

KORTLÆGNING AF BEFORDRINGSOMRÅDET KØBENHAVNS KOMMUNE

Indhold:

1	Indledning	3
1.1	Om rapporten.....	3
2	Konklusioner og anbefalinger	3
2.1	Effektiviseringstiltag	5
2.2	Scenarier for organisering af befordringsopgaven.....	13
3	Børne- og ungdomsforvaltningen	25
3.1	Almindelig skolekørsel	26
3.2	Kørsel til specialskoler og specialklasser	27
3.3	Kørsel til specialinstitutioner	29
3.4	Udflytterkørsel	30
3.5	Befordring af tosprogede, Københavnermodellen	32
3.6	Modtageklasser	32
3.7	Svømmekørsel.....	33
3.8	Særlig tilrettelagt ungdomsuddannelse til unge med særlige behov (STU)	34
4	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen.....	35
4.1	Lægekørsel	36
4.2	Kørsel til genoptræning – sundhedsloven.....	36
4.3	Kørsel til genoptræning – serviceloven	37
4.4	Aktivitetscenterkørsel	38
5	Socialforvaltningen	40
5.1	Voksen handicapkørsel	40
5.2	Befordring af udsatte børn og unge	41
5.3	Befordring af børn og unge med handicap	43
5.4	Individuel handicapkørsel	44
5.5	Individuel befordring.....	45
5.6	Merudgiftsydelser	45
6	Andre kommuner	47
6.1	Aarhus	47
6.2	Aalborg	47
6.3	Odense	47
6.4	Frederiksberg	47
6.5	Esbjerg.....	47
7	Bilag A: Beregningsgrundlag	49
8	Bilag B: Effektiviseringer i budgetår	54

1 Indledning

Regeringen og KL har i samarbejde gennemført en analyse af den offentlige befordring, som viser, at kommunerne tilsammen har udgifter for 2,8 mia. kr. på området. Analysen viser samtidig, at der er stor variation i udgifternes størrelse og i realiserede kørselspriser på tværs af kommunerne. Analysen peger derfor på, at der findes et stort effektiviseringspotentiale inden for den kommunale befordring. Specifikt vurderes det, at kommunerne under ét kan spare 430 mio. kr. årligt, hvis de opnår samme kørselspriser som de regionale trafikselskaber.

Med udgangspunkt i denne analyse har regeringen og KL med økonomiaftalen for 2014 aftalt, at kommunerne i 2014 kan effektivisere for 100 mio. kr. på befordringsområdet stigende til 430 mio. kr. i 2017¹. Effektiviseringerne indgår som en del af finansieringen af det løft af sundhedsområdet på 200 mio. kr., som indgår i Økonomiaftalen for 2014.

Økonomikredsen i Københavns Kommune har på den baggrund besluttet, at igangsætte en kortlægning af potentialet på befordringsområdet frem mod budgetforhandlingerne for 2015. Kortlægningen skal an vise effektiviseringspotentialer i befordringsopgaven på tværs af kommunen og pege på konkrete løsningsmodeller for, hvordan potentialet kan indfris.

Denne rapport udmønter Økonomikredsens beslutning og indeholder en kortlægning af udgiftsudviklingen og organisering af befordringsområdet i Københavns Kommune samt forslag til konkrete effektiviseringstiltag på området.

1.1 Om rapporten

Rapporten er udarbejdet af en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter Økonomiforvaltningen (ØKF), Børne- og Ungdomsforvaltningen (BUF), Sundheds- og Omsorgsforvaltningen (SUF) og Socialforvaltningen (SOF) samt Kultur- og Fritidsforvaltningen (Borgerservice).

Udgangspunktet for kortlægningen har været de enkelte befordringsordninger, som kommunen varetager. Rapportens afsnit 3-5 indeholder en beskrivelse af aktivitets- og udgiftsudviklingen samt af organiseringen af disse ordninger. Inden da præsenterer afsnit 2 rapportens konklusioner og anbefalinger til effektiviseringstiltag.

2 Konklusioner og anbefalinger

Københavns Kommune havde i 2013 samlet set udgifter for 207 mio. kr. til befordring. Børne- og Ungdomsforvaltningen står for hovedparten af den kommunale befordring og udgør cirka 61 pct. af de samlede udgifter på området, mens Sundheds- og Omsorgsforvaltningen tegner sig for cirka 20 pct. og Socialforvaltningen for cirka 19 pct. Det samlede udgiftsniveau er siden 2011 faldet med ca. 3 pct. Dette dækker dog over betydelige variationer mellem forvaltningerne og på de enkelte befordringsordninger.

¹ Da der er stor variation mellem kommunerne hvad angår geografi, demografi og serviceniveau kan potentialet ikke uden videre fordeles proportionalt på kommunerne.

Kortlægningen viser desuden, at der er stor variation i, hvordan befordringsopgaven er organiseret i kommunen. En stor del af befordringsopgaven er decentralt organiseret, idet bevilling, planlægning og afvikling af store dele af kørslen er placeret hos de decentrale enheder og vognmændene. Dette gør sig dog ikke gældende for SOF, hvor visitation og planlægning er placeret i bydækkende enheder (i samarbejde med vognmændene).

Udbudsdækningen på området må betegnes som relativt høj. Hovedparten af kørselsordningerne har således været i udbud, hvilket har bidraget til at nedbringe udgiftsniveauet siden 2010². Udbudskonstruktionen varierer mellem forvaltningerne, idet Socialforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i 2012 gik sammen om et fælles udbud, som blev gennemført af Økonomiforvaltningen³. Børne- og Ungdomsforvaltningen er ikke en del af dette samarbejde og har i stedet gennemført egne udbud. Udbudsstrategien har hidtil været det primære effektiviseringstiltag på området, hvorimod tiltag vedrørende serviceniveau, planlægning og organisering af kørslen kun i mindre grad har været anvendt.

Endelig viser kortlægningen, at datagrundlaget på området på flere punkter er mangelfuldt. Eksempelvis mangler der på flere af befordringsordningerne overblik over hvor mange borgere, der er visiteret til ordningerne.

Tabel 1 sammenfatter kortlægningens resultater, hvad angår udgiftsudviklingen.

² Den samlede volumen på de eksisterende udbud er 695 mio. kr. for den samlede kontraktperiode. Se i øvrigt udbudsoversigten i bilag A.

³ Udbuddet dækker al befordring i SUF og SOF (undtaget ordninger som fungerer via godtgørelse). Samlet volumen: 61 mio.

Tabel 1. Udgifter til befordring 2010 - 2013

Befordringsordning	1000 kr. (2013 p/l)			
	2010	2011	2012	2013
Børne- og Ungdomsforvaltningen				
Almindelig skolekørsel	105	125	125	150
Kørsel til specialskoler og specialklasser	41.978	42.467	33.718	31.293
Kørsel til specialinstitutioner	15.928	14.313	13.944	14.483
Befordring af tosprogede	0	2.156	1.861	1.541
Modtageklasser	2.315	3.114	3.296	2.781
Udflytterkørsel	62.561	57.665	64.993	67.529
Svømmekørsel	2.756	2.717	3.095	3.099
Særligt tilrettelagt ungdomsuddannelse (STU)	5.510	7.405	6.110	5.858
I alt	131.048	129.837	127.017	126.584
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen				
Lægekørsel	585	639	574	548
Befordring i forbindelse med genoptræning – Sundhedsloven	6.337	5.932	5.251	5.879
Befordring i forbindelse med genoptræning – Serviceloven	2.670	2.484	2.060	1.844
Aktivitetscenterkørsel	15.266	17.066	17.670	17.662
Individuel handicapkørsel	18.668	17.369	14.291	14.413
I alt	43.526	43.490	39.846	40.346
Socialforvaltningen				
Voksen handicapkørsel – Aktivitets- og samværstilbud/Beskyttet beskæftigelse	23.933	24.113	23.304	23.273
Befordring af udsatte børn og unge	6.259	7.520	8.217	7.892
Befordring af børn og unge med handicap	635	3.190	1.689	4.451
Individuel befordring af borgere med handicap	248	497	542	435
Individuel handicapkørsel	-	3.598	2.966	2.850
Merudgiftsydelser	1.844	1.325	876	770
I alt	-	40.243	37.594	39.671
Total	-	213.570	204.457	206.601

2.1 Effektiviseringstiltag

I det følgende beskrives de effektiviseringstiltag, der på baggrund af kortlægningen fremstår som særligt relevante. Effektiviseringstiltagene vedrører både serviceniveau, konkurrenceudsættelse, organisering, planlægning og styring af befordringsopgaven. En række af tiltagene er indbyrdes afhængige. Dette gælder særligt tiltagene vedrørende organisering og planlægning. Disse tiltag beskrives derfor som fire særskilte scenarier. Der er dog også en række tværgående effektiviseringstiltag, som er relevante uanset hvilken organisering, der anvendes.

Tabel 2 giver et overblik over effektiviseringspotentialer i de fire scenarier. Da størstedelen af potentialer er knyttet til mere hensigtsmæssige udbud, på baggrund af en bedre intern koordinering, vil de faktiske gevinster først være kendt, når nye udbud er gennemført. Effektiviseringernes potentialer kendes derfor først, når de konkrete udbud er gennemført. Effektiviseringstiltagernes potentialer er estimeret ud fra den nuvæ-

rende udgiftsvolumen sammenholdt med erfaringer fra tidligere udbudsrunder i København og andre kommuner⁴.

Tabel 2. Potentiale i effektiviseringstiltag

Effektiviseringstiltag	1000 kr.			
	Forvaltningsmodellen	Koordinerede udbud	Kørselskontor	Movia-modellen*
Tværgående tiltag				
1 Krav til vognmandens fakturering og opdatering af stamdata	1.130-1.340	1.130-1.340	1.130-1.340	1.130-1.340
2 Øget fokus på træning til egen transport	1.500-3.000	1.500-3.000	1.500-3.000	1.500-3.000
3 Nye visitationskriterier for befordring til specialinstitutioner	720-1.450	720-1.450	720-1.450	720-1.450
4 Brugerbetaling ved kørsel til aktivitetscentre	0-3.600	0-3.600	0-3.600	0-3.600
5 Mere effektive udbud på SUF's og SOF's område	2.760-5.510	2.760-5.510	2.760-5.510	2.760-5.510
6 Genudbud af udflytterkørsel	2.030-3.380	2.030-3.380	2.030-3.380	2.030-3.380
Øvrige effektiviseringstiltag	n/a	n/a	n/a	n/a
Scenariet specifikke tiltag				
7 Samkørsel på tværs af institutioner	n/a	-	-	-
8 Fortsat udbredelse af udbudsdækning**	7.500	7.500	7.500	7.500
9 Koordinerede udbud på tværs af forvaltninger og institutioner	-	2.670-5.340	2.670-5.340	-
10 Koordinering af mødetider	-	n/a	n/a	n/a
11 Synergi mellem variabel og rutebaseret kørsel	-	330-460	330-460	-
12 Samling af administrative opgaver	-	-	n/a	-
Total	15.640-25.780	18.640-31.580	18.640-31.580	15.640-25.780
Heraf allerede planlagte effektiviseringer med virkning i budget 2015	8.500	8.500	8.500	8.500

* Der mangler detaljerede informationer fra Movia angående forventede kørselspriser

** Dette tiltag består af planlagte effektiviseringer med virkning i budget 2015. Af de disse effektiviseringer vedrører 4 mio. kr. ekstra provenu ved allerede gennemførte udbud.

Bilag A og B indeholder hhv. beregningsgrundlaget for estimeringerne af tiltagenes potentiale og en oversigt over planlagte og mulige effektiviseringer i budgetårene.

I det følgende uddybes først de tværgående effektiviseringstiltag efterfulgt af de fire scenarier for områdets organisering.

⁴ Tiltag 8 vedrører både udbud, der er gennemført samt udbud der er planlagt. En del af potentialet (4 mio.) skal derfor ses i forhold til budget 2013 og ikke regnskab 2013, som er afrapporteret i tabel 1.

2.1.1 *Krav til vognmændenes fakturering og opdatering af stamdata*

I dag bliver der ikke i alle tilfælde systematisk stillet krav til oplysningsgrundlaget i vognmændenes fakturering, hvilket gør det vanskeligt at gennemskue og kontrollere fakturaer. Eksempelvis er det ofte meget vanskeligt at gennemskue hvilke ekstraydelser (følge, kørestol mv.), der bliver faktureret for. Samtidig er det ikke i alle tilfælde, at stamdata for borgerne er opdateret, hvilket betyder, at der bliver foretaget unødvendige bestillinger på ekstraydelser til vognmændene. Økonomiforvaltningen har i januar-februar gennemført en stikprøvekontrol af vognmændenes fakturering på den fælles aftale mellem SUF og SOF. Kontrollen viste udbredte fejl i faktureringen. Fejlene bestod primært i, at der blev faktureret for ekstraydelser, som ikke var blevet leveret, enten fordi stamdata ikke var blevet opdateret, eller fordi vognmanden havde lavet fejl i faktureringen. Arbejdsgruppen har ikke undersøgt, om der findes en tilsvarende problemstilling på BUF's område.

Ved at stille krav til hvilke oplysninger, der skal indgå i faktureringen, samtidig med, at man øger fokus på at opdatere stamdata i kørselslisterne, kan man opnå en bedre overensstemmelse mellem det reelle behov og de ydelser, der bliver faktureret for⁵.

Udgifterne til ekstraydelser udgjorde i 2013 som minimum 3,9 mio.⁶ På baggrund af stikprøvekontrollen anslås potentialet i forslaget til mellem 1,1 og 1,3 mio. kr. Potentialet er udelukkende udregnet på baggrund af data fra SUF og SOF (se bilag A for beregningsgrundlag). Det har ikke været muligt at vurdere potentialet på BUF's område, hvorfor beregningen må betegnes som den nedre grænse for forslagets potentiale. I beregningen er desuden antaget, at fakturakontrollen fortsat vil være placeret i de enkelte forvaltninger/på den enkelte institution.

Forslaget er relevant på alle kørselsområder og kan gennemføres uden yderligere udgifter.

2.1.2 *Øget fokus på træning til egen transport*

Forvaltningerne har allerede i dag fokus på at træne til egen transport på specialområdet. Det er dog vanskeligt at vurdere, hvor langt man er nået på dette område, dels fordi beslutningen omkring egen transport i sidste ende beror på en individuel vurdering foretaget decentralt, og dels fordi det ikke har været muligt at tilvejebringe oplysninger om, hvor mange borgere der er selvtransporterende. Andre kommuner har haft stor succes med at anlægge træningen til egen transport som et pædagogisk projekt, og har derved opnået betydelige besparelser. Man kan derfor med fordel fastholde/øge fokus på at træne børn og unge på specialområdet i at blive selvtransporterende.

For at gøre tiltaget mere forpligtende kan det overvejes at formulere egentlige målsætninger for, hvor stor en andel af de forskellige målgrupper man forventer, skal være selvtransporterende. Man kunne også overveje at lade hele eller en del af effektiviseringen ved, at borgerne overgår til egen transport tilfælde den decentrale enhed, eksempelvis ved at placere budgettet til befordring decentralt.

⁵ Fakturakontrollen bør understøttes af et IT system til håndtering af stamoplysninger. I forbindelse med gennemførelsen af koordinerede udbud foreslås vil et sådant system udviklet.

⁶ Baseret på data fra ØKF's indkøbssystem. Der er i data en del større poster, som ikke er udspecificeret på enkeltydelser. Det er ikke muligt at undersøge, hvor mange ekstraydelser disse poster dække over. Disse poster indgår ikke i beregningerne

Tiltaget er som nævnt særligt relevant for specialskoler⁷, hvor kommunen i 2013 havde udgifter for i alt 31 mio. kr. Hvis det lykkes at træne yderligere 5-10 pct. af borgerne på disse ordninger til at tage kollektiv trafik, vil det medføre en effektivisering på 1,5-3,0 mio. kr. (se bilag A for beregningsforudsætninger)⁸.

Der vil formentlig skulle afsættes ressourcer i de decentrale enheder til at træne borgerne i at transportere sig selv.

2.1.3 Nye visitationskriterier for befordring til specialinstitutioner

I dag bliver befordring til specialinstitutioner bevilliget som en del af tilbuddet. Dette sker i medfør af en vejledning tilknyttet Serviceloven uarbejdet af Socialministeriet. Fra januar 2014 har Socialministeriet ændret den pågældende vejledning, således at familier med børn i specialinstitutioner bliver mere ligestillet med familier med børn i almene dagtilbud. BUF har i denne forbindelse rettet henvendelse til Socialministeriet, som i et svar fastslår, at den nye vejledning ikke medfører en praksisændring. Kommunen har dog mulighed for at udfordre ministeriets fortolkning af vejledningen, ved forsøgsvist at udarbejde nye visitationskriterier, på baggrund af vejledningen. Et kriterium kunne være afstand mellem hjem og institution.

Københavns Kommune har i dag cirka 180 pladser på specialinstitutioner. Udgifterne til befordringen i forbindelse med institutionerne udgjorde 14,5 mio. kr. i 2013. Såfremt de nye visitationskriterier medfører et fald på 5-10 pct. af bevillingerne, medfører tiltaget dermed en besparelse på mellem 0,7 og 1,5 mio. kr. Det præcise potentiale kendes først, når de nye visitationskriterier er udarbejdet.

Forslaget er relevant for BUF, og skal ses i sammenhæng med forslaget angående politisk vedtagelse af serviceniveau (se øvrige tværgående effektiviseringsforslag afsnit 2.1.9).

2.1.4 Brugerbetaling ift. kørsel til aktivitetscentre

Kortlægningen viser, at Københavns Kommune har et serviceniveau, der er relativt højt sammenlignet med andre kommuner, hvad angår brugerbetaling på kørsel til aktivitetscentre. Brugerbetalingen udgør i København 74 kr. pr. måned. Den gennemsnitlige pris i 6-byerne er 445 kr. pr. måned. Der er derfor et relativt stort potentiale i at øge brugerbetalingen til et niveau, der modsvarer 6-byerne. I bilag A er der opstillet tre scenarier for en forøgelse af brugerbetalingen:

1. Prisniveau svarende til gennemsnittet i 6-byerne. Potentiale: 3,6 mio. kr.
2. Prisniveau svarende til den næst-billigste by blandt 6-byerne. Potentiale 2,8 mio. kr.
3. Prisniveau svarende til prisen for et buskort. Potentiale: 2,6 mio. kr.

De beregnede potentialer må anses for den øvre grænse i de enkelte scenarier, i det, det er antaget, at antallet af borgere, der benytter ordningen, er konstant uanset prisen. I det omfang borgerne selv finder andre transportmidler medfører dette dog også en besparelse, da efterspørgslen efter ordningen falder. Esbjerg Kommune har i 2013 forhøjet brugerbetalingen på kørsel til aktivitetscentre. Erfaringen herfra viser, at antallet af ældre, der bruger aktivitetscentrene, har været upåvirket af den øgede brugerbetaling.

⁷ Tiltaget vil dog ikke være relevant på alle specialskoler (pga. målgruppesammensætning). Beregningerne baserer sig derfor på gennemsnitsbetragtninger.

⁸ Andre kommuner er med en målrettet indsats lykkedes med at øge andelen af børn, der benytter offentlig transport med 10 procentpoint.

SUF har ved flere lejligheder stillet forslag om at øge brugerbetalingen (senest i 2014). Udvalget har dog hidtil ikke ønsket at gå videre med forslaget.

2.1.5 Mere effektive udbud på SUF's og SOF's områder

Det nuværende fælles udbud mellem SUF og SOF (gennemført af ØKF) er på flere punkter konstrueret på en uhensigtsmæssig måde. For det første er der i kontrakten ikke skelnet tilstrækkeligt mellem variabel og rutebaseret kørsel og for det andet indeholder afregningsformen ikke et optimalt incitament til optimal planlægning af kørslen.

Med variabel kørsel menes kørsel, som ikke kan planlægges ud i fremtiden, men skal imødekomme et behov, som opstår ad hoc (typiske med én eller få dages varsel) og som derefter forsvinder igen. Det kan eksempelvis være lægekørsel eller kørsel til genoptræning. I modsætning hertil foregår rutebaseret kørsel på faste ruter og tidspunkter og typisk med de samme borgere.

Det nuværende fælles udbud mellem SUF og SOF på befordringsområdet er konstrueret som en rammeaftale, hvor et konsortium af to vognmænd har forpligtet sig til en fast timepris samt faste priser på særydelser (herunder kørsel til træningscentre). De enkelte institutioner kan indenfor denne rammeaftale selv indgå aftaler med vognmændene omkring den konkrete transport af borgerne. SUF og SOF benytter udbuddet til hovedparten af den befordring de varetager (de største poster er kørsel til aktivitetscentre, voksen handikapørsel og kørsel til dagbehandling). Udbuddets samlede volumen er 225 mio. kr. i hele kontraktperioden (frem til 2016).

En stor del af den befordring, der foregår på aftalen, er reelt rutebaseret, hvor de samme borgere bliver transporteret til institutioner og centre på faste tidspunkter. Men befordringen er ikke blevet udbudt som rutebaseret kørsel. Dette er uhensigtsmæssigt af flere årsager. For det første giver det større usikkerhed for vognmanden ved afgivelse af tilbud, hvilket øger risikopræmien og dermed priserne. For det andet tilskynder det ikke til, at man planlægger kørslen på tværs af institutioner og for det tredje er det meget kræven- de at følge op på de fakturaer, man modtager fra vognmændene, da man ikke på forhånd har en fornem- melse af, hvad en tur bør koste.

Ved fremtidige udbud bør man derfor skelne mere klart mellem variabel og rutebaseret kørsel. Ved udbud af rutebaseret kørsel bør man i udbudsmaterialet inkludere en prognose over kørselsomfanget (evt. med angivelse af gadenavne på afhentnings- og afleveringslokationer) i de enkelte delaftaler, samt en angivelse af i hvilket tidsrum befordringen skal afvikles.

Samtidig bør man lægge et incitament ind i vognmændenes kontrakter, som kan sikre, at de planlægger kørslen optimalt. Optimal planlægning indebærer, at bilerne pakkes så meget som muligt i kombination med, at bilerne kører færrest mulige kilometer. Planlægningen må naturligvis samtidig tage højde for individuelle behov samt vedtagne køre-/ventetider.

I det fælles udbud mellem SUF og SOF har man som nævnt indgået kontrakter, hvor vognmændene er forpligtet til en timepris samt en fast pris på særydelser (herunder befordring i forbindelse med genoptræning). I modsætning hertil har BUF indgået aftaler, hvor vognmændene har forpligtet sig til en pris pr. tur samt til en gennemsnitlig samkørselsgrad.

Når der fremadrettet udarbejdes kontrakter, bør man være opmærksom på, at forskellige logikker gør sig gældende for hhv. rutebaseret og variabel kørsel (jf. forslaget ovenfor). I forhold til rutebaseret kørsel medfører en pris pr. tur et fornuftigt incitament til optimal planlægning. Omvendt giver en afregning pr. time ikke et incitament til at optimere kørslen i rutebaseret befording.

SUF og SOF havde i 2013 udgifter for 55 mio. kr. på beforderingsordninger, hvor kørslen ikke er udbudt effektivt⁹. Et forsigtigt skøn over effektiviseringspotentialer ved at udbyde kørslen mere hensigtsmæssigt er 5-10 pct., hvilket svarer til en effektivisering på mellem 2,8 og 5,5 mio. kr. Skønnet bygger bl.a. på, hvad BUF tidligere har sparet ved at udbyde rutebaseret kørsel. Det præcise potentiale kendes imidlertid først, når et eventuelt nyt udbud er gennemført. Det fælles udbud mellem SUF og SOF kan opsiges med tre måneders varsel. Man vil derfor indenfor en kortere tidshorisont kunne implementere et mere hensigtsmæssigt udbud. Man skal dog påregne omkring 9 måneder fra forarbejdet til udbudsprocessen indledes til en ny kontrakt kan træde i kraft. Forslaget kan derfor gennemføres i løbet af 1. halvår 2015.

2.1.6 Genudbud af udflytterkørsel

Udflytterkørslen udgør med 67 mio. kr. den klart største beforderingsordning i kommunen. Ordningen skal i 2014 udbydes for fjerde gang. Det forventes her, at man kan opnå en effektivisering.

Arbejdsgruppen har i den sammenhæng foretaget en sammenligning med Frederiksberg Kommune, som administrerer en tilsvarende ordning. I Frederiksberg har man udgifter for 14.500 kr. pr. barn pr. år, mens udgifterne i København udgør 18.000 kr. pr. barn pr. år. Der er gennemført en stikprøveanalyse med det formål at undersøge, hvorvidt denne forskel skyldes større afstand til de københavnske udflytterinstitutioner¹⁰. Undersøgelsen viser, at der i Frederiksberg Kommune er en gennemsnitlig afstand til udflytterbørnehaverne på 21 km., mens den gennemsnitlige afstand til københavnske institutioner er 25,5 km. Afstanden forklarer dermed en del af prisforskellen. På denne baggrund er potentialet i genudbuddet estimeret til 3-5 pct. svarende til 2,0 og 3,4 mio. kr.¹¹ Det præcise potentiale kendes først, når udbuddet er gennemført.

2.1.7 Øvrige tværgående effektiviseringstiltag

I det følgende beskrives en række tværgående effektiviseringstiltag, for hvilke det ikke har været muligt at estimere et potentiale i forbindelse med udarbejdelsen af rapporten.

Politisk vedtagelse af serviceniveau

På tværs af forvaltninger og kørselsordninger findes der i varierende grad klare beskrivelser af det serviceniveau, som kommunen kan tilbyde vedrørende befording. I de tilfælde, hvor der findes beskrivelser, er disse ikke nødvendigvis udtryk for en eksplicit politisk beslutning. Fraværet af klare retningslinjer for serviceniveauet kan give en uensartet service og kan gøre det vanskeligt at omkostningsstyre området.

⁹ Befordring til genoptræning efter serviceloven, kørsel til aktivitetscentre på ældreområdet, Voksen handicapkørsel, befordring af udsatte børn og unge samt befordring af børn med handicap.

¹⁰ Stikprøven omfattede 52 institutioner i København og samtlige institutioner i Frederiksberg.

¹¹ Der er i potentialestimeringen taget højde for at ordningen har været udbud tidligere.

Forvaltningerne bør derfor udarbejde retningslinjer for serviceniveauet, som indstilles til vedtagelse i de respektive fagudvalg. Retningslinjerne kunne eksempelvis forholde sig til:

- Niveau for brugerbetaling (relevant ift. kørsel til aktivitetscentre og genoptræning efter serviceloven)
- Maksimalt køre- og ventetider
- Retningslinjer for solokørsler
- Hvor vidt der kan køres til flere adresser (fx ved skilsmissefamilier)
- Hvor lang tid en chauffør skal vente, hvis der ikke nogen til at modtage en borger
- Godtgørelse vs. leveret befordring

Forslaget er relevant på alle kørselsområder, og kan gennemføres uden yderligere udgifter.

Skriftlige retningslinjer for visitation

I forlængelse af det ovenstående bør der også udarbejdes skriftlige retningslinjer for visitation til de forskellige befordringsordninger. Sådanne retningslinjer findes allerede i dag på nogle ordninger, men ikke på alle. Retningslinjerne bør både forholde sig til visitationen af selve kørslen og til eventuelle tillægsydelser. Retningslinjerne tjener både til borgernes retssikkerhed og til øget omkostningsstyring.

Forslaget er relevant på alle kørselsområder, hvor der ikke i dag findes retningslinjer, og kan gennemføres uden yderligere udgifter.

Standardisering af ledelsesinformation

Det har i kortlægningen vist sig vanskeligt at finde basale oplysninger som eksempelvis antallet af borgere, der er visiteret til den enkelte befordringsordning. Dette vanskeliggør en effektiv styring af området. I forlængelse af forslaget angående faktureringskrav kan man derfor med fordel udarbejde fælles retningslinjer på tværs af kørselsordninger og forvaltninger for, hvilke oplysninger der skal registreres i forbindelse med bevilling og levering af befordringen. Registreringen kan med fordel inkludere stamoplysninger angående særlige behov (fx rollator, kørestol, følge mv.), som efterfølgende kan bruges til mere effektiv fakturakontrol. I beslutningen om hvilke oplysninger der er behov for, skal naturligvis overvejes om udbyttet af den øgede ledelsesinformation står mål med ressourceforbruget ved at registreringen.

Forslaget er relevant på alle kørselsområder, og kan gennemføres uden yderligere udgifter.

Samling af bevillings- og finansieringsansvar

Som nævnt er en stor del af befordringsopgaven decentralt organiseret i dag. I de decentrale ordninger er det de decentrale enheder, der bevilliger og afvikler kørslen i samarbejde med vognmændene. Dette gør sig bl.a. gældende for specialområdet i BUF¹². Finansieringen af befordringen til specialskoler og specialinstitutioner er dog placeret centralt. Mao. indgår befordring ikke i de decentrale budgetter. Denne konstellation

¹² Bevillingen af kørsel i disse ordninger baserer sig dog langt hen ad vejen på objektive kriterier.

er valgt for at sikre den størst mulige smidighed i afviklingen af kørslen, samtidig med at man ønsker at basere styringen af området på tillidsbaseret ledelse.

Adskillelsen af bevillings- og finansieringsansvar kan være med til at skabe et udgiftspres og gøre det vanskeligt at omkostningsstyre. Omvendt vil en samling af bevilling og finansiering give de decentrale enheder et klart incitament til at optimere befordringsopgaven eksempelvis via træning til egen transport og effektiv kontrol af fakturaer. Man bør derfor overveje at samle ansvaret for bevilling og finansiering i samme organisatoriske enhed.

SUF har allerede i dag samlet bevillings- og finansieringsansvar decentralt, uden at det giver anledning til problemer i forbindelse med variationer i kørselsbehovet i løbet af budgetperioden. De erfaringer, der i forbindelse med kortlægningen er indhentet fra andre kommuner, viser ligeledes at samlingen ikke giver anledning til problemer.

Forslaget er særligt relevant for BUF, hvor der i dag ikke er sammenhæng mellem bevilling og budget på specialområdet. Forslaget kan gennemføres uden yderligere udgifter.

Visitation til godtgørelse frem for leveret kørsel

På ordningerne lægekørsel og kørsel i forbindelse med genoptræning er kommunen kun forpligtet til at yde godtgørelse for befordring, og ikke til at levere befordringen. I dag er der dog ikke en klar retningslinje for, hvornår man visiterer til godtgørelse, og hvornår man visiterer til leveret kørsel. Erfaringer fra andre kommuner viser, at omlægning til godtgørelse frem for leveret kørsel har en efterspørgselsdæmpende virkning. Man kan derfor med fordel overveje, at justere praksis fremadrettet, enten så man i alle tilfælde visiterer til godtgørelse, eller så man visiterer til godtgørelse i alle tilfælde, hvor borgeren kan benytte offentlig transport eller blive transporteret i pårørendes bil.

Forslaget skal ses i sammenhæng med forslaget angående fastsættelse af klare retningslinjer for serviceniveauet. Alt efter hvilket scenarier for områdets organisering der vælges, vil forslaget være mere eller mindre relevant.

Forslaget kan potentielt medføre en mindre stigning i tidsforbrug i forbindelse med udbetaling af befordringsgodtgørelse.

Ændring i rammerne for befordring til tilbud under Særligt Tilrettelagt Ungdomsuddannelse (STU)

BUF anvender i dag en række private tilbud og tre kommunale tilbud til undervisning for unge på STU. I forbindelse med en omorganisering af området i 2014 vil antallet af anvendte udbydere falde til ca. 10, hvilket vil gøre det muligt at styre befordringen bedre end i dag. Reorganiseringen vil foregå over en tre-årig periode, da elever, der går på tilbuddene, i dag har mulighed for at blive på deres tilbud og afslutte forløbet der, mens nye elever visiteres til færre tilbud. I dag er kun ét af tilbuddene omfattet af et konkret udbud på rutekørsel. Børne- og Ungdomsforvaltningen vil i efteråret 2014 igangsætte et arbejde med henblik på at få vurderet, hvordan befordringsopgaven kan løftes bedst efter den nye organisering.

Det har ikke været muligt at estimere forslagets potentiale.

Ændring i rammerne for befordring til dagbehandlingstilbud

Københavns Kommune anvender i dag en række private tilbud og kommunale tilbud til at tilbyde dagbehandling for unge, som en del af tilbuddet ydes også undervisning. SOF og BUF er i fællesskab i gang med at omlægge området, således er opnået en bedre styring af kapaciteten på området. Som en del af dette projekt indgår også en bedre styring af befordringsopgaven.

Det har ikke været muligt at estimere forslagetets potentiale.

2.2 Scenarier for organisering af befordringsopgaven

Nedenfor præsenteres fire forskellige scenarier for, hvordan man fremadrettet kan organisere befordringsopgaven i Københavns Kommune. Til hvert scenarie knytter der sig et eller flere effektiviseringstiltag, som primært omhandler planlægning af kørslen. De fire scenarier er:

- Forvaltningsmodellen
- Koordinerede udbud på tværs af forvaltninger
- Fælles kørselskontor
- Movia-modellen

Beskrivelsen af hvert scenarie rundes af med en kort beskrivelse af, hvordan implementeringsprocessen i forbindelse med scenariet kan gribes an.

2.2.1 Forvaltningsmodellen

Forvaltningsmodellen svarer stort set til den organisering, der i dag findes på området. I denne model er visitation, planlægning og afvikling af kørslen placeret decentralt hos hhv. de enkelte institutioner og vognmændene. Der vil derfor også kun i mindre grad foregå en koordination på tværs af kørselsordninger og forvaltninger. Potentialet i denne model ligger således først og fremmest i optimering af kørslen inden for den enkelte kørselsordning, fortsat udbredelse af udbudsdekningen samt optimering af udbud på SUF's og SOF's områder.

Det samlede potentiale ved forvaltningsmodellen anslås til at være 16 - 26 mio. kr. (jf. tabel 2). Hertil kommer effektiviseringer, som følge af de tværgående tiltag, som vedrører serviceniveau. Tabel 3 sammenfatter opgavefordelingen i forvaltningsmodellen.

Tabel 3. Opgavefordeling i forvaltningsmodellen

Opgave	Ansvarlig
Visitation/bevilling	Decentrale enheder/forvaltning
Controlling	Central (fag)forvaltning
Finansiering	Decentrale enheder/forvaltning
Udbud	Central (fag)forvaltning
Dag-til-dag afvikling (fx bestilling/afbud)	Decentrale enheder/vognmænd
Planlægning af kørslen	Vognmænd

Samkørsel på tværs af institutioner

I dag udbydes, planlægges og afvikles kørslen på de fleste kørselsordninger separat for den enkelte institution. Dette begrænser mulighederne for at optimere ruterne, idet man ikke kan udnytte, at nogle institutioner geografisk er placeret tæt ved hinanden. Man kan derfor med fordel overveje, at tage skridt som kan sikre, at kørslen koordineres på tværs af institutioner i de tilfælde, hvor det er hensigtsmæssigt. Dette indebærer ikke nødvendigvis, at det skal foretages en central planlægning af de enkelte ruter. Der kan være god ræson i, at overlade planlægningen af den enkelte rute til vognmanden. Men vognmændene skal have mulighed for og incitament til at planlægge på tværs af institutioner, og der er derfor behov for at institutionerne udbydes i mindre pakker. Derved kan vognmanden i tilbuddet indlægge en koordinering på tværs af institutioner, hvilket gerne skulle gøre det muligt at afvikle kørslen med færre kørte kilometer og lavere priser til følge.

En række kommuner har opnået betydelige besparelser ved at justere institutionernes ringe/mødetider i sammenhæng med samkørsel på tværs af institutioner. Såfremt institutionernes ringe/mødetider koordineres, vil det således øge potentialet i at planlægge på tværs. Eventuelle justeringer skal naturligvis hænge sammen med institutionens drift, ligesom der skal tages højde for eventuelle særlige hensyn knyttet til de forskellige målgrupper.

Fortsat udbredelse af udbudsdækningen

Hovedparten af den kommunale befordring har været udbudt, hvilket har medført lavere priser. Enkelte specialskoler og specialinstitutioner har grundet forskellige forhold enten været holdt ude for den første udbudsrunde eller skal sendes i genudbud (dette gælder eksempelvis selvejende institutioner). Derudover er der enkelte tilbud i BUF, som i dag er omfattet af det generelle udbud på taxa, men hvor der forventes at indhente et øget potentiale ved at gennemføre et konkret udbud af rutekørsel på institutionen. BUF er i gang med dette arbejde. Herudover har man i 2014 gennemført udbud af svømmekørsel. Samlet set medfører dette, at BUF forventer at indhente 7,5 mio. kr. i effektiviseringer med virkning i budget 2015.

Derudover findes der i SOF også selvejende institutioner, som ikke er dækket af det nuværende udbud. Omfanget er dog ikke kendt på nuværende tidspunkt.

Man bør derfor fortsætte med at udbrede udbudsstrategien, så al kommunal befordring bliver sendt i udbud.

Implementering af scenarie: Forvaltningsmodellen

Eftersom forvaltningsmodellen indebærer samme organisering af befordringsopgaven som findes i dag, er implementeringsindsatsen ganske begrænset. Implementeringsindsatsen knyttes sig således primært til de tværgående tiltag beskrevet afsnit 2.1 herunder særligt mere hensigtsmæssige udbud af befordringen i SUF og SOF samt genudbud af befordringen i BUF.

Skal der gennemføres et nyt udbud af befordringen i SUF og SOF kan man vælge at opsige de nuværende kontrakter. Dette kan ske med 3 måneders varsel. Man skal dog påregne omkring 9 måneder fra forarbejdet til udbudsprocessen indledes til en ny kontrakt kan træde i kraft. Processen i forbindelse med et nyt udbud bør følge 4 trin:

1. Kortlægning af institutioner og behov

Indledningsvist gennemføres en komplet kortlægning af hvilke institutioner, der har et kørselsbehov i hver forvaltning. For hver institution skal det afdækkes:

- Hvor mange borgere skal transporteres pr. dag?
- Hvornår skal borgerne transporteres?
- Hvor skal borgerne transporteres hen (og evt. hvor de skal afhentes)
- Om befordringen har karakter af rutebaseret eller variabel kørsel (mao. om man kan forudsige kørselsbehovet)
- Særlige hensyn, herunder krav til vognen

2. Afklaring af udbudsmodel

Næste skridt er at fastlægge den overordnede udbudsmodel, herunder de overordnede ønsker og rammer for kravspecificeringen, eksempelvis hvilken afregningsmodel, der skal anvendes for hhv. rutebaseret og variabel kørsel, og om alle institutioner skal udbydes særskilt eller om det vil være hensigtsmæssigt at slå nogle sammen. I denne proces vil det evt. være relevant at gå i dialog med markedet, indenfor udbudsrettens rammer for inddragelse af markedets aktører forud for et udbud.

3. Udarbejdelse af udbudsmateriale

4. Afvikling af udbudsforretning

Processen omkring mere hensigtsmæssige udbud bør skrives ind i en mere generel implementeringsplan, som præsenterer det fulde katalog med tiltag, man ønsker at gennemføre, og som beskriver følgende:

- Hvilke tiltag/scenarie skal implementeres?
- Hvem gør hvad i forbindelse med implementeringen?
- Hvordan følges op på tiltagenes implementering?
- Hvornår følges op på tiltagenes implementering?

2.2.2 Koordinerede udbud på tværs af forvaltninger og institutioner

Den primære forskel mellem forvaltningsmodellen og den koordinerede udbudsmodel er, at der i sidstnævnte model gennemføres samlede koordinerede udbud på tværs af kørselsordninger og forvaltninger.

Befordringen udbydes som en samlet pakke med en række delaftaler, hvor vognmændene opfordres til at byde på en eller flere delaftaler. Dette vil gøre det muligt at lave kædekørsel, hvor en vogn betjener flere institutioner hen over dagen, hvorved vognmændene kan tilbyde bedre priser. Bevilling samt planlægning og afvikling af kørslen varetages fortsat decentralt af de decentrale enheder og vognmændene.

Samtidig bliver det muligt at skabe synergi mellem den variable og den rutebaserede kørsel, via en tværgående dag-til-dag koordinering af den variable kørsel.

Det samlede potentiale ved koordinerede udbud på tværs af forvaltninger anslås til at være mellem 19 og 32 mio. kr. (jf. tabel 2). Hertil kommer effektiviseringer, som følge af de tværgående tiltag som vedrører serviceniveau, men der ikke er beregnet et eksakt potentiale. En del af potentialet vil først kunne hentes, når eksisterende kontrakter på området udløber i løbet af 1. halvår 2015.

Tabel 5 sammenfatter opgavefordelingen ved koordinerede udbud.

Tabel 4. Opgavefordeling i model med koordinerede udbud på tværs af forvaltninger

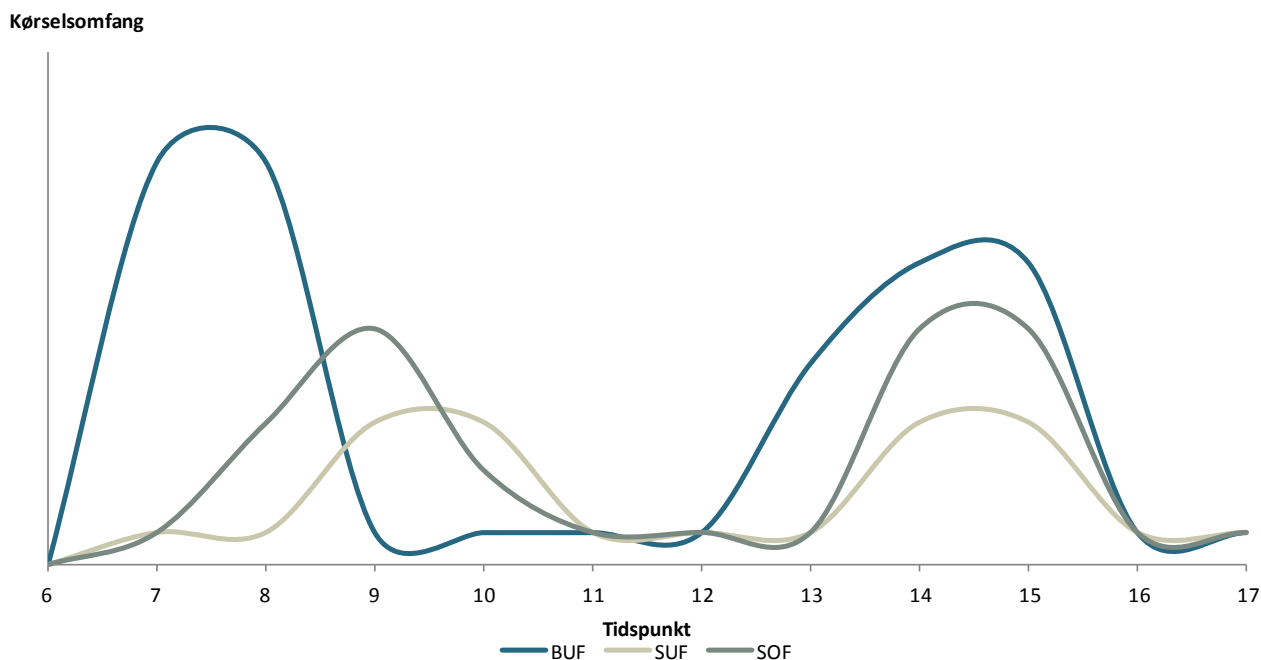
Opgave	Ansvarlig
Visitation/bevilling	Decentrale enheder
Controlling	Fælleskommunal enhed
Finansiering	Decentrale enheder
Udbud	Fælleskommunal enhed
Dag-til-dag afvikling (fx bestilling/afbud)	Decentrale enheder/vognmænd/ Fælleskommunal enhed
Planlægning af kørslen	Vognmænd

Koordinerede udbud på tværs af forvaltninger

Som allerede nævnt planlægges og afvikles kørslen i dag separat for den enkelte institution. Der foregår derfor ingen koordinering på tværs af institutioner eller kørselsordninger, hvilket medfører forholdsmæssigt mange kørte kilometer. Samtidig skal der afsættes mange ressourcer til tom kørsel inden vognen har hentet borgerne, og til tom kørsel efter at vognen har sat borgerne af ved bestemmelsesstedet. Eksempelvis skal vognmændene som minimum betale fire times løn til chauffører, uanset om de fire timer er fyldt op med kørsel.

Ved at lave fælles koordinerede udbud på tværs af forvaltninger og kørselsordninger bliver det muligt at foretage en mere optimal planlægning af kørslen. Potentialet opstår dels ved, at den samme vogn kan betjene flere institutioner i det samme geografiske område, og dels ved at kørslen kan afvikles som kædekørsel. Med kædekørsel forstås, at en vogn efter at have afleveret borgere på ét bestemmelsessted kører direkte videre for at afhente borgere på en anden kommunal befordringsopgave. Derved undgår man, at vognen skal køre tom tilbage til garagen, og en ny vogn skal køre tom frem til de nye borgere, der skal afhentes. I modsætning den samkørsel, der er mulig i forvaltningsmodellen (afsnit 2.2.1), giver kædekørsel således mulighed for, at den samme vogn bliver fyldt op hele dagen.

Kædekørslen er mulig, fordi institutionerne har forskellige mødetider på tværs af forvaltninger. Befordringen i BUF er koncentreret om morgnen og om eftermiddagen, mens befordringen i SUF og SOF i højere grad er koncentreret om formiddagen. Figuren nedenfor illustrerer:



Kædekørsel fremhæves af KL som et af de effektiviseringstiltag, der har størst potentiale. Flere kommuner arbejder da også i dag med kædekørsel, og har derigennem opnået besparelser (fx Varde, Aalborg og Esbjerg).

I koordineringen skal der tages hensyn til de enkelte målgruppers behov. Samtidig er det væsentligt, at optimeringen af befordringen ikke mindsker muligheden for at optimere planlægning og afvikling af kerneydelsen eller på anden måde har negative eksterne effekter (eksempelvis ved at færre ældre benytter aktivitetstilbud). Endelig kan krav til særlige vogne i den enkelte kørselsordning begrænse muligheden for at koordinere. I tilfælde af man vælger at foretage koordinerede udbud, skal det afdækkes nærmere hvilke ordninger/institutioner, der kan sammentænkes i kædekørsel¹³.

Foretager man koordinerede udbud, bør man samtidig overveje at centralisere fakturakontrollen i den enhed, som varetager udbudsopgaven. Herved sikrer man, at et nyt udbud bliver implementeret efter hensigten, og at evt. misforståelser og uhensigtsmæssigheder i det praktiske samarbejde med leverandørerne bliver opdaget og løst hurtigst muligt. Samtidig bliver det nemmere at skabe et overblik over forbruget på de enkelte kontrakter og dermed levere den nødvendige ledelsesinformation for at kunne styre området effektivt. Centraliseringen af fakturakontrollen bør understøttes af et IT system, som kan anvendes til at vedligeholde og overlevere stamdata om borgerne (behov for følge, rollator mv.). IT systemet vil samtidig kunne anvendes til at producere et præcist udbudsmateriale, og bidrage til at skabe synergi mellem rutebaseret og variabel kørsel (se nedenfor). Det vurderes, at en passende IT løsning kan udvikles internt i kommunen med et ressourceforbrug på 200-300 t.kr. Den endelige indstilling om hvorvidt der skal ske en cen-

¹³ I det videre arbejde skal man desuden være opmærksom på at folkeskolereformen formentlig vil betyde en forskydning af det ovenstående kørselsmønster. I tilfælde af at man vælger at arbejde videre med koordinerede udbud, skal dette afdækkes nærmere.

tralisering af fakturakontrollen, bør overlades til den projektorganisation, der får til opgave at gennemføre de koordinerede udbud.

Den del af den rutebaserede kørsel, som er mest oplagt til koordinerede udbud udgør samlet set 106 mio.¹⁴ Ved forsigtigt skøn på en rabat fra vognmanden på 2,5-5 pct. som følge af bedre muligheder for at fylde vognene op hele dagen, medfører forslaget dermed en yderligere effektivisering på 2,7 og 5,3 mio. kr. Det præcise potentiale kendes først, når et eventuelt nyt udbud er gennemført.

Koordinering af mødetider

Potentialet ved kædekørsel vil være størst, hvis man samtidig er villig til at foretage mindre justeringer i mødetider. Eksempler på justeringer som vil gøre det nemmere, at foretage en optimal planlægning af befordringen er:

- Borgere, der skal have befordring for at komme til genoptræning, skal have en tid midt på dagen
- Aktiviteter i aktivitetscentre startes først kl. 10
- Aktivitets- og samværstilbud til handicappede startes kl. 9-10
- Borgere, der skal have befordring til læge, opfordres til at lægge aftalen i tidsrummet 10-13.

Ved en eventuel justering af mødetider, er der væsentligt, at sikrer, at justeringen ikke forhindrer optimal planlægning af kerneydelsen.

Synergi mellem variabel og rutebaseret kørsel

Den variable kørsel udgør en særlig udfordring fra et planlægningsperspektiv, i det man ikke kan forudsige kørselsbehovet ret langt ud i fremtiden. Dette har den konsekvens, at kørslen ofte bliver afviklet som solo-kørsler, hvilket er relativt dyrt.

Hvis man vælger, at foretage koordinerede udbud af kommunens samlede befordringsopgave, bør man udnytte den synergi, som kan skabes mellem den rutebaserede og den variable kørsel.

Dette fordrer en tværgående dag-til-dag planlægning af den variable kørsel. En løsningsmodel kunne være, at visitatorerne eller borgerne giver besked til en fælleskommunal enhed, når de har behov for befordring. Bestillingen kan enten foretages telefonisk eller ved at visitatorerne indtaster bestillingen direkte i en fælles database. Hver dag udskrives en kørselsliste fra databasen, som overdrages til en eller flere vognmænd. Den faktiske ruteplanlægning og afvikling af kørslen på dagen overlades til vognmanden. Forslaget kræver derfor, at man har indgået en kontrakt med vognmanden, som indebærer et incitament til at planlægge og afvikle kørslen optimalt (jf. ovenfor). Via den systematiske registrering af kørselsdata, medvirker forslaget også til skabe grundlag for bedre ledelsesinformation og fakturakontrol.

¹⁴Kørsel til specialskoler, specialinstitutioner, STU, Aktivitetscentre, Genoptræning jf. serviceloven, Aktivitets- og samværstilbud, befordring af udsatte børn samt befordring af børn med handicap

I forbindelse med de koordinerede udbud, inkluderes den variable kørsel som en eller flere rammeaftaler, hvor kommunen ikke lægger sig fast på bestemte ruter eller tider, men angiver et gennemsnitligt kørselsomfang.

Fordelen ved denne form for planlægning og udbud er for det første, at man kan opnå bedre priser ved, at vognmanden kan se frem til et vist kørselsniveau, og for det andet at man kan sammentænke den variable og den rutebaserede kørsel. Den variable kørsel kan i udbuddet placeres midt på dagen, hvorved vognmanden kan få fyldt sine biler op hele dagen og dermed kan tilbyde lavere priser. En afledt effekt af tiltaget er desuden, at man opnår et detaljeret datagrundlag, som kan benyttes dels til ledelsesinformation og dels til fakturakontrol.

Den variable kørsel foregår primært på beforderingsordningerne lægekørsel og kørsel til genoptræning. I 2013 havde Københavns Kommune udgifter for cirka 8,8 mio. kr. på disse ordninger. Et forsigtigt skøn på effektiviseringspotentialer er 5-7 pct. som følge af bedre planlægning og øget samkørsel. Dette svarer til mellem 0,3 og 0,5 mio. kr. Det præcise potentiale kendes først, når et eventuelt nyt udbud er gennemført.

Implementering af scenarie: Koordinerede udbud

Implementeringen af koordinerede udbud bør forankres i en projektgruppe, som får til opgave at drive arbejdet med at forberede og gennemføre udbuddet. Projektgruppen sammensættes, så den inkluderer både udbudskompetencer og projektlederkompetencer, og bør desuden inkludere repræsentanter for både BUF, SUF, SOF og ØKF.

Projektgruppens opgaver følger 5 trin:

1. Kortlægning af institutioner og behov

Indledningsvist gennemføres en komplet kortlægning af hvilke institutioner, der har et kørselsbehov i hver forvaltning. For hver institution skal det afdækkes:

- Hvor mange borgere skal transporteres pr. dag?
- Hvornår skal borgerne transporteres?
- Hvor skal borgerne transporteres hen (og evt. hvor de skal afhentes)
- Om befordringen har karakter af rutebaseret eller variabel kørsel (mao. om man kan forudsige kørselsbehovet)
- Særlige hensyn, herunder krav til vognen

2. Afklaring af udbudsmodel

Næste skridt er at fastlægge den overordnede udbudsmodel, herunder de overordnede ønsker og rammer for kravspecifikationen, eksempelvis hvilken afregningsmodel, der skal anvendes for hhv. rutebaseret og variabel kørsel, og om alle institutioner skal udbydes særskilt eller om det vil være hensigtsmæssigt at slå nogle sammen. I denne proces vil det evt. være relevant at gå i dialog med markedet, indenfor udbudsrettens rammer for inddragelse af markedets aktører forud for et udbud.

3. Afdækning af konkrete muligheder for kædekørsel

Når institutionernes behov er klarlagt er næste skridt, at afdække hvilke institutioner der med fordel kan indgå i kædekørsel. Eksempelvis kan krav til vognene begrænse mulighederne for en institution kan indgå i kæden. Begrænsninger i mulighederne for at kombinere de enkelte delafta-

ler/institutioner skal fremgå af udbudsmaterialet. Ligeledes fastlægges et estimat på nedgang / opgang i antal borgere med henblik på sikring af model for tilrettelæggelse af skiftende kørselsbehov indenfor kontraktens varighed

4. Udarbejdelse af udbudsmateriale

5. Afvikling af udbudsforretning

Som det fremgår, af bilag B udløber BUF's udbud angående specialskoler og specