



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

18. juni 2021
2021-3735

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 328:

Vil ministeren redegøre for, hvilke administrationsomkostninger der er forbundet med driften af flextrafik og det anvendte booking-system sammenlignet med niveauet for administrationsomkostninger i taxahvervet?

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:

”Indledningsvis henviser trafikskaberne til besvarelsen af TRU 394 (alm. del) hvoraf det fremgår, at de regionale trafikskabers administrationsomkostninger for flextrafik i 2020 blev opgjort til 198,1 mio. kr. samt at bruttoomkostningerne for flextrafiks kørselsordninger var 1.348 mio. kr. Det fremgår endvidere af besvarelsen, at i ovenstående indgår bl.a. bidrag til FlexDanmark, der er trafikskabernes fælles it-virksomhed, der understøtter flextrafikken på tværs af landet.

Trafikskaberne oplyser, at de årlige licensomkostninger til *Planet* – selskabernes fælles planlægnings- og bookingsystem – beløber sig til 13-14 mio. kr. om året.

Trafikskaberne påpeger i forlængelse heraf, at opgaveporteføljen i flextrafik er mangefacetteret og ikke kan sammenlignes med de opgaver, som et bookingsystem hos en taxicentral varetager. Nedenstående grafik viser, hvilke opgaver trafikskaberne løser for kommuner og regioner og som betales via administrationsbidraget:



Via trafiksekskabernes fælles IT-system i Flexdanmark løfter trafiksekskaberne en serviceforpligtigelse og håndterer en række forvaltningsmæssige opgaver – jf. lov om trafiksekskaber – på vegne af kommuner og regioner.

Det fælles IT-system muliggør:

- Realtidsplanlægning og løbende optimering af den planlagte kørsel, så flest muligt borgere kan køre sammen på tværs af de forskellige kørselsordninger, til gavn for både miljøet og driftsomkostningerne.
- Mange bestillere: Trafiksekskabernes fælles it-plattform muliggør, at 5.000 medarbejdere i trafiksekskaber, kommuner og regioner bl.a. på sygehuse og plejehjem kan logge på det samme landsdækkende system, og bestille kørsel.
- Mange forskellige kunder: Kundernes mange forskellige behov og krav til støtte og hjælp i forbindelse med befordringen registreres og sikrer en høj kvalitet i kommunernes og regionernes tilbud om transport. Eksempelvis er det i forbindelse med transporten væsentligt at vide, om kunden er blind, bruger rollator eller skal til 3. sal med sin kørestol.
- Mange serviceniveauer: Den bestilte tur kan fx være til en patient i kørestol, der skal have assistance af chauffør og trappemaskine, eller fx en synshandicappet, der skal hentes og bringes eller den selvhjulpne unge. Trafiksekskabernes



flextrafik anvendes allermost af ældregruppen, hvilket øger behovet for personlig betjening og assistance i forbindelse med bestilling og udførelse af ture.

- Mange betalere: Ture fra sygehuset betaler borgerens region. Ture til genoptræning betales af kommunen. Det fælles IT-system giver mulighed for, at der i den samme vogn kan være andre passagerer. Er fx en kunde med via den åbne Flextur-ordning, så vil henholdsvis kommunen og borgeren blive opkrævet betaling for denne del af kørslen
- Mange private vognmænd kan levere flextrafikkørsel: IT-systemet muliggør sammen med trafikselskabernes udbud af kørselsopgaven, at kørslen varetages af den private vognmand. Trafikselskabernes udbyder kørselsopgaven, så det efterspurgte serviceniveau opnås til den laveste pris og IT-systemet er designet til at understøtte at den besluttede kvalitet løbende opnås til den bedste pris.

Trafikselskaberne pointerer, at midlerne, der anvendes til administration af flextrafikken, bidrager til, at driftsomkostningerne reduceres. På baggrund af trafikselskabernes administration af flextrafikken, kan den udføres af private vognmænd. Deres vogne udgør den pulje, hvor fordelingen af rejser løbende bliver vurderet, så flest mulige passagerer med forskellige behov kan befordres på mest effektiv vis ud fra de besluttede kriterier. Med andre ord planlægges og optimeres de enkelte rejser kontinuerligt, med henblik på at finde den billigste sammensætning af rejser, og den billigste vogn til at udføre kørslen.

At midlerne anvendt til administration af flextrafikken er givet godt ud understøttes af Deloitte, der i rapporten 'Kortlægning og analyse af befordringsordninger' udarbejdet i 2012 for Finansministeriet påpegede, 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 trafikselskaberne.' Deloitte konkluderede, at der ikke er 'tvivl om, at trafikselskabernes kørselsplanlægningssystem i kombination med stor kørselsvolumen muliggør en mere effektiv varetagelse, end den kommuner selv kan realisere' (s.19)."

Jeg kan supplerende oplyse, at ministeriet har forhørt sig hos Dansk PersonTransport, idet spørgsmålet også relaterer sig til administrationsomkostningerne for taxierhvervet. Dansk PersonTransport har oplyst følgende, som jeg skal henholde mig til:



”Et taxiselskabs booking-system og administration håndterer alle former for kørselsopgaver, der indgår til taxiselskabet. Kørselsopgaverne kan opdeles i kategorierne taxikørsel for private, firma- og erhvervskørsel og offentlige kørselsopgaver. Offentlige kørselsopgaver omfatter kørsel for kommuner, fx skolekørsel og trafiksekskabernes flexkørsel. Det kan oplyses, at fordelingen mellem de forskellige kategorier af kørsel er forskelligt fra taxiselskab til taxiselskab, men ud fra et gennemsnit målt på landsplan udgør offentlig kørsel cirka halvdelen af kørselsopgaverne.

Taxiselskaber er private virksomheder og der er ikke lavet en samlet opgørelse af administrationsomkostningerne for selskaberne. Det er derfor ikke muligt at konkretisere niveauet af administrationsomkostninger i taxiselskaber.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht