

OKTOBER 2018
BALLERUP KOMMUNE

KOMMUNALE KØRSELSORDNINGER – STATUS OG FORSLAG TIL OPTIMERING

OKTOBER 2018
BALLERUP KOMMUNE

KOMMUNALE KØRSELSORDNINGER – STATUS OG FORSLAG TIL OPTIMERING

PROJEKTNR.

A111070

DOKUMENTNR.

1

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

9. Oktober 2018

BESKRIVELSE

Notat

UDARBEJDET

CANG/KBJN/JSE

KONTROLLERET

JGL

GODKENDT

CANG

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Opgaven	10
2.1	Særlige forudsætninger	10
3	Indsamling af data	12
4	Børne- og Ungerådgivningen (C-BUR)	14
4.1	Kørsel til specialskoler og -børnehaver	14
4.2	Solokørsel	22
4.3	Skolekort	23
4.4	Kørsel med børn til STU (Særligt Tilrettelagt Undervisning)	23
4.5	Befordring af anbragte børn og børn i aflastning	24
4.6	Kørsel til svømmeundervisning	24
4.7	Intern koordinering	26
5	Befordring under Center for Social og Sundhed (C-SS)	27
5.1	Kørsel til STU (særligt tilrettelagt undervisning)	27
5.2	Kørsel til beskyttet beskæftigelse (§103)	29
5.3	Kørsel til aktivitets- og samværstilbud (§104)	29
5.4	Kørsel til dagcenter og samværsgrupper	31
5.5	Kørsel til genoptræning	32
5.6	Kørsel til læge og speciallæge	34
5.7	Individuel handicapordning	35
5.8	Brug af trappelift	36
5.9	Intern koordinering	37
5.10	Servicebusser	38

6	Forslag til optimeringer	40
6.1	Konkurrenceudsættelse og udbudsform	40
6.2	Udbud og forhandling af rabatter	42
6.3	Brugerbetaling	43
6.4	Visitation	43
6.5	Egen bestilling af kørsel	44
6.6	Servicebusser	44
6.7	Organisationsmæssige overvejelser	45
6.8	Oversigt	46

1 Indledning

Ballerup Kommune har igangsat et tværgående arbejde for at afdække mulige optimeringer og driftsbesparelser i forhold til kommunens nuværende kørselsopgaver med visiterede brugere. Arbejdet er aktualiseret af, at kommunen er økonomisk udfordret og har behov for at lokalisere potentialer for besparelser.

Formål

Projektets overordnede formål er at analysere de lukkede, kommunalt finansierede kørselsordninger i Ballerup Kommune, tegne et overordnet billede af den nuværende kørsel og undersøge og udpege evt. muligheder for optimeringer/ besparelser. Fokus rettes især på kørsel indenfor skole-, social-, ældre- og sundhedsområdet, se Tabel 1. Mulighederne vurderes i sammenhæng med evt. kontraktlige bindinger og andre væsentlige præmisser for kommende udbud af de omtalte kørselsopgaver.

Tabel 1 Oversigt over de væsentligste kørselsordninger og tilhørende udgifter. Så vidt muligt angivet for 2017. Kilde: Ballerup Kommune

Område	Kørselsordning	Udfører	Antal brugere	Årlige kørselsudgifter
C-BUR	Specialklasseelever til egne og eksterne skoler samt børn til specialbørnehave	Movia Flexrute	69 brugere til/fra egne institutioner 37 brugere til/fra eksterne institutioner	5.000.000 kr.
C-BUR	Specialklasseelever, solo-kørsler (anbragte eller handicappede børn)	Taxa	30 brugere til/fra primært eksterne institutioner	1.850.000 kr.
C-BUR	Skolekort	Movias åbne busser	85 brugere	143.000 kr.
C-BUR	STU (Særlig tilrettelagt undervisning), børn under 18 år	Movia Flex og Taxa	5 brugere	117.000 kr.

C-SIK	Kørsel til svømmeundervisning	Birchs Busser	290-300 brugere pr. uge til undervisning på Triton	621.000 kr.
C-BUR	Anbragte børn og børn i aflastning	Taxa eller private biler	Hos familier internt og eksternt i kommunen	Følgeudgift til hovedtilbuddet, opgøres ikke op særskilt
CSS	STU (Særlig tilrettelagt undervisning)	Movia Flex, Movias åbne busser, Taxa	18 brugere til egne og eksterne institutioner	644.000 kr.
CSS	Beskyttet beskæftigelse (§103)	Movia Flex, Taxa	10 brugere til egne og eksterne institutioner	543.000 kr.
CSS	Aktivitets- og samværstilbud (§104)	Movia Flex, Taxa, Handicapbefordring, andre	97 brugere til egne og eksterne institutioner	5.120.000 kr.
CSS	Dagcenter og samvær	Movia udbyder kørselsordning	128 brugere	1.800.000 kr.
CSS	Genoptræning efter Sundhedsloven og Serviceloven	Movia Flex	60-70 brugere løbende efter serviceloven 3-5 brugere løbende efter sundhedsloven 90% af kørslen til egne institutioner/10% til Herlev	560.000 kr.
CSS	Læge- og speciallæge	Movia Flex, akut Taxa	Typisk 2 brugere pr. hverdag Egne læger samt læger i København, Roskilde og Herlev	130.000 kr.
CSS	Individuel Handicapordning	Movia Flex	Mellem 280-360 brugere løbende, noget varierende	2.950.000 kr.
Samlede, direkte udgifter				19.478.000 kr.

Som udgangspunkt ønsker kommunen at bevare det nuværende serviceniveau i kørselsordningerne. Opgaven omfatter derfor ikke forslag til ændringer i serviceparametrene, herunder hvilke ordninger, der tilbydes borgerne.

Afgrænsninger

Opgaven omfatter som udgangspunkt alene lukkede kørselsordninger med visiterede brugere. Ved lukket kørsel forstås her kommunalt finansierede transportordninger, der er henvendt til særlige grupper af borgere. Modsat den åbne kørsel – der varetages af Movia – har kommunen her i de fleste tilfælde mulighed

for selv at detailplanlægge og udbyde kørslen, eller eventuelt udføre den selv ("egenproduktion").

En undtagelse herfra er dog handicapkørsel til fritidsformål, som ifølge trafikseksloven *skal* varetages af det lokale trafikselskab (hér Movia) og hvis service-niveau og brugerbetaling fastlægges af selskabets bestyrelse. Denne kørsel be-handles ikke detaljeret i denne analyse, da det ikke er muligt at justere på hver-ken kørselsomfang eller tilhørende udgifter.

Udredningen omfatter desuden ikke befordringen af borgere til/fra Ballerup Kommunes institutioner og tilbud, hvor Ballerup Kommune ikke er betalerkom-mune. Det vil sige, at alle tal i analysen herunder antal af brugere og udgifter udelukkende koncentrerer sig om borgere, hvor Ballerup Kommune bærer udgif-ten. De omtales i det følgende som Ballerupborgere.

2 Opgaven

Assistance

COWI har assisteret Ballerup Kommune i forbindelse med en udredning og gennemgang af det nuværende serviceniveau i de visiterede kørselsordninger samt med en tilhørende overordnet vurdering af potentialer for fremtidige, driftsmæssige besparelser.

COWI har fokuseret på at belyse følgende emner:

- > Visitationspraksis
- > Daglig håndtering og planlægning af kørslen
- > Materiel og kapacitet
- > Service over for brugerne
- > Service over for skoler og institutioner
- > Overordnede overvejelser om koordinering af kørslen
- > Afregningsprincipper
- > Samarbejdet mellem chauffører, skoler og institutioner
- > Overordnede overvejelser om organisering
- > Kontraktmæssige bindinger.

Vurderingen inkluderer også overvejelser om andre mulige koordineringsgevinster, prisstrukturer mv. På baggrund heraf skitseres konkrete forslag til ændringer/justeringer af den nuværende kørsel, og vi beskriver desuden de tilhørende fordele/ulempes og forventede effekter for driftsøkonomi, service og kvalitet.

Udredningen og forslagene til optimeringer er målrettet en behandling af den fremtidige service over for brugerne og stillingtagen til en række overordnede rammer for kørslen fremover, herunder udbud af kørsel, forhandling af nye kontrakter mv.

Ballerup Kommune visiterer i dag til en række kørselsordninger, og der er indsamlet data om følgende:

- > Kørsel til specialklasseundervisning, specialskoler og specialbørnehave
- > Kørsel til svømmeundervisning
- > Kørsel til almindelig genoptræning, træning efter Serviceloven og aktivitets-tilbud
- > Kørsel til speciel genoptræning
- > Kørsel med handicappede unge og voksne
- > Kørsel til læge og speciallæge.

2.1 Særlige forudsætninger

En stor andel af Ballerup Kommunes visiterede befordring sker gennem aftaler med Movia. Enten som Flexrute eller som Flextrafik Variabel, blot kaldet 'Flex'.

KFS-kørsel

Movia overtog i 2008/2009 administrationen af den såkaldte KFS-kørsel (Den Koordinerende Funktion for Specialundervisning), og har siden – på vegne af de involverede kommuner – udført kørslen som en del af Flextrafik-konceptet.

Ballerup Kommune er en af de kommuner, der er med i ordningen og således direkte og indirekte benytter Movias Flextrafik til befordringen af elever til dele af specialundervisningen. Aftalerne løber foreløbigt frem til 2019, 2020 og 2021 (forskelligt for de institutioner, kørslen vedrører). Ballerup Kommune administrerer kørslen på tværs af kommunerne for institutioner, beliggende i Ballerup, mens andre kommuner gør det samme for deres respektive institutioner.

Aftalerne indeholder alle en afregningsmodel der betyder, at de samlede operatøromkostninger for kørsel til/fra en given institution opgøres og fordeles ligeligt ud fra antallet af befordrede brugere og deres ugentlige antal ture, uanset brugerens afstand til institutionen. Prisen pr. bruger er således identisk for alle brugere i en kørselsordning på tværs af kommunegrænser.

Udover kørslen til specialundervisning, udføres en væsentlig del af den øvrige, visiterede kørsel i Ballerup Kommune gennem andre af Movias Flextrafik-produkter, primært Flextrafik Variabel-produkterne.

Flextrafik Variabel

I Flextrafik Variabel betaler kommuner, der gør brug af de forskellige underliggende produkter dels de direkte operatøromkostninger, dels Movias administrationsomkostninger til at drive de pågældende ordninger. Betalingen for administrationen opgøres som et gebyr pr. bruger¹.

Ved bestilling af ture i Flextrafik Variabel er kommunens gebyr pr. bruger (budget 2018-tal):

- > Kommunalt, visiteret kørsel: 26,00 kr.
- > Individuel handicapkørsel (en lovpligtig ordning): 29,00 kr.
- > Flextur (åben for alle kommunens borgere): 38,00 kr.

For den kommunalt, visiteret kørsel i Flextrafik, er kørslen udbudt på en måde, hvor den vindende operatør selv tilrettelægger den konkrete kørsel og selv afgør, hvor mange køretøjer, han ønsker at indsætte til kørslen. Ved udbuddet byder operatøren ind med en timepris, og Movia omregner efterfølgende vinderens timepris til en pris pr. befordret borger pr. tur på baggrund af kommunens kørselslister. Kommunen dækker herefter løbende udgifterne til operatøren samt administrationsomkostningerne til Movia efter de takster, der er nævnt oven for.

Flextrafik Rute

For kørsel i Flextrafik Rute (fast, tilbagevendende kørsel, som Movia udbyder for kommunen for en årrække af gangen) betales ca. 1.050 kr. pr. år. pr. bruger, svarende til ca. 90 kr. pr. måned. I Ballerup Kommune er det udelukkende befordringen af elever til specialklasseundervisning, der er udbudt som Flextrafik Rute.

¹ Medrejsende og ledsagere tælles også med som brugere i Movias opgørelse

3 Indsamling af data

Ballerup Kommune har stillet nødvendige ressourcer og kontaktpersoner til rådighed for drøftelse og udredning.

Møderække

Karakteristika om de forskellige kørselsopgaver er indsamlet på en møderække med udvalgte nøglepersoner inden for de berørte fagområder. Møderækken blev tilrettelagt og gennemført i tæt samarbejde med kommunens projektleder. Forud for møderne blev udsendt oplæg med relevante spørgsmål om kørslen.

Møderne havde til formål at få skabt et samlet overblik over, hvilken service Ballerup Kommune tilbyder brugerne af de forskellige, visiterede kørselsordninger i dag. Ønsker om ændringer og muligheder for at gennemføre optimeringer er indledningsvist drøftet med de daglige administratorer af kørslen. På den baggrund er beskrevet en række forslag til optimeringer, som inden evt. gennemførelse bør finjusteres, så de positive effekter opnås uden negative sidegevinster.

Følgende har deltaget i møderne:

- > Ina Stevenius, Arbejdsmarkedschef, Arbejdsmarkedscentret
- > Mads Westerkam, Specialkonsulent, Center for økonomi og styring
- > Tine Vandsøe, Administrativ medarbejder, Center for Børn- og Ungerådgivning
- > Anette Kureer, Afsnitsleder, PPR, Center for Børn- og Ungerådgivning
- > Gitte Faulkner, faglig leder, Center for Børn- og Ungerådgivning
- > Vivian Cornali Lerche, Udviklingsleder i Træning & Aktivitet
- > Arne Stausholm, Økonomi specialist, Økonomi
- > Suzanne Friis Bille, administrativ sagsbehandler, Handicapkørsel
- > Elsebeth Fjord, Specialkonsulent, Servicelovsområdet
- > Kirsten Jørgensen, konsulent, COWI
- > Carsten Nørregaard, konsulent, COWI.

Ina Stevenius har fungeret som kommunens projektleder, assisteret af Mads Westerkam.

Referater

Kommenterede referater dokumenterer det centrale indhold fra møderne. Mødedeltagerne har desuden haft mulighed for at kommentere rapporten, som efterfølgende også er indarbejdet i rapportens konklusioner.

Data om kørsel

Der er indsamlet faktaark fra de udbud af kørsel, som udføres aktuelt gennem Movias Flexordninger. Faktaarkene beskriver de væsentligste krav til udførelsen af den pågældende kørsel, og er udbudsdokumenter, der særligt er rettet mod at beskrive de overordnede rammer for kørslen overfor de operatører, der i sin tid bød på kørslen.

Derudover er der inden for de respektive kørselsområder indsamlet og bearbejdet kørselsdata for kortere, repræsentative perioder for at belyse kørselsomfang, koordineringsgrad, organisering og priser.

Det har ikke været muligt at indsamle omfattende og historiske data om kørslen inden for projektets rammer; i stedet er fokuseret på at få et retvisende billede af kørslen, som den udføres aktuelt. En mere dybdegående analyse af de enkelte kørselsordninger vil derfor kunne afdække optimeringsmuligheder, som ikke kommer frem i dette arbejde.

4 Børne- og Ungerådgivningen (C-BUR)

I dette afsnit sættes fokus på de forskellige kørselsordninger inden for Børne- og Ungeområdet. Gennemgangen er for hver kørselsordning så vidt muligt samlet under følgende overskrifter:

- > Hvad dækker kørslen?
- > Hvordan udføres kørslen?
- > Antal brugere
- > Aftaler og økonomi
- > Overordnet vurdering.

Gennemgangen i afsnit 5 på Social- og Sundhedsområdet følger samme struktur.

Visitation

I Ballerup tilbydes børn med særlige vanskeligheder specialklasseundervisning. C-SIK (Center for Skoler, institutioner og kultur) er ansvarlig for specialundervisningen, og C-BUR fungerer i den sammenhæng som rådgivere for C-SIK. Kommunen har etableret et visitationsudvalg med repræsentanter fra begge centre, som forestår den samlede visitation (og årlige revisitation) af elever.

Samtidig med at barnet visiteres til at modtage specialklasseundervisning, drøftes behovet for befordring til og fra den skole, hvor undervisningen skal foregå. Eleverne visiteres så vidt muligt til den skole og afdeling, som er tættest på deres bopæl. I praksis foregår undervisningen dog ofte uden for barnets eget skoledistrikt, og transport er nødvendig.

Politisk har kommunen besluttet, at elever i udgangspunktet skal befordre sig selv, hvilket typisk vil sige med bus eller cykel. Mere konkret arbejdes der mod, at alle børn fra 12 års alderen skal være selvtransporterende, og at kommunens tilbud løbende trappes ned i takt med stigende alder og bedre kompetencer hos de enkelte elever. Status er i dag, at kun meget få elever, der bor inden for lovens fastsatte afstandsgrænser, modtager befordring af kommunen.

Det er COWIs indtryk, at visitationen generelt er effektiv og meget omhyggelig med at sikre, at alle regler overholdes, samtidig med at niveauet for bevilling af kørsel er afstemt nøje med de politiske ambitioner.

4.1 Kørsel til specialskoler og -børnehaver

Hvad dækker kørslen

Ballerup Kommune tilbyder befordring af børn til specialklasseundervisning (en fremtur og morgenen og en hjemtur om eftermiddagen mellem bopælsadresse og skole, der kan være flere afgangstider om eftermiddagen):

- > På en række af kommunens egne skoler, der har specialklasser
- > I kommunens egne specialskoler
- > På specialskoler, der er beliggende uden for kommunen
- > I specialbørnehaven.

Egne institutioner

Ballerup har to deciderede specialskoler, Kasperskolen og Ordblindeinstituttet (Lundbjergskolen). De to skoler er sammen med Baltorpskolens afdeling på Rugvænget tidligere amtstilbud, hvor der typisk er elever fra flere kommuner.

Herudover har kommunen to folkeskoler med specialklasser der primært er for kommunens egne elever. Det er Hedegårdsskolen og Baltorpskolen, afd. Grantofte. Endelig er der kørsel til/fra børnehaven Globen – Solstrålerne.

Kasperskolen, Ordblindeinstituttet og Baltorpskolens afdeling på Rugvænget er såkaldt takstfinansierede, hvilket primært indebærer, at der for hver elev betales en aftalt takst for selve undervisningen. Befordringen af eleverne organiseres endvidere af det regionale trafikelskab, i dette tilfælde Movia, som har etableret en afregningsmodel for kørslen, som betyder, at de samlede kørselsudgifter deles solidarisk mellem alle involverede kommuner, baseret på hver enkelt kommunes antal af elever. Befordring af alle elever afregnes således til samme pris, uanset rejselængde. Betalingen sker af hver enkelt kommune til Movia.

Eleverne, der visiteres har særlige udfordringer, og den del af det samlede undervisningstilbud, der omhandler befordring, er ikke specielt i fokus. På grund af de historiske forhold på disse skoler er der desuden en underliggende forventning om, at kørselsmulighederne er lidt mere fleksible, end på kommunens øvrige skoler.

Ved den visitation, der gennemføres i øjeblikket, er der nogle få elever, som bevilges befordring på trods af, at eleverne rent teknisk kunne afvises. Det kan handle om et barn, hvor det skønnes relevant at lade ordningen fortsætte, selvom vedkommende er fyldt 12 år eller at afstanden til skolen er marginalt for kort til automatisk at udløse ydelser. Der er også situationer, hvor en helhedsvurdering af barnet fører til en bevilling om befordring. C-BUR vurderer, at omfanget af ydelser udover standarden er meget begrænset, og at beslutninger om at bevilge kørsel i disse situationer sker på et velovervejede grundlag.

Hjemture

På Kasperskolen køres næsten alle elever hjem samtidigt; to elever køres forskudt af de andre. På Baltorpskolen afd. Rugvænget og Grantofte er der tre hjemture hver dag. På Hedegårdsskolen er der oftest 2 hjemture pr. dag. Globen har en hjemtur pr. dag.

Eksterne institutioner

Ballerup Kommune tilbyder også befordring af børn, der benytter eksterne skoletilbud på området. Det omfatter særligt:

- > Skovmoseskolen og tilhørende fritidsaktiviteter (Rødovre Kommune)
- > Geelsgårdsskolen (Lyngby-Taarbæk Kommune)
- > Gl. Hjortespringskole (Herlev Kommune)
- > Bakkeskolen (Gladsaxe Kommune)
- > Kirkebækskolen (Vallensbæk Kommune)
- > Brøndagerskolen (Albertslund Kommune).

Kørslen til/fra disse skoler er administreret af de pågældende kommuner, og Ballerup Kommune kan ikke umiddelbart ændre på kørsel eller udgifter, så

længe kommunen indgår i det fælles samarbejde med de øvrige kommuner om kørslen.

Hvordan udføres kørslen

I forhold til Ballerup Kommunes kørsel til egne institutioner er der indgået en aftale med Movia, som koordinerer og udbyder kørslen på vegne af kommunen. Kørslen udføres som Flexroute kørsel af tre vognmænd; VBT, Birchs busser og 4x48 TaxiNord.

Ballerup Kommune (i praksis de enkelte skoler) har forinden i såkaldte faktaark beskrevet kravene til den udbudte kørsel, herunder hvilke behov og særlige hensyn, der skal tages til de enkelte elever. Faktaarkene indeholder også oplysninger om generelle servicekrav, f.eks. i forhold til maksimal køretid for elever på de forskellige skoler og krav om maksimalt antal chauffører på de respektive busser. Kørslen udføres med et ukendt antal køretøjer, som de pågældende vognmænd har valgt, baseret på antallet af elever og de gældende servicekrav.

Den daglige kontakt foregår som udgangspunkt direkte mellem disse vognmænd og de enkelte skoler/forældre (f.eks. i tilfælde, hvor en elev er midlertidigt syg, ved skemaændringer osv.). Opstår der større eller mindre problemer, går kontakten typisk via C-BUR, som så kontakter Movia og/eller vognmanden.

Kontrakterne løber i en periode på fire år og de indeværende kontrakter udløber som vist i Tabel 2:

Tabel 2 Kontraktlængder for vognmænd, der udfører befordring af specialklasse-elever. Kilde: Ballerup Kommune

Skoler	Kontraktstart	Vognmand	Kontraktudløb
Baltorpskolen	1. oktober 2016	VBT	30. september 2020
Hedegårdsskolen	1. oktober 2016	4x48 TaxiNord	30. september 2020
Ordblindeinstituttet	1. oktober 2016	4x48 TaxiNord	30. september 2020
Kasperskolen	1. oktober 2014	Birchs Busser	30. september 2019
Specialbørnehaven Globen	1. oktober 2017	VBT	30. september 2021

Samarbejdet med Movia

Det er generelt opfattelsen i Ballerup Kommune, at samarbejdet med Movia fungerer godt. Hvis der opstår problemer, sætter Movia hurtigt et møde i stand med de berørte parter og en løsning bliver fundet. Ofte handler problemerne om noget helt specifikt som afhentningstider eller at nogle af eleverne ikke magter at være med i ordningen og generer de andre børn, hvis forældre så klager. Samlet er indtrykket, at problemerne håndteres hurtigt og godt.

Antal brugere

I skoleåret 2017/2018 modtog 106 elever befordring til kommunens egne skoler og til eksterne skoler, se Tabel 3.

Aftaler og økonomi

Kommunens aftale med Movia om befordring af specialklasseelever, der udføres som Flexrute af tre vognmænd, koster årligt ca. 5 mio. kr. Opgørelser fra januar og februar 2018 indikerer, at ca. 60% af udgifterne vedrører kørsel til interne institutioner, mens de resterende ca. 40% vedrører kørsel til eksterne institutioner. Til sammenligning er den tilsvarende fordeling af elever 65% / 35%. Samlet betragtet er kørslen af børn til interne institutioner således næsten lige som dyr som til de eksterne institutioner.

Tabel 3 Antal visiterede elever til befordring til specialklasseundervisning. Kilde: Ballerup Kommune

Antal elever	Skoleåret 2017/2018
Baltorpskolen, begge afdelinger	23
Hedegårdsskolen	16
Ordblindeinstituttet	0
Kasperskolen	26
Specialbørnehaven Globen	4
Eksterne skoler	37
I alt	106

I forhold til de interne institutioner kender vi ikke antallet af køretøjer, som de tre vognmænd anvender til kørslen. Det er derfor ikke muligt at regne sig frem til en gennemsnitlig timepris, som kan bruges til at vurdere prisniveauet.

Vi kan konstatere, at priserne pr. elev pr. tur ifølge opgørelser fra januar og februar 2018 varierer fra **43 kr. – 255 kr.** Den store variation hænger ikke umiddelbart sammen med afstanden til institutionerne.

Timepriser

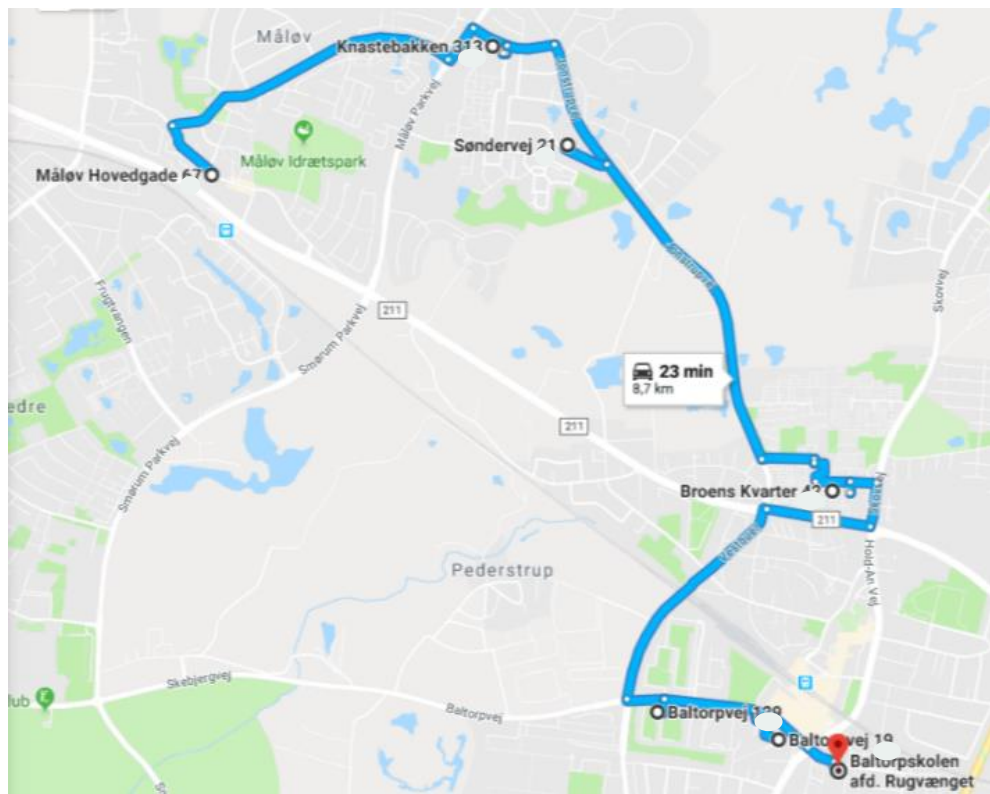
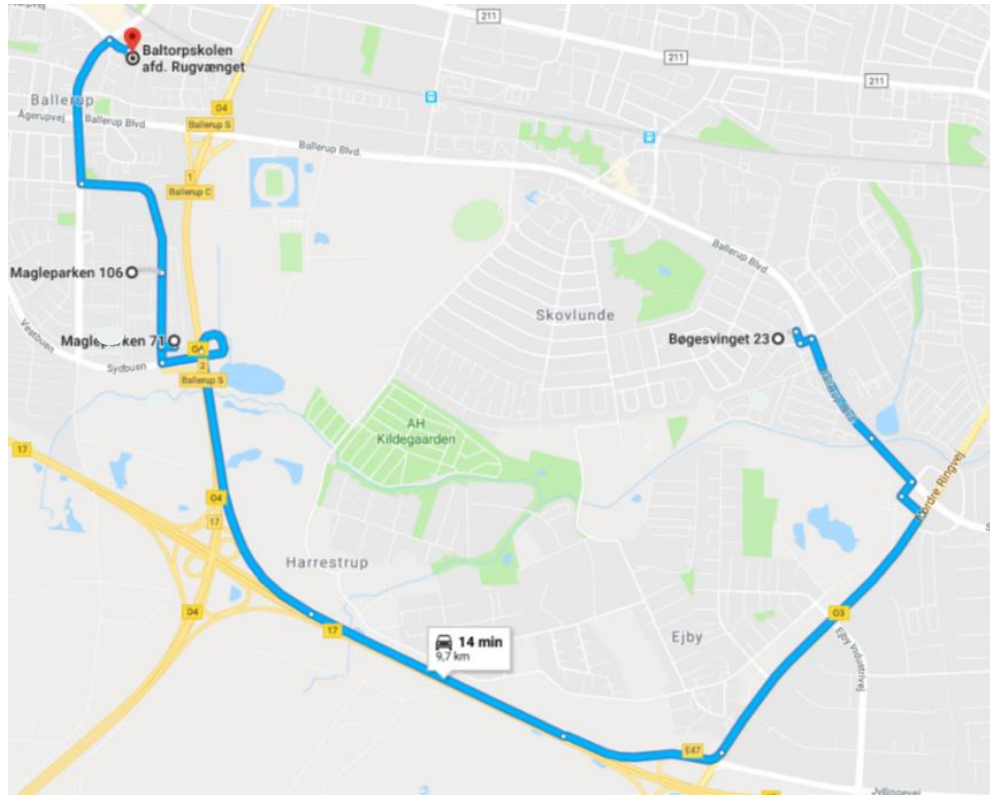
For at få et billede af de gennemsnitlig timepriser, har vi gennemført en analyse af, hvordan eleverne til de respektive skoler kunne befordres, hvis målet er at anvende så få køretøjer til kørslen som muligt. Få køretøjer vil typisk resultere i en lav pris samlet set. Dernæst har vi sammenholdt dén kørsel med de nuværende udgifter.

Analysen er gennemført under hensyntagen til kravene om maksimale befordringstid for de respektive institutioner. Udgangspunktet er herudover adresse-data fra afregninger for januar og februar 2017 og 2018. Antallet af adresser og elever varierer lidt, men vi har i vores ruteoplæg været konservative og taget højde for en realistisk variation. Rejsetiderne er opgjort ud fra opslag i Google Maps og hertil er der lagt en servicetid på 3 minutter pr. elev efter aftale med Ballerup Kommune.

Kørsel til egne specialklasser

I øjeblikket befordres 9 elever til/fra undervisning i specialklasserne på Baltorpskolen afd. Rugvænget. De 9 elever kan i praksis køres med to køretøjer til og fra skolen om morgenen og tilsvarende om eftermiddagen. Det ene køretøj skal bruge 14 minutters ren køretid + 9 minutters ekspeditionstid = 23 minutter, se udtræk fra Google i Figur 1.

Figur 1 Oplæg til ruter for to køretøjer med børn til/fra Grantoften, afd. Rugvænget. Tre elever er med det ene køretøj, de resterende seks er med det andet. Den rene køretid udgør 14 minutter hhv. 23 minutter. Hertil skal lægges ekspeditionstid.



Det andet køretøj skal bruge 23 minutter i ren køretid + 18 minutters ekspeditionstid = 41 minutter. Vi forudsætter derfor, at der afsættes 75 minutter til kørslen om morgenen. Om eftermiddagen er der i dag tre hjemkørsler, hver med tre børn. Hjemkørslen kan udføres med ét køretøj (turene er forskudte i forhold til hinanden), der har elever med i alt 105 minutter. Den samlede effektive køretid bliver således 3 timer pr. dag.

Holdes det op mod den nuværende betaling for kørslen (gennemsnit af januar og februar 2018), vil den gennemsnitlige timepris kunne opgøres til **902 kr.**

En tilsvarende analyse for Baltorpskolen, afd. Grantofte viser, at de 14 elever hér kan transporteres med tre køretøjer inden for den maksimale transporttid på 60 minutter, og at den samlede, gennemsnitlige timepris baseret på nuværende udgifter kan opgøres til **458 kr.** Den samme vognmand betjener de to afdelinger på skolen.

For Hedegårdsskolen viser analysen, at eleverne hér kan transporteres med to køretøjer inden for den maksimale transporttid på 75 minutter, og at den samlede, gennemsnitlige timepris baseret på nuværende udgifter kan opgøres til **479 kr.**

Der er tre elever, der i dag befordres til/fra Globen – Solstrålerne. Som vist i Figur 2 kan de samles op på en rute, der er 10,6 km lang, og hvis der tages højde for morgenmyldretid kan det estimeres, at turen kan køres på højst 45 minutter inkl. ekspeditionstid. Det giver samlet 1,5 time pr. dag. Omregnet til en gennemsnitlig timepris baseret på tal for januar og februar 2018 giver det ca. **646 kr.**

For Kasperskolen vil der være behov for fire køretøjer og en gennemsnitlig timepris kan beregnes til ca. **677 kr.**

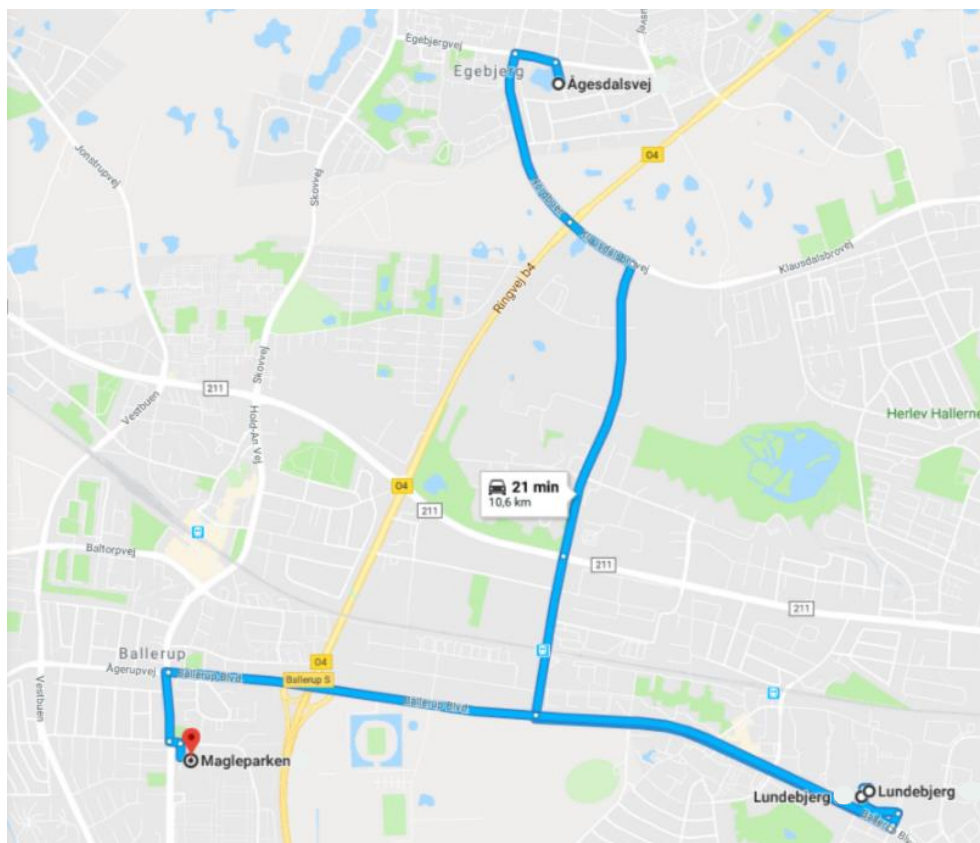
Eksterne skoler

En lignende analyse kan i princippet gennemføres for befordringen til de specialskoler, der ligger uden for Ballerup Kommune. Her gælder dog som nævnt, at kommunen umiddelbart har svært ved at justere på kørslen, da andre kommuner administrerer kørselsordningerne.

For at belyse niveauet for timepriser har vi set nærmere på kørslen til to af specialskolerne, Kirkebækskolen i Vallensbæk, hvor den gennemsnitlige pris pr. elev er høj og Skovmoseskolen i Rødovre, hvor den gennemsnitlige pris er lav.

Isoleret betragtet kan de tre elever fra Ballerup til Kirkebækskolen køres i samme køretøj. En opgørelse, hvor de tre elever køres sammen fra deres respektive hjemadresser og til skolen viser, at turen vil tage 31 min. plus 15 min. ekspeditionstid (5 min. pr. elev), dvs. i alt 46 min. Opgøres den nuværende betaling for kørslen af de tre børn (februar 2018), svarer det til en timebetaling på ca. **911 kr.**

Figur 2 Oplæg til rute for et køretøj med de tre børn til/fra Globen. Den rene køretid er angivet til 21 minutter. Hvis der tages hensyn til morgentrafikken viser google, at ruten vil tage mellem 19-37 minutter. Det er ca. 28 minutter i snit. Hertil skal lægges servicetid på samlet 9 minutter for de tre elever. Et forsigtigt bud kan således være, at kørslen maksimalt tager 45 min. hver vej.



Tilsvarende kan de ni elever fra Ballerup isoleret betragtet køres til Skovmoseskolen med to køretøjer – et med tre elever, og et andet med seks elever. En opgørelse viser, at den førstnævnte tur vil tage 27 min. plus 15 min. ekspeditionstid (5 min. pr. elev), dvs. i alt 42 min. Den anden tur vil vare 30 min. plus 30 min. ekspeditionstid, 60 min. i alt. Opgøres den nuværende betaling for kørslen fra februar 2018, svarer det til en timebetaling på ca. **475 kr.**

Med til historien hører, at eleverne til Skovmoseskolen kan køres med taxa, men mange af eleverne til Kirkebækskolen er kørestolsbrugere, der befordres i større køretøjer med lift. Denne forskel kan dog ikke forklare den relative beregningsmæssige prisforskel.

Overordnet vurdering af kørslen

Befordring af elever til specialklasseundervisning er en væsentlig kommunal kørselsopgave. Det er vores indtryk, at opgaven løses tilfredsstillende i dag i forhold til brugere og institutioner. Kommunen visiterer fornuftigt og effektivt, har et detaljeret indblik i den udførte kørsel samt gode rutiner og egenkontrol inden for de rammer, det er muligt med den nuværende kontrakt med Movia.

Til gengæld er det også vores indtryk, at kontrakterne ikke gør det let for kommunen at vurdere, hvor og hvordan kørslen kan optimeres, så omkostningerne

evt. kan reduceres. De opgjorte priser pr. elev pr. tur varierer meget, og det gør de beregnede timepriser også, se Tabel 4:

Tabel 4 Beregnede timepriser for befordring til specialklasseundervisning.

<i>Skole/børnehave</i>	<i>Beregnet timepris</i>
Hedegårdsskolen	479 kr.
Baltorpskolen afd. Rugvænget	902 kr.
Baltorpskolen afd. Grantoft	458 kr.
Børnehaven Globen – Solstrålerne	646 kr.
Kasperskolen	677 kr.

Vi betragter timeprisen for kørslen til Hedegårdsskolen og Baltorpskolen afd. Grantoft som fordelagtige for kommunen og priserne for kørsel til Globen og Kasperskolen som fornuftige og forventelige, opgaven taget i betragtning. Timeprisen for Baltorpskolen afd. Rugvænget er betydeligt højere og højere end forventet. Den høje pris kan evt. skyldes særlig fleksibel hjemtransport, som medfører, at der køres flere ture dagligt. Kommunen kan i den forbindelse overveje, om en sådan fleksibilitet fortsat ønskes fremover.

Hvis befordringen til Rugvænget kostede 650 kr. i timen (samme niveau som Globen og Kasperskolen), kunne Ballerup Kommune spare ca. 150.000 kr. årligt. Hvis de gennemsnitlige timepriser for alle skoler var 500 kr. (altså lidt højere end på Hedegårdsskolen og Grantoft i dag), så kunne kommunen spare ca. 530.000 kr. årligt.

Den anvendte udbudsform indebærer, at det er den vindende vognmand, der selv skal optimere køreplanerne og selv afgøre, hvor mange køretøjer, der er brug for til gennemførelse af kørslen. Planlægningen sker ikke inden kørslen bydes ud. I stedet anvendes antallet af elever og deres adresser som udgangspunkt for et aftalegrundlag. Det kan medføre, at der i praksis indsættes og dermed afskrives på flere køretøjer end strengt nødvendigt. Og at der anvendes flere chauffører til kørslen end strengt nødvendigt. Det betyder også, at evt. optimeringsgevinster primært kommer vognmanden til gode og i mindre grad kommunen.

Der er indikationer på, at en del af kørslen til eksterne institutioner er dyrere, end man kunne forvente. Kørslen med tre elever til Kirkebækskolen koster ca. 911 kr. i timen, men ni elever til Skovmoseskolen kun koster godt det halve, nemlig 475 kr. i timen. Selvom kommunen umiddelbart har svært ved at justere på kørsel og pris, er det tankevækkende. Den fundne forskel er markant, og kan formentlig ikke begrundes med betjeningsmæssige forskelle. Den samlede kørsel til Kirkebækskolen udgør ca. 6% af den samlede kørsel med specialklasseelever. Kunne betalingen reduceres til samme niveau som på Skovmoseskolen, ville Ballerup Kommune kunne spare ca. 130.000 kr. årligt.

Den gennemsnitlige pris pr. elev er også høj når det gælder kørsel til Brøndagerskolen og til Geelsgårdsskolen. Til Brøndagerskolen er der dog kun tale om én

elev, og det virker ikke videre sandsynligt, at prisen kan reduceres væsentligt. De fleste af eleverne til Geelsgårdskolen er kørestolsbrugere, så mulighederne for samkørsel vil hér være forholdsvis begrænsede. Tilsvarende er mulighederne for at betalingen kan reduceres begrænsede.

Kommunen kan overveje at reducere antallet af hjemture, men det er uklart, om det vil ændre på udgifterne i det nuværende setup².

4.2 Solokørsel

Hvad dækker kørslen	<p>En række elever visiteres til befordring efter folkeskoleloven. Det er typisk handicappede børn og anbragte børn, der er i dagbehandling eller døgnbehandling, og som har brug for individuel transport til og fra institutionerne. Evt. med en fast chauffør.</p> <p>Oftest er der tale om kørsel til og fra særlige institutioner, der ligger uden for Ballerup Kommune, f.eks. i Kalundborg.</p>
Hvordan udføres kørslen	<p>Soloturene køres primært af Dantaxi 4x48, men andre taxiselskaber kører også ture for kommunen. Erfaringen er, at Dantaxi 4x48 er fleksible og lette at samarbejde med, og derfor benyttes de ofte.</p> <p>Prisen er ikke det centrale hensyn i forhold til disse børn, og det indgår som regel ikke i beslutningen om, hvem der skal udføre kørslen. Prisen drøftes af og til i tilfælde, hvor der specifikt ønskes en fast chauffør, men normalt ikke. Kommunen har endvidere ikke forhandlet faste aftaler om rammerne for kørsel med de forskellige vognmænd; i stedet anvendes de almindelige maksimaltakster, som gælder for normal taxikørsel.</p>
Aftaler og økonomi	<p>Al kørsel udføres uden egentligt aftalegrundlag. Ballerup Kommune bevilgede solokørsel til i alt 30 børn i 2017. De tilhørende udgifter udgjorde knap 1.850.000 kr., hvoraf seks af de 30 børn alene oppebærer udgifter til kørsel for ca. 1.065.000 kr. Langt størstedelen af solokørslen bevilges efter folkeskoleloven, en lille del af kørslen efter serviceloven.</p>
Overordnet vurdering af kørslen	<p>Det er vores indtryk, at kørslen fungerer tilfredsstillende for brugerne og for Ballerup Kommune, og at det er vigtigt, at den nuværende service opretholdes. Det virker samtidig oplagt at undersøge mulighederne for at opnå rabat på kørslen hos de respektive taxaselskaber på tværs af centrene. Kommunen er storkunde, og erfaringsmæssigt burde en rabat på mindst 10% være realistisk. Det svarer i givet fald til knap 200.000 kr. årligt for denne ordning alene.</p>

² I øjeblikket: Skovmoseskolen: 1 hjemkørsel, Geelsgårdskolen: 2-3 hjemkørsler, Gl. Hjortespringskole: 2 hjemkørsler, Bakkeskolen: 2 hjemkørsler, Kirkebækskolen: 1 hjemkørsel, Brøndagerskolen: 1 hjemkørsel

4.3 Skolekort

Hvad dækker kørslen Enkelte skolebørn får Movia skolekort til kørsel til og fra skole med den almindelige, kollektive trafik. Kravet hertil er, at eleven skal være visiteret til et skoletilbud, som ligger uden for det skoledistrikt, hvor eleven har bopælsadresse. Skolekortet gælder som udgangspunkt alene til kørsel mellem skole og bopælsadresse, men i særlige tilfælde bevilges ekstra zoner på kortet, så barnet kan køre hjem til den anden forælder. I disse tilfælde opkræves forældrene kommunens merudgifter til de ekstra zoner.

