



# Estimat af potentiel udgift til Flextur i 2018

Til Ishøj Kommune, marts 2017

# Indhold og baggrund

## Baggrund

Ishøj Kommunes administration har efterspurgt et estimat af den potentielle udgift til Flextur i 2018, hvis kommunen tilslutter sig ordningen. Dette estimat indgår i de efterfølgende slides. Bemærk de forudsætninger/begrænsninger, der indgår i estimatet.

## Indhold

I denne analyse behandles følgende emner:

- Hvad er Flextur?
- Potentiel udgift til Flextur i 2018
- Forudsætninger og begrænsninger for estimeret udgift
- Effektivisering af visiteret kørsel kan medfinansiere Flextur
- Flextur er ikke bare almindelig kollektiv transport
- Movias administrationsbidrag

Flextur er ikke bare almindelig kollektiv transport. Derfor giver Flextur kommunerne mulighed for at effektivisere den visiterede kørsel. Den opnåede besparelse kan anvendes til at medfinansiere Flextur. Derfor er dette beskrevet nærmere i denne analyse.



# Hvad er Flextur?

**Med Flextur har kommunerne mulighed for at opretholde et kollektivt trafiktilbud i områder, hvor buslinjernes selvfinansieringsgrad ikke er tilstrækkelig**

Flextur er som udgangspunkt tænkt anvendt som tilbringertransport eller supplement til den almindelige rutebaserede kollektive trafik. Flextur kan dog benyttes til alle rejformål og destinationer.

Til forskel fra den traditionelle kollektive trafik er Flextur behovsstyret og adressebaseret transport. Det vil sige, at passagererne selv kan vælge, hvornår de ønsker at blive afhentet – inden for det fastlagte serviceniveau – og mellem hvilke adresser, de ønsker at rejse.

Flextur udgør ofte en serviceforbedring eller et buskompenserende tilbud ved reduktion af den almindelige rutebaserede bustrafik. Dermed kan Flextur løse et transportbehov på områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser. Desuden er muligheden for at benytte Flextur en serviceforbedring for gangbesværede og kørestolsbrugere, der ellers skal have hjælp til at komme ind i de almindelige rutebusser eller visiteres til kørsel.

Ved at indføre Flextur har mange kommuner kunnet prioritere ressourcerne til rutekørsel dér, hvor det største passagergrundlag og –potentiale er. Nogle kommuner vælger endvidere at benytte indførslen af Flextur til at justere reglerne for visitering til den kommunalt visiterede kørsel og i stedet henvise nogle borgere til Flextur.

# Potentiel udgift til Flextur i 2018

Hvis Ishøj Kommune har Flextur i hele 2018 vurderes udgiften at udgøre:

- **300.000 til 350.000 kr.**

Udgiften til Flextur er afhængig af brugen af/efterspørgslen efter ordningen. Efterspørgslen er specielt påvirket af følgende to faktorer:

- Den valgte takst for brugerbetalingen
- Henvisning til Flextur i stedet for visitering til lukket kørsel til fx læge og genoptræning.

Der kan i dag vælges mellem følgende takster for interne flexture i en kommune:

- Grundtakst 36 kr. inkl. 10 km
- Kommunetakst 24 kr. inkl. 10 km
- Forsøg med dobbelttakst i byer af den valgte takst (grundtakst/kommunetakst)

Grundtaksten er altid gældende for flexture på tværs af kommuner. For disse ture gælder desuden, at taksten for ekstra km øges fra 6 til 12 kr. pr. km efter 20 km.

Det bemærkes, at kommunens udbud af traditionel kollektiv transport også påvirker efterspørgslen efter Flextur.

# Forudsætninger/begrænsninger for estimat af udgift til Flextur

Den potentielle udgift til Flextur i Ishøj Kommune i 2018, er estimeret ud fra udgiften til Flextur i 2016 i hhv.:

- Greve,
- Brøndby,
- Ballerup,
- Gladsaxe og
- Lyngby-Taarbæk Kommune.

Disse kommuner vurderes at være de kommuner, der er mest sammenlignelige med Ishøj Kommune, fordi de primært er bykommuner med et veludbygget kollektiv bus- og tognet.

I estimatet er der korrigeret for antallet af indbyggere i de enkelte kommuner. Desuden er udgiften i Brøndby Kommune korrigeret for at en væsentlig andel af flexturene er til et genoptræningscenter, hvor kunderne er henvist til Flextur fra socialforvaltningen. Omvendt er der fx ikke direkte taget højde for de demografiske forskelle i kommunerne.

# Effektivisering af den visiterede kørsel kan medfinansiere Flextur

Kommunerne kan spare penge, hvis nogle borgere henvises til Flextur i stedet for at blive visiteret til eksempelvis læge, genoptræning eller Flexhandicap fordi\*:

- Der indgår brugerbetaling i Flextur
- Kommunen sparer administrative ressourcer til visitering og bestilling af ture.

Eksempel:

Brøndby Kommune henviser alle borgere, der skal til/fra et genoptræningscenter, til Flextur. Som konsekvens finansierer socialforvaltningen en andel af kommunens udgifterne til Flextur. Dermed overføres besparelsen fra den visiterende forvaltning og gør dermed ikke Flextur dyrere for den forvaltning, der har budgetansvaret for Flextur.

Bemærkning:

Det er ikke alle borgere, der kan henvises til Flextur. Der er et fast defineret serviceniveau i Flextur, hvor kunderne fx køres fra kantsten til kantsten. Kunderne skal dermed ikke have behov for at blive hentet ved døren. Desuden er det ikke alle kommuner, der har Flextur, og der er et maksimum på 104 ture i Flexhandicap om året. Det er således ikke i alle situationer, at kunderne kan få dækket deres mobilitetsbehov af Flextur i stedet for Flexhandicap.

\*KL i 'Kommunal befordring – Effektiviseringskatalog' fra 2013.

# Flextur er ikke bare almindelig kollektiv transport

Flextur er i nogle sammenhænge i højere grad et alternativ til visiteret kørsel end til anden kollektiv transport:

- Flextur bliver primært brugt til besøg hos venner og familie (42 pct.) men herudover til lægebesøg (34 pct.) indkøb (13 pct.), genoptræning (12 pct.) og aktivitetscenter (10 pct.).
- Kunderne er ofte ældre på 65 år og opefter (78 pct.) og mange har hjælpemidler med (20 pct.)

De almindelige busser opfattes kun i mindre grad som et alternativ til Flextur:

- Gangafstanden er for lang - også i byen.
- Kunderne vil tage en taxa (38 pct.), mens 27 pct. svarer, at de slet ikke ville have foretaget rejsen. Blot 14 pct. ville have taget en almindelig bus.
- 74 pct. af dem, som svarede taxa som alternativ til Flextur er 70 år eller derover.

Forsøg med begrænsninger af Flextur i byer går særligt ud over ældre og kunder med behov for hjælpemidler. Flextur har således både sin relevans i byen og på landet.

# Movias administrationsbidrag

Kommunens udgift for den enkelte flextur udgøres af en operatørudgift (fratrasket brugerbetalingen) og et administrationsbidrag til Movia.

Den gennemsnitlige pris pr. tur er forskellig i kommunerne, fordi den afhænger af længden af turene, geografien og udbud af Flextrafik-biler i den enkelte kommune. Men som eksempel var den gennemsnitlige pris 56 kr. pr. tur i Brøndby Kommune i 2016 ekskl. brugerbetalingen og administrationsbidrag.

Det opkrævede administrationsbidrag er i 2017 39,2 kr. pr. tur. Dette efterreguleres i 2018 i forhold til de afholdte udgifter og andelen af onlinebestilte ture i hver kommune\*.

Administrationsbidraget finansierer først og fremmest Movias udgifter tilknyttet

- IT-licenser til turplanlægningssystemet,
- Bestillingsmodtagelse af ture i Kundecentret og
- trafikstyringen af turene.

Trafikstyringen sikrer, at alle ture afvikles bedst muligt når vejr og vind m.m. spiller ind på chaufførernes kørselsforhold m.m. Bidraget dækker også Movias support til kommuner og regioner og administration af kontrakter, klager m.fl.

\*Administrationsbidraget korrigeres efter hver kommunes andel af onlinebestilte ture, fordi Movias administrative udgifter er væsentlig højere ved telefonbestilling. Hver kommune betaler på den måde kun den andel af udgifterne til telefonbestilling, som deres ture berettiger.