

Fælles kørselsanalyse - baggrundsnotat

Ishøj Kommune har i samarbejde med Albertslund, Brøndby, Glostrup, Hvidovre fået foretaget en fælles kørselsanalyse med det formål, at finde tværkommunale effektiviseringsmuligheder på befordringsområdet, samt synergieeffekter mellem den visiterede befordring (den lukkede kørsel) og den åbne kørsel som alle borgere kan benytte.

Baggrunden for analysen skal findes i økonomiaftalen for kommunerne for 2014, hvor det blev aftalt mellem KL og Finansministeriet, at effektiviseringsgevinsterne forbundet med omlægningen af befordringen skal frigøres frem mod 2017. I 2014 skønnes en samlet gevinst på 100 mio. kr. stigende til 430 mio. kr. i 2017.

Selve analysen er foretaget af COWI og de bemærker, at der er stor forskel på balancen mellem udgifterne til henholdsvis åben og lukket kørsel. Yderpunkterne er:

- › Ishøj Kommune – her ligger 2/3 af totaludgiften på lukket kørsel, idet en del af den åbne lokalrutekørsel er "hjemtaget" og køres af kommunens kørselsafdeling i form af lukket skolebustransport mv.
- › Hvidovre Kommune – tilskuddet til åben kørsel udgør her ca. 2/3 af totaludgiften.

I runde tal anvendte Ishøj Kommune i 2012 cirka 10 mio. kroner på lukket kørsel og cirka 5 mio. på åben kørsel.

Der er mellem kommunerne betydelige forskelle i brugen af de enkelte kørselsordninger og deres turpriser. Udgiften pr. indbygger pr. år for Albertslund, Brøndby, Glostrup og Ishøj ligger relativt tæt: Mellem 424 og 485 kr.

Hvidovres udgiftsniveau er derimod markant lavere: 283 kr. Dette kan dog for en stor del forklares ved, at kommunen bruger mange ressourcer på de åbne lokalruter, som i et vist omfang kan erstatte behovet for lukket kørsel (specielt mht. elevtransport).

Ser man på de samlede udgifter pr. indbygger pr. år til både åben og lukket kørsel, ændrer billedet sig dramatisk, idet Ishøj kommunes udgiftsniveau er klart lavest (722 kr. pr. indbygger pr. år), mens de øvrige fire kommuners udgifter ligger i intervallet 858-920 kr. pr indbygger.

COWI angiver i deres rapport en række muligheder for den fremtidige organisering af den lukkede kørsel. COWI peger på, at hvis de fem kommuner slog sig sammen med et fælles kørselskontor og et tværkommunalt busselskab ville Ishøj Kommune kunne spare op til cirka 20 % i forhold til det nuværende udgiftsniveau.

På baggrund af kørselsanalysens resultater har der efterfølgende været en administrativ proces, hvor Ishøj Kommune har søgt, at etablere et fælles kørselskontor med et fælles indkøb af kørsel blandt de fem kommuner med henblik på, at realisere de økonomiske gevinster, som kørselsanalysen peger på.

Dette har imidlertid ikke været succesrigt, idet Glostrup og Brøndby kommuner politisk har vedtaget, i samarbejde med Movia, at kortlægge deres serviceniveauer med henblik på, at indkøbe mere kørsel hos Movia end tilfældet er i dag. Den politiske holdning i Albertslund forventes, at være den samme som i Glostrup og Brøndby, når sagen behandles i Albertslund.

Hvidovre Kommune har også politisk drøftet muligheden for at købe mere kørsel via Movia, men her er status uafklaret, idet kommunens Økonomiudvalg har besluttet, at udsætte sagen om mere indkøb af kørsel via Movia med henblik på yderligere at definere Hvidovre Kommunes eget serviceniveau, når det gælder lukket kørsel.

De andre kommuners argumentation for, at købe mere kørsel hos Movia har blandt andet været, at de ikke ønsker at opbygge et parallelsystem til det offentligt ejede selskab Movia skønt COWIs analysen påviser, at de fem kommuner i fællesskab kunne gøre det billigere end Movia.