Skolekortet er gyldigt alle hverdage indtil kl. 19 og kan således ikke benyttes i weekender, på helligdage eller i hele juli måned. Der skal i øvrigt ansøges om nyt skolekort hvert år.

Antal brugere og økonomi I skoleåret 2016-2017 fik i alt 109 børn tildelt skolekort til en samlet udgift på ca. 144.000 kr. for året. I indeværende skoleår 2017-2018 er det tilsvarende antal 85 børn, og udgifterne løber beregningsmæssigt op i ca. 143.000 kr.

På trods af et betydeligt fald i antallet af børn, er de samlede udgifter ikke faldet. Dette skyldes primært, at der har været store prisstigninger på skolekort, sekundært at enkelte børn har fået bevilget flere zoner på deres skolekort.

Overordnet vurdering af kørslen Bevilling af skolekort til løsning af lovpligtige kørselsopgaver er meget fordelagtigt for Ballerup Kommune.

Administrationen har givet udtryk for, at der kan være en lille risiko for, at der bevilges flere skolekort, end strengt nødvendigt. Det kan være til elever, hvor afstandskriterierne tilsiger, at de ikke kan opnå skolekort, men hvor afstanden til en anden elev, der er berettiget er så lille, at man godt ved, at forældrene vil henvende sig og spørge om et skolekort. Men omfanget heraf vurderes at være meget begrænset.

4.4 Kørsel med børn til STU (Særligt Tilrettelagt Undervisning)

Hvad dækker kørslen Ballerup Kommune yder befordring til børn til særlig tilrettelagt undervisning. Center for Social og Sundhed (CSS) har et visitationsudvalg, der visiterer børnene, og med i visitationen følger befordring til/fra undervisningen.

Hvordan foregår kørslen Kørslen gennemføres af Movia Flex, hvis der er tale om befordring til interne institutioner, hvilket primært vil sige UUC Maglemeden. Hvis det handler om befordring til eksterne institutioner udføres kørslen typisk af taxa, mens nogle få elever får skolekort til den almindelige, kollektive trafik.

Aftaler og økonomi Ballerup Kommune har i øjeblikket fem unge, der er blevet bevilliget kørsel til STU igennem året, og udgifterne svarer til ca. 117.000 kr. (2017). Hvis samtlige elever transporteres alle skoledage betyder det, at prisen pr elev vil være cirka 59 kr. pr tur, hvilket ikke virker dyrt.

Udgifterne til befording og undervisning afholdes af C-BUR indtil børnene bliver 18 år, dernæst overgår udgifterne til voksenområdet, hvor udgifterne afholdes af CSS.

Overordnet vurdering af kørslen
Kørslen fungerer tilsyneladende tilfredsstillende for både brugere og administration.

4.5 Befordring af anbragte børn og børn i aflastning

Hvad dækker kørslen
Kørslen dækker befording af kommunens anbragte børn og børn i aflastning. Herudover er der nogle få børn, der modtager økonomisk hjælp til efterskoleophold og som i samme forbindelse får bevilget kørepenge for transport frem og tilbage til efterskolen hver anden weekend.

Hvordan udføres kørslen
Praksis er, at sagsbehandlere i forbindelse med hvert enkelt sag undersøger, hvilke muligheder pleje-/aflastningsfamilien har for at sørge for transport af barnet. Typisk vil der indgås en aftale med familien om kørsel i deres bil til statens lave km-takst. Kørselsudgifterne refunderes dernæst løbende til plejefamilien. Langt størstedelen af kørslen foregår til og fra adresser på Sjælland.

Fremgangsmåden virker fornuftig, både for barnet og plejefamilien og for kommunen, hvad angår de tilhørende udgifter.

Aftaler og økonomi
Befordring af anbragte børn, børn i aflastning og børn til efterskole bliver i kommunen konteret som en følgeudgift til selve anbringelsen/aflastningen (sammen med eksempelvis medicin o.a.), og det har ikke været muligt at udskille de særskilte udgifter til befordringsdelen i dette projekt. Men udgifterne udgøres stort set af kørepenge, der refunderes løbende. Kommunens Regnskab og Support vurderer dog, at omfanget er meget begrænset.

Hvis der er tale om, at barnet også modtager et særligt skoletilbud, så vil kørslen typisk konteres enten som solokørsel, eller som en del af den øvrige kørsel til specialklasseundervisning.

Overordnet vurdering af kørslen
Kørslen fungerer tilsyneladende tilfredsstillende for både brugere og administration.

4.6 Kørsel til svømmeundervisning

Hvad dækker kørslen
Ballerup Kommune yder kørsel til svømmeundervisning med elever til/fra svømmehallen Triton, der er beliggende i Ballerup Idrætsby.

Hvordan foregår kørslen
Der køres mandag – torsdag med elever fra Baltorpskolen (afd. Grantoften), Måløvvej Skole (afd. Østerhøj), Skovvejens Skole (afd. øst og vest) samt Skovlund Skole (afd. syd). Svømmeundervisningen foregår over en dobbelttime, hvor eleverne befordres umiddelbart inden første times start og retur til skolerne igen efter svømmeundervisningen. Enkelte ture køres kun med 15 elever og det

maksimale er knap 65 elever; det typiske niveau ligger omkring 40 elever pr. tur.

Den reelle køretid mellem skolerne og Triton er 10-15 min. hver vej (opgjort vha. af Google Maps). Hvis det antages, at hver enkelttur varer 30 min. samlet i reel køretid plus ekspeditionstid, så køres der både om efteråret og om foråret i alt 2 timer på mandage, 1 time på tirsdage, 3 timer på onsdage samt 2 timer på torsdage. Se oversigten i Tabel 5.

Tabel 5 Plan for kørsel til svømmeundervisning i efteråret 2018 og foråret 2019. Den isolerede køretid for en tur/retur-kørsel med hver klasse svarer til 7-12 minutter. Tillægges tid til på- og afstigning er antaget, at den samlede køretid for en tur er 30 min. Et hold elever, der skal køres tur/retur tager således 1 time.

Skoler, efterår 2017+forår 2018	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Køretid i alt
Baltorpskolen, Grantofte	30 elever tur/retur 15 elever tur/retur		44-47 elever tur/retur			3 timer
Skovlunde Skole, afd. syd			44-47 elever tur/retur 44 elever tur/retur			2 timer
Måløvhøj Skole, Østerhøj				46-47 elever tur/retur		1 time
Skovvejens Skole, afd. øst		46-48 elever tur/retur		51-63 elever tur/retur		2 timer
I alt pr. skoleuge (40 uger)						8 timer

Ved skoleårets start aftales kørselsbehovet for hele skoleåret. Skolerne melder tilbage til Birchs Busser med adresser, skole og tidspunkter for hele skoleåret (efterårs og forårshalvåret). Skolerne melder direkte ind til Birchs Busser, hvis der sker ændringer, afbud og lignende.

Aftaler og økonomi

Kørslen foregår uden kontrakt. Betalingen foregår fra C-SIK til Hedegårdsskolen og videre til vognmanden. Umiddelbart er der ingen kontrol af leverancer og betaling.

Det samlede kørselsomfang kan opgøres til 8 timer pr. uge. For 40 uger svarer det til 320 timer (effektivt) pr. år. Opgjort i forhold til de årlige udgifter på 621.000 kr. svarer det til en gennemsnitlig timepris på ca. 1.940 kr. Isoleret betragtet må det vurderes at være en meget høj pris.

Samlet vurdering af kørslen Svømmekørslen bør konkurrenceudsættes snarest muligt, og der bør etableres et aftalegrundlag for kørslen. De nuværende udgifter er meget høje sammenholdt med kørselsomfanget og opgaven, og vores umiddelbare forventning ville være, at opgaven kan løses for 3-400.000 kr. årligt.

4.7 Intern koordinering

Tæt koordinering Ballerup Kommune har implementeret et setup, hvor der er meget tæt koordinering af bestiller-og-betaler funktionen for kørslen til specialklasseundervisning. Det praktiseres ved at begge funktioner udføres af Regnskab og Support (C-BUR) og reelt af den samme person.

Kontrol Når fakturaerne modtages gennemføres et almindeligt check af, om talstørrelserne svarer til forventningerne, om enhedsprisen og pristalsregulering er korrekt, eller om noget pludseligt 'stikker ud'. Hvis noget er uventet, undersøges det mere detaljeret, som regel ved direkte kontakt til Movia.

Samarbejde med Movia Den tætte koordinering af bestiller-og-betaler funktionen er endnu ikke et specielt udbredt setup hos kommunerne, men det sikrer en god kontrol af, at regningerne modsvarer den udførte og bestilte kørsel. Udover de interne driftsøkonomiske fordele for kommunen, medfører måden at organisere sig på også, at der bliver en stabil og hyppig kontakt mellem den ansvarlige i Ballerup Kommune og Movia, hvilket igen sikrer god service og hurtig respons fra Movia. Det vurderes at være til stor fordel for Ballerup.

Der foretages ikke en egentlig systematisk kontrol af hver enkelt afregning inden for bevillingen, herunder en systematisk kontrol af de månedlige udsving (f.eks. variationen i antal ture for de respektive brugere), ligesom der heller ikke foretages en systematisk kontrol af den leverede service fra vognmanden. Den opfølgning, der gennemføres, synes dog at være tilstrækkelig til effektivt at opfangе væsentlige uregelmæssigheder.

I forbindelse med projektet har kommunen gennemgået to tilfældige fakturaer og verificeret, at den betalte kørsel modsvarer bestillingen inkl. prisregulering.

Der foretages ikke systematisk kontrol af svømmekørslen.

Ekstern kørsel Særligt gælder, at for kørsel, hvor Ballerupborgere udgør en del af en befordringsordning, som en anden kommune administrerer, kan det være svært at gennemføre en detaljeret kontrol af betalingen, da variationer i det samlede antal elever og antal ture kan påvirke enhedspriserne og dermed kommunens betaling. Det får kommunen ikke kontrolleret i dag, og det er uklart, hvem der reelt kan kontrollere kørslen og gøre det.

5 Befordring under Center for Social og Sundhed (C-SS)

Visitation

Udover et visitationsudvalg i C-SIK har Ballerup Kommune også et visitationsudvalg i Center for Social og Sundhed (Hjælpebidler og Visitation), der forestår den samlede visitation af voksne til kommunens specialtilbud. Udvalget gennemgår givne ydelser en gang årligt eller hvis behovet hos de enkelte borgere ændrer sig i løbet af året.

Det er COWIs generelle indtryk, at visitationen fungerer effektivt og at udvalget er meget omhyggelig med at sikre, at alle regler overholdes, samtidig med at niveauet for bevilling af kørsel nøje stemmer overens med de politiske beslutninger.

5.1 Kørsel til STU (særligt tilrettelagt undervisning)

Hvad dækker kørslen

Ballerup Kommune tilbyder befordring til særligt tilrettelagt undervisning (STU, et 3-årigt forløb) af Ballerupborgere over 18 år med fysiske handicaps eller som af andre årsager ikke har mulighed for selv at færdes i trafikken. Den tilbudte kørsel er lovpligtig.

Hvordan udføres kørslen

STU-kørslen foregår fra private adresser og fra kommunens bosteder til/fra Maglemosen, som er kommunens ungdomsuddannelsescenter. Der befordres også Ballerupborgere til Kirkebækskolen i Vallensbæk, til Geelsgårdskolen i Virum, Tibbevungen i Værløse samt CFD/STU i Søborg. Periodevist også til andre eksterne institutioner, herunder JAC i Brøndbyvester og Regnbuen i Nødebo.

Antal brugere

I 2017 modtog i alt 18 borgere hjælp til befordring som del af ordningen. I alt 10 borgere blev befordret med Movias Flextrafik; syv til/fra Maglemosen, samt én borger til hver af institutionerne Kirkebækskolen, Geelsgårdskolen og STU i Søborg. En enkelt borger benyttede Taxa 4x35 til Tibbevungen i Værløse.

Herudover bevilgede kommunen skole-/buskort til syv borgere, som benyttede den åbne, kollektive trafik i Movia.

For kørslen til/fra Maglemosen med Movia Flextrafik kendes det eksakte kørselsmønster ikke, da det er op til operatøren at afgøre, hvor mange køretøjer, der anvendes til kørslen. Tilbuddet til borgeren er én fremkørsel om morgenen til et bestemt mødetidspunkt samt en hjemkørsel om eftermiddagen. Tilsvarende gælder for kørslen til de øvrige STU-institutioner, at der er én fremkørsel og én hjemkørsel pr. undervisningsdag.

Aftaler og økonomi

De samlede årlige udgifter til STU-kørsel udgjorde i 2017 ca. 644.000 kr. for i de 18 borgere. Heraf udgjorde udgifterne til kørsel til Maglemosen den største andel med ca. 350.000. Udgifterne er vist i Tabel 6.

Tabel 6 Udgifter til befordring i forbindelse med STU. Tal er for regnskab 2017 ekskl. udgifter til skole-/buskort. Kilde: Ballerup Kommune

Skoler	Operatør	Samlede udgifter	Udgift pr. borger	Skønnede antal enkeltture pr. år	Udgifter pr. tur Beregnet	Udgifter pr. time Beregnet
UCC Maglemeden 7 borgere	Movia Flex	352.300 kr.	52.000 kr.	2284	kr. 154	kr. 895
Kirkebækskolen i Vallensbæk 1 borger	Movia Flex	179.800 kr.	179.800 kr.	504	kr. 357	kr. 713
Geelsgårdskolen i Virum 1 borger	Movia Flex	79.700 kr.	79.700 kr.	462	kr. 173	kr. 259
Tibbevungen i Værløse 1 borger	Taxa 4x35	2.830 kr.	2.830 kr.	24	kr. 118	kr. 322

I tabellen er også vist den beregnede gennemsnitlige timepris for de forskellige kørsler. Vi har til den del anvendt adressedata fra en opgørelse for maj 2017 og Google Maps til at skønne den samlede, nødvendige køretid (inden kl. 8.00 om morgenen). Hertil har vi lagt 10 minutters servicetid på hver tur. Den opgjorte gennemsnitlige timepris på 895 kr. for ture til Maglemeden i maj 2017 dækker over timepriser fra 651 til 1.148 kr.

Skole-/buskort

Syv borgere har fået udstedt skole-/buskort til en samlet pris på ca. 20.000 kr., hvilket svarer til ca. 2.800 kr. pr. borger. Set fra en økonomisk synsvinkel, er løsningen med skole-/buskort formentlig det billigste alternativ for kommunen.

Spørgsmålet om hvorvidt en borger skal have skole-/buskort er baseret på et skøn fra visitationens side i forhold til den service, kommunen har besluttet at tilbyde. Kommunen arbejder ud fra et princip om, at en del af kompetenceudviklingen hos de unge handler om lære at begå sig i trafikken. Det indgår derfor i visitationen, at alle over 12 år så vidt muligt skal være selvtransporterende på cykel eller med den offentlige trafik.

Overordnet vurdering af kørslen

Som det ses varierer de beregnede udgifter opgjort pr. tur og opgjort pr. time ret meget. De beregnede priser for turene til/fra Geelsgårdskolen i Virum og Tibbevungen i Værløse synes umiddelbart at være meget lave sammenholdt med turene til Kirkebækskolen i Vallensbæk og Maglemeden. Turprisen til Kirkebækskolen er naturligt meget højere end de tilsvarende priser for turene til Maglemeden (grundet større afstand), men opgjort pr. time ligger de begge væsentlig over priserne til de førstnævnte institutioner og må betragtes som i den dyre ende.

Givet de meget varierende priser og de relativt høje priser for den lokale kørsel, synes det oplagt at se nærmere på, om kørslen fortsat bør udføres på denne måde fremover.

Vi noterer også, at turene med Movia Flex er mere omkostningstunge end turene, der er udført med taxa. Hvis det rent teoretisk var muligt at opnå samme

timepris for kørslen til Kirkebækskolen og til Maglemosen, vil der kunne opnås en besparelse på godt 300.000 kr. årligt.

5.2 Kørsel til beskyttet beskæftigelse (§103)

Hvad dækker kørslen

Voksne borgere under pensionsalderen, som pga. betydelig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne ikke kan opnå eller fastholde en beskæftigelse på almindelige vilkår på arbejdsmarkedet, tilbydes beskyttet beskæftigelse efter service-lovens § 103.

I forbindelse med visitationen vurderes endvidere behovet for hjælp til befordring. Ifølge reglerne skal brugerne selv afholde befordringsudgifterne hvis virksomheden ligger inden for en afstand af 10 kilometer. Nødvendige befordringsudgifter derudover skal afholdes af kommunen. Kommunen skal dog kun afholde de nødvendige udgifter med billigste befordringsmulighed.

Som udgangspunkt bevilges i Ballerup beskæftigelse fire dage pr. uge. Et politisk ønske førte tidligere til en vurdering af, hvorvidt antallet af hjemmedage kunne øges fra en til tre dage pr. uge. Men forslaget blev trukket tilbage igen.

Hvordan udføres kørslen

Syv borgere transporteres med Movia Flextrafik. Heraf køres to til Sandtoften og to til værkstederne i Rude Skov. De resterende tre køres til Hørkær Værksted, AKU Center Hillerød og Blindecenter Bredegård.

Tre borgere bliver kørt med Taxa 4x35 til tre forskellige lokaliteter. Befordringen sker med taxa, fordi befordringsordningen er midlertidig eller fordi de pågældende borgere generelt har vanskeligt ved at blive befordret sammen med andre borgere.

Antal brugere og økonomi

Opgørelser fra 2017 viser, at udgifterne til befordring af denne borgergruppe udgjorde ca. 543.000 kr. for i alt 10 borgere. Udgifterne til de tre borgere, der kørte med Taxa 4x35 udgjorde ca. 166.000 kr.

Det er umiddelbart vanskeligt at vurdere prisniveauet for kørslen. De tilgængelige opgørelser angiver ikke hvor ofte brugerne hver især køres til og fra de forskellige institutioner.

Overordnet vurdering af kørslen

Umiddelbart vurderet, fungerer kørslen tilfredsstillende for både brugere og administration. I forlængelse af tidligere vurdering, virker det oplagt at undersøge mulighederne for at opnå rabat på den del af kørslen, som udføres af taxaselskabet. Det er vores umiddelbare indtryk, at borgerne er blevet visiteret ud fra reglen om billigst muligt transportmiddel, men spørgsmålet er ikke konkret blevet stillet til administrationen.

5.3 Kørsel til aktivitets- og samværstilbud (§104)

Hvad dækker kørslen

Ballerup Kommune tilbyder endvidere personalestyrede aktivitets- og samværstilbud til borgere, der har betydeligt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne el-

ler særlige sociale problemer. Målet er, at indsatsen kan betyde, at borgerne bevarer eller forbedrer deres funktionsevne, så de kan leve et så selvstændigt liv som muligt.

Hvordan udføres kørslen

Kørslen udføres langt overvejende af Movia Flex, sekundært af taxaselskaber og andre selskaber. Kørslen varetages så vidt muligt af den samme chauffør hver dag, som samtidig sørger for, at borgerne bliver hentet og fulgt helt ind i deres egen bolig og tilsvarende på plejecentret.

Det er uklart, hvor stor samkørsel, der finder sted. Mange af turene vil være soloture, mens nogle af brugerne på Krumtappen, Hørkær Værksted og Sandtoften må forventes at kunne køre sammen i et vist omfang.

Antal brugere

Antallet af brugere fordelt på institutioner er vist i Tabel 7.

Tabel 7 *Antallet af brugere fordelt på institutioner og fordelt på operatør; Movia Flex, Taxa, Handicapbefordring samt andre. Tal for 2017. Kilde: Ballerup Kommune*

<i>Antal brugere i 2017</i>	<i>Movia Flex</i>	<i>Taxa</i>	<i>Handicapbefordring</i>	<i>Andre</i>
Krumtappen (Ballerup)	24	3		
Maglemosen (Ballerup)	4			
Hørkær Værksted (Herlev)	10			
Sandtoften (Gentofte)	9	1		
JAC (Brøndbyvester)	5			
Hesselager Dagshjem (Brøndbystrand)	4			
Solgaven (Farum)	3			
Lavuk (København)			3	
Christianevej (Søborg)		7		2
Andre	14	5	3	2
I alt	73	16	6	4

Aftaler og økonomi

Ballerup Kommune har en aftale med Movia om Flex kørslen. Der er ingen andre aftaler om kørsel.

De samlede årlige udgifter til kørslen udgjorde i 2017 ca. 5.120.000 kr.

De årlige udgifter til Movia udgjorde i 2017 ca. 3.150.000 kr. Det svarer til gennemsnitligt ca. 47.000 kr. pr. bruger eller ca. 215 kr. pr. dag pr. bruger (hvis der køres 220 dage om året). Kørselsudgifterne til en enkelt af brugerne udgjorde ca. 165.000 kr., svarende til ca. 750 kr. pr. dag.

De årlige udgifter til taxa udgjorde i 2017 ca. 1.460.000 kr. Det svarer til gennemsnitligt ca. 91.000 kr. pr. bruger. For fem af brugerne udgjorde kørselsudgifterne 150.000 kr. årligt eller mere.

For at vurdere prisniveauet har vi beregnet aktuelle taxapriser på de fem dyreste brugere på taxapriser.dk. Ved at indtaste præcise adresser og angive køretidspunkter, er de forventede turpriser beregnet, se Tabel 8.

Samlet set udgjorde udgifterne til de fem brugere ca. 930.000 kr. i 2017. Som det ses, er de beregnede timepriser i den meget høje ende med priser på mellem 830-1.120 kr.

Tabel 8 Priser på udvalgte ture kørt med taxa i 2017. På baggrund af de faktiske udgifter er beregnet en pris pr. tur, opgjort på baggrund af kørsel i 220 dage (tur/retur). På taxapriser.dk er herefter fundet priser på samme ture og på baggrund af køretid og ekspeditionstid er beregnet en gennemsnitlig timepris. Tal for 2017. Kilde: Ballerup Kommune

<i>Priser for udvalgte ture med taxa, kr.</i>	<i>Regnskab 2017</i>	<i>Pris pr. tur 220 dage årligt * 2 ture dagligt</i>	<i>Omregnede timepriser</i>	<i>Turpris opgjort på Taxapriser.dk</i>
<i>Rangordning af dyreste brugere</i>	<i>Årlige udgifter</i>			
Dyreste bruger	213.000	484	1.118	313
2.	203.000	461	1.107	252
3.	197.000	449	1.121	293
4.	159.000	362	868	259
5. dyreste bruger	157.000	358	826	250

Overordnet vurdering af kørslen

Umiddelbart vurderet, fungerer kørslen tilfredsstillende for både brugere og administration. Det virker dog oplagt at undersøge mulighederne for at opnå en prisreduktion (rabat) på den del af kørslen, som udføres af taxaselskaber.

De faktiske udgifter kan omregnes til ret høje timepriser, der indikerer at der bør være et pænt potentiale for at opnå prisreduktioner. Tilsvarende gør sig gældende, hvis turene indtastes i taxapriser.dk og beregnes. Herved kan opgøres at Ballerup Kommune alene på de fem dyreste brugere kan spare ca. 330.000 kr. årligt. Tages højde for ekspeditionstid er tallet et lidt højt bud på en realistisk reduktion i prisen. Indregnes en rabat i forhold til den resterende taxakørsel kan et bud på en samlet prisreduktion ligge i størrelsesordenen 200-250.000 kr. årligt.

5.4 Kørsel til dagcenter og samværsgrupper

Hvad dækker kørslen

Brugerne visiteres efter Sundhedsloven af kommunen til et aktivitetstilbud én eller to gange pr. uge i dagtimerne. Tilbuddet er rettet mod pensionister, der vurderes at have behov for støtte og kontakt med andre. Aktiviteterne foregår på Plejecenter Lundehaven og Plejecenter Sønderhaven.

Hvordan udføres kørslen
Kørslen udføres af Movia Flex. Kørselslister viser, at tre-fem køretøjer henover ugen bringer brugerne tur/retur til aktiviteter og samvær i Lundehaven og Sønderhaven.

Der anvendes minibusser med plads til op til 9 personer. Der er enkelte kørestolsbrugere, og en del brugere med rollator. Mange af brugerne har fysiske og/eller psykiske handicaps og er ofte på venteliste til at få en plejehjemsplads.

Der er indkørsler i tidsrummet mellem kl. 8.15 og kl. 10.30 (starttidspunkt og ankomsttidspunkt), mens hjemkørslerne varierer mellem kl. 13.30, 14.30, 14.50 og 15.00 (afgangstider). Udture og hjemture er hver dag forskudt lidt af hinanden, så der er flere muligheder for at komme frem og tilbage.

Antal brugere
Aktuelt er der 128 unikke brugere, som mindst kører en gang ugentligt til aktivitet og samvær. Heraf er der 67, der kører to gange, 8 der kører tre gange og endelig 2 brugere, der kører med fire gange ugentligt.

Aftaler og økonomi
Ballerup Kommune har en aftale med Movia om kørslen. De samlede udgifter udgjorde i 2017 ca. 1,8 mio. kr. En simpel opgørelse af den samlede køretid viser, at der årligt køres ca. 2.530 timer (ved kørsel i 50 uger) til en gennemsnitlig timepris på ca. 711 kr.

Overordnet vurdering af kørslen
Umiddelbart vurderet, fungerer kørslen tilfredsstillende for både brugere og administration. Som det fremgår af kørelisterne, er de anvendte køretøjer pænt fyldt op, men det er ikke undersøgt, om de enkelte ture er tilrettelagt optimalt.

Tirsdag og torsdag formiddag er der fem køretøjer i drift; I forbindelse med en fremtidigt udbud af kørslen kan overvejes, om en alternativ tilrettelæggelse af turene kan reducere behovet for det ene af de fem køretøjer. Det vil i givet fald kunne gøre den samlede kørsel billigere, dog ikke med den nuværende udbudsform, hvor der afregnes pr. bruger og pr. tur.

Omvendt er det vigtigt at huske, at brugerne er gangbesværede og kørestolsbrugere, og at der går tid med at betjene dem fornuftigt og sikkert ind og ud af køretøjerne og til og fra de pågældende aktiviteter.

Det er uklart, i hvor stort omfang der sker egenbetaling – hvad er taksten og hvor mange betaler. Egenbetalingen kan evt. indføres eller øges. Det er dog vigtigt at sikre sig, at det ikke afholder nogen fra at deltage, eller at de samlede administrationsomkostninger bliver for høje, så den reelle indtægt begrænses. En pris på 10 kr. pr. dag (tur/retur) vil skønsomt give en indtægt på ca. 200.000 kr. årligt.

5.5 Kørsel til genoptræning

Hvad dækker kørslen
Kommunen tilbyder i henhold til Sundhedslovens § 140 og Servicelovens § 86 befordring af borgere til genoptræning og afhjælpning af funktionsnedsættelse efter hospitalsophold og til at vedligeholde fysiske færdigheder for personer, der

har nedsatte fysiske evner, eller har haft et funktionsfald og har brug for et brush-up.

Visiteringen sker af fysio- og ergoterapeuter tilknyttet kommunens plejecentre. Kørslen foregår mellem borgernes bopæl og kommunens syv plejecentre.

Hvordan udføres kørslen

Al kørsel gennemføres af Movia Flex. Så vidt muligt, bestiller brugerne i praksis selv kørslen hos Movia (online eller via telefon), hvorved der opnås 10% rabat i forhold til Movias standardpriser. Brugere lægger dernæst penge ud for kørslen, og får efterfølgende refunderet udgifterne af kommunen.

Der er stort set ingen samkørsel af turene til genoptræning – alle ture gennemføres i praksis som solokørsler, også i tilfælde, hvor personalet eller brugerne selv oplever, at der burde kunne ske samkørsel. Personalet fortæller, at de har overført chauffører, der siger, at "*der skal jo også være en tur til min makker*".

Det er en tung ordning at administrere, både for brugerne og for kommunens administration. Der skal som udgangspunkt foreligge kvitteringer for al refusion af kørsel, og hver tur må håndteres særskilt. Det er forholdsvis tidskrævende. Omvendt vurderes, at hvis kommunen i stedet skulle bestille alle ture hos Movia, ville det heller ikke være optimalt i forhold til tidsforbruget. Gode alternativer hertil kunne være et ønske. Kendskabet til kørselsomfanget er forholdsvis detaljeret, men der sker altid uforudsete ting, så forudbetalinger for f.eks. 50 ture heller ikke er optimalt.

