



13. februar 2025

DEN SOCIALE KLIMAFOND – TRAFIKSELSKABERNES FORSLAG TIL BEKÆMPELSE AF MOBILITETSFATTIGDOM FOR SÅRBARE GRUPPER

Indledning og kort om forslaget

EU-Kommissionen vurderer, at ændringen af kvotehandelssystemet ETS2 fra 2027 vil betyde, at prisen for benzin/diesel vil stige med op til 0,9 kr. literen eksk. moms. Den prisstigning vil påvirke sårbare grupper og lavindkomstgrupper særlig hårdt. Den Sociale Klimafond er etableret for at imødegå nogle af de negative konsekvenser for sårbare grupper, herunder mobilitetsfattigdom. Mobilitetsfattigdom defineres i forordningen som:

”Enkeltpersoners og husstandes manglende evne til eller vanskeligheder med at dække omkostningerne ved privat eller offentlig transport eller deres manglende eller begrænsede adgang til transport, der er nødvendig for deres adgang til væsentlige socioøkonomiske tjenester og aktiviteter, under hensyntagen til den nationale og geografiske kontekst”.

Trafikselskaberne vurderer, at personer i flextrafikken er i særlig risiko for at blive ramt af mobilitetsfattigdom som følge af prisstigningen. Det gælder mennesker med handicap, som visiteres til kørsel med flextrafik. Det gælder borgere i tyndt befolkede områder, som er afhængig af kollektiv transport. Det kan være personer, som ikke kan køre bil, ikke har råd til at købe bil – eller købe en ekstra bil. Og personer, hvor udgifterne til brændstof bliver for høj. I Danmark er mange busser i de tyndt befolkede områder sparet væk som følge af manglende passagergrundlag og erstattet af flextrafik, hvis kommunen bakker op om det. Prisen for flextrafik varierer for borgerne i den enkelte kommuner.

Et stigende antal kørsler i flextrafikken vil gøre den dyrere, det samme vil prisstigninger på diesel og benzin. En måde at minimere de øgede omkostninger er at forbedre planlægningen af kørslerne, så vognene udnyttes bedre og flere kører sammen. Det er dog ikke muligt med det nuværende planlægningssystem, som er over 30 år gammelt og forældet. Trafikselskaberne foreslår derfor, at midlerne i Den Sociale Klimafond kan anvendes til finansiering af et nyt fælles program til planlægning og udvikling af kørselstilbuddene i trafikselskabernes flextrafik. Det vil hjælpe sårbare grupper i yderområderne til at undgå mobilitetsfattigdom som følge af ETS2.

Erfaringer fra Danmark vil kunne udbredes til andre EU-lande.

Baggrund om flextrafik i yderområderne

I yderområderne har trafikselskaberne gennem flere år set en stigning i antallet af privatbiler og dermed et fald i antallet af passagerer. Det faldende antal passagerer har resulteret i, at tilbuddet med de almindelige busser bliver mindre, hvor trafikselskaberne i stedet tilbyder borgerne ”flextur” og ”plustur”. Flextur er kørsel fra adresse til adresse, og plustur er kørsel mellem adresse og en kollektiv trafikforbindelse.



Kørslen udføres med mindre vogne som taxaer og minibusser med op til 11 personer, der også udfører andre kørsler fx patientbefordringen.

Med de kommende afgifter på brændstof forventer vi, at flere familier med bil, herunder også familier med 2 og 3 biler, vil fravælge kørsel i egen privatbil og tilvælge kørsel med flex- og plustur i den kollektive trafik, for fortsat være mobile. Derfor ser trafikselskaberne ind i en stigning i antallet af kørsler. Men prisstigningen på benzin og diesel vil også øge udgifterne til flextrafikken. Taksten borgerne i dag betaler for en flextur og plustur, dækker ikke omkostningerne for turen, hvor trafikselskaberne dækker forskellen til chaufførløn, brændstof mv. der køres. Trafikselskaberne får i dag dækket omkostningen gennem bidrag fra kommunerne, som allerede er økonomisk pressede. Med en forventet stigende efterspørgsel og stigende omkostninger vil nettoomkostningen til flextrafikken stige. Denne ekstra omkostning kan dækkes enten ved at opkræve mere for kørslen hos kommunerne eller ved at øge egenbetalingen for borgeren.

Udover "flextur" og "plustur" som åben flextrafik alle borgere i de relevante områder kan benytte, tilbyder trafikselskaberne også visiteret flextrafik. Trafikselskaberne skal ved lov om trafikselskaber §5 "tilbyde individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede". Her har brugerne også en egenbetaling, der ikke dækker omkostningen, hvor trafikselskaberne så dækker meromkostningen gennem betaling fra kommunerne. Forskellen mellem egenbetalingen og den faktiske omkostning til kørslen vil også blive større i den visiterede flextrafik som følge af de nye brændstofafgifter.

I dag er 80 % af brugerne i den visiterede flextrafik over 65 år. Demografien viser samtidig, at der bliver flere ældre i samfundet og at de bliver endnu ældre, hvorfor der også må forventes en naturlig stigning i antallet af ture i den visiterede kørsel. Her gælder også, at ekstraomkostningen enten kan dækkes ved at opkræve mere for kørslen hos kommunerne eller ved at øge egenbetalingen.

Uanset hvor ekstra omkostninger til flextur, plustur og den individuelle handicapkørsel placeres, vil det betyde, at det tilbud der findes i dag, vil blive dyrere eller ændret. Konsekvensen vil være, at de mobilitetsfattige (jf. Den Sociale Klimafonds definition af mobilitetsfattigdom) vil opleve at blive endnu mere mobilitetsfattige.

Trafikselskaberne forslag til at undgå mobilitetsfattigdom i landområderne som følte af ETS2

I dag bliver alle kørsler i flextrafikken samlet og koordineret i Trafikselskabernes planlægningsprogram, der søger at samle flest mulige passagerer i den samme kørsel og minimere tomkørsel. Planlægningen sker ud fra opsatte regler som fx ventetid, omvejskørsel og hjælpemidler.

En måde at minimere de øgede omkostninger er at forbedre planlægningen af kørslerne, så vognene udnyttes bedre og flere kører sammen. Dette kan sikres ved at investere i et nyt planlægningssystem.



Alle trafikselskaber anvender i dag det samme planlægningssystem gennem et samarbejde i FlexDanmark. Det nuværende planlægningssystem, som har dannet grundlag for flextrafikken i næsten 30 år, er forældet, og har derfor ikke de samme muligheder og faciliteter som et nyt planlægningsprogram vil have. Med et nyt planlægningssystem vil trafikselskaberne, dels vil kunne lave en bedre koordinering af de bestilte ture og minimere tomkørsel mellem turene, dels også gøre det mere fleksibelt at udvikle nye faciliteter og kørselstilbud til borgerne, end det er muligt i dag.

Trafikselskaberne foreslår derfor, at midlerne i Den Sociale Klimafond kan anvendes til finansiering af et nyt fælles program til planlægning og udvikling af kørselstilbuddene i trafikselskabernes flextrafik – både den åbne og den visiterede. Det vil hjælpe sårbare grupper i yderområderne til at undgå transportfattigdom som følge af ETS2. Forslaget vil samtidig have en positiv indvirkning på klimaet, i og med Trafikselskaberne forventer, at en meget stor andel af bilerne i flextrafikken vil være emissionsfri i 2030.

Uddybende fakta om trafikselskabernes tilbud til borgere i tyndt befolkede områder

Flexkur er et kørselstilbud fra adresse til adresse, der primært anvendes enten når bus/tog ikke passer, eller borgeren har udfordringer med den kollektive trafik. Tilbuddet anvendes derfor ofte i yderområderne og på ydertidspunkter, hvor der ikke tilbydes bus/tog afgang. Da ordningen er fra adresse til adresse, er den særligt velegnet for mobilitetsfattige borgere og områder.

Plustur er et kørselstilbud mellem en adresse og et kollektivt trafiktilbud, et first and last mile tilbud. Tilbuddet anvendes derfor ofte i yderområderne og på ydertidspunkter, hvor der ikke tilbydes bus/tog afgang. Da ordningen er fra adresse til/fra kollektiv trafik stop, betjener denne ordning primært mobilitetsfattige borgere og områder ind til fx et hovednet.

Handicapordningen er et tilbud til mennesker med handicap, som ved lov skal varetages af trafikselskaberne i Danmark. Det er den enkelte kommune, der visiterer borgeren til kørslen ud fra disse kriterier:

- borgeren skal være fyldt 18 år og
- være svært bevægelseshæmmet eller
- være blind eller stærkt svagsynet.

Den enkelte visiterede borger tilbydes minimum 104 ture om året. Denne ordning er således tiltænkt svage borgere, der pga. handicap har udfordringer ved at bruge den almindelige kollektive trafik.

I de to ordninger flexkur og plustur udførtes 885.000 ture i 2023. De to ordninger havde behov for et nettotilskud på 137 mio. kr. svarende til et netto tilskud på 156 kr. pr. tur.



Trafikselskaberne udførte i 2023 1,3 mio. ture i handicapordningen. Det krævende et nettotilskud på 405 mio. kr. svarende til et netto tilskud på 311 kr. pr. tur¹.

Afsluttende bemærkninger

Det skal afslutningsvis bemærkes, at der p.t. findes en statslig pulje til understøttelse af fleksible mobilitetsordninger i primært i landområder. Trafikselskaberne anser dog ikke denne pulje som relevant til at finansiere udviklingen af et moderniseret digitalt planlægningssystem i flextrafikken med sine nuværende kriterier. Erfaringerne med den første ansøgningsrunde peger også på, at der primært ydes tilskud til egentlig drift. Puljen er på 50 mio. kr. og den er allerede overtegnet med ca. 30 mio. kr.

Derfor ser vi en mulighed for at etablere en pulje i regi af den Sociale Klimafond til finansiering af en tiltrængt modernisering af det forældede planlægningssystem i flextrafikken, som vil kunne bruges til afbøde de negative konsekvenser af ETS2 og undgå mobilitetsfattigdom for sårbare grupper som bruger flextrafik, herunder mennesker med handicap og borgere i yderområderne.

¹ Kilde: Trafikstyrelsen "Nøgletal for åben flextrafik, regnskab 2023"