



## Kort om Flextrafik



Flextrafik er en service, som trafikskaberne tilbyder kommuner og regioner. Flextrafik, der på Fyn betegnes Telekørsel, er behovsstyret kollektiv trafik, der koordinerer ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner i et planlægningssystem. Dermed kører flest mulige borgere i færrest mulige vogne – i modsætning til tidligere, hvor alle kørte i hver deres taxi. IT-systemet finder den billigste vogn, der imødekommer borgerens behov, og koordinerer turen med andre ture. Vognene udnyttes optimalt og kommuner og regioner sparer penge ved at koordinere kørsler via Flextrafik.

### Opstart af koordineret kollektive trafik

Det følger af lov om trafikskaber, at trafikskaberne bl.a. har til opgave at varetage individuel handicapkørsel. I den tidligste handicap- og patientbefordring blev planlægning og trafikstyring håndteret manuelt vha. lister over kunder og knappenåle på kort. 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 planlægningssystemet *Planet* i brug. I årene fremover bliver kredsen af samarbejdspartnere større. Fra 2012 er FlexDanmark, trafikskaberne IT-leverandør, landsdækkende bortset fra Bornholm.

### Udvikling af Flextrafik og Flextur

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. I yderområder er fokus på at løfte det samlede transportbehov på en økonomisk forsvarlig måde – bl.a. via Flextrafik, tilpasning af rutenet mv. Udviklingen af Flextrafik og Flextur er trafikskaberne måde at sikre sammenhæng mellem efterspørgsel og serviceudbud.

I takt med at passagergrundlaget på landet bliver stadig mindre, er det vanskeligt at opretholde rutetrafik. Dermed opstår behov for fleksible transportformer, som kan binde de 'tynde' områder og tidspunkter sammen. Flextur er en af løsningerne på denne udfordring. Mere eller mindre tomme busser afløses af behovsstyret kollektiv trafik i form af minibusser, taxier mv., der bedre er tilpasset den lokale efterspørgsel.

### Flextrafiks kørselsordninger

Flextrafik (Telekørsel på Fyn) består af flere forskellige kørselsordninger, jf. nedenstående oversigt. Nogle *skal* kommuner og regioner tilbyde, mens kommunerne *kan* tilbyde Flextur. Handicapkørsel er den eneste befordringsordning, som trafikskaberne *skal* varetage for kommunerne. Alle øvrige befordringsordninger *kan* trafikskaberne efter aftale varetage for regioner og kommuner:

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>

## Gevinster ved Flextrafik

Det er unikt for Flextrafik, at forskellige borgere, der benytter forskellige kørselsordninger, der har hver sit serviceniveau, kan transporteres i samme vogn. Flextrafik-systemet sørger for, at borgeren får det politisk besluttede serviceniveau for den enkelte kørselsordning. Den 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. Der er dog grænser for, hvor lang tid turen må vare.

Potentialet for at realisere stordriftsfordele via koordinering af kørslen beskrives i Deloitte's rapport fra 2012 *Kortlægning og analyse af befordringsordninger* udarbejdet for Finansministeriet. Rapportens konklusioner indgik i statens aftale med KL om kommunernes økonomi for 2013 hvoraf det 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 trafikelskaberne."

## Løn- og arbejdsvilkår

Kørslen udføres af vognmænd med tilladelse<sup>1</sup>, der indgår aftaler med via årlige EU-udbud. Tilladelser udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og forudsætter bl.a. opfyldelse af krav til kvalifikationer, økonomi, restancer og god skik. Chaufførens løn- og arbejdsvilkår skal være i henhold til en overenskomst. Reglerne om løn- og arbejdsvilkår har været diskuteret nøje. Trafikstyrelsens mangeårige praksis blev 4.2.2015 underkendt af Højesteret i den såkaldte Nortra-dom, hvorefter:

- Fynbus og NT indførte arbejdsklausuler.
- Movia sammen med arbejdsmarkedets parter indførte skærpet kontrol med vognmænds overholdelse af overenskomster.
- BAT, Midttrafik og Sydtrafik har fastholdt, at den tilladelsesudstedende myndighed har ansvaret for kontrol af, hvorvidt bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår er opfyldt.

Fra 1.1.2018 er den gamle ordning reetableret for nye tilladelseshavere, og det afventes, at myndighederne udsteder en vejledning på dette område.

<sup>1</sup> Fra 1.1.18 universaltilladelse. Indtil da tilladelser til taxi, Offentlig Service Trafik og Erhvervsmæssig Personbefordring.