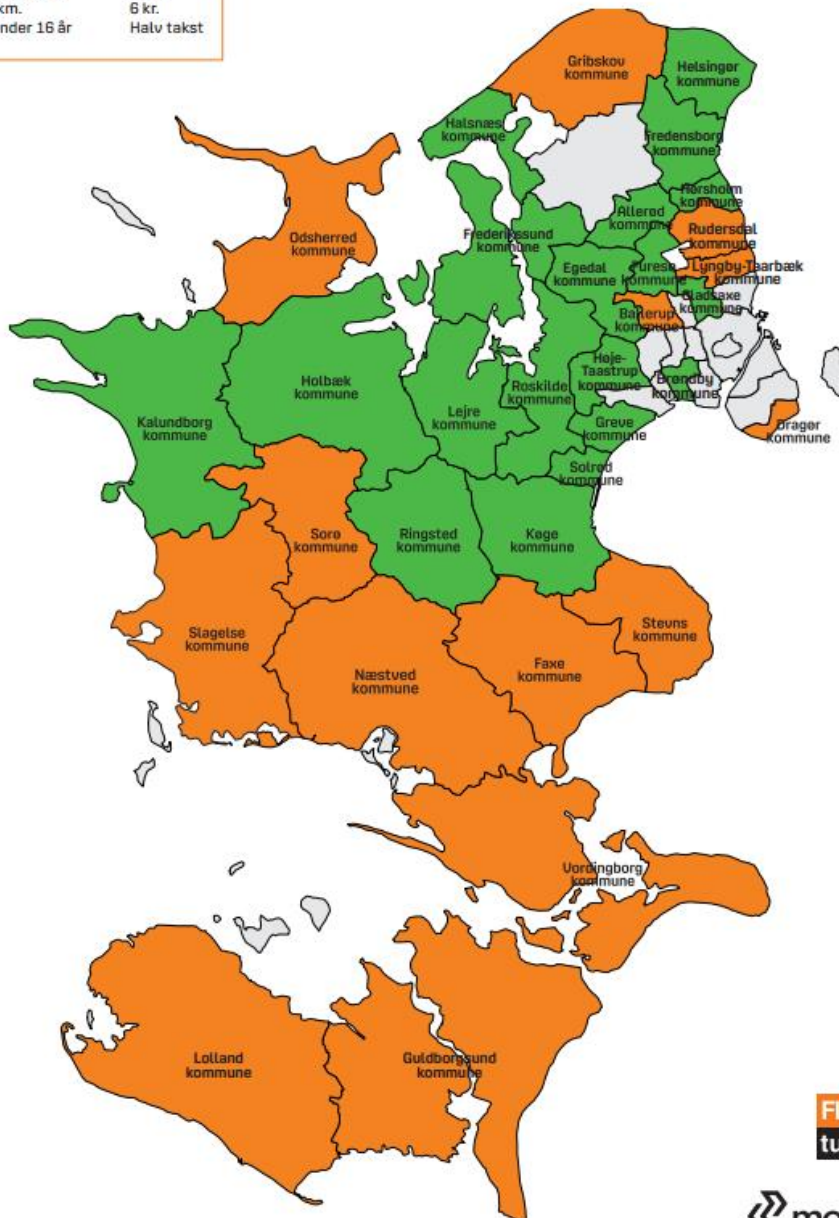
### Pristabel

#### Grundtakst (orange kommuner)

Takst for de første 10 km. 36 kr.  
 Takst pr. ekstra km. 6 kr.  
 Rabat for børn under 16 år Halv takst

#### Kommunetakst (grønne kommuner)

Takst for de første 10 km. 24 kr.  
 Takst pr. ekstra km. 6 kr.  
 Rabat for børn under 16 år Halv takst



FLEX  
tur

movia

### **Flextur hos NT**

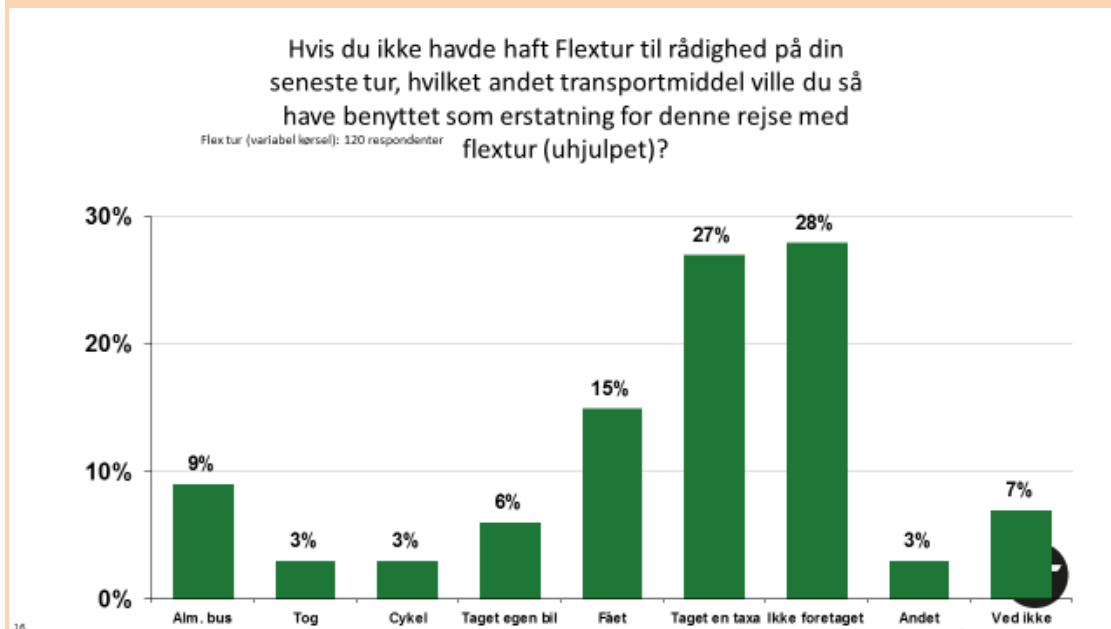
Flextur er ikke alene orienteret mod landområder. Eftersom at trafikken ofte er orienteret i retningen land-by er der efterspørgsel efter fleksibel transporttilbud, der binder landområderne sammen med byområder. I Nordjylland giver alle kommuner (undtagen Aalborg) tilskud til Flextur for at sikre bedre forbindelser mellem landområder og de større byer i de enkelt kommuner.

I Nordjylland oplever kommunerne ikke stigende udgifter til Flextur. NT har ikke fået henvendelser fra kommuner om misbrug af Flextur. Men man ser dog gerne at man kan undgå parallelkørsel med busser og tog.

I Nordjylland har vi ikke vækst i Flextur. Flextur har fundet sit niveau på mellem 90.000-100.000 ture om året.

Nedenstående figur viser, hvad brugerne af Flextur ville have gjort, hvis de ikke havde denne mulighed. Det fremgår, at 28 pct. ikke ville have foretaget rejsen og 27 pct. ville have taget en taxa.

*Figur 13: Hvad ville brugere af NTs Flextur have gjort uden Flextur*

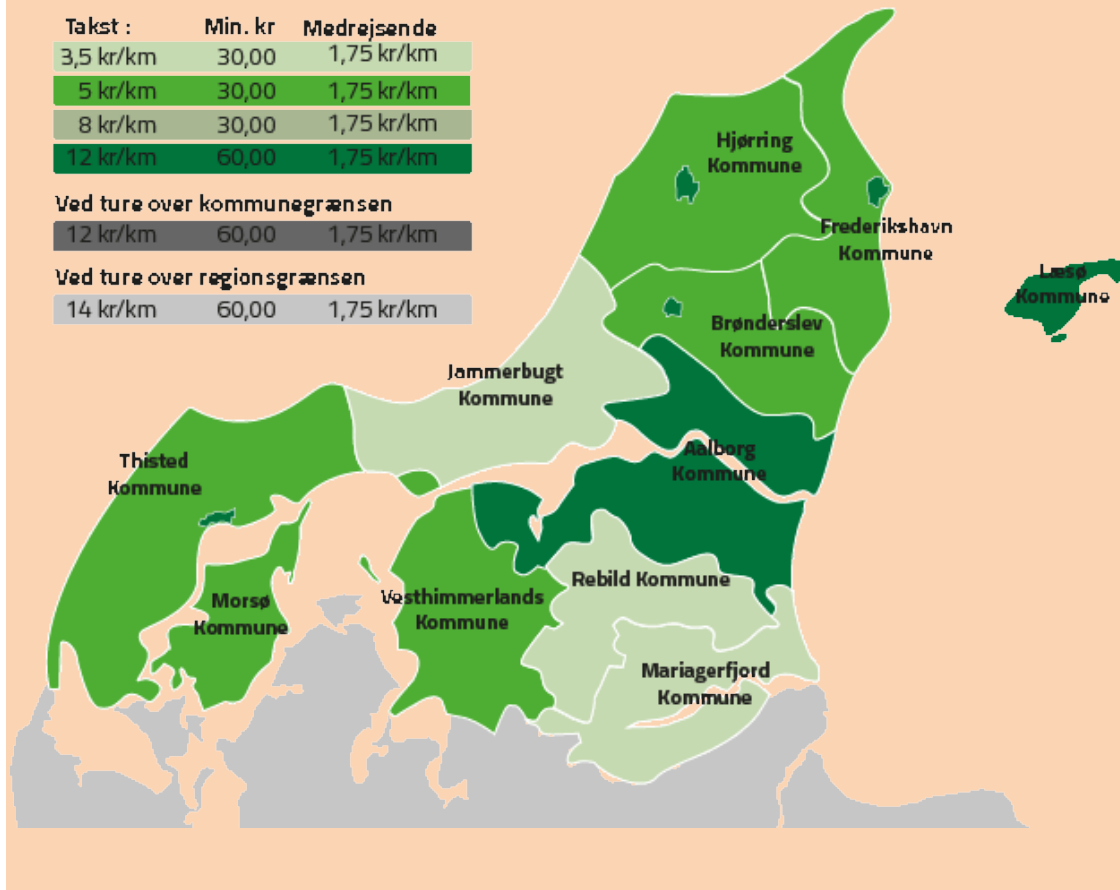


### **Facts om Flextur hos NT**

Flextur kan benyttes alle ugens dage fra kl. 6.00-23.00

Du skal bestille senest to timer før og tidligst 14 dage inden afhentning

Figur 14: Takster og vilkår for Flextur i NTs område





## Flextur hos Midttrafik

### Facts om Flextur hos Midttrafik

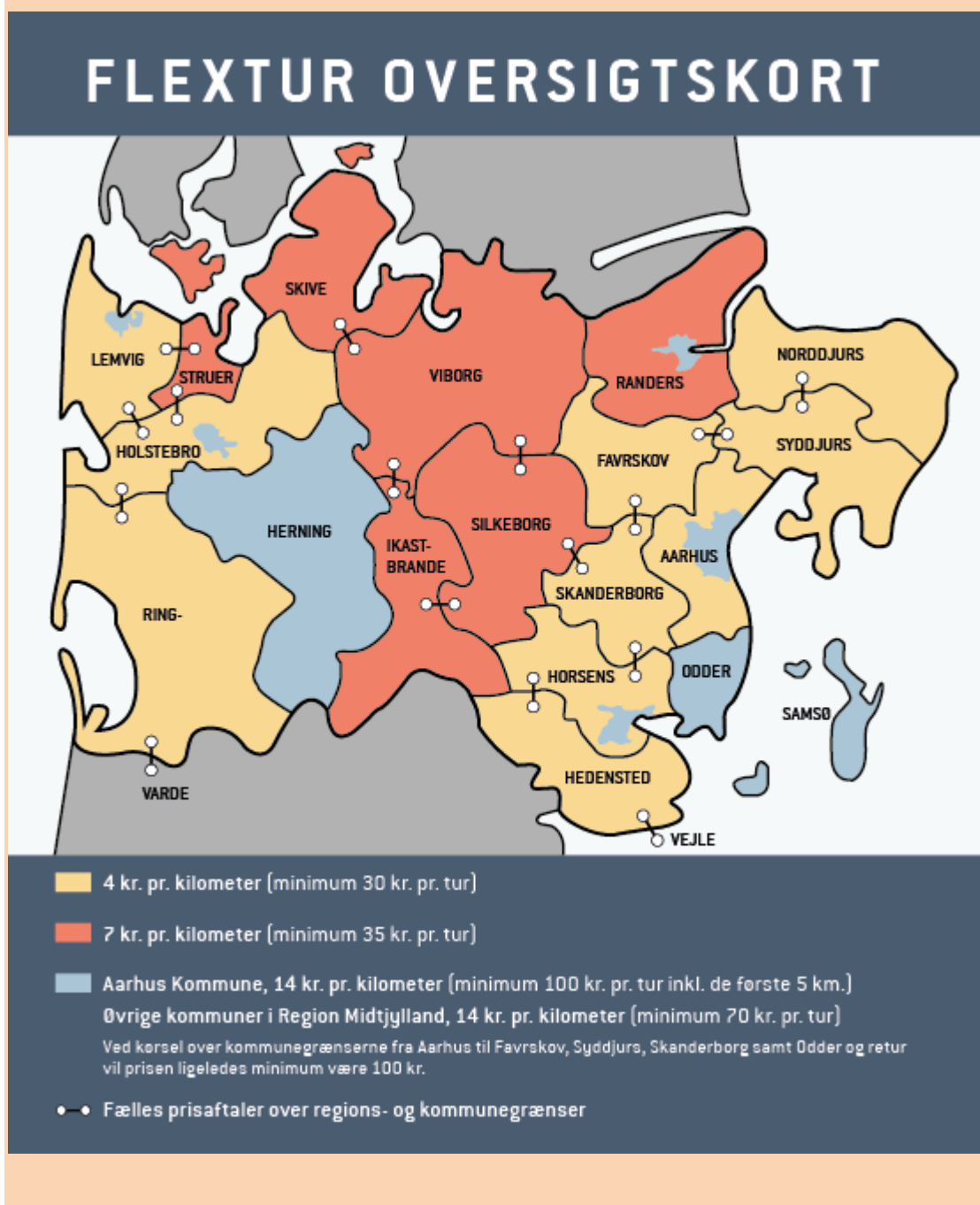
Flextur kan bruges fra kl. 6.00 – 24.00 alle ugens dage.

Flextur kan bestilles indtil en time før, du ønsker at blive hentet.

Ture i tidsrummet kl. 6.00 - 8.00 skal bestilles senest kl. 23.00 dagen før.

Der kan bestilles ture max. 14 dage frem i tiden.

Figur 15: Flextur oversigtskort i Midttrafiks område



### ***Telekørsel hos FynBus – Teletaxi, Telependler, Telecitcity og Telerute***

Telekørsel er ligesom busser en del af den kollektive trafik. Telekørsel anvendes på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute. De væsentligste forskelle på en busrute og på Telekørsel er, at Telekørsel skal bestilles i forvejen, for at man kan køre med, og at Telekørsel som regel udføres af mindre køretøjer.

Ligesom i bussen skal kunden selv komme til/fra bilen - chaufføren følger altså ikke kunden til/fra døren. Bilen kører til nærmeste kantsten.

Priserne fastsættes af FynBus' bestyrelse og svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende rejseafstand i bus. Det fremgår af køreplanen, hvilke rejsehjemler der kan bruges.

#### *Fakta om Telekørsel*

Telekørsel består af Teletaxi, Telecitcity, Telerute og Telependler

# Teletaxi

Teletaxi udgør  
72% af telekørslen



Teletaxi kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt eller knudepunkt) indenfor ét eller flere teleområder i kommunen. Teleområder minder om buszoner, men er større. Teletaxi kører ikke på tværs af kommunegrænser.

## Teleområder og tider:

Kommunen vælger, hvilke teleområder der skal være, og hvor mange teleområder, kunden kan køre imellem.

Kommunen vælger desuden, hvilke tidsmoduler man skal kunne benytte Teletaxi i (kl. 09.00-12.00, kl. 12.00-17.00 og/eller kl. 17.00-23.00) - der kan vælges forskellige tidsmoduler til fx hverdage og weekender.

## Bestilling:

Teletaxi kan bestilles via telefon eller web/app (selvbetjening). Hvis man bestiller sin Teletaxi via web/app, kan man tilmelde sig at få en sms 24 timer før, den bestilte kørsel kommer og igen 15 minutter før.



Eksempel: Teleområder i Assens Kommune

# Telecity

Telecity udgør  
9% af telekørslen



Telecity minder om Teletaxi, da den kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt), men kørslen er placeret i 1-2 teleområder i/omkring en større by.

## Teleområder og tider:

Ligesom ved Teletaxi er det kommunen, der bestemmer størrelsen på teleområderne og beslutter, på hvilke tidspunkter det skal være muligt at køre.

## Bestilling:

Telecity skal bestilles telefonisk hos FynBus.



Eksempel: Telecity i Svendborg Kommune

# Telependler

Telependler udgør  
13% af telekørslen



Telependler kører til/fra adresse og til/fra et knudepunkt, hvorfra man kan komme videre med bus eller tog.

For at kunne tilmelde sig  
Telependler skal man:

- Have en længere afstand til et stoppested eller en station, hvor bus eller tog stopper. I Assens, Nyborg og Svendborg Kommune er afstanden mindst 1 km, i Kerteminde mindst 2 km, og i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn skal man have mindst 2,5 km
- Have et gyldigt periodekort (herunder Ungdomskort) hos enten FynBus eller DSB
- Enten være fyldt 16 eller have et Ungdomskort
- Bestille kørsel til en periode på mindst to uger
- Acceptere handels- og abonnementsbetingelserne for Telependler (kan ses på [FynBus.dk/telependler](http://FynBus.dk/telependler))

Tidsrum:

Telependler kan benyttes i tidsrummet kl. 05.30 til 23.00.

Bestilling:

Telependler bestilles via mail til FynBus.

Se plan:

Når man er oprettet som Telependler, kan man se sin køreplan på [cplan.fynbus.dk](http://cplan.fynbus.dk) - på denne Cplan-side udvikler FynBus flere selvbetjeningsmuligheder i 2016.



# Telerute

Telerute udgør  
6% af telekørslen

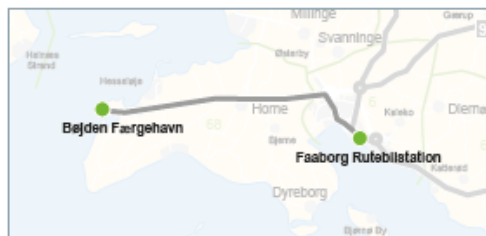


En telerute kører fra stoppested til stoppested (evt. på en specifik busrute). Teleruten kan køre på tværs af kommunegrænser.

Bestilling:

Telerute bestilles telefonisk hos FynBus.

Se køreplaner for Teletaxi,  
Telecity og Telerute på  
[FynBus.dk](http://FynBus.dk)



# Udbredelse af Telekørsel

**Assens Kommune:**

- Teletaxi
- Telependler

**Faaborg-Midtfyn Kommune:**

- Teletaxi
- Telerute Bøjden Færgehavn
- Telerute 161-162
- Telependler

**Kerteminde Kommune:**

- Teletaxi
- Telependler

**Middelfart Kommune:**

- Teletaxi
- Telecify

**Nordfyns Kommune:**

- Teletaxi
- Telependler

**Nyborg Kommune:**

- Teletaxi
- Telerute 161-162
- Telependler

**Langelands Kommune:**

- Telerute Spodsbjerg

**Odense Kommune:**

- Teletaxi Kirkendrup
- Telerute 161-162

**Svendborg Kommune:**

- Teletaxi
- Telecify
- Telerute Spodsbjerg
- Telerute Åbyskov
- Telependler

### ***Flextur hos BAT***

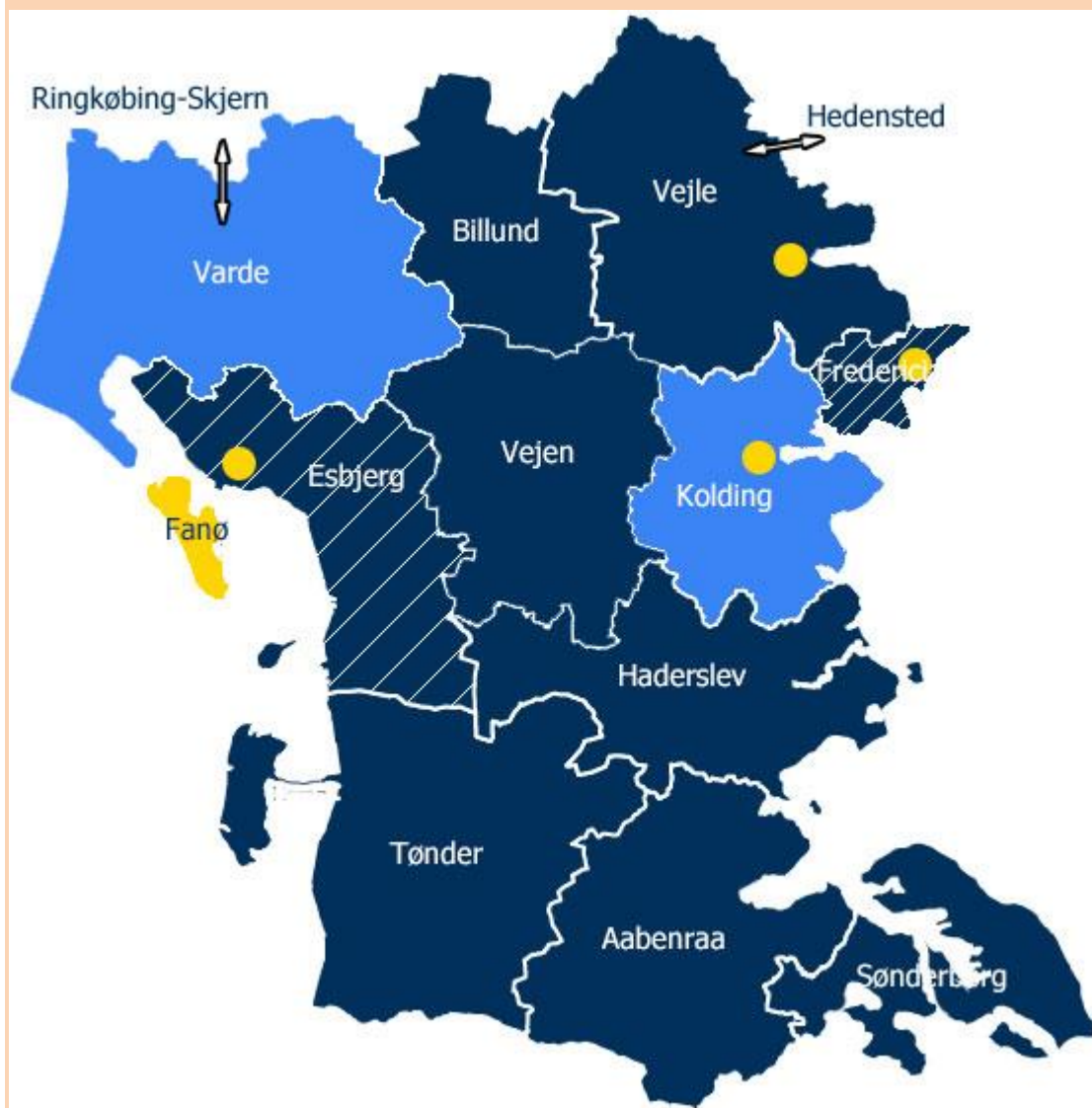
BAT tilbyder ikke Flextur eller Teletur for ikke visiterede borgere i Bornholms Regions Kommune. Den traditionelle busdrift udgør således det kollektive trafiktilbud, som ikke visiterede borgere kan benytte. Der har tidligere eksisteret en ordning, hvor ikke visiterede brugere kunne bestille et "Flextur" lignende produkt. I forbindelse med udvidelse af driften af den traditionelle busdrift i 2010, blev Flextur brugere henvist til at benytte dette tilbud.

### ***Flextur hos Sydtrafik***

Flextur giver et tilbud om kollektiv trafik på tider og steder, hvor der ikke er basis for ordinær rutedrift med store busser. Nogen steder har der aldrig været en bus og andre steder er busbetjening reduceret eller helt stoppet, som led i besparelser. Alle kommuner hos Sydtrafik (minus Fanø) har således siden 2014 set et behov for at indføre Flextur til at udfylde hullerne i den rutebaserede kollektive trafik, som der er ganske mange af, betinget af den sydjyske geografi og demografi. Alle kommuner meget glade for konceptet og ønsker snarere mere end mindre udbredelse på trods af at Flextur hos Sydtrafik har haft meget stor vækst i de seneste år.

Sydtrafiks strategi har været at gøre Flextur så enkel og ensartet som muligt for at øge tilgængeligheden, men samtidig sikre at prisen er noget højere end en busbillet, således at kundernes 'sunde fornuft' får dem til i de fleste tilfælde at vælge bussen, når den er en reel mulighed. Risikoen for 'kannibalisierung' af tilbageværende busruter er dermed minimal.

Figur 16: Flextur oversigtskort i Sydtrafiks område



**Boks 10: Facts om Flextur hos Sydtrafik**

- Minimum 35 kr. pr. tur. Ved rejser over 10 km betales 3,50 kr. pr. efterfølgende km.
- Minimum 35 kr. pr. tur. Ved rejser over 7 km betales 5 kr. pr. efterfølgende km. Denne takst gælder også, hvis der køres på tværs af kommunegrænsen til en nabokommune samt over grænsen til de kommuner i Region Midt, der har aftale herom.
- Kommunen har ikke aftale med sine nabokommuner om kørsel med Flextur over kommunegrænsen. Der kan derfor ikke køres med Flextur ind i og ud fra disse kommuner.
- Flextur kan ikke benyttes.

Fra 26. juni 2016 sænker Vejle Kommune prisen til 3,50 kr. pr. km. Samtidig fjernes begrænsningen, så det også bliver muligt at køre internt i Vejle by.



Flextur kører alle ugens dage i tidsrummet 06.00-24.00. Der er rabat på 50% for op til 3 gæster.

Det er muligt at bestille kørsel op til 14 dage og indtil senest 2 timer før, man ønsker at blive hentet. Bestilling kan ske online via web/app eller via telefonopkald alle dage fra kl. 08.00 til kl. 20.00.

## **Bilag 2 – Flextrafik opdelt efter tilladelsestype**

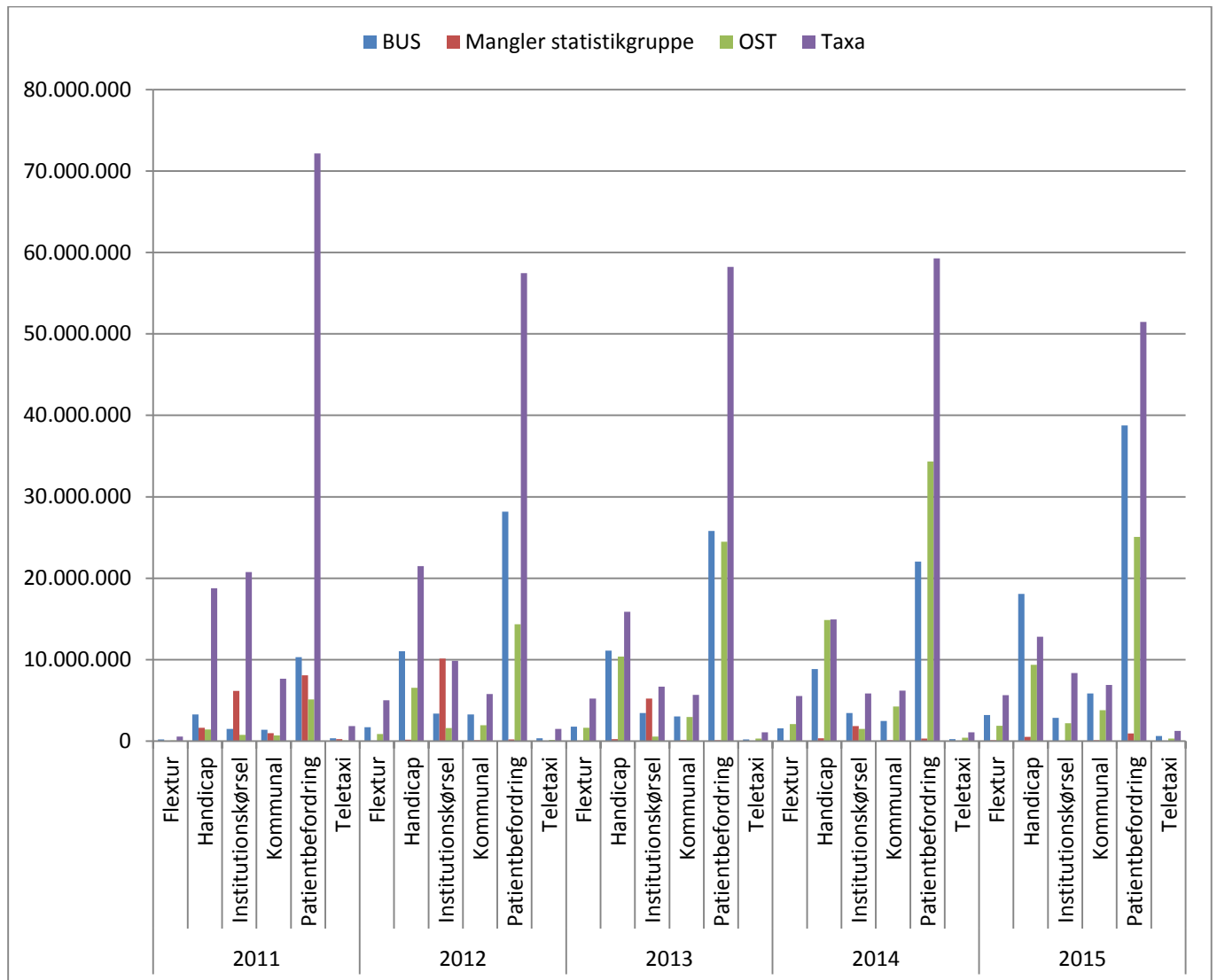
De følgende oplysninger stammer fra Midttrafik og viser bruttoomkostninger pr. kørselstype fordelt på tilladelsestyper for perioden 2011 til 2015.

Det har været nødvendigt, at tilføje kategorien "Manglende statistikgruppe" da der igennem årene, har været vogne, der er oprettet uden tilladelsestype, men medtaget da de er en del af det samlede billede. Begrænsede EP og OST er slået sammen i opgørelsen under OST. BUS dækker over alm. EP, bustilladelser og fællesskabstilladelser.

Tabel 8: Bruttoomkostninger pr. kørselstype fordelt på tilladelsestyper for perioden 2011 til 2015 i Midttrafiks område

Rækkenavne	BUS	Mangler statistik- gruppe	OST	Taxa	Hovedtotal
<b>2011</b>	<b>17.014.452</b>	<b>17.113.551</b>	<b>8.139.534</b>	<b>121.758.443</b>	<b>164.025.980</b>
Flextur	203.820	14.399	86.614	569.298	874.131
Handicap	3.281.598	1.649.652	1.428.652	18.758.155	25.118.057
Institutionskørsel	1.483.147	6.154.007	754.589	20.751.597	29.143.340
Kommunal	1.380.030	983.590	688.779	7.661.582	10.713.982
Patientbefordring	10.308.878	8.065.580	5.105.652	72.157.161	95.637.271
Teletaxi	356.979	246.323	75.247	1.860.650	2.539.200
<b>2012</b>	<b>47.877.781</b>	<b>10.663.475</b>	<b>25.460.816</b>	<b>101.121.231</b>	<b>185.123.302</b>
Flextur	1.694.499	34.277	866.583	5.018.548	7.613.906
Handicap	11.026.224	168.987	6.554.478	21.474.737	39.224.427
Institutionskørsel	3.374.065	10.151.941	1.591.014	9.840.888	24.957.907
Kommunal	3.268.452	90.598	1.933.574	5.794.778	11.087.402
Patientbefordring	28.158.271	204.523	14.360.029	57.481.301	100.204.124
Teletaxi	356.270	13.149	155.138	1.510.979	2.035.537
<b>2013</b>	<b>45.372.347</b>	<b>5.699.153</b>	<b>40.355.833</b>	<b>92.759.970</b>	<b>184.187.304</b>
Flextur	1.775.178	28.766	1.631.575	5.211.221	8.646.740
Handicap	11.092.976	233.532	10.384.642	15.885.443	37.596.593
Institutionskørsel	3.433.933	5.211.272	570.090	6.696.490	15.911.786
Kommunal	3.042.063	106.117	2.965.417	5.677.997	11.791.594
Patientbefordring	25.819.206	115.047	24.499.118	58.224.665	108.658.036
Teletaxi	208.990	4.420	304.990	1.064.155	1.582.555
<b>2014</b>	<b>38.588.261</b>	<b>2.699.046</b>	<b>57.450.795</b>	<b>92.858.307</b>	<b>191.596.409</b>
Flextur	1.554.228	40.867	2.081.940	5.528.044	9.205.078
Handicap	8.854.786	353.959	14.877.984	14.937.965	39.024.694
Institutionskørsel	3.441.728	1.859.669	1.514.386	5.863.536	12.679.319
Kommunal	2.456.567	114.267	4.233.049	6.198.836	13.002.720
Patientbefordring	22.030.787	324.384	34.322.134	59.259.179	115.936.484
Teletaxi	250.165	5.900	421.302	1.070.747	1.748.115
<b>2015</b>	<b>69.332.333</b>	<b>1.697.656</b>	<b>42.631.481</b>	<b>86.469.502</b>	<b>200.130.972</b>
Flextur	3.194.641	104.890	1.876.644	5.638.217	10.814.392
Handicap	18.079.235	517.844	9.366.221	12.825.762	40.789.062
Institutionskørsel	2.843.730	31.148	2.198.606	8.358.648	13.432.131
Kommunal	5.847.521	93.334	3.803.065	6.904.872	16.648.792
Patientbefordring	38.755.875	938.751	25.076.446	51.490.751	116.261.823
Teletaxi	611.330	11.690	310.499	1.251.253	2.184.772
<b>Hovedtotal</b>	<b>218.185.174</b>	<b>37.872.881</b>	<b>174.038.459</b>	<b>494.967.453</b>	<b>925.063.968</b>

Figur 17: Udvikling i bruttoomkostninger pr. kørselstype fordelt på tilladelsestyper for perioden 2011 til 2015



## Bilag 3 – Vilkår og begrænsninger i brug af Flextur

Tabel 9: Vilkår og begrænsninger i brug af Flextur

	FynBus	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik
Antal takster	2 <sup>9</sup>	4	2	5	2
Begrænsning i byer	-	Ja, som tilvalg	Ja, som forsøg. Endvidere er givet mulighed for dobbelttakst i byer frem til medio 2018	Ja, som tilvalg	Ja, som tilvalg
Opdeling af kommuner i takstzoner	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
Kryds af kommunegrænser	Nej	Ja, højeste takst eller 'venneaftale'	Ja, højeste takst	Ja, højeste takst	Ja, ved 'venneaftale'
Kryds af regionsgrænser	Nej	Ja, højeste takst til NT og ved 'venneaftaler' ved Sydtrafik	Ja, til højeste takst på Sjælland	Ja, til regionstakst til Midttrafik	Ja, til kommuner med 'venneaftaler' i Midttrafiks område
Rabatter	Børn	Medrejsende	Børn, medrejsende, online bestilling	Medrejsende, online bestilling	Medrejsende
Kan billet/kort til bus/tog anvendes	Ja	Nej	Nej	Nej	nej
Tidsrum for kørsel	Teletaxi: 9-23 Bybustaxi: 17-23 <sup>10</sup> Telependler 5.30-23	6-24	6-23	6-24	6-24

<sup>9</sup> Baseret på Middelfart som eks

<sup>10</sup> Søndage og helligdage 9-23. I delområde 9-17 på hverdage samt lørdage