



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

5. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. april 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DF).

#### **Spørgsmål nr. 394:**

Vil ministeren oplyse, om der er lavet en opgørelse over, hvad administrationsudgifterne er for Flextrafik i Danmark opgjort for de enkeltrafikskaber? Og såfremt der findes en oversigt, vil ministeren da udlevere denne dækkende over de sidste 5 år?

#### **Svar:**

Da det er trafikskaberne, der er ansvarlige for flextrafikken på vegne af kommuner og regioner, har jeg bedt Trafikskaberne i Danmark (TiD) om et svarbidrag. De oplyser følgende, som jeg skal henholde mig til:

”Der er ikke tidligere udarbejdet en samlet opgørelse over trafikskabernes administrationsudgifter til flextrafik opgjort for de enkelte trafikskaber.

Af trafikskabernes årsrapporter fremgår administrationsomkostninger som er opgjort af Trafikskaberne i Danmark i nedenstående tabel. Det er vigtigt at understrege at administrationsomkostningerne opgøres på meget forskellig vis hos de enkelte selskaber og tallene kan dermed ikke umiddelbart sammenlignes. Der er forskel på, hvordan de enkelte trafikskaber fordeler fællesomkostninger (husleje, kontordrift, overhead til fælles personale mv.) mellem forretningsområder. Der er også væsentlig forskel på, hvilke opgaver de forskellige trafikskaber har for kommuner og regioner. Både med hensyn til omfanget af kørsel, organisering og rollefordeling. Fx kan planlægningen af fast institutionskørsel ligge hos trafikskabet, hos kommunen eller hos vognmanden. Nogle trafikskaber har udliciteret deres flextrafik-bestillingscentral helt eller delvist, mens andre ikke har. Nogle kommuner har valgt



selv at have trafik- og køreplanlæggere ansat, mens andre lader trafikskabet løse al trafik- og køreplanlægning. I trafikskabernes omkostninger indgår blandt andet bidrag til FlexDanmark, der er en fælles it-virksomhed, der understøtter flextrafikken på tværs af landet.

Det kræver indgående kendskab til trafikskabernes bogføring at udlede, hvor grænsen mellem driftsudgifter og administrationsudgifter går, og Movias anvendelse af begrebet ”øvrige driftsudgifter” i stedet for administrationsudgifter er et resultat af dette forhold.

For at sætte de administrative omkostninger i perspektiv, er vist bruttoomkostningerne for kørselsordningerne under flextrafik. Herudover skal man naturligvis være opmærksom på tilvæksten af opgaver for regioner og kommuner og dermed passagerer i perioden.

**Tabel 1: Administrationsomkostninger til flextrafik (mio. kr.)\***

	2016	2017	2018	2019	2020
FynBus	19,8	16,4	16,8	16,7	17,0
Midttrafik	24,3	26,1	30,7	32,3	33,2
Movia	59,4	63,8	72,5	71,5	79,6
NT	27,1	27,1	28,5	29,6	29,4
Sydtrafik	13,7	16,6	17,5	19,4	20,7
Region Syddanmark <sup>1</sup>	13,1	14,0	14,5	15,1	18,2
<i>I alt</i>	<i>157,4</i>	<i>164</i>	<i>180,5</i>	<i>184,6</i>	<i>198,1</i>
Bruttoomkostninger for flextrafik kørselsordninger	1.367	1.358	1.423	1.462	1.348

\* Der er forskel på hvordan de enkelte trafikskaber fordeler fællesomkostninger (husleje, kontordrift, overhead til fælles personale mv.) mellem forretningsområder.

Af Deloitte's rapport 'Kortlægning og analyse af befordringsordninger' udarbejdet i 2012 for Finansministeriet, fremgår blandt andet om administrative omkostninger, 'at trafikskaberne løfter dele af de administrative opgaver hos både vognmænd og kommuner/regioner.' Endvidere at 'en øget volumen vil i sig selv kunne reducere både marginal- og gennemsnitsomkostningerne yderligere

---

<sup>1</sup> Region Syddanmarks patientbefordring driftes af begge regionens trafikskaber, men i én aftale, som afregnes via Sydtrafik. Region Syddanmark er derfor opgjort separat og er ikke inkluderet i tallene for FynBus og Sydtrafik.



som følge af de observerede stordriftsfordele' (s. 19). Deloitte konkluderer, at der ikke er 'tvivl om, at trafikskabernes kørselsplanlægningssystem i kombination med stor kørselsvolumen muliggør en mere effektiv varetagelse, end den kommunerne selv kan realisere' (s.19).

Rapportens konklusioner indgik i statens økonomiaftale med KL i 2013, hvoraf fremgår, at "udgifterne 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 trafikskaberne."

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht