



# Seniorer, flextrafik og flexiture

Ideen med Flextrafik er god og enkel. Flextrafik skal sikre god, offentlig transport for mennesker, der har svært ved at bruge de almindelige toge og busser

*Tekst: Carsten Møller Nielsen, næstformand og Per K. Larsen, landsformand i Danske Seniorer*

**IDEEN MED** flextrafik er at sikre god, offentlig transport for mennesker, der har svært ved at bruge de almindelige toge og busser – fx pga. handicap, fordi de har langt til tog- og busholdepladser eller fordi deres transportbehov ikke passer med køreplanerne. Flextrafik er tilrettelagt efter borgernes behov og ikke efter en fast ruteplan. Den foregår typisk i biler, små busser og handicapbusser, der henter og bringer de borgere, der har brug for det.

## Til dem, der ikke kan selv

Passagererne er borgere, der ikke kan hospital, læge, speciallæge eller til genoptræning. Eller borgere med handicap, der har brug for at blive kørt. Men der kan også være tale om børn og unge, der skal i skole. Eller borgere, der kører med flexitur, som er en særlig form for flextrafik for alle os, der har brug for et alternativ til bus og tog.

Flexitur bruges især af seniorer og kvinder. Da Movia optalte passagerne i 2015, viste det sig at 59% var 70+ årige, og da Nordjyllands Trafikselskab gjorde det samme i 2017, var tallet 52%. I Nordjylland fandt man en anden interessant oplysning: 68% var kvinder og 32% mænd. Det vil sige, at der er dobbelt så mange

kvinder som mænd, der kører med flexitur. Vi vender tilbage til flexitur længere fremme, men først lidt fakta om flextrafik i det hele taget.

## Flextrafik i næsten hele Danmark

Flextrafik er i dag udbredt over næsten hele landet. Sådan var det ikke i begyndelsen. Starten gik i 1993 i Nordjylland. Ikke overraskende måske, Nordjylland er tyndt befolket, der er mange små landsbysamfund og mange ældre borgere. Siden bredte ordningen sig til Vestsjælland, Lolland-Falster, Langeland, Sønderjylland og efterhånden til hele landet.

Undtaget Bornholm, hvor kommunens trafikselskab, BAT, er ene leverandør af offentlig trafik.

Udviklingen er gået forholdsvis hurtigt, men ujævnt og med store geografiske forskelle. Lovgivningen fordeler ansvaret for flextrafik mellem landets 98 kommuner og 5 regioner. Det er op til hver enkelt kommune og region at sikre den service, borgerne skal tilbydes, og bevilge de penge,

der skal til. Der er mindst 4 forskellige kørselsordninger:

- 1) Patientbefordring til sygehus, der betales af regionen
- 2) Visiteret kørsel til læge og speciallæge, der betales af kommunen
- 3) Handicapkørsel
- 4) Flexiture for alle, hvor der er kommunalt tilskud og brugerbetaling.

Det lyder jo alt sammen rimeligt nok, men det siger sig selv, at de mange elementer, som indgår, giver mange udfordringer, både for forvaltning og politikere.

## Fælles løsninger er et gode

Her kommer en af solstrålerne ind. På trods af alle komplikationer er det lykkedes kommuner og regioner at





udvikle fælles løsninger, som giver væsentlige økonomiske besparelser både for samfund og passagerer. Nøglen er de regionale trafik-selskaber, som er etableret i et samarbejde mellem kommuner og regioner. Gennem disse selskaber er det lykkedes at udvikle systemer, hvor flere borgere med forskellige kørsels- og betalingsordninger, kan køre i samme bil. Passagerer, der skal til hospitalet, kører fx sammen med dem, der har et handicap og dem, der er på indkøb. Dette har igen givet bedre muligheder for at udbyde større opgaver og opnå billigere priser hos de vogtmænd og taxa-firmaer, som vinder udbuddet. I en rapport fra 2013 fra Deloitte til Finansministeriet,

opgøres besparelserne til kr. 430 mio. årligt, dvs. godt 10%.

### **FlexDanmark sikrer korteste og billigste rejse**

De regionale trafik-selskaber gik et skridt videre i 2012, da Nordjyllands Trafikselskab, Movia, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus og Region Midtjylland gik sammen i FlexDanmark, som er et fælles planlægningssystem for hele landet. Rejserne bestilles af sygehuse, kommuner eller borgerne, men uanset hvem der bestiller og hvor rejsen foregår, går bestillingerne ind samme planlægningssystem, så rejsen sker hurtigt og billigst mulig.

Resultaterne er gjort op i en rapport fra Trafikselskaberne til Transportministeriet maj 2016 og er til at få øje på. I perioden 2011-2015 steg antallet af visiterede rejser med 33% og antallet af flexture steg med 69%. Udviklingen skyldes, at stadig flere kommuner og regioner tilslutter sig, men også at kommunerne skærer ned på antallet af tomme eller halvtomme busser, eller skruer ned for visiterede kørsler og henviser borgerne til at klare transporten ved hjælp af Flex-tur.

---

## **Flex-tur får stigende betydning – især for seniorer**

Antallet af Flex-ture steg fra 229.849 ture i 2011, til 760.173 ture (2015) og 910.968 (2017). Seniorerne kører over 50% af turene.

Lad os se nærmere på, hvad en flex-tur er. Det er ikke som en taxa. Man skal bestille rejsen mindst 2 timer før afgang, der køres kun kl. 06-24 og transporttiden er i reglen lidt længere, fordi man kører sammen med andre, som skal nogenlunde samme vej. Til gengæld er det en billigere og mere miljøvenlig transportform. Prisen er billigere end med taxa, fordi man kører flere sammen og fordi prisen ikke kun styres af frie markedskræfter. Prisen er højere end med bus og tog, hvor der er et valg – fx i byerne. Ideen med flex-tur er jo at skabe bedre mobilitet i områder uden anden offentlig trafik. Nogle kommuner som fx København har mange tog og busser og derfor ikke flex-tur. Kommuner med mange rige

borgere, som fx Hørsholm, har heller ikke flex-tur.

### **Kommuner bestemmer selv**

De kommunale tilskud til flex-tur skal sikre transport for kommunens borgere, men hver kommune beslutter om de vil tilbyde flex-tur, og hvad det skal koste. Det betyder, at der er prisforskelle, og at det koster at krydse kommunegrænserne, hvilket igen påvirker borgernes brug af og tilfredshed. Men forskellene er blevet mindre gennem årene. De regionale trafik-selskaber er med til at udligne forskelle i regionerne og FlexDanmark har samme virkning på landsplan. En række kommuner har indgået venskabsaftaler, som sikrer at borgerne kan køre i to eller flere kommuner til samme takst.

### **Prisen er afgørende**

Priserne spiller en stor rolle, naturligvis. Seniorer har normalt en beskedent økonomi og skal spare på udgifterne. Tag som eksempel en tur i Vesthimmerland fra Aars til Ertebølle. Den korteste afstand er på 23,9 km. Prisen er kr. 16 med bus, med flex-tur kr. 103 og med taxa kr. 400. Taxa er den hurtigste og mest direkte transport. Flex-tur er noget langsommere og lidt længere. Bussen er klart billigst, men turen er lang, både i tid og kilometer. Og nok så vigtigt for dårligt gående seniorer: Bussen kører ikke fra dør til dør, den kører sjældent og der kan være langt til stoppestedet, når man har varer med hjem.

Der er en generel prispolitik i trafik-selskaberne, som skal fremme folks brug af busser og tog, hvor det er hensigtsmæssig. Det kan fx føre til, at



der er en relativ høj takst for kørsel i byer og en relativ lav takst for kørsel uden for byerne. Eller at der er en lav pris for at køre til nærmeste store knudepunkt for busser og toge og en højere pris for at køre en lang tur, fx

fra Kalundborg til Københavns Lufthavn, hvor man kan tage tog det meste af vejen.

Flextrafik og flexiture skal være et supplement og ikke en erstatning for

bus- og tog- driften. Men det er tydeligt at trafikselskaberne og kommunerne hele tiden arbejder med at sikre balancen inden for de givne økonomiske rammer, og at der er plads til forbedringer.

## Et godt eksempel herpå er Frederikssund kommune.

I 2015 var grundtaksten 24 kr., inkl. de første 10 km. I 2018 stiger grundtaksten til kr. 36. Prisen ud over 10 km er uændret 6 kr./km. Stigningen skyldes, at kommunen har brugt langt flere penge end forventet, og at man derfor vil begrænse udgifterne især til kortere ture i Frederikssund by, hvor der er busser. Men prisstigningen betales også af borgere i de tyndt befolkede dele af kommunen, der er dårligst betjent med offentlig trafik, og som har langt til byen. Samtidig henvises flere borgere, som tidligere blev visiteret til gratis flextrafik (betales 100% af kommunen) til flexitur med egenbetaling.

Prisen spiller en stor rolle for passagerne. Da Movia, som dækker bl.a. Frederikssund, i 2017

gennemførte en tilfredshedsundersøgelse, viste det sig at 86% af passagererne enten var meget tilfredse eller tilfredse med deres tur i Movia Flextrafik. Men da det kom til spørgsmålet om prisen, kom et helt andet billede frem. Kun 5% er tilfredse med prisen. Tilfredsheden er næppe steget, da priserne sættes i vejret i 2018.

Når man betaler en flexitur, går pengene ikke kun til chaufføren, men også til administrationen bag. Der er ansatte som ekspederer bestillingerne, IT systemerne skal vedligeholdes, der er økonomistyrings- og informationsopgaver, som i andre virksomheder. Ser man på regnskabet for fx Nordjysk Trafikselskab viser det sig at de administrative udgifter udgør 20-25% af prisen.

## Staten spiller en vigtig, men mere indirekte rolle

Staten beslutter ikke kommunernes service og priser, men beslutter reglerne og har afgørende indflydelse på kommunernes økonomiske rammer.

Det siger sig selv, at de statslige rammer og regler påvirker kommunernes mulighed for at tilbyde flexiture og prisen for at køre turene. Staten kan beslutte besparelser, men også påvirke positivt, som man så fx i 2012, hvor Regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti afsatte en pulje på i alt 57 mio. kr. i hvert af årene 2013-2017 til forbedring af kollektiv trafik i yderområderne.

---

## Eksempler til inspiration

Der er ingen tvivl om at Flexiture er en god løsning for seniorer, der har brug for offentlig transport for at komme uden for hjemmet. Vi har derfor samlet en række kommunale eksempler, som vi håber kan inspirere Seniorforeninger, Ældreråd og politikere til at se nærmere på mulighederne i deres kommune.

Hvis man vil forstå mulighederne, kan det måske betale sig at overveje en studietur til Nordjylland, hvor Flextrafikken startede. Her finder man stadig de kommuner, som bruger ordningen mest, bedst og billigst, fx Hjørring, Brønderslev og Ålborg. Men kommuner på Fyn som Assens og Nordfyn er også kommet godt med.

Man kan også arrangere medlemsmøder med det regionale trafikselskab og kommunen og høre om de lokale muligheder.

Der er stadig alt for mange seniorer som ved alt for lidt om flextrafik og især om flexitur, og som ikke bruger de muligheder, der er.