

FEM KOMMUNER PÅ KØBENHAVNS VESTEGN

Adresse: COWI
Parallelvej 2
DK2800 Kgs. Lyngby

ANALYSE AF DE LUKKEDE KØRSELSORDNINGER I FEM KOMMUNER PÅ VESTEGNEN

ISHØJ KOMMUNE

LØSNINGSNOTAT

3. UDGAVE AF 14/3 2013

INDHOLD

1	Formål og baggrund	2
2	Analyserede løsningsmuligheder	3
3	Brug af åben kollektiv trafik	8
3.1	Servicebusser	8
3.2	Flextur	9
4	Sløjfning af ikke-lovpligtig kørsel	10
5	Lavere serviceniveau	11
5.1	Visitation	11
5.2	Ventetider	11
5.3	Køretid/omvejskørsel	12
5.4	Nedsat grad af chaufførhjælp	13

JOBNO A:032796
DOKNO I2
REVISION 2.1
ISSUE 13. marts 2013

FORFATTER KMM/THMO
TJEKKET CANG
GODKENDT KMM

6	Øget brugerbetaling	13
7	Koordineret, kommunalt udbud	14
8	Øget brug af Movia Flextrafik	14
9	Hjemtagning af Movia-kørsel	14
9.1	Lukning af lokalruter	15
9.2	Hjemtagning af Flextrafik-kørsel	15
10	Egenproduktion	16
10.1	Tilladelsesfri kørsel ("institutionsbusser")	16
11	Tværkommunalt samarbejde	18
12	Samlede løsningspakker	20
12.1	Økonomiske pakker	20
12.2	Tekniske pakker	21

Bilag 1: Økonomi 2012 for de enkelte kørselsordninger

1 Formål og baggrund

Dette notat indgår i projektet "Analyse af de lukkede kørselsordninger for fem kommuner på Vestegnen". Det indeholder forslag til udpegning af enkeltforslag til besparelser/effektiviseringer inden for de enkelte befordringsområder og til opbygning af alternative, samlede løsningspakker for Ishøj Kommune.

Løsningerne omfatter blandt andet muligheder for særskilte besparelser ved at indgå et samarbejde med nabokommunerne om planlægning, koordinering og udførelse af større eller mindre dele af kommunens lukkede kørsel.

I vurderingen af en række af tiltagens betydning for kørsels koordineringsgrad og økonomi er anvendt resultater af en række simuleringer, udført af firmaet Finn Frogne ved brug af et eget edb-program til kørselsoptimering. Simuleringerne hviler på et datagrundlag, bestående af en 14-dages stikprøve af enkelt-personture for de fleste af de fem projektkommuners lukkede kørsel samt de dele af Vallensbæk Kommunes kørsel, der i dag varetages af Ishøj Kommune som led i kommunernes forpligtende samarbejde. Simuleringsmaterialet indeholder ikke:

- Movias handicapkørsel til fritidsformål (kan ifølge lovgivningen ikke "hjemtages" af kommunerne fra trafikselskabet).
- Movias Flextrafik-kørsel i kategorien "Kommunale ordninger". Kørslen er af meget beskedent omfang og er typisk "solokørsel", som er svært at koordinere med andre typer borgertransport.
- Kørsel af transportberettigede skoleelever med Movias åbne busruter (på kommunalt betalte skoleårskort). Denne kørsel udføres typisk til en turpris på

kun ca. 4 kr., hvilket ikke kan udkonkurreres af andre måder at transportere eleverne på.

- › Privat kørsel af visiterede brugere, hvor kommunen yder kørselsgodtgørelser – typisk til statens laveste takst (2,10 kr. pr. km i 2012). Dette vil normalt også være den økonomisk mest fordelagtige måde at udføre transporterne, idet de næsten altid er ”solokørsel” (f.eks. til beskæftigelse/aktivering).
- › Kørsel, der sker med bus eller tog, og hvor kommunen refunderer billetprisen. Dette sker normalt ved længere, enkeltstående rejser med kun en person og kan formentlig ikke gøres billigere end med refusionsløsningen.

2 Analyserede løsningsmuligheder

2.1 Organisering af kørsel – en oversigt

Størstedelen af de analyserede løsningsmuligheder indeholder et element af indgreb i kørselens organisering. Herved vil vi forstå kombinationen af en aktiv part og en bestemt delfunktion i udformning og afvikling af driften på en eller flere kørselsordninger. Med andre ord: ”Hvem gør Hvad?”.

Tab. 2.1 indeholder på skematisk form en markering af, hvilke af disse kombinationer, der anvendes eller kunne anvendes i projektkommunerne. Disse er markeret i skemaet med en bogstav-tal-kombination af hensyn til den senere løsningsbeskrivelse.

Parter

Der kan skelnes mellem 8 typer af aktive parter:

- › Den enkelte **borger** (”brugeren”)
- › En kommunal **sagsbehandler**
- › En kommunal **institution** (eller samarbejdende institutioner i en kommune), eventuelt med egen drift (”institutionsbusser”)
- › En kommunal **kørselsafdeling** med egen drift, udført som erhvervsmæssig personbefordring (som Ishøj Kommunes)
- › Et **koordineringscenter for kørsel i en kommune** (uden egendrift). Kan både stå for den tekniske koordinering af enkeltbestillinger og for de administrative procedurer i forbindelse med udbud og styring/overvågning af kommunale kontrakter med private vognmænd.
- › Et **tværkommunalt koordineringscenter for kørsel** (uden egendrift)
- › En privat **entreprenør** (taxiselskab, busvognmand)
- › Et **trafikselskab** (her Movia).

Funktioner

En samlet beskrivelse af lukket kørsel kan tilsvarende opdeles i følgende hovedfunktioner:

- › **Bestilling/planlægning.** Kan igen underopdeles i:

 - *Bestilling af enkeltstående enkelt- eller dobbelttur ("ad-hoc-kørsel").* Kan udføres af brugeren selv (som f.eks. i megen lægekørsel) eller af en kommunal sagsbehandler
 - *Planlægning af mere regelmæssig kørsel,* typisk i form af en "køreplan", gældende en vis periode. Udføres normalt af en kommunal sagsbehandler eller en institution.
- › **Godkendelse.** Vil normalt kun være en selvstændig opgave i forbindelse med ad-hoc-kørsel. Den vil da typisk blive udført af en kommunal sagsbehandler eller den institution, brugerne er visiteret til (dækker f.eks. også et eventuelt krav om, at læger skal stemple taxibon'er for visiteret lægekørsel).
- › **Koordinering af ture.** Herved forstås, at turbestillinger samles et sted og søges koordineret geografisk og tidsmæssigt, så der opnås maksimal koordineringsgrad (samkørsel) og kædekørsel (minimering af tomkørsel). Koordineringen kan have forskelligt omfang:

 - *Én ordning, én kommune:* Kan varetages af en kommunal institution, en kommunal kørselsafdeling, en entreprenør eller trafikselskabet
 - *Alle eller mange ordninger, én kommune:* Kan udføres af samme parter som ovenfor bortset fra sagbehandleren
 - *Alle eller mange ordninger, flere kommuner:* Mulige parter som for én kommune samt et tværkommunalt koordineringscenter.

(Principielt kunne man også tænke sig, at koordineringen var tværkommunal, men kun gjaldt én kørselsordning. Projektets kørselssimuleringer og generelle erfaringer viser dog, at besparelserne ved denne løsning er langt mindre end ved inddragelse af flere ordninger, se nedenfor).

- › **Udbud af kørselsordninger.** Herved forstås, at kommunen annoncerer en nærmere beskrevet kørsel i en given periode – eventuelt med forlængelsesmulighed - og indkalder tilbud fra interesserede entreprenører. De kommunale kørselsordninger har normalt et omfang, så det er nødvendigt at gennemføre et internationalt udbud efter EU-reglerne. Også her kan omfanget variere:

 - *Én ordning, én kommune:* Kan normalt kun varetages af en kommunal koordineringsinstans eller et trafikselskab på grund af de mange formelle krav. Hvis ordningen ikke kræver egentlig løbende turkoordinering / (regelmæssig kørsel), kan opgaven f.eks. i praksis varetages i en central indkøbs- eller kontraktenhed i kommunen.
 - *Alle eller mange ordninger, én kommune:* Kræver normalt også en central koordinerings- eller udbudsenhed i kommunen eller udbud via trafikselskabet.
 - *Alle eller mange ordninger, flere kommuner:* Kan udføres af trafikselskabet eller et fælleskommunalt koordineringscenter.

- › **Kørsel af ture.** Herved forstås varetagelsen af den praktiske, daglige drift af en eller flere kørselsordninger. De mulige aktive parter afhænger af kørselens omfang:
- *Én ordning, én kommune:* Kan udføres som kommunal egenproduktion - af en central kørselsafdeling eller en enkelt institution/samarbejdende institutioner - eller af eksterne vognmænd. (Movia optræder formelt og regnskabsmæssigt som entreprenør over for kommunerne i forbindelse med Flextrafik-kørsel og åben lokalrutekørsel, men har i praksis ingen egenproduktion). - *Alle eller mange ordninger, én kommune:* Kræver egenproduktion i form af en kommunal kørselsafdeling eller eksterne vognmænd. - *Alle eller mange ordninger, flere kommuner:* Kan udføres af en enkelt kommunes kørselskontor – evt. omdannet til et tværkommunalt interessentskab eller lignende konstruktion – eller eksterne vognmænd.
- › **Afregning af kørsel.** Dvs. hvilken part skal kommunen betale for kørsel? Der er følgende muligheder:
- *Borgeren (brugeren) selv:* Kan være i form af refusion af taxibon'er eller borgernes udlæg af billetkøb til kollektiv trafik, eller i form af godtgørelse for kørsel i egen bil.
 - *Kommunal kørselsafdeling* (som i Ishøj Kommune)
 - *Entreprenør:* Typisk kontraktbetaling eller dækning af fakturaer på ad-hoc-kørsel.
 - *Trafikselskab:* Dækning af fakturaer fra trafikselskabet for kørsel, udført af entreprenører på kontrakt med selskabet, inklusive administrationsgebyr til selskabet.

Tab. 2.1 Mulig organisation for lukket kommunal kørsel

			Aktiv part							
			A	B	C	D	E	F	G	H
Funktion	Del-funk-tion	Omfang	Borger	Sags-behand-ler	Kommu-nal institu-tion/er	Kommu-nal kørsels-afdeling	Koordi-nerings-center i kommunen	Fælleskom-munalt koordine-ringscenter	Entre-prenør	Trafik-selskab (Movia)
Bestilling/planlægning	1	Enkelttur el. dobbelttur ("besøg")	A1	B1						
	2	Regelmæssig kørsel			C2				G2	H2
Godkendelse	3	Enkelttur el. dobbelttur ("besøg")		B3	C3					
Koordinering af ture	4	En ordning, en kommune			C4	D4	E4		G4	H4
	5	Alle/mange ordninger, en kommune				D5	E5		G5	H5
	6	Alle/mange ordninger, flere kommuner				D6		F6	G6	H6
Udbud af kørsel	7	En ordning, en kommune					E7			H7
	8	Alle/mange ordninger, en kommune					E8			H8
	9	Alle/mange ordninger, flere kommuner						F9		H9
Kørsel af ture	10	En ordning, en kommune			C10	D10			G10	
	11	Alle/mange ordninger, en kommune				D11			G11	
	12	Alle/mange ordninger, flere kommuner				D12			G12	
Afregning af kørsel	13		A13			D13			G13	H13

2.2 Liste over analyserede muligheder

Følgende, principielle muligheder for besparelser/effektiviseringer på kommunernes lukkede kørsel ("borgerkørsel") er analyseret, jf. konsulentens arbejdsprogram:

- › Muligheder for at nuværende **brugere af lukket kørsel kan henvises til åben kørsel** ved forbedring af denne. F.eks. ved brug af fladedækkende, efterspørgselsstyrede transportsystemer som Movias Flextur-ordning, eller ved servicebusser, specielt planlagt for ældre og gangbesværede.
- › Valg af **lukkede kørselstilbud**: Skal der kun gives lovpligtige kørselstilbud ("**skal-kørsel**") eller også ordninger, der støtter andre kommunale tilbud af mere frivillig karakter ("**kan-kørsel**").
- › Valg af **visitationsprocedurer**: Kan der ændres ved reglerne for, hvem der får tilbudt en bestemt kørselsordning? Hvordan testes en persons kørselsberettigelse konkret? Skal person X visiteres generelt til kørselsordning Y eller konkret til hver tur? Hvor tit og hvordan revurderes generelle visitationer.
- › Diskussion af **serviceniveau i lukket kørsel**: Kan graden af samkørsel øges i forhold til nu - ved fastlæggelse af regler for bestillingsfrister til kørsel samt ventetider og omvejskørsel eller graden af chaufførhjælp ved ind- og udstigning.
- › Muligheder for at pålægge lukkede ordninger **brugerbetaling** (evt. øget brugerbetaling).
- › Besparelsemuligheder ved **koordineret udbud** af kørselsordninger i kommunalt regi?
- › Besparelsemuligheder ved overførsel af (yderligere) lukket kørsel til Movia/**Flextrafik**.
- › Besparelsemuligheder ved "**hjemtagning**" af nuværende **Flextrafik-kørsel**, især af børn og unge til udførelse i kommunalt regi (på kontrakt med vognmand eller som egenproduktion, se nedenfor).
- › Besparelser og/eller planlægningsmæssige fordele ved at "**hjemtage**" dele af den åbne kørsel (lokallinjerne) og udbyde de nødvendige dele af den (eventuelt selv producere den) som lukket kørsel.
- › Besparelser og/eller servicemæssige fordele ved at etablere kørsel for institutioner af samme type (fx. alle ældrecentre i en kommune) i kommunalt regi, dvs. ved brug af kommunalt ejede køretøjer ("**institutionsbusser**") - og kommunalt kørselspersonale. Dette kan udføres administrativt simpelt som såkaldt "tilladelsesfri kørsel", men har som antydnet kun beskedent potentiale for stordriftsfordele. Dette kan kaldes "egenproduktion af type 1".
- › Besparelser og/eller servicemæssige fordele ved at etablere eller udvide tværgående, kommunalt drevne **kørselsafdelinger** på tværs af forvaltninger i

en kommune eller i tværkommunalt samarbejde (som i Ishøj/Vallensbæk). Her er tale om såkaldt erhvervsmæssig personbefordring, som er relativt krævende med hensyn til diverse tilladelser. Dette udgør ”egenproduktion af type 2” og skal sammenlignes med Flextrafik-løsningen på et konsistent, økonomisk grundlag, dvs. med inddragelse af alle kørselsafdelingens udgifter.

- › Besparelser ved at etablere **tværkommunal koordinering af kørslen** i kommunalt eller Movia-regi.

De analyserede løsningstiltag er skematisk sammenfattet i Tabel 2.2.

Tab. 2.2 Skematisk opsummering af de undersøgte tiltagsmuligheder

Overordnet tiltagskategori	Delkategori	Besparelsesmulighed	Tiltagsmuligheder
Politiske tiltag	Brug af åben kollektiv trafik	Overførsel af brugere fra lukkede ordninger	* Brug af servicebus * Brug af Flextur (telebus)
	Valg af kørselstilbud	Udgifter til en kørselsordning fjernes helt	* Ikke-lovpligtig kørsel sløjfes * Ikke-lovpligtige aktiviteter sløjfes
	Visitation	Reduktion i det nødvendige antal personture	* Antal brugere reduceres * Antal ture pr. bruger reduceres
	Serviceniveau	Øget samkørselsgrad og/eller reduceret tomkørsel	* Øget ventetid på institution eller ved hjemmet * Øget omvejskørsel * Forringet chaufførhjælp
	Brugerbetaling	Øgede indtægter (på kørselsordninger, hvor brugerbetaling er lovlig)	* Indførelse af brugerbetaling * Forhøjelse af brugerbetaling
Tekniske tiltag	Koordineret udbud (mange kørselsordninger samtidigt)	Lavere kontraktpriser pr. time/kim/tur på grund af koordineringsmuligheder og større interesse fra entreprenørerne	* Internt i en kommune * Tværkommunalt
	Øget brug af Movia Flextrafik	Lavere kontraktpriser pr. time/kim/tur på grund af koordineringsmuligheder og større interesse fra entreprenørerne	* Ad-hoc kørsel (edb-styret kørselskoordinering) * Regelmæssig kørsel ("Rute")
	"Hjemtagning" af Movia Flextrafik-kørsel	Usikker	* Ad-hoc kørsel (edb-styret kørselskoordinering) * Regelmæssig kørsel ("Rute")
	"Hjemtagning"/lukning af åben buskørsel	Store besparelsesmuligheder - men store konsekvenser for hele befolkningen	* Lukning af servicebus * Lukning af andre lokalruter
	Øget egenproduktion (kommunens busser/biler køres af kommunalt)	Usikker	* Tilladelsesfri kørsel (institutionsbusser) * Erhvervsmæssig

ansatte)		personbefordring ("kørselsafdeling")
Fælleskommunal kørselskoordinering	Store besparelsesmuligheder (lokale serviceniveauekrav kan fortsat gælde)	* Kommunalt regi * Movia-regi

Kørselsgodtgørelser?

Kommunernes transportforpligtelser over for bestemte grupper af borgere kan principielt opfyldes ved at yde godtgørelse for kørsel i egen bil. (Statens takster for kørsel op til 20.000 km/år er i 2013 3,82 kr. pr. km). Muligheden for at opnå besparelser ad den vej er dog begrænset af:

- › De færreste brugere af lukkede kørselsordninger har mulighed for selv at køre bil. De væsentligste undtagelser er personer, der ifølge Lov om Aktiv Beskæftigelsesindsats i nogle tilfælde er godtgørelsesberettigede i forbindelse med jobsøgning, kurser mv.
- › For øvrige brugere kræves, at en pårørende har mulighed for at køre vedkommende frem og tilbage, hvilket er så tidskrævende, at det i praksis kun kan gennemføres i få tilfælde. Der er i projektets dataindsamling fundet eksempler på kørselsgodtgørelser f.eks. for skole-hjem-kørsel med normalklasseelever og specialundervisningselever. Man skal dog være opmærksom på, at det i relativt tæt befolkede kommuner som her sjældent vil give markante reduktioner i en lukket kørselsordnings drift – og dermed kørselsudgiften – hvis man trækker enkelte, geografisk spredte brugere ud af ordningen, fordi de har mulighed for privat transport.

Det er COWI's samlede vurdering, at der ikke i projektkommunerne er væsentlige besparelsesmuligheder ved at udvide brugen af kørselsgodtgørelser. Dette tiltag indgår derfor ikke i den følgende gennemgang.

3 Brug af åben kollektiv trafik

Visitation til lukket borgerkørsel sker normalt med henvisning til, at brugeren ikke kan anvende den almindelige kollektive trafik (Movia-busser og tog). Movia kan tilbyde flere produkter, der i varierende omfang kan forbedre tilgængeligheden til den åbne trafik for borgere med særlige behov. Vi vil se på de to mest oplagte.

3.1 Servicebusser

Mange kommuner – herunder flere af projektkommunerne - betaler i dag driftsunderskuddet til servicebuslinjer, der typisk betjener de største byområder med komplicerede ringruter, der giver tæt adgang mellem de vigtigste boligområder og de aktivitetspunkter, der er særligt interessante for befolkningsgrupper, for hvem kort afstand til stoppestedet er væsentligere end kort køretid. Konceptet må ikke forveksles med Ishøj Kommunes Servicebusser ("Bycenterbussen"), der drives af kommunens kørselsafdeling og er forbeholdt visiterede brugere.

Nøgletal for en Movia-drevet servicebuslinje kan typisk være:

- › Fast timedrift på hverdage mellem kl. 9.30 og 16.30 samt i weekender mellem kl. 10.30 og 14.30 (ca. 1.900 køreplantimer/år)
- › Mellemstor lavgulvsbus, der kan anvendes af borgere i kørestol eller med rollator
- › Ca. 30-40.000 påstigninger/år og billetindtægter på ca. 0,2-0,3 mio. kr./år
- › Nettounderskud (betales af kommunen) ca. 1,10 mio. kr. årligt.

Etablering af (udvidet) servicebusdrift vil - sammen med en indsats for at overføre brugere af lukket kørsel til disse - kunne aflaste den lukkede borgerkørsel noget, da man så ville have dækket langt størstedelen af kommunens borgere inden for kort gangafstand. Det kræver dog også, at ruten tilrettelægges, så den betjener en række kommunale tilbud, som typisk anvendes af visiterede borgere (ældrecentre, træningscenter mv.).

Ishøj Kommune har ikke åben servicebusdrift i dag. Den såkaldte ”Servicebus”/ ”Bycenterbus” er en lukket ordning for visiterede skoleelever og andre brugere. COWI vurderer, at der ikke vil være økonomi i at supplere de tre nuværende, lukkede ”servicebusruter” med et åbent tilbud, da dette i vidt omfang vil henvende sig til de samme kunder. Der er desuden ingen eksempler på, at overførsel af visiterede borgere til servicebus er sket i systematisk form, og effekten er derfor svær at vurdere.

3.2 Flextur

Med handicapkørslen som grundlag tilbyder Movia offentlige myndigheder og private en række kørselsordninger, der genanvender handicapkørselens ressourcer (vogne og chaufførtimer) og derved yderligere kan reducere de samlede udgifter.

Et af disse produkter er et telebus-/teletaxi-koncept, kaldet ”Flextur”. Der er tale om et arrangement, hvorved private for en lavere pris end normal taxametertakst kan blive transporteret mellem to vilkårlige adresser i dækningsområdet. Ordningen dækker kun de kommuner, der er tilmeldt (pt. 23) – der kan altså kun køres mellem adresser i disse kommuner. Pr. oktober 2012 omfatter medlemsgruppen bl.a. et sammenhængende bælte syd for projektkommunerne (Faxe, Stevns, Køge, Solrød, Greve, Lejre og Roskilde) og et mindre lidt nord for (Ballerup, Furesø og Allerød). Dette tilsiger, at der er gode chancer for, at ture med projektkommunernes borgere vil kunne koordineres med nabokommunernes, så samkørselsgraden øges og tomkørslen minimeres.

Kørslen skal bestilles to timer før ønsket afgang, der skal ligge i tidsrummet kl. 06-23 (alle ugens dage).

Standardtaksten er (pr. 20/1 2013):

- Grundtakst = 24 kr. for de første 5 km (minimumspris pr. tur)
- 6 kr. pr. km ud over de første 5.

Dette svarer groft sagt til halv taxameterpris og er medvirkende til, at ordningen har ret begrænset anvendelse i dag.

13 Movia-kommuner tilbyder pt. Flexitur med ”kommunetakst”/”halv takst” (forstået som: 24 kr. for første 10 km og 6 kr./km derudover). Den lave takst gælder dog kun ture inden for kommunegrænsen.

23 kommuner med et samlet folketal på ca. 750.000 er tilmeldt Movia’s Flexiturordning. Der befordres gennemsnitligt ca. 55 passagerer pr. 1.000 indbyggere pr. år. Hvis de anvendes ”kommunetakst”, skønnes det, at passagertallet vil kunne hæves med ca. 40% til ca. 77 påstigere/1.000 indbyggere årligt.

Kommunernes nettoudgifter til ordningen er i dag ca. 7 kr. pr. indbygger og selvfinansieringsgraden er ca. 25%. Dette svarer til, at f.eks. Ishøj Kommune årligt ville skulle betale ca. 150.000 kr. til ordningen med ”normal takst”, eller formentlig ca. 250.000 kr. ved halv takst.

Det skal bemærkes, at forslaget er langt billigere for kommunen end ”traditionelle telebusser”, der anvender egne køretøjer og kun kører i et begrænset område - men også giver meget færre nye passagerer. Det vurderes, at kun Flexitur-løsningen, med dens meget store geografiske dækningsområde, har nogen reel mulighed for at tiltrække passagerer fra den lukkede borgerkørsel.

Der er desværre ikke foretaget systematiske forsøg med at ”tvangsvisitere” lukkede ordningers brugere til Flexitur, og en effektvurdering er derfor svær.

Vi har regnet på et eksempel med standardtakst for ikke-visiterede brugere, og hvor 15% af brugerne af ældrekørsel til almene dagcentertilbud og vedligeholdende træning kan visiteres til Flexitur-betjening, og pålægges at betale samme turpris som alle andre. (De kommunale ”bycenterbusser” betjener ikke i dag denne kørselstype og har næppe heller kapacitet til det). Heri indgår bl.a. hensynet til den begrænsede kapacitet i Flexitur-systemet.

En overslagsberegning viser, at Flexitur med halv normaltakst næppe vil kunne finansieres ved den nævnte overførsel af visiterede brugere, og denne mulighed indgår derfor ikke i de gennemregnede forslag.

4 Sløjfning af ikke-lovpligtig kørsel

En række af de nuværende kørselsordninger i projektkommunerne er frivillige. De omfatter følgende hovedkategorier:

- Kørsel til aktiviteter, kommunerne ikke er pligtige til at tilbyde (typisk specielle udflugter og arrangementer for pensionister, tilflyttere og lignende).
- Kørsel efter Servicelovens §117. Denne giver kommunerne mulighed for at tilbyde gratis transport til særligt trængende borgere, hvor ingen anden lovparagraf giver mulighed for kørselsvisitation.
- Ældrekørsel til genoptræning, vedligeholdende træning og almene dagcenteraktiviteter ifølge Serviceloven. Selve aktiviteterne skal tilbydes, men der er ingen formel transportforpligtelse. Det kan nævnes, at f.eks. Horsens Kommune ikke tilbyder kørsel til dette formål.

- › Kørsel til svømmeundervisning for folkeskoleelever. Undervisningen er ikke lovpligtig og kan erstattes f.eks. af idrætstimer på den enkelte skole, hvorved transportbehovet bortfalder. (Alternativt kan større eller mindre dele af transporten eventuelt udføres ved, at eleverne cykler, som det ses i visse nabokommuner.)

I Ishøj-eksemplet er inkluderet delforslag om nedlæggelse af svømmehalskørslen (som er meget begrænset) og ældrekørslen efter Serviceloven samt kørslen på to af de tre ”servicebusruter”, som primært udfører kørsel efter Servicelovens §117.

Det skal kraftigt understreges, at de tilknyttede aktiviteter er i vidt omfang forebyggende. Der kan derfor på længere sigt være negative, afledte effekter, der bør drøftes med de relevante nøglepersoner.

5 Lavere serviceniveau

5.1 Visitation

Der visiteres generelt meget stramt til lukket kørsel i Ishøj Kommune, bortset fra til lægekørsel, (årlig udgift dog kun ca. 60.000 kr.), og hvortil brugerne kun engangsvisiteres. COWI skønner umiddelbart, at følgende tiltag vil være mulige for lægekørslen:

- › Strammere førstegangsvitation (besparelse ca. 5%)
- › Årlig revisitering (besparelse ca. 10%)
- › Godkendelse af hver enkelt tur (besparelse ca. 15%).

Det vurderes af COWI, at det ugentlige besøgstal for ældre til almene dagcenteraktiviteter efter Serviceloven (alt mellem 1 og 5 forekommer i dag) formentlig kan reduceres med gennemsnitligt ca. 20% uden uoverstigelige problemer på længere sigt.

5.2 Ventetider

Problemstilling

Det har betydning for en kørselsordnings driftsudgifter, i hvilket omfang de faktiske afhentnings- og afsætningstidspunkter kan afvige fra det ønskede – herunder, hvilke afvigelser, brugeren må acceptere i forhold til det, der er aftalt ved bestillingen af kørslen (hvad enten det er en enkelttur eller en mere regelmæssig ”køreplan”). Det skal bemærkes, at lovgivningen ikke indeholder bestemmelser om de maksimale ventetider.

Nuværende forhold

Kørsel i Movia-regi sker som udgangspunkt med standardiserede ventetidsnormer, som kun vanskeligt kan afviges for enkeltkommuners brugere, fordi kørslen planlægges på tværs af kommunegrænserne.

Maksimal ventetid for Movias Flextrafik-kørsel er generelt -15/+45 minutter. For kørselsafdelingens kørsel og de kommunalt udbudte kørsler er den 45 eller 60 minutter, dvs. relativt høj. Den meget beskedne lægekørsel er på ”taxivilkår”, dvs. med ganske minimale ventetider.

Simuleringsresultater	<p>I projektets kørselssimuleringer er bl.a. gennemført en sammenligning af kørselsomfanget ved to alternative ventetidskriterier:</p> <ul style="list-style-type: none"> › -30/+20 minutter › -40/+30 minutter. <p>Der opnåedes ved de ”stramme” kriterier en besparelse på 3-4% i antallet af nødvendige køretøjer. Dette blev dog stort set opvejet af en længere køretid pr. køretøj. Effekten af ventetidskriterierne synes således at være begrænset.</p>
Løsningsforslag	<p>COWI vurderer, at de nuværende maksimale ventetider næppe kan øges uden betydelige gener for brugerne. Lægekørslen er så beskeden, at indførelse af maksimal ventetid her næppe vil have målelig, økonomisk effekt.</p> <p><i>Øgede ventetider i hjemmet og på institutionerne i forbindelse med kørslen kan desuden i nogle tilfælde udløse en merudgift til personale, hvis brugerne ikke kan overlades til sig selv i ventetiden.</i></p>
Problemstilling	<p>5.3 Køretid/omvejskørsel</p> <p>Eventuelle krav om den maksimale tid, en bruger må sidde i køretøjet eller den maksimale omvejskørsel i forhold til den mest direkte rute har ligeledes potentielt betydning for mulighederne for at koordinere enkeltpersonure.</p>
Nuværende forhold	<p>Som for ventetiderne gælder, at Movia-kørslen sker med enten en standardiseret, maksimal køretid (75 minutter eller – for førskolebørn – 60 minutter) eller en maksimal omvejskørsel på 150% i forhold til den direkte rute. Denne kørsel vil ikke blive berørt i forslagene, idet disse køretider efter erfaringer fra andre kommuner må betragtes som et maksimum for et blot nogenlunde rimeligt serviceniveau.</p> <p>For den kommunalt udbudte kørsel og kørselsafdelingens transporter er ikke indmeldt maksimale køretider.</p>
Simuleringsresultater	<p>I kørselssimuleringerne er udført optimering af det samlede turmateriale med to alternative rejsetidskrav:</p> <ul style="list-style-type: none"> › 45 minutter › 60 minutter. <p>Der kunne ikke påvises mærkbare besparelser i vognforbrug eller kørte kilometer ved at anvende den høje ventetidsværdi. Også her kan der altså konstateres en beskeden effekt af rejsetidskravet på kørselsomfang og økonomi.</p>
Løsningsforslag	<p>COWI vurderer på basis af nabokommunernes indmeldinger, at en generel overgang til de standardventetider, der anvendes i Movia-kørslen (75/60 minutter) forsigtigt sat vil kunne give en besparelse på ca. 5% i den samlede nettoudgift til de relevante kørselsordninger - dvs. de, der ikke sker i Movia-regi eller ved skolekort/kørselsgodtgørelser eller som fast køreplanlagt kørsel ("Bycenterbusserne"). <i>Der bør kontrolleres for de eventuelle, faktisk forekommende ventetidsregler i den kommunalt udbudte kørsel.</i></p>

5.4 Nedsat grad af chaufførhjælp

Det har stor betydning den samlede køretid for en tur, hvilket niveau af chaufførbistand, der kræves. Der kan skelnes mellem følgende grader (ofte kaldet ”serviceniveauer”):

- › Sikring af, at brugeren kommer sikkert ind og ud af køretøjet (”kantsten-til-kantsten”)
- › ”Gadedør-til-gadedør”
- › ”Entredør-til-entredør” – kan give betydeligt ekstra tidsforbrug, hvis brugerne skal transporteres ad trapper med en trappemaskine.
- › ”Sofa-til-sofa”- implicerer normalt, at chaufføren skal hjælpe brugeren i og af overtøjet.

En høj grad af chaufførhjælp – også kaldet servicetid - vil desuden påvirke den totale køretid på ture med samkørsel betydeligt, sådan at det kan give problemer med at overholde eventuelle, maksimale køretider for den enkelte bruger.

I Ishøjs tilfælde er serviceniveauet for de lukkede kørsler med ældre og handicappede ”gadedør-til-gadedør” eller ”entredør-til-entredør”, alt efter brugerens funktionsevne. For kørsel med normalt mobile børn og voksne er det ”kantsten-til-kantsten”.

En reduktion i graden af chaufførhjælp vil ofte udløse et ekstra personalebehov i institutionen eller for en hjemmehjælper i boligen. Dette bør drøftes med de kommunale nøglepersoner, og der er derfor ikke i løsningsforslagene inddraget besparelsesmuligheder ad den vej. Potentialet må som udgangspunkt vurderes som beskedent.

6 Øget brugerbetaling

Lovgivningen forhindrer brugerbetaling for en lang række af borgerkørselsordningerne. Undtaget er reelt kun tre grupper:

- › Ældrekørsel til genoptræning/vedligeholdende træning efter Serviceloven. Der tages ikke betaling i Ishøj Kommune for denne kørsel. Her skønnes en transportpris på 50 kr. pr. ”besøg”/dobbelttur at være realistisk.
- › Ældrekørsel til almene dagcenteraktiviteter på dagcentre. Her betales i dag heller ikke. I løsningsforslaget er betalingen sat til 50 kr. pr. dobbelttur.
- › ”Anden borgerkørsel”. I Ishøjs tilfælde dækker dette kørsel på to af de tre Servicebusruter (kørsel efter Servicelovens §117). I løsningsforslaget er betalingen også her sat til 50 kr. pr. dobbelttur.

Der påregnes et passager- og dermed indtægtsfrafald på ca. 15% ved prisstigningerne.

7 Koordineret, kommunalt udbud

Nuværende forhold

Følgende kørselsordninger udføres i Ishøj Kommune i dag helt eller delvis på kommunal kontrakt eller på ”taxametervilkår” (dvs. køres ikke af Movia, kørselsafdelingen eller andre kommuners vognmænd eller som privat kørsel med godtgørelse):

- › Lægekørsel (formidlet af kørselsafdelingen)
- › Kørsel til specialundervisning for 3 børn (andre kommuners kontrakter)
- › Kørsel til aktivitet og samvær for voksne handicappede (bosteder).

De to sidstnævnte kategorier er reelt uden for kommunens råderum, og et selvstændigt udbud af den meget beskedne lægekørsel vil ikke have mærkbar økonomisk effekt.

8 Øget brug af Movia Flextrafik

Hvis yderligere kørselsordninger i stedet blev overført til Movia Flextrafik, skønnes det på basis af erfaringstal fra Movia og andre trafikskaber forsigtigt, at besparelsen på grund af diverse stordriftsfordele for trafikskabet (udbud, kørseloptimering, administration) i forhold til en situation med kommunalt udbud af kørslen vil blive af størrelsesordenen ca. 10%. (Dette forudsat, at Movia opnår den forventede reduktion på 20-25% i den gennemsnitlige turpris for Flextrafik/Rute-kørsel ved de kommende genudbud).

Det skal understreges, at denne besparelse kun vedrører de nævnte stordriftsfordele. Hvis serviceniveauet samtidig strammes, svarende til Movias standardniveauer, vil det udløse en ekstra besparelse som nævnt i pkt. 5.

Kommunens kørselsafdeling lever principielt transportydelser på sædvanlige, kommercielle vilkår - dvs. som en mellemstor, privat vognmand. Det må derfor som udgangspunkt antages, at der vil kunne opnås de nævnte stordriftsfordele ved at overføre kørselsafdelingens ture til Movia Flextrafik. Der er følgelig opstillet et løsningsforslag, hvori al eksisterende kørsel, udført af kørselsafdelingen eller privat vognmand/taxiselskab på kommunal kontrakt eller aftale, overføres til trafikskabet. Der er tale om en ”maksimumsberegning”, idet nogle af de mere regelmæssige kørsler muligvis ikke vil være interessante for Movia i den nuværende situation.

9 Hjemtagning af Movia-kørsel

Ved ”hjemtagning” forstås her, at kommunen opsiger aftaler med Movia om udførelse af åben eller lukket kørsel og erstatter den i fornødent omfang med lukket kørsel, udført som egenproduktion eller via kontrakt/aftale med private vognmænd. Det bemærkes, at kommunerne ifølge Trafikskabsloven er afskåret fra at tilbyde kørsel, åben for alle (”offentlig servicetrafik”).

9.1 Lukning af lokalruter

Generel problemstilling De fleste åbne busruter på Sjælland er såkaldte lokalruter, der finansieres af kommunerne. Kommunerne har omvendt suveræn ret til at bestemme ruternes linjeføring og driftsomfang – herunder eventuelt helt nedlægge ruter. Dette kan f.eks. være interessant i spareøjemed, hvis en meget stor del af passagererne er transportberettigede skoleelever, hvis transport kommunen er ansvarlig for at stille gratis til rådighed. Da elvernes transportbehov er begrænset til få ture pt. skoledag, vil der principielt kunne spares ved at erstatte den åben kørsel med en eller flere lukkede skoleruter, hvis linjeføring og drift tillige vil kunne justeres mere fleksibelt end det gælder for åbne ruter.

Der er ikke oplagte danske eksempler på, at hjemtagning af åben kørsel på længere sigt har givet besparelser, der har kunnet opveje generne for de øvrige borgere.

Nuværende forhold

I Ishøjs tilfælde gælder:

- › En del af lokalrutekørslen er allerede hjemtaget, idet Servicebusruterne under kørselsafdelingen varetager en stor del af kørslen med transportberettigede normalklasseelever ("blå rute").
- › Alle lokalruter bortset fra den beskedne rute 128 (Ishøj st. – Arken) er "tværkommunale". Det indebærer, at kommunen i princippet skal være enig med de berørte nabokommuner om ruternes eksistens og driftsomfang. Der er dog ikke i lovgivningen regler for, hvordan eventuelle interessekonflikter omkring dette skal løses.
- › Størstedelen af busdriften i kommunen finansieres af regionen (linje 300S, 330E, 400S/400).
- › Nedlæggelse af lokalruterne vil fjerne kollektiv trafik i gangafstand fra størstedelen af kommunens bolig- og erhvervsområder (herunder Ishøj Landsby og Torstorp).
- › Der er kun indmeldt kommunalt køb af skolekort til 19 transportberettigede normalklasseelever. Dette tyder på, at Servicebussen dækker størstedelen af behovet, både geografisk og tidsmæssigt.

En foreløbig, samlet vurdering tilsiger, at lukning/hjemtagning af lokalruterne i Ishøj Kommune vil give store, generelle problemer, og at en besparelse på kørsel med transportberettigede elever er urealistisk.

9.2 Hjemtagning af Flextrafik-kørsel

Movia kører tre typer af lukket kørsel for alle projektkommunerne:

- › **"Kommunale ordninger"** – typisk enkeltstående eller uregelmæssige ture med få passagerer i vognen. Denne kørsel planlægges og administreres i samme system, som varetager Movia's handicapkørsel til fritidsformål. Kørslen genudbydes årligt. Ishøj Kommune anvender dette tilbud til kørsel med voksne handicappede til bosteder. Den årlige nettoudgift er ca. 1,56 mio. kr.. Der forventes ikke væsentlige ændringer i denne ved de kommende

genudbud. COWI vurderer umiddelbart, at kommunen ikke ved hjemtagning af kørslen til eget udbud eller egenproduktion vil kunne opnå lavere pris pr. tur.

- › **Rute/Elev og Rute/Bruger-kørsel** – transport af handicappede børn og voksne til tidligere amtslige specialinstitutioner. Den samlede kommunale udgift er i Ishøj ca. 2,58 mio. kr./år. De nuværende turpriser svinger mellem ca. 110 og ca. 240 kr., alt efter institutionstype. De er belastet af uheldige markedsforhold omkring de gældende kontrakters starttidspunkt samt en meget ufleksibel kontraktform (jf. specielt memo om genudbud af Flextrafik/Rute-kørsel). Movia forventer – bl.a. på basis af erfaringer fra kommuner i Region Sjælland - at de kommende genudbud i 2013-14 vil give 20-25% lavere gennemsnitlige turpriser. COWI vurderer umiddelbart, at kommunen ikke ved hjemtagning af kørslen til eget udbud eller egenproduktion vil kunne opnå lavere pris pr. tur.

Ishøjs kørselsafdeling

Projektets analyse af turpriser for kørsel, udført af Ishøj Kommunes kørselsafdeling, henholdsvis Movia, har ikke givet et klart billede. Dette skyldes bl.a., at Ishøjs kørselsafdelings ture generelt er korte (interne i Ishøj/Vallensbæk), mens Movias typisk er betydeligt længere. Kørselsafdelingens prisberegning er fuldt omkostningsdækkende, men kørslen har ikke været konkurrenceudsat (i udbud).

Politisk problemstilling

Det gælder desuden for Flextrafik/Rute-kørslen, at den er en integreret del af det tværkommunale samarbejde (KKR) omkring institutionsstrukturen i regionen. En hjemtagning af kørslen til de fælles institutioner vil belaste økonomien for de øvrige kommuner, der anvender samme institutioner, idet kørslen til disse ikke kan planlægges så effektivt som før. Hjemtagning af kørsel forudsætter derfor, at der er tværkommunal enighed om ophævelse af det nuværende samarbejde omkring kørslen til de involverede institutioner.

10 Egenproduktion

Ved ”egenproduktion” forstås her, at kommunen udfører lukket kørsel i egne køretøjer og med egne ansatte som chauffører. Egenproduktion kan principielt udføres på to måder som beskrevet herunder.

10.1 Tilladelsesfri kørsel (”institutionsbusser”)

Det er lovligt for en kommunal institution at udføre kørsel med egne brugere i egne køretøjer og med eget personale som chauffører uden særlig tilladelse. Ordningen hedder formelt ”tilladelsesfri kørsel”, men omtales normalt som ”institutionsbusser”.

Ishøj Kommune har kun indmeldt kørsel af denne type i forbindelse med ældre kørsel til almene dagcenteraktiviteter på Torsbo. Det er dog sandsynligt, at også visse andre institutioner inden for eget budget udfører sådan kørsel, primært til udflugtskørsel for egne brugere.

Fordelene ved brug af institutionsbusser kan være:

- › Stor **fleksibilitet** ved tilrettelæggelse og udførelse af kørslen
- › Mulighed for at indsætte **institutionspersonale** som ”deltidschauffører”.

Løsningen har dog også flere **ulemper**:

- › **”Forsyningsikkerheden”**: For mange kørselstyper med regelmæssig/ daglig drift vil driftsforstyrrelser på grund af personalemangel eller busnedbrud være uacceptabelt (fx kørsel med elever til specialundervisning). Der skal derfor være et beredskab både på chauffør- og køretøjsiden.
- › For at undgå uønsket konkurrence med private vognmænd har lovgivningen **begrænset mulighederne for at koordinere kørsel** med institutionsbusser til *institutioner med samme funktion inden for et lokalområde*. Det betyder fx., at kommunens plejehjem som nu kan drive en fælles buspark til kørsel til dagcentrene, men at ledige bus- og chaufførressourcer i denne ordning ikke kan anvendes til kørsel med elever til specialundervisning og lign. Kommunen kan således heller ikke oprette en central ”kørselsafdeling”, som udfører lukket kørsel på tværs af kørselsordninger og forvaltningsafdelinger.
- › **Forsikringsudgifter**: De fleste kommuner er selvforsikrende. Dette gør det vanskeligt at sammenligne udgifterne til egenproduktion med sædvanlige kontraktpriser hos en privat vognmand, hvori forsikringsudgifterne indgår direkte.
- › **Udbud**: Det reducerer mulighederne for at opnå besparelser via koordinerede udbud (se nedenfor).

Der kan ikke peges på oplagte muligheder for at opnå reelle besparelser ad denne vej ved at udvide den nuværende egenproduktion (som formentlig kun består af enkelt dagcentres og klubbers brug af egne busser).

10.1.1 Erhvervsmæssig personbefordring ("kommunalt kørselskontor")

Flere danske kommuner har – eller planlægger - oprettelse af egentlige kørselskontorer, hvor store dele af kommunens kørsel planlægges koordineret på basis af indmeldinger fra de visiterende og betalende forvaltninger. Dette svarer til den løsning, Ishøj Kommune har anvendt i flere årtier, og som efter Strukturreformen er udbredt til også at varetage store dele af Vallensbæk Kommunes lukkede kørsel.

Skal der opnås markante koordineringsgevinster, skal kørslen kunne integrere brugere af forskellige ordninger, dvs. af forskellige typer kommunale tilbud. Dette kan ikke ske ved brug af ”institutionsbusser” (tilladelsesfri kørsel), men kræver en professionel kørselsafdeling med tilladelse til såkaldt ”erhvervsmæssig personbefordring”. Dette muliggør så omvendt, at én kommunes kørselskontor kan udføre kørsel for nabokommuner, som det fx ses i samarbejdet mellem Ishøj og Vallensbæk og mellem Hørsholm og Rudersdal kommuner.

Der er ingen systematisk analyser af den økonomiske besparelse eller medudgift ved at udføre kørsel i et kommunalt kørselskontor i forhold til at overlade den til trafikskabernes Flextrafik-ordninger, når de administrative udgifter medtages.

Projektets gennemgang af Ishøjs kørselsafdelings økonomi giver heller ikke noget entydigt svar, primært fordi kørselsafdelingen primært varetager interne, dvs. korte ture, mens Movias kørsel og den kørsel, der varetages af andre kommuner, næsten altid er ”tværkommunal”.

Det må dog som udgangspunkt antages, at en enkelt kommune ikke i et EU-udbud kan opnå så lave kontraktpriser som trafikskaberne, der udbyder meget store mængder af kørsel. Dette støttes bl.a. af resultaterne fra Deloitte's strikprøveanalyse af 8 kommuners kørselsordninger, afrapporteret i januar 2012.

Det hævdes undertiden, at med et kørselskontor har kommunen – modsat i Flextrafik-regi - suverænt mulighed for at fastsætte serviceniveauet for hver ordning og for hver kunde. Dette er principielt forkert, idet Flextrafik's edb-systemer sagtens kan håndtere, at en bestemt tur køres med brugere fra forskellige kommuner og med forskelligt serviceniveau. (Movia anbefaler dog, at man så vidt muligt anvender ensartede servicekrav for at forenkle administrationen).

Samtidig klages der fra mange kommuner over, at kørselsafregningerne fra trafikskaberne er fejlbehæftede - herunder at der betales for brugere, der ikke er blevet kørt. Dette gælder dog i Movia's tilfælde primært kørselstypen ”Rute”, der planlægges manuelt. Selskabet arbejder på at forbedre kvalitetskontrollen på dette punkt, herunder at anvende bodsansvar for entreprenøren for fejlagtig afregning i de kommende kontrakter.

Der kan således ikke umiddelbart peges på oplagte økonomiske eller administrative gevinster ved et kommunalt kørselskontor i forhold til brug af Movia's Flextrafik-ordninger. Også her må der desuden forventes problemer med KKR-samarbejdet, hvis kørselskontoret også skal overtage den nuværende Flextrafik/Rute-kørsel.

11 Tværkommunalt samarbejde

Kørselssimuleringer

Ved kørselssimuleringerne er der blandt andet foretaget kørselsoptimeringer med tre scenarier, der belyser effekterne af at koordinere kørsel på tværs af kommunegrænserne:

- › S1: Kørslen i kommune X på kørselsordning Y koordineres (typisk nogenlunde som dagens situation)
- › S2: Kørslen inden for kørselsordning Y koordineres på tværs af alle ”5½” kommuner
- › S4: Kørslen på alle (de medtagne) kørselsordninger koordineres under et for alle kommuner.

Der opnåedes ved scenarie S2 en besparelse ift. S1 på ca. 15% af de kørte kilometer, og ved scenarie S4 en besparelse på 21%. Der er således en markant ekstra besparelse ved en totaloptimering for alle relevante kørselsordninger.

Løsningsforslag

På basis af disse resultater kan der opstilles to løsningsforslag, der begge indebærer, at et fælles bestillingskontor varetager kørsel på tværs af kommunegrænserne i projektområdet:

- › 1: Til koordinering af al kørsel, der meningsfuldt kan udføres i kommunalt regi – dvs. ekskl. Movias handicapkørsel samt kørsel på skolekort, kørselsgodtgørelse eller billetrefusion.
- › 2: Som 1, men med undtagelse af Movias Flextrafik/Rute-kørsel, der jo er underlagt tværkommunale samarbejdsaftaler i regionen. I Ishøjs tilfælde er valgt også at fradrage kørsel til bosteder med voksne handicappede, der kontraktmæssigt håndteres uden for Ishøj Kommune ("Kommunale ordninger").

Besparelseseffekten anbefales af COWI sat til 15% af de indgående ordningers nettoudgifter, idet der allerede i dag er en del kørsel, der er koordineret mere end svarende til scenarie S1 ovenfor.

Bemærk, at løsningsforslagene ikke indebærer stillingtagen til, om kørslen skal udføres som egenproduktion - dvs. ved udvidelse af Ishøjs kørselsafdeling - eller via et samlet EU-udbud af al relevant kørsel i hele projektområdet.

12 Investeringsbehov/engangsbesparelser

Enkelte løsningsforslag medfører, at kommunen påføres eller sparer engangsudgifter eller udgifter, der er tilbagevendende med nogle års mellemrum. De er i økonomiberegningerne søgt håndteret således:

- › **Koordineret, kommunalt udbud** af pt. ikke konkurrenceudsat kørsel eller "hjemtagning" af Flextrafik-kørsel: Vil - typisk med 3-6 års mellemrum – give udgifter til planlægning og gennemførelse af et EU-udbud af størrelsesordenen 0,5-1 mio. kr. alt efter udbuddets omfang. Denne er medtaget/"afskrevet" ved skønnet over den procentvise besparelse i kørselsudgifterne.
- › **Overførelse af kørsel på kommunal kontrakt til Movia:** Vil spare dele af udgiften til planlægning og gennemførelse af EU-udbud. Kommunen vil dog stadig som nu skulle bidrage væsentligt til kørselsbeskrivelsen og opstilling af kontraktvilkår mv. Besparelsen er også her medtaget/"afskrevet" ved skønnet over den årlige besparelse.
- › **Tværkommunalt bestillingskontor.** Der vil her være engangsudgifter til etablering af kontoret, indkøb af edb-systemer mv. Konsulenten vurderer dog, at en stor del af udgiften vil modsvares af besparelser i de enkelte kommunernes interne administration og kontorhold, og at resten kan afskrives over så lang en periode, at det ikke mærkbart vil rykke ved den skønnede besparelse på 15% af de nuværende nettoudgifter til de påvirkede kørselsordninger.

13 Samlede løsningspakker

De enkelte løsningsforslag kan naturligvis sammensættes til løsningspakker på mange forskellige måder. Som udgangspunkt for drøftelser med projekts styregruppe er foreløbig gennemregnet et antal alternative pakker i to kategorier som gennemgået nedenfor.

Enkeltforslagenes og løsningspakkernes skønnede økonomiske konsekvenser er vist skematisk i Tab. 13.1 nedenfor. Ved opstilling og økonomivurdering af pakkerne er taget højde for:

- › Nogle løsninger er alternativer (udelukker gensidigt hinanden)
- › Nogle pakker er ”overlappende” (den samlede økonomisk effekt er mindre end summen af enkeltforslagenes).

De nuværende, årlige nettoudgifter (niveau Budget 2012) til en given kørselsordning – evt. fordelt på udøver – er gengivet i Bilag 1. De danner grundlag for beregninger af de procentvise besparelser ved de enkelte tiltag. Tab. 13.1 viser, hvilke poster i Bilag 1, der indgår i besparelsesgrundlaget i det enkelte tilfælde.

13.1 Økonomiske pakker

Det foreslås for hver kommune at opbygge 3 alternative, samlede løsningspakker, bestående af kombinationer af enkelttiltag med forskellig, samlet økonomisk effekt. For Ishøj Kommune er givet forslag til tre alternative løsningspakker:

- › **”Lille pakke”**. Samlet årlig besparelse knapt 4%. Baseret på:
 - Koordineret EU-udbud af ”ikke-Movia” kørsel - dvs. konkurrenceudsættelse af kørselsafdelingens opgaver
 - Stramning af serviceniveauet på ældre kørsel efter Serviceloven (køretid)
 - Reduktion af besøgsfrekvens i ældre kørsel til almene dagcenteraktiviteter
 - Stramning af visitation til lægekørsel.
- › **”Mellem pakke”**. Samlet årlig besparelse godt 9%. Baseret på:
 - Movia Flextur med normaltakst (med overførsel af 15% ældre kørsel efter Serviceloven)
 - Stramning af serviceniveauet på ældre kørsel efter Serviceloven (køretid)
 - Reduktion af besøgsfrekvens i ældre kørsel til almene dagcenteraktiviteter
 - Stramning af visitation til lægekørsel.
 - ”Maksimeret brugerbetaling” på tilladte ordninger (ældre kørsel, ”§117-kørsel”)
 - Stramning af serviceniveauet på relevante ordninger, svarende til ”Movia-
 - Maksimal overflytning af kørselsordninger til Movia Flextrafik.
- › **”Stor pakke”**. Samlet årlig besparelse ca. 26%. Baseret på:
 - Koordineret EU-udbud af ”ikke-Movia” kørsel (kørselsafdelingen konkurrenceudsættes)
 - Tværkommunal koordinering af relevant kørsel (som ikke sløjfes)

- Sløjfning af alle ikke-lovpligtige kørselsordninger
- Stramning af serviceniveauet på ældre kørsel efter Serviceloven (køretid).

13.2 Princip-pakker

Til supplement til de økonomiske pakker er der tillige set på:

- › Hvad kan maksimalt opnås via de interne politiske beslutninger i kommunen – dvs. vedrørende valget af udbudte ordninger, visitation, servicekrav og brugerbetaling? ("**lovgivnings-pakke**"). Pakken er i sagens natur koncentreret om sløjfning af ikke-lovpligtige ordninger og indeholder desuden stramning af visitationen til lægekørsel samt maksimale køre- og ventetider i ældre kørslen efter Serviceloven (årlig besparelse ca. 1,7 mio. kr.).
- › Hvad kan maksimalt opnås via valget af teknisk/administrativ løsning (hvordan koordineres og udbydes kørslen, sker det via Movia eller i kommunalt regi, evt. i et tværkommunalt samarbejde? ("**teknisk pakke**"). Her vil koordineret EU-udbud af "ikke-Movia" kørsel (kørselsafdelingen konkurrenceudsættes) samt en tværkommunal koordinering af al relevant kørsel være mest effektiv (årlig besparelse ca. 2,2 mio. kr.). Løsningen vil dog som nævnt give problemer med det tværkommunale KKR-samarbejde om institutionsstrukturen i regionen.

Tab. 13.1 Økonomiske effekter af løsningsforslag samt forslag til samlede løsningspakker

		Kommune: Ishøj											
Løsningskategori	Forslagstype	Påvirket kørsel (Befordringsområde/detailordning)	Nuværende nettoudgift pr. år		Økonomisk effekt af enkeltforslag		Lille pakke	Mellem pakke	Stor pakke	Logvgningspakke	Teknisk pakke		
			2012-niveau	Poster i Bilag 1	I %	1.000 kr./år	1.000 kr./år	1.000 kr./år	1.000 kr./år	1.000 kr./år			
"Politiske løsningsforslag"													
A Brug af åben kollektiv trafik (Movia-produkter)	A.1 Servicebus	Potentialet er stort set dækket af eks. "Bycenterbus"											
	A.2 Flextur (normaltakst)	A.2a Nettodriftsudgift uden overførsel af visiterede brugere A.2b Overførsel fra ældre kørsel til genoptræning/vedligeholdende træning (SEL §86) A.2c Overførsel fra ældre kørsel til almene dagcenteraktiviteter (SEL §79)	800 812	11 12	-15% -15%	-120 -122	150 -122	150 -122					
B Visitation	B.1 Ikke-lovpligtig kørsel sløjfes	B.1a "Anden transport" (2 af de tre "servicebusruter")	496	15	-100%	-496							
		B.1b Ældre kørsel til genoptræning/vedligeholdende træning (SEL §86)	800	11	-100%	-800			-800	-800			
		B.1c Ældre kørsel til almene dagcenteraktiviteter (SEL §79)	812	12	-100%	-812			-812	-812			
		B.1d Kørsel til svømmeundervisning	49	4.4	-100%	-49			-49	-49			
	B.2 Strammere	B.2a Lægekørsel	60	1	-5%	-3							
B.3 Årlig revurdering	B.3a Lægekørsel	60	1	-10%	-6								
B.4 Kommunen godkender/bestiller hver tur	B.4a Lægekørsel	60	1	-15%	-9	-9	-9			-9			
B.5 Reduktion af besøgsfrekvens	B.5a Ældre kørsel til almene dagcenteraktiviteter (p.t. 1-5 besøg/uge)	812	12	-20%	-162	-162	-138						
C Serviceniveau	C.1 Maksimal ventetid ift. ønsket tid øges (til -15/+45 minutter)	C.1a Lægekørsel, kørsel med syge elever, kørsel til specialklasser, kørsel til genoptræning efter hospitalsophold, ældre kørsel til genoptræning/vedligeholdende træning/almene dagcenteraktiviteter	3.781	1+2+4.5+5.1b+5.1c+5.2b+5.2c+5.5+11+12	Ingen påviste besparelsesmuligheder								
	C.2 Maksimal køretid øges (til 60 minutter)	C.2a Lægekørsel, kørsel med syge elever, kørsel til specialklasser, kørsel til genoptræning efter hospitalsophold, ældre kørsel til genoptræning/vedligeholdende træning/almene dagcenteraktiviteter	3.781	1+2+4.5+5.1b+5.1c+5.2b+5.2c+5.5+11+12	-5%	-184	-173	-166	-103	-103			
	C.3 Chaufførhjelpe reduceres	Besparelsesmuligheder kan ikke pt. vurderes											
D Brugerbetaling	D.1 Betaling øges "maksimalt" (intet løvmæssigt maksimumsbeløb) (15% passagerfratold er indregnet)	D.1a Anden transport (2 af de 3 Servicebusruter, 0->50 kr. pr. dobbelttur)	0	15.1	97%	-188		-188					
		D.1b Ældre kørsel til genoptræning/vedligeholdende træning (SEL §86) (0->50 kr. pr. "besøg")	0	11	97%	-218		-185					
		D.1c Ældre kørsel til almene dagcenteraktiviteter (SEL §79) (0->50 kr. pr. "besøg")	0	12	97%	-185		-139					
"Tekniske løsningsforslag"													
E Koordineret, kommunalt udbud	E.1 Samlet EU-udbud af nuværende kørsel udført af kørselsafdelingen, på kommunal kontrakt + "taxametervikår"	Læge/Speciallæge Genoptræning efter hospitalsophold Normalklasselever (excl. skolekort) Specialundervisning for børn Ungdomundervisning (taxi) Genoptræning/vedligeholdende træning Generelle dagcenter tilbud Hjælpermiddeleprøvnin §117-kørsel	4.462	1+2+4.1+4.4+4.5+5.1b+5.1c+5.2b+5.5+6.3b+11+12+13+15	5%	-223	-200		-195		-223		
F Overflytning af kørsel til Movia	F.1 Movia/Flextrafik overtager principielt al kørsel udført af kørselsafdelingen eller på kommunal kontrakt (evt. "taxameterkørsel") - "maksimumsløsning"	Læge/Speciallæge Genoptræning efter hospitalsophold Normalklasselever (excl. skolekort) Specialundervisning for børn Ungdomundervisning (taxi) Genoptræning/vedligeholdende træning Generelle dagcenter tilbud Hjælpermiddeleprøvnin §117-kørsel	4.462	1+2+4.1+4.4+4.5+5.1b+5.1c+5.2b+5.5+6.3b+11+12+13+15	10%	-446		-400					
G Hjemtagning af Movia-kørsel	G.1 Lukning af åbne lokalruter	Isoleret besparelse på transport af skoleelever urealistisk (pt. 4 kr./persontur)				Ingen påviste besparelsesmuligheder							
	G.2 Hjemtagning af Flextrafik-kørsel	G.2a Kommunale ordninger	1.561	10.2b+10.3		Ingen påviste besparelsesmuligheder							
		G.2b Rute/Elev-kørsel (børn)	1.886	5.1a+5.2a+8.1+8.2		Ingen påviste besparelsesmuligheder							
G.2c Rute/Bruger-kørsel (voksne)	690	6.1+6.3a+10.1+10.2b		Ingen påviste besparelsesmuligheder									
H Egenproduktion	H.1 Tilladelsesfri kørsel ("institutionsbusser")	Vurderes urealistisk til reelle besparelser				Ingen påviste besparelsesmuligheder							
	H.2 Erhvervs mæssig personbefordring ("kørselskontor")	Vurderes umiddelbart urealistisk i enkeltkommuner i projektområdet				Ingen påviste besparelsesmuligheder							
I Fælleskommunalt koordineringskontor	I.1 Fælleskommunalt koordinering af alle ordninger, stor variant	Alt lukket kørsel i projektområdet koordineres (- Movia/Han-dicap, kørselsgodtgørelser og billetrefusioner)	13.321	Alt (3+5.3+9+14)	15%	-1.998			-1.749		-1.998		
	I.2 Fælleskommunalt koordinering af alle ordninger, lille variant	som I.1, men ekskl. Movias Flextrafik-kørsel ("Kommunale ordninger" + Rute/Bruger + Rute/Elev)	9.183	Som I.1 - (5.1a+5.2a+6.1+8+10.1+10.2a+10.2b+10.	15%	-1.377							
Nuv. totaludgift pr. år (1.000 kr.) = 14.401							Årlig besparelse i alt (1.000 kr.)		-545	-1.317	-3.708	-1.773	-2.221
							Årlig besparelse i % af nuv. totaludgift		-3,8%	-9,1%	-25,8%	-12,3%	-15,4%

Bilag 1: Økonomi 2012 for de enkelte kørselsordninger

Kommune: Ishøj

Ordningens navn og målgruppe			Udførertype for kørslen					Økonomi 2012 (budget)			Nettoudgift pr. tår, 2012 (kr.)
Hovedkategori	Underkategori	Brugergruppe	Egenproduktion i "institutionsbus"	Egenproduktion som erhvervsæssig personbefordring	Kommunal kontrakt efter udbud	Kommunal aftale med entreprenør	Movia Flextrafik	Bruttoudgift (kr.)	Brugerbetaling (kr.)	Nettoudgift (kr.)	
1.1	Lægekørsel	Egen læge	Pensionister				Taxi (via kørselsafd.) Taxameterpris	30.000		30.000	313
1.2	Lægekørsel	Speciallæge	Pensionister				Taxi (via kørselsafd.) Taxameterpris	30.000		30.000	313
1.3	Lægekørsel	Akut behandl.	Pensionister				Taxi (via kørselsafd.) Taxameterpris				
1.4	Lægekørsel	Ledsagelse	Pensionister								
1	Lægekørsel	I alt						60.000	0	60.000	313
2.1	Genoptræning efter hospitalsophold	Almen genoptræn.	Alle (hospitalspatienter)	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				385.812	0	385.812	78
2.2	Genoptræning efter hospitalsophold	Special. genoptræn.	Alle (hospitalspatienter)	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling							
2.3	Genoptræning efter hospitalsophold	Ledsagelse	Alle (hospitalspatienter)	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling							
2	Genoptræning efter hospitalsophold	I alt						385.812	0	385.812	78
3.1	Individuel handicapkørsel		Voksne bevægelseshæmmede				Handicap	807.300	110.300	697.000	321
3	Individuel handicapkørsel	I alt						807.300	110.300	697.000	321
4.1	Kørsel med normalklasselever	Lukket skolerute (Servicebus, blå rute)	Folkeskolelever, normalklasser	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				291.154		291.154	22
4.2	Kørsel med normalklasselever	Skolekort	Folkeskolelever, normalklasser				Åben kørsel				
4.3	Kørsel med normalklasselever	Privat kørsel	Folkeskolelever, normalklasser					0			
4.4	Kørsel med normalklasselever	Swømmeundervisning	Folkeskolelever, normalklasser	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				49.180		49.180	14
4.5	Kørsel med normalklasselever	Syge elever	Folkeskolelever, kortvarigt syge	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				195.000		195.000	244
4.6	Kørsel med normalklasselever	Anden kørsel	Folkeskolelever, suppl. transport					25.000		25.000	
4	Kørsel med normalklasselever	I alt						560.334	0	560.334	31
5.1a	Kørsel til specialundervisning, børn	Specialklasser 1, kørsel med Movia	Specialklasselever				Flextrafik/Rute/ Elev	166.794	0	166.794	208
5.1c	Kørsel til specialundervisning, børn	Specialklasser 3, kørselsafdelingen, for PPR	Specialklasselever	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				229.131	0	229.131	115
5.2a	Kørsel til specialundervisning, børn	Specialschooler 1, Movia	Specialscolelever				Flextrafik/Rute/ Elev	1.250.951	0	1.250.951	208
5.2b	Kørsel til specialundervisning, børn	Specialschooler 2, kørselsafdeling	Specialscolelever	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				458.262	0	458.262	115
5.2c	Kørsel til specialundervisning, børn	Specialschooler 3, andre kommuner	Specialscolelever (Greve K. 2, H. Taastrup K. 1)		Andre kommuner			364.719	0	364.719	365
5.3	Kørsel til specialundervisning, børn	Kørselsgodtgørelser	Specialelever					29.537	0	29.537	12
5.1b	Kørsel til specialundervisning, børn	Specialklasser 2, kørselsafdelingen, for CBU	Specialklasselever	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				366.610	0	366.610	115
5.5	Kørsel til specialundervisning, børn	Førskolebørn	Førskolebørn (sproggrupper)	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				109.983	0	109.983	115
5.6	Kørsel til specialundervisning, børn	Specialklasser 4, kørsel med Movias åbne ruter	Specialklasselever (Skolekort)				Åben kørsel	24.675	0	24.675	4
5	Kørsel til specialundervisning, børn	I alt						3.000.661	0	3.000.661	114
6.1	Kørsel til specialundervisning, voksne	Voksenunderv. 1	Voksne med særlige befordringsbehov				Flextrafik/Rute/ Bruger	70.010	0	70.010	55
6.2	Kørsel til specialundervisning, voksne	Voksenunderv. 2	Voksne uden særlige befordringsbehov								
6.3a	Kørsel til specialundervisning, voksne	Ungdomsunderv. 1, kørsel m. Movia	Unge med særlige befordringsbehov				Flextrafik/Rute/ Bruger	320.930	0	320.930	174
6.3b	Kørsel til specialundervisning, voksne	Ungdomsunderv. 1, kørselsafdelingen	Unge med særlige befordringsbehov	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				279.070	0	279.070	174
6.4	Kørsel til specialundervisning, voksne	Ungdomsunderv. 2	Unge uden særlige befordringsbehov								
6	Kørsel til specialundervisning, voksne	I alt						670.010	0	670.010	142
7	Integration	Integrationsprogram	Udlændinge					0	0	0	
7	Integration	I alt									
8.1	Socialområdet - handicappede børn/unge	Specialbørnehave	Handicappede 2-6-årige				Flextrafik/Rute/ Elev	334.439	0	334.439	209
8.2	Socialområdet - handicappede børn/unge	Klubtilbud	Handicappede børn/unge				Flextrafik/Rute/ Elev	133.776	0	133.776	209
8.3	Socialområdet - handicappede børn/unge	Ledsager	16-18-årige handicappede					0			
8	Socialområdet - handicappede børn/unge	I alt						468.215	0	468.215	209
9.1	Socialområdet - udsatte børn/unge	Anbringelse 1	Udsatte børn og unge				Godtgørelser	357.820		357.820	256
9.2	Socialområdet - udsatte børn/unge	Anbringelse 2	Forældre til udsatte unge (møder)								
9.3	Socialområdet - udsatte børn/unge	Samvær	Udsatte unge og deres forældre								
9	Socialområdet - udsatte børn/unge	I alt						357.820	0	357.820	256
10.1	Socialområdet - handicappede voksne	Beskyttede værksteder	Voksne handicappede, kørsel med Movia Flextrafik				Flextrafik/Rute/ Bruger	75.000		75.000	195
10.2a	Socialområdet - handicappede voksne	Aktivitet/samvær	Voksne handicappede, kørsel med Movia Flextrafik (1 m. kommunale ordninger)				Flextrafik/Rute/ Bruger	224.000		224.000	259
10.2b	Socialområdet - handicappede voksne	Aktivitet/samvær (bosteder)	Voksne handicappede, anden befordring				Flextrafik/kommunal ordning	1.460.000		1.460.000	221
10.3	Socialområdet - handicappede voksne	Ledsager	Voksne handicappede				Flextrafik/kommunal ordning	101.500		101.500	63
10.4	Socialområdet - handicappede voksne	Kommunikationscentret, Hillerød	Sansehandicappede til udredning mv.				Vognmand	75.000	0	75.000	228
10	Socialområdet - handicappede voksne	I alt						1.935.500	0	1.935.500	198
11.1	Varigt nedsat funktionsevne	Vedligeholdende træning/genoptræning	Voksne, nedsat funktionsevne	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				800.052	0	800.052	78
11	Varigt nedsat funktionsevne	I alt						800.052	0	800.052	78
12.1a	Generelle dagcenter tilbud	Aktivitet/forebyggelse, kørt af kørselsafdelingen	Ældre	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				642.360		642.360	74
12.1b	Generelle dagcenter tilbud	Aktivitet/forebyggelse, kørt af institutionsbus	Ældre (til Torsbo)	Institutionsbus				170.000		170.000	35
12	Generelle dagcenter tilbud	I alt						812.360	0	812.360	60
13.1	Hjælpe midler	Kørsel til hjælpemiddelprøvnin (se 12.1)	Alle (evt. med ledsager)	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				0		0	
13	Hjælpe midler	I alt						0	0	0	
14.1	Beskæftigelse/aktivering	Jobsøgning	Ledige (primært ikke-forsikrede)				Godtgørelse	1.000		1.000	250
14.2	Beskæftigelse/aktivering	Praktik/opkvalific.	Ledige (primært forsikrede)								
14.3	Beskæftigelse/aktivering	Praktik/opkvalific.	Revalidenter								
14.4	Beskæftigelse/aktivering	Praktik/opkvalific.	Kontanthjælpsmodtagere								
14	Beskæftigelse/aktivering	I alt						1.000	0	1.000	250
15.1	Servicebus, rød og grøn rute (blå rute, se kar. 4.1)	Diverse visiteret kørsel	63% af servicebussernes kørselsomfang og udgifter	Ishøj Kommunes Kørselsafdeling				495.748	0	495.748	56
15	Eventuelle andre ordninger	I alt						495.748	0	495.748	56
								10.354.812	110.300	10.244.512	100