De øvrige kommuners holdninger til samarbejde medfører, at Ishøj Kommune må se på hvorledes den visiterede kørsel i dag afvikles i kommunen.

Ishøj Kommunes egen Kørselsafdeling, havde i 2012 en omsætning på cirka 5 mio. kroner. Samtidigt indkøbte Ishøj Kommune via Movia lukket kørsel for cirka 5. mio. kroner i 2012.

Det betyder altså, at Ishøj Kommune både får foretaget lukket kørsel af kommunens egen Kørselsafdeling og af eksterne vognmænd.

Administrationen har efterfølgende kigget på, hvorvidt Ishøj Kommunes Kørselsafdeling er konkurrencedygtig sammenlignet med de timepriser, som kørsel kan indkøbes til via Movia.

Kørselsafdelingen har i dag indgået interne kontrakter med forskellige centre i kommunen med en aftalt timepris på cirka 380,00 kroner pr. time. Denne timepris betales også af Vallensbæk Kommune, som køber kørsel til en del af deres borgere af Ishøj Kommunes Kørselsafdeling.

Til sammenligning køber Movia kørsel til en timepris på mellem 400-800 kr. afhængig af, hvilke borgere der skal transporteres.

Ishøj Kommunes Kørselsafdeling kører typisk ældre og skolebørn bosiddende i Ishøj og Vallensbæk til forskellige aktiviteter i de to kommuner, mens Movia typisk indkøber kørsel til borgere med forskellige handicaps, som skal transporteres over længere afstande.

Da flere af de øvrige kommuner ikke ønsker, at etablere et fælles indkøbskontor, og da Ishøj Kommunes Kørselsafdeling samtidig vurderes, at være konkurrencedygtig medfører dette, at hvis Ishøj Kommune ønsker at spare penge på lukket kørsel så kan dette opnås bedst ved at justere serviceniveauet.

Det er til enhver tid Ishøj Byråd, der definerer serviceniveauet, uanset om det er Kørselsafdelingen eller en privat vognmand, som via et udbud har vundet retten til at køre kommunens borgere.

Serviceniveauet kan defineres på flere måder. Både hvad angår udbud af kørsler og den konkrete service overfor borgerne.

Et særligt forhold drejer sig om de såkaldte servicebusruter i Ishøj, som er tre buslinjer der kører i fast rutefart med borgere, som skal visiteres til at kunne benytte disse buslinjer. Én af disse ruter er i praksis skolebussen, der bringer børn til og fra Ishøj Skole.

Disse servicebusruter kendes ikke fra de øvrige kommuner, hvor borgerne er henvist til de åbne busruter eller til at benytte Flextur. Dette betyder, at udgifterne til lukket kørsel i Ishøj er lidt højere end i de andre kommuner, fordi antallet af kørsler er højere. Til gengæld er de samlede udgifter lavere end i andre kommuner primært fordi udgifterne til de åbne ruter er markant lavere i Ishøj.

Serviceniveauet når det gælder afhentning af borgere skønnes også at være højt i Kørselsafdelingen. Dette er konstateret via en gennemgang af kørelister hos chaufførerne, og dette medfører naturligvis også udgifter.

Et andet forhold gør sig gældende for Ishøj Kommunes Kørselsafdeling, er at chaufførerne her er meget stedkendte, hvorfor en privat vognmand ikke skønnes at kunne tilrettelægge en mere effektiv kørsel end Kørselsafdelingen.

COWI har også estimeret, hvad Ishøj Kommune kunne spare ved, at justere på serviceniveauet. Hvis 2 af de 3 servicebuslinjer blev nedlagt og kørsel af ældre til genoptræning og ældreaktiviteter, som ikke er lovpligtigt, blev sløjdet kunne kommune spare cirka 1,3 mio. kroner årligt, hvilket svarer til cirka 13 % af de samlede udgifter til lukket kørsel.

Det er vurderingen, at især ældre har glæde af de sociale aktiviteter, som Kørselsafdelingen bringer dem til, hvorfor en eventuel besparelse på kørslen her vil medføre øgede sundhedsudgifter som følge af manglende trivsel. De øgede udgifter hertil er selvsagt vanskelige at estimere.