Antal brugere

Brugere af ordningen modtager genoptræning i korte eller længere perioder. Opgørelser fra februar og marts 2018 viser, at der typisk løbende er ca. 60-70 brugere pr. måned, som går til genoptræning efter sundhedsloven. Tre-fem modtager typisk genoptræning efter serviceloven.

En simpel opregning til årsniveau, baseret på optællinger fra de to måneder, viser, at der køres cirka 5.400 enkeltture til genoptræning efter sundhedsloven og 110 enkeltture til genoptræning efter serviceloven. Det svarer til, at der befordres i alt ca. 10 borgere (tur/retur) på en typisk hverdag.

Al kørsel til genoptræning efter sundhedsloven foregår internt i Ballerup Kommune, og det samme gælder for ca. 90% af kørslen til genoptræning efter serviceloven. De resterende ca. 10% foregår til/fra genoptræning på institutioner i Herlev Kommune.

Aftaler og økonomi

De samlede udgifter til Movia Flex udgjorde i 2017 ca. 560.000 kr. Den gennemsnitlige pris pr. enkelttur pr. bruger kan beregnes til ca. 102 kr.

Befordringsgodtgørelse

Der er desuden mulighed for at få udbetalt kørselsgodtgørelse i forbindelse med sin genoptræning. I 2017 blev der udbetalt kørselsgodtgørelse svarende til ca. 41.000 kr. I første kvartal 2018 har 18 borgere fået udbetalt samlet ca. 15.500 kr. Tendensen er stigende, men er samtidig et billigere alternativ for kommunen end kørsel med Movia Flex.

Overordnet vurdering af kørslen Umiddelbart vurderet, fungerer kørslen tilfredsstillende, men ordningen er tung at administrere i øjeblikket. Priserne synes at være i et fornuftigt leje, set i lyset af, at en del af kørslen er ad hoc præget. Samtidig er der dog indikationer på, at niveauet for samkørsel ikke er tilstrækkelig højt, hvilket kunne reducere omkostningerne samlet set.

5.6 Kørsel til læge og speciallæge

Hvad dækker kørslen Ballerup har visiteret kørsel med kommunens pensionister, som har behov for transport til og fra alment praktiserende og nærmeste speciallæge efter Sundhedslovens § 170.

I henhold til Sundhedsloven har pensionister generelt ret til befordring eller befordringsgodtgørelse til læge og speciallæge, hvis de ikke kan benytte den almindelige kollektive trafik. For at modtage befordringsgodtgørelse gælder endvidere, at pensionistens udgifter til transport med billigste, forsvarlige transportmiddel skal overstige 25 kr. Der ydes befordringsgodtgørelse med et beløb svarende til befordringsudgiften med det efter forholdene billigste, forsvarlige befordringsmiddel.

Inden kørsel bevilges, tjekker visitationen pensionistens egne muligheder for at kunne transportere sig selv eller blive transporteret af ægtefællen eller anden familie. Der bevilges ikke automatisk kørsel med taxa - derimod henvises til Flextur (Flextrafik's åbne del) i en række tilfælde, hvor det vurderes at kunne lade sig gøre.

Brugere, der henvises til Flextur, afholder selv udgifterne til kørsel i første omgang og får efterfølgende og efter ansøgning udgifterne refunderet.

Hvordan udføres kørslen? Kørslen gennemføres af Movia Flex og til akuttider benyttes taxa.

Antal brugere En beregning, baseret på optællinger fra januar, februar og marts 2018 viser kombineret med de samlede, årlige udgifter, at der køres ca. 990 enkeltture årligt. Det svarer til, at der befordres cirka 2 borgere (tur/retur) på en typisk hverdag. Umiddelbart ser det ikke ud til på data, at der forekommer samkørsel, hvilket også vil være svært at administrere i praksis i forhold til mødetider hos læger og speciallæger.

Ca. 64 % af turene foregår til og fra læger og speciallæger primært inden for kommunegrænsen. De resterende ture er primært til speciallæger i Roskilde, København og Herlev.

Aftaler og økonomi Der findes et aftalegrundlag for kørslen, der udføres i Movia Flex-regi. Der findes ingen aftaler for taxakørslen. Taxakørslen er helt marginal.

De samlede udgifter til Movia Flex udgjorde i 2017 ca. 130.000 kr. Den gennemsnitlige pris pr. enkelttur pr. bruger kan beregnes til ca. 127 kr.

Overordnet vurdering af kørslen Umiddelbart synes priserne at være i et fornuftigt leje, ikke mindst da en relativt stor andel (cirka 36 %) af befordringen sker på tværs af kommunegrænsen til adresser uden for Ballerup. Kørsel til læge og speciallæge er ad hoc kørsel, som Movias Flexrute er velegnet til.

5.7 Individuel handicapordning

Hvad dækker kørslen

Ordningen giver svært bevægelseshæmmede over 18 år ret til 104 enkeltture pr. kalenderår. Fra 1. juli 2018 gælder ordningen også for blinde og stærkt svagsynede. Førerhundbrugere kan som hidtil medtage en førerhund i den individuelle handicapkørsel uden ekstra betaling.

Borgerne får som udgangspunkt tildelt 104 ture årligt, og kommunalbestyrelsen har desuden vedtaget, at det er muligt for kommunens kørestolsbrugere at søge om ekstrature herudover. Dette benytter under 50 borgere sig af i øjeblikket, og antallet har været faldende over de seneste år.

Når borgere er varigt visiteret til de 104 ture, revisiteres de i princippet ikke. Enkelte borgere bevilges dog midlertidige halvårsabonnementer (52 ture). Disse brugere vurderes løbende. Her kan det i praksis være problematisk, at antallet af ture nulstilles i januar ved årsskiftet. Problemstillingen rammer relativt få borgere og medfører ekstra administration.

Antal brugere

Antallet af tilmeldte brugere, der anvender ordningen varierer fra måned til måned. Flest brugere er der i december måned, hvor der i 2017 var 364 individuelle brugere, der benyttede ordningen. I de første måneder i 2018 er niveauet ca. 260-280 individuelle brugere pr. måned. En beregning, baseret på optællinger fra december 2017 samt januar og februar 2018 viser, at der køres ca. 15.000 enkeltture årligt.

Hvordan foregår kørslen?

Kørslen administreres af Movia og gennemføres af Movia Flex. Visiterede brugere bestiller selv kørslen.

Egenbetaling

Brugerne skal betale en grundtakst på 24 kr., som dækker de første 5 km. Op til 40 km er taksten herefter 2,40 kr./km, og hvis der køres udover 40 km er taksten 1,20 kr./km. Herudover betaler brugerne et årligt medlemsgebyr på 300 kr. De resterende kørselsudgifter betales af Ballerup Kommune.

Aftaler og økonomi

De samlede udgifter til Movia Flex udgjorde i 2017 ca. 2,95 mio. kr. for Ballerup Kommune. Sammenholdt med at der udføres ca. 15.000 enkeltture årligt, betyder det, at en gennemsnitlig enkelttur koster kommunen ca. 197 kr.

Overordnet vurdering af kørslen

Der er stor forskel på aktivitetsniveauet hos brugerne. Handlemulighederne for kommunen i forhold til at justere på indholdet i ordningen, er meget begrænsede.

5.8 Brug af trappelift

Nogle af Ballerup Kommunes borgere, der visiteres til befordring til genoptræning (generelt eller efter et sygehusophold) eller befordring efter den individuelle handicapordning, er ikke selv i stand til at gå op og ned af trapperne i deres bolig. I de situationer, kan en trappelift, som chaufføren medbringer, være en hjælp, der gør det muligt at gennemføre kørslen frem og tilbage mellem tilbuddet og hjemadressen/sygehuset.

APV begrænser brugen af trappelift

Men Movias aktuelle APV (arbejdspladsvurdering) medfører, at chaufførerne ikke kan/vil benytte trappelift på udvalgte adresser i kommunen. Kravene i APV'en om trappernes udformning og størrelse kan ikke opfyldes de pågældende steder, og særligt er det reglen om, at alle trappetrin skal være mindst 120 cm brede, der ofte betyder, at trappeliften ikke må anvendes.

Praksis er, at nogle chauffører vælger at bære borgeren ind og ud, når man opdager, at trappeliften ikke kan anvendes, hvilket heller ikke kan betragtes som optimalt. Andre chauffører henholder sig til de gældende regler for sikkerhed, og afviser at gennemføre turen. Movia har en miljørepræsentant, der kan kontaktes med henblik på en konkret vurdering af en given trappe.

Midttrafik og NT har tilsvarende regler

En afgrænset screening viser, at tilsvarende regler om trappeudformning gælder for Flexkørsel i Midttrafik. I Nordjyllands Trafikselskab er det ifølge tilgængeligt materiale på nettet brugerens eget ansvar at komme op og ned af trapper og ikke en del af transportopgaven.

Konsekvenser

Situationen udgør i øjeblikket en praktisk udfordring for Ballerup Kommune, der også kan betyde noget økonomisk, afhængigt af håndteringen. Som udgangspunkt må kommunen bede de pågældende borgere om at flytte, hvilket kan være svært/urealistisk for den pågældende. Kommunen kan også vælge at stille en ældrebolig til rådighed eller foretage genoptræningen (hvis det handler om dét) i borgerens eget hjem. Begge disse løsninger medfører øgede omkostninger og administration.

Korttidspladser

Udfordringerne er særligt synlige, når borgeren visiteres til et såkaldt korttidsophold på et af kommunens plejecentre. Korttidspladser er for borgere, der i en periode har et særligt behov for tæt observation, behandling og evt. træning for at generhverve de færdigheder, der gør dem i stand til at tage vare på sig selv i egen bolig. Ofte er der tale om borgere med en genoptræningsplan med fra et sygehusophold, men ikke alle borgere har et træningsbehov eller har haft en hospitalsindlæggelse forud for opholdet på korttidspladsen og dermed heller ikke en genoptræningsplan.

Ifølge kommunens kørselsregler (ifm. hjemmebesøg eller overflytninger mellem korttidspladserne) dækker kommunen kun udgifter til kørsler for borgere, som har en genoptræningsplan. Det er derfor ikke muligt at flytte disse borgere til en anden korttidsplads eller foretage et hjemmebesøg på disse borgere.

Afdækning

For at undgå forlængede ophold på kommunens korttidspladser og risiko for flasehelse i udskrivelserne fra hospitaler, kan gældende praksis, regler og tilbud

om befordring af disse borgere med fordel undersøges nærmere. Nogle af spørgsmålene kunne omhandle:

- > Vil en tættere dialog mellem visitatorerne af disse ydelser og fysio- og ergoterapeuterne i træningscentre kunne forbedre koordineringen af tilbuddet til borgeren?
- > Er der behov for mere viden om indretningen i borgerens hjem?
- > Vil det samlet set være en fordel at befordre disse borgere med liggende persontransport (og evt. yde tilskud hertil for at undgå forøgede udgifter hos borgeren)?
- > Findes der mere fleksible trappelifte, der kan gøre transporten af alle borgere gennemførlig (kræver et opklarende arbejde og en ændret APV hos Movia).

Ovenstående kan ikke afdækkes inden for rammerne af nærværende projekt.

5.9 Intern koordinering

Koordinering mellem visitation, bestiller og betaler er ikke optimal

CSS har ikke samme setup, hvad angår tæt koordinering af bestiller-og-betaler funktionen som C-BUR. En række visitatorer vurderer kommunens borgere i forhold til de aktuelle tilbud, men visitatorerne er ikke involveret i bestilling eller betaling af kørsel. Ofte bestiller borgerne selv kørslen, mens to udpegede økonomimedarbejdere typisk modtager de fakturaer, der skal afregnes.

Kontrol

De to økonomimedarbejdere gennemfører efterfølgende en overordnet kontrol af, hvorvidt fakturastørrelser svarer til forventningerne, eller om noget 'stikker ud'/afviger fra 'det normale'. Der gennemføres ikke en egentlig systematisk kontrol af hver enkelt afregning inden for bevillingerne, herunder en systematisk kontrol af de månedlige udsving (f.eks. variationen i antal ture for de respektive brugere), ligesom der heller ikke fortages en systematisk kontrol af den leverede service fra vognmanden. Der er heller ikke en løbende opfølgning af, hvorvidt kørslen udføres så effektivt som muligt, herunder om samkørslen er fornuftig.

I tilfælde, hvor noget uventet dukker op, undersøges det mere detaljeret. Optræder der pludseligt mange forgæves ture i afregningerne fra Movia, vendes evt. årsager med de respektive sagsbehandlere.

Samarbejde med Movia

Der er en stabil og hyppig kontakt mellem økonomimedarbejderne og Movia, hvilket sikrer god service og hurtig respons fra Movia. De udpegede økonomimedarbejdere har ikke førstehåndskendskab til faktaark om kørslen, eller til de aktuelle bestillinger. Opfølgning i tilfælde, hvor noget er uventet kan derfor være tidskrævende.

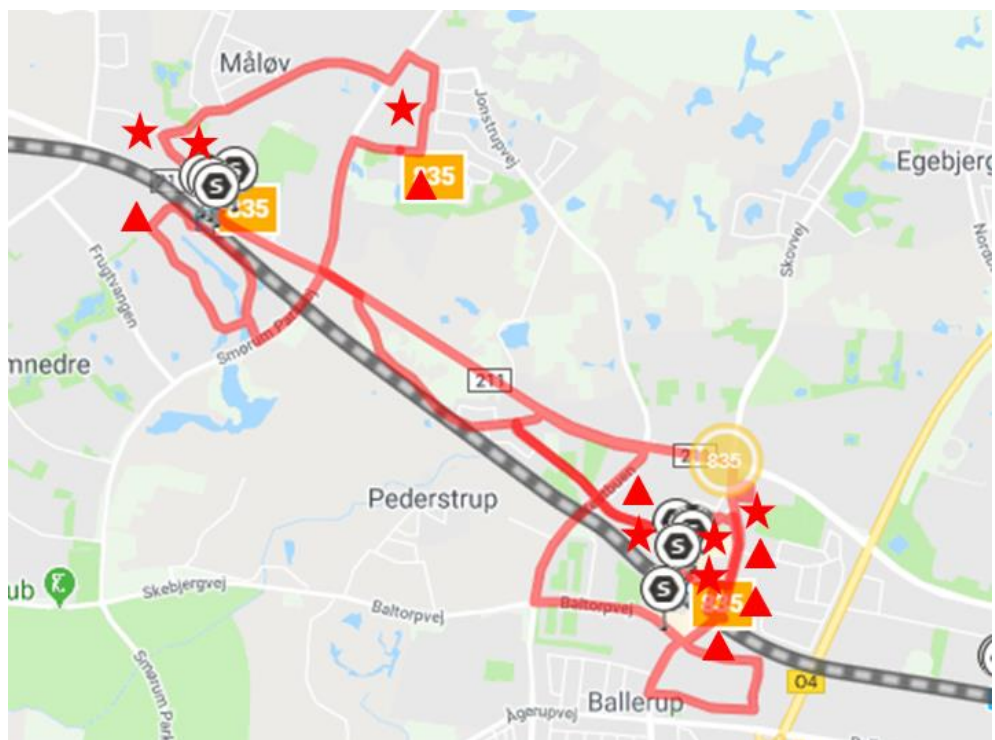
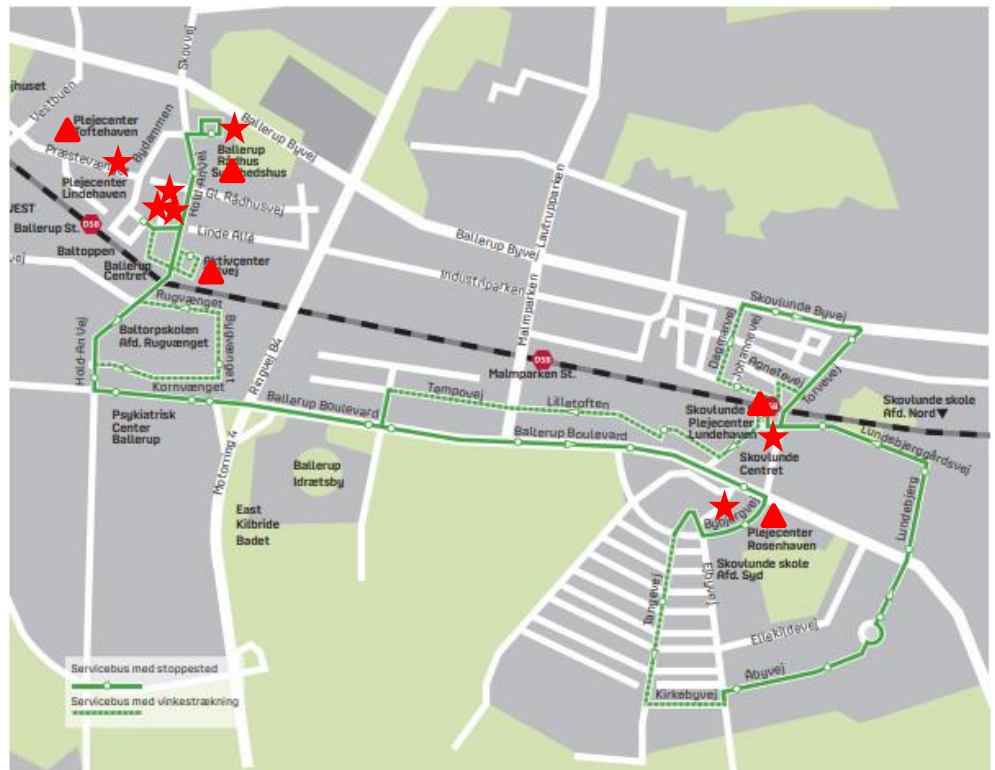
Ekstern kørsel

For kørsel, hvor Ballerupborgere udgør en del af en befordringsordning som en anden kommune administrerer, kan det være svært at gennemføre en detaljeret kontrol af betalingen, da variationer i det samlede antal elever og antal ture kan påvirke enhedspriserne og dermed kommunens betaling. Det får kommunen ikke kontrolleret i dag, og det er uklart, hvem der reelt kan kontrollere kørslen og gøre det.

5.10 Servicebusser

To servicebuslinjer	<p>Ballerup Kommune betjenes af to servicebuslinjer; linje 834 Ballerup-Skovlunde og linje 835 Ballerup-Måløv. Bussernes linjeføringer er vist på Figur 3. Linjeføringerne for begge linjer er tilrettelagt, så busserne passerer flere af Ballerup kommunes dag- og plejecentre. Det drejer sig om:</p> <ul style="list-style-type: none">> Aktivitetscenter Solvej> Plejecenter Lindehaven> Plejecenter Sønderhaven> Plejecenter Lundehaven> Plejecenter Toftehaven> Plejecenter Kirstinehaven> Plejecenter Rosenhaven <p>Samtidig passerer busserne en række af de praktiserende læger og speciallæger i kommunen samt kommunens sundhedshus ved rådhuset, se Figur 3. Servicebusserne kan derfor teoretisk set benyttes til kørsel til lægebesøg, aktiviteter i dagcentre og plejecentre.</p> <p>Muligheden for at benytte servicebusserne øges af, at bussernes køretid er tilpasset, så der er god tid til ind- og udstigning og til evt. medtagning af kørestole og andre hjælpemidler.</p>
Andel af ture, hvor servicebusserne kan anvendes	<p>En analyse af kommunens dagcenterkørsel og lægekørsel i januar måned 2018 viser, at ca. 25% (21 ud af 80 ture) af dagcenterturene og knap 25% (10 ud af 43 ture) til læge kunne have været udført med servicebusserne ud fra de adresser, der er oplyst.</p> <p>Yderligere 3-4 dagcenterture kunne være udført med servicebusserne, hvis busserne startede driftstiden en time tidligere og afsluttede den en time senere end i dag, eller hvis start- og sluttidspunkter på aktiviteterne i dagcentre mm. ændrede start- og sluttider. For lægeturene kan flere også udføres, såfremt konsultationstiden afstemmes med bussernes køreplaner.</p>
Maksimal afstand til stoppestederne	<p>Ved vurderingerne af muligheden for at anvende servicebusserne er der taget udgangspunkt i, at patienter og dagcenterbrugere selv er i stand til at bevæge sig til og fra stoppestedet, hvis stoppestedet vel og mærke ligger inden for en afstand af højst 200 m, og hvis de pågældende ikke benytter kørestol. Servicebusserne kan medbringe kørestole, men det er måske ikke i alle tilfælde særligt attraktivt at skulle bevæge sig op til 200 m, for at komme med. Hvis der ses bort fra denne begrænsning, som vi har valgt at lægge ind, vil flere af de omtalte rejser kunne foretages med servicebusserne.</p>
Økonomiske potentialer	<p>Udgifterne til de ture, som teoretisk set kunne være foretaget med servicebusserne udgør for lægekørslen ca. 21% af de samlede udgifter inkl. administrationsbidrag (baseret på opgørelser for januar 2018). Hvis mønstret er repræsentativt for resten af året, vil det svare til, at der kan flyttes kørsel for ca. 28.000 kr. årligt til servicebusserne.</p>

For kørslen til dagcenter vil det kræve en ny planlægning af ture for at afgøre, hvorvidt der kan spares køretøjer og køretid. Det er ikke skønnet i nærværende analyse.



Figur 3 Linje 834, øverst: Ballerup – Skovlunde – Ballerup. Linje 835 nederst: Ballerup – Smørum – Ballerup. ▲ markerer læger og speciallæger, ★ markerer dag- og plejecenter.

6 Forslag til optimeringer

Det foreliggende materiale giver anledning til en række optimeringsforslag, som beskrives nedenfor.

Generelt gælder, at de eksisterende kørselsordninger kan rumme nogle betjeningsmæssige bindinger, som ikke har kunnet afdækkes tilstrækkeligt i dette projekt, men som i givet fald vil skulle afdækkes grundigt, inden evt. ændringer sættes i værk for at undgå negative konsekvenser.

Vi foreslår, at Ballerup Kommune arbejder videre med mulighederne inden for følgende:

6.1 Konkurrenceudsættelse og udbudsform

Befordring af elever til specialklasseundervisning er en væsentlig kommunal kørselsopgave. Ballerup Kommune benytter Movias Flextrafik til befordringen af eleverne. Det sker dels direkte i form af kommunens egne kørselsordninger for eleverne i egne institutioner, dels indirekte gennem andre kommuners kørselsordninger. Sidstnævnte gælder for elever, der går i eksterne institutioner. Tilsvarende gælder for den del af befordringen af voksne til STU, der udføres gennem Movia Flextrafik.

Udbudsformen	Vi foreslår, at kommunen overvejer, om den anvendte udbudsform for Flextrafik i Movia er den mest hensigtsmæssige for Ballerup. Den anvendte måde at udbyde kørslen på indeholder usikkerhedselementer, der kan lede til for høje tilbudspriser. De eksisterende Flextrafik-kontrakter gør det desuden ikke let for kommunen at vurdere, hvor og hvordan kørslen kan optimeres, så omkostningerne evt. kan reduceres. Endelig sikrer kontrakterne ikke tilstrækkelig transparens i forhold til almindelige kontrol og opfølgning fra kommunens side.
Variierende priser	Denne analyse dokumenterer, at priserne i dag opgjort pr. bruger pr. tur varierer meget, og at udgifterne omregnet til timepriser også er meget forskellige. Det gælder både for kørsel til interne og eksterne institutioner. De prismæssige forskelle kan ikke alene begrundes i betjeningsmæssige årsager, men må også være udslag af udbudsprocessen og det anvendte udbudsgrundlag.
Planlægning varetages af vognmænd	I dag beskriver Movia hverken den nødvendige køretid eller det nødvendige antal køretøjer i sine Flextrafik-udbud. Det skal tilbudsgiverne selv vurdere, når de afgiver tilbud. God praksis tilsiger dog, at de bedste og mest effektive priser opnås, når alle usikkerheder er afdækket. Typisk vil operatører gardere sig mod usikkerheder ved at øge prisen, og det synes unødvendigt i forhold til karakteren af den udbudte kørsel. Med den nuværende model kan den vindende tilbudsgiver i sit tilbud have forudsat, at der skal indsættes flere køretøjer eller køres flere timer end strengt nødvendigt. Det virker ikke optimalt.
Planlægning laves på forhånd	Vi foreslår derfor, at kørslen i stedet udbydes på baggrund af et på forhånd kendt antal køretøjer og antal timer. Hvis ønsket er at fastholde Movia Flex-afta-

ler, så kunne forslaget være, at der i forbindelse med udbud gennemføres forhandlinger med tilbudsgiverne for at sikre at køreplan og antal køretøjer er optimeret, inden et samlet tilbud vælges.

Pakkestørrelse

I dag er der tre vognmænd, der udfører kørsel med specialklasseelever til Ballerups egne institutioner. Et alternativ kunne være at udbyde den samlede kørsel med elever til specialklasseundervisning i én pakke og udnytte de stordriftsfordele, der kan ligge heri. Et større kørselsomfang giver vognmanden bedre vilkår til at drive sin forretning, og potentialet for kommunen er, at der derved kan opnås lavere timepriser og dermed lavere samlede priser.

Optimeringer og kontrol

I forhold til spørgsmålet om at kunne justere sin kørsel og tilhørende udgifter undervejs i en kontraktperiode, er de eksisterende Flextrafik-kontrakter vanskelige at arbejde med for Ballerup Kommune. Kommunen får ikke et detaljeret indblik i de anvendte vognløbsplaner og kan derfor ikke løbende vurdere, om optimeringer eller justeringer kan udløse mindre kørsel og dermed færre udgifter for kommunen. F.eks. i forhold til spørgsmålet om tilstrækkelig udnyttelse af mulighederne for samkørsel. Al køretøjsplanlægning ligger i hænderne på operatøren med Movia som mellemlid og kontraktholder. Det vanskeliggør og forsinker dialogen med operatøren om tilpasninger af kørslen. Et udbud, som kommunen selv tilrettelægger og gennemfører, vil kunne bringe forvaltningen tættere på operatøren og sikre større transparens og handlemuligheder. Kommunen vil formentlig ikke kunne udbyde al kørsel, der i dag udføres som Flextrafik – den kommuneoverskridende kørsel er forholdsvist fast forankret i Movia.

Kontrakternes opbygning og administration er årsagen til, at kørslen også er vanskelig at kontrollere for kommunen. Kontrakterne er opbygget, så betalingen til operatøren reguleres, hvis det faste antal af brugere i ordningen ændres med \pm fem brugere. Men det er meget svært for kommunen at verificere, om der undervejs i kontrakten sker ændringer, der bør udløse ændringer i betalingen. Dels informerer Movia ikke løbende om antallet af brugere i ordningerne, dels påvirker ændringer i antallet af brugere fra andre kommuner betalingen. Flere brugere af ordningen fra andre kommuner kan således føre til øget betaling for Ballerup Kommune og omvendt. Pointen er dog især, at det i dag er meget vanskeligt at gennemføre kontrol for den enkelte kommune. Kommunerne kan umiddelbart kontrollere for større udsving i priser eller kørselsomfang og for helt åbenlyse fejl, men en detaljeret stikprøve eller kontrol er ikke mulig. Igen – her vil et udbud i eget regi kunne imødekomme disse udfordringer.

Konsekvenserne af at anvende Flextrafik til løsning af disse opgaver kan bl.a. være priser, der er højere end nødvendigt:

Potentiale

Den beregnede timepris for Baltorpskolen afd. Rugvænget er betydeligt højere end de øvrige sammenlignelige priser for de øvrige skoler. Hvis kørselsordningen til Rugvænget kostede 650 kr. i timen (samme niveau som Globen og Kasperskolen), kunne Ballerup Kommune spare ca. 150.000 kr. årligt. Hvis de gennemsnitlige timepriser for alle skoler var 500 kr. (altså lidt højere end på Hedegårdsskolen og Grantoftens i dag), så kunne kommunen spare ca. 530.000 kr. årligt.

Der er indikationer på, at en del af kørslen til eksterne institutioner også er dyrere end forventeligt. Kørslen med tre elever til Kirkebækskolen koster ca. 911 kr. i timen, mens ni elever til Skovmoseskolen kun koster godt det halve, nemlig 475 kr. i timen. Kunne betalingen reduceres til samme niveau som på Skovmoseskolen, ville Ballerup Kommune kunne spare ca. 130.000 kr. årligt.

De nuværende turpriser på STU-kørsel til/fra Geelsgårdskolen i Virum (259 kr. pr. tur) og Tibbevången i Værløse (322 kr. pr. tur) er umiddelbart vurderet meget lave sammenholdt med turpriserne til Kirkebækskolen i Vallensbæk (713 kr. pr. tur) og Maglemosen (895 kr. pr. tur). Turprisen til Kirkebækskolen er naturligt meget højere end de tilsvarende priser for turene til Maglemosen (grundet større afstand), men opgjort pr. time ligger de begge væsentlig over priserne til de førstnævnte institutioner og må betragtes som i den dyre ende.

Befordringen til Maglemosen er antaget at være solokørsler, og vi foreslår at mulighederne for samkørsel på nogle af turene undersøges. I givet fald vil udgifterne formentlig kunne reduceres. Vi noterer også, at turene med Movia Flex er dyrere end ture udført med taxa. Hvis priserne holder, og det rent teoretisk var muligt at opnå samme timepriser for kørslen til Kirkebækskolen og til Maglemosen, vil der kunne opnås en besparelse på godt 300.000 kr. årligt. Ved en antagelse om gennemsnitlige timepriser pr. ca. 500 kr. ville et bud på en årlig besparelse lyde på omkring 200.000 kr.

6.2 Udbud og forhandling af rabatter

Taxakørsel skal udbydes snarest

Ballerup har samlet set taxakørsel for et beløb, der langt overskrider gældende og aktuelle tærskelværdier for EU-udbud.

Vi forslår derfor, at den samlede taxakørsel snarest muligt udbydes. I mellemtiden foreslår vi, at kommunen undersøger mulighederne for at opnå rabat på kørslen hos de respektive taxaselskaber på tværs af centrene. Kommunen er storkunde, og erfaringsmæssigt burde en rabat på mindst 10% i forhold til maksimalpriserne være realistisk.

Potentiale

I forhold til den nuværende solokørsel med børn, der udføres af taxa, vil en rabat på 10% svare til knap 200.000 kr. årligt. Tilsvarende vil potentialet for taxakørslen af tre borgere til beskyttet beskæftigelse udgøre ca. 20.000 kr. årligt. Udgifterne til befordring af de tre borgere udgjorde i 2017 ca. 166.000 kr.

For den andel af kørslen til aktivitets- og samværstilbud, der udføres af taxa, indikerer de beregnede timepriser også et pænt potentiale for prisreduktioner. Et bud på en samlet prisreduktion for den samlede taxakørsel ligger hér i størrelsesordenen 200-250.000 kr. årligt.

Kørsel til svømmeundervisning bør udbydes

Kørsel til svømmeundervisning bør også konkurrenceudsættes snarest muligt, og der bør etableres et aftalegrundlag for kørslen. De nuværende udgifter er meget høje sammenholdt med kørselsomfanget og opgaven, og vores umiddelbare forventning ville være, at opgaven kan løses for 350-400.000 kr. årligt. Indledningsvist bør gennemføres en forhandling med den nuværende vognmand

om en prisreduktion. Potentialet efter en effektiv konkurrenceudsættelse kunne være 200-250.000 kr. årligt.

Alternativer

Kommunen kan også vælge at lade tilbuddet om befordring til svømmeundervisning helt eller delvist bortfalde – det er nemlig ikke et lovmæssigt krav. Der findes kommuner, hvor nogle af eleverne selv skal transportere sig til/fra undervisningen. Det kan medføre større besparelser.

Og endelig kan kommunen vælge helt at lade svømmeundervisningen bortfalde. Svømmeundervisning er ikke et lovbestemt tilbud, kommunen skal tilbyde børnene.

6.3 Brugerbetaling

Indførelse af brugerbetaling

For brugere, der er visiteret til genoptræning efter servicelovens §86 er det frivilligt for kommunen, om den vil tilbyde en kørselsordning, og om kørselsordningen i givet fald er uden egenbetaling for brugerne. I dag er kørselsordningen gratis for brugere i Ballerup.

For brugere, der arbejder og modtager løn i beskyttet beskæftigelse i kommunen fremstår det uklart, i hvor stort omfang, der sker egenbetaling til dækning af transportudgifterne. Egenbetalingen er betinget af, at afstanden mellem hjem og tilbud er under 10 km. Hvad er taksten og hvor mange betaler? Brugerbetaling kan evt. indføres eller øges.

Potentiale

For kørslen til genoptræning vil en pris på 10 kr. pr. dag (tur/retur) skønsmæssigt kun kunne give en indtægt på ca. 1.000 kr. årligt. Opkrævningen vil typisk kunne fratrækkes i forbindelse med at brugeren får refunderet sine udlæg til kørsel med Movia. Indførelse af egenbetaling for denne gruppe skønnes ikke at være hensigtsmæssig i forhold til hvordan ordningen fungerer i dag, og det samlede potentiale.

For kørslen til dagcenter og samværsgrupper vil en pris på 10 kr. pr. dag (tur/retur) skønsmæssigt give en indtægt på ca. 200.000 kr. årligt. Opkrævningen vil kunne ske via girokort, men det vil være tungt og tidskrævende at administrere i praksis. Indførelse af egenbetaling vil blive betragtet som en forringelse af servicen, og det er vigtigt at sikre sig, at det ikke afholder nogen fra at deltage.

Der er visse lovgivningsmæssige bindinger på en evt. brugerbetaling – særligt gælder, at den ikke må gøre kørslen overskudgivende.

6.4 Visitation

Skarp visitation

Det er COWI's indtryk, at udvælgelsen af, hvilke borgere der får bevilget befordring i de to visitationsudvalg, er ganske skarp, set i forhold til lovgivningen og i forhold til mulighederne for at tildele billige løsninger.

Det er ligeledes indtrykket, at der gennemføres en systematisk revurdering af disse bevillinger (mindst en gang årligt) for de grupper, hvor det er relevant og meningsfuldt.

Begrænset potentiale Der skønnes således ikke umiddelbart at være noget større potentiale for besparelser ved en yderligere stramning af visitationerne, idet dette skal ses i lyset af, om bortfald af en visitation på længere sigt kan medføre store problemer for brugeren – og dermed muligvis øgede kommunale udgifter til afledte foranstaltninger.

6.5 Egen bestilling af kørsel

Brugere, der selv bestiller kørsel Der er i dag en gruppe af visiterede brugere til genoptræning, der selv bestiller kørsel hos Movia (online eller via telefon), lægger penge ud for kørslen og efterfølgende indsender kvitteringer til Ballerup for at få refunderet udgifterne. Dette er en løsning, som ikke omtales som værende optimal, og hvor der kunne være behov for at se på alternative løsninger. En undersøgelse af alternative løsninger ligger uden for dette projekts rammer, men kunne eksempelvis omfatte:

- > Fastlæggelse af den præcise praksis i dag, herunder antal brugere og ture, kommunens opgaver og administration, behovet og mulighederne for kontrol, fordele/ulemper for kommune og brugere, estimering af tidsforbrug og tilhørende økonomi. Interview med udvalgte nøglepersoner
- > Forslag til to-tre alternative løsninger, de nye løsningers betydning for praksis, fordele/ulemper for kommunen og for brugerne, mulighederne for kontrol, estimering af tidsforbrug og tilhørende økonomi. Drøftelse med nøglepersoner og ledelse
- > Resultat: Notat med samlet vurdering af effekter og udpegning af bedste alternativ til justering af praksis.

Potentiale Potentialet ved at justere nuværende praksis omhandler formentlig primært forbedringer af arbejdsrutiner og reduktion af tid til administration hos kommune og borgere.

6.6 Servicebusser

Kommunens servicebusser kan med fordel indtænkes i løsningen for en andel af den kørsel, der i dag sker i lukkede ordninger til kommunens læger, speciallæger og dagcenter.

Analyser af konkret kørsel viser, at knap 25% af turene til læger og speciallæger og op mod 25% af dagcenterturene kunne have været udført med servicebusserne med den nuværende køreplan.

Potentiale Hvis analysen er repræsentativ for kørslen til læger og speciallæger hen over året, kan der flyttes kørsel for ca. 28.000 kr. årligt til servicebusserne.

Der kan overvejes en detaljeret undersøgelse for at afdække potentialet for overflytning af kørsel til dagcenter til servicebusserne.

6.7 Organisationsmæssige overvejelser

Kobling mellem visitation, bestilling og betaling ikke lige tæt alle steder

Det er COWIs indtryk, at de medarbejdere, der administrerer ordningerne i dag, generelt er kritiske, oplyste om reglerne og effektive. Projektforløbet har samtidig afdækket, at der ikke alle steder i dag er direkte kobling mellem de medarbejdere i administrationen, der udfører visitation og andre kolleger, der efterfølgende bestiller og betaler for kørsel, udarbejder budgetter og foretager økonomifølgning. Dette gælder særligt i CSS.

Den interne organisering understøtter således ikke en naturlig kontrol med brug af ordningerne, og for enkelte områder kan det være krævende at foretage en effektiv opfølgning.

Opfølgning

Det virker heller ikke, som om Ballerup Kommune har udpeget faste nøglepersoner til løbende at holde øje med kontrakterne med forskellige operatører. Der er derfor en risiko for, at kommunen ikke tilstrækkeligt hurtigt fanger ændringer af kørselsomfanget hos de respektive operatører, og derfor kan komme til at betale for mere kørsel end strengt nødvendigt.

Nøgletal

Der udarbejdes i dag ikke løbende statistik på turpriser eller andre økonomiske nøgletal, der ville kunne bidrage til at give et godt overblik, så ændringer fanges hurtigt. Det betyder bl.a., at den kontrol af indkommende fakturaer, der finder sted, visse steder er begrænset til f.eks. at afdække, hvorvidt de nævnte brugere er visiterede til en given ordning eller ej, og ikke om den konkrete kørsel er fornuftig og som forventet.

Kørselskoordinator

Vi anbefaler derfor, at der udpeges en kørselskoordinator (en controller) internt i kommunen, som løbende skal håndtere alle overordnede spørgsmål om kommunale kørselsordninger, der måtte dukke op. Hensigten er, at koordinatoren bl.a. skal sørge for at:

- > Tilvejebringe nødvendig information om kørsel på tværs af organisationen
- > Gøre kontrol af kørsel mulig på et passende niveau
- > Evaluere den gennemførte kørsel løbende
- > Håndtere kontraktlige og principielle spørgsmål om f.eks. krav til chauffører, materiel, fakturering, afregning, misligholdelse osv.
- > Håndtere samarbejdet med Movia om befordring
- > Følge med i den økonomiske udvikling på forskellige kørselskonti mv.
- > Besvare spørgsmål vedrørende den ydede service over for borgere og som kan involvere politisk involvering.

Potentiale

Koordinatoren vil langsomt få opbygget og dokumenteret en viden og erfaring med den samlede kørsel, som i høj grad kan anvendes i forbindelse med udarbejdelse og løbende håndtering af samarbejdsaftaler mellem kommunens institutioner og Movia/operatører.

Koordinatoren vil også kunne hjælpe de daglige administratorer/visitorer, f.eks. i dialogen med operatører og med at kunne gøre brug af kontraktens bestemmelser og muligheder. Endelig skal personen opsamle erfaringer - tænkt så bredt som muligt.

Det er vanskeligt at estimere en samlet arbejdsindsats for en kørselskoordinator. Opgaverne vil svinge meget over tid, og der kan være perioder, hvor det slet ikke kræver en særlig indsats. Et meget forsigtigt bud kunne være at der afsættes 0,15 mio. kr. årligt til formålet.

Det er ligeledes vanskeligt at estimere et egentligt driftsøkonomisk potentiale, men samlet set vil en koordinator sikre overblik og bidrage til at holde omkostningerne i alle kørselskontrakterne nede.

6.8 Oversigt

Neden for er vist en samlet oversigt med besparelsesforslag:

Tema	Forslag til optimering
Konkurrenceudsættelse og afregningsmodel	<p>Kørsel til interne institutioner med <u>Flexrute</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Overvej perspektiverne med en anden udbudsform næste gang kontrakterne skal fornyes. Flexrute – modellen betyder, at kørslen ikke ruteoptimeres inden den bydes ud. Det ser ud til at resultere i meget varierende og høje priser › Movia kan udbyde og administrere kørslen efter nærmere aftale. Som alternativ til Movia kan kommunen selv udbyde og administrere kørslen i eget regi. Kommunen vurderes at være organisatorisk klædt på <p>Kørsel til eksterne institutioner: Stikprøvevise opgørelser indikerer, at kommunen kan spare penge på dele af den samlede kørsel, hvis der anvendes en anden udbudsmodel end den nuværende, særlige <u>solidaritetsmodel</u>. Kommunen kan eksempelvis udbyde kørslen for Ballerup isoleret. Kan med fordel inddrages i overvejelserne, hvis grundlaget for modellen kommer til bredere diskussion blandt flere kommuner.</p> <p>Samlet potentiale: 0,48-0,86 mio. kr. årligt</p>
Udbud og forhandling af rabatter	<p>Kommunens taxakørsel og kørsel til svømmeundervisning bør udbydes snarest:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Undersøg mulighederne for i mellemtiden at opnå storkunderabat hos Dantaxi 4x48 (og evt. andre taxiselskaber), som udfører kørslen til maksimaltakster i dag › Indled en forhandling med Birchs Busser om en prisreduktion på kørslen. Der findes i dag ingen aftale om kørslen, og den nuværende pris er meget høj sammenholdt med opgavens karakter › Kommunen bør etablere aftalegrundlag for begge kørselstyper <p>Samlet potentiale: 0,62-0,72 mio. kr. årligt samt bedre dokumentation</p>
Brugerbetaling	<ul style="list-style-type: none"> › Overvej at indføre eller øge brugerbetalingen på befordring til dagcenter og samværsgupper

	<p>› Overvej de afledte, negative konsekvenser i form af øget administration og evt. frafald</p> <p>Samlet potentiale: 0,2 mio. kr. årligt</p>
Egenbestilling af kørsel	<p>Der er i dag en gruppe af brugere, der selv bestiller kørsel hos Movia (online eller via telefon) til genoptræning, lægger penge ud for kørslen og efterfølgende får refunderet udgifterne. Løsningen vurderes ikke at fungere optimalt.</p> <p>› Overvej at undersøge alternative løsningsmuligheder og evt. indføre en mere fordelagtig løsning</p> <p>Samlet potentiale: Primært forbedrede arbejdsrutiner og reduktion af tid til administration hos kommune og borgere</p>
Servicebusser	<p>› Overvej at flytte lukket kørsel til læger og speciallæger til servicebusserne</p> <p>› Overvej en undersøgelse af potentialet ved at overflytte kørsel til dagcenter til servicebusserne</p> <p>Samlet potentiale: 0,03 mio. kr. årligt for andelen til læger og speciallæger</p>
Kørselskoordinator	<p>› Udpeg en kørselskoordinator (en controller) internt i kommunen til at håndtere alle overordnede spørgsmål vedr. de kommunale kørselsordninger.</p> <p>Samlet potentiale: Indsamling af dokumenteret viden og erfaring med den samlede kørsel til brug for effektive og billige kørselsaftaler, bedre og mere direkte dialog mellem daglige administratorer/visitatorer og operatører/Movia, og bedre udnyttelse af kontraktlige muligheder.</p> <p>Forsigtigt bud på estimerede udgifter: ÷ 0,15 mio. kr. årligt til formålet.</p>
Samlet potentiale for besparelser	<p>1,18 – 1,66 mio. kr. årligt</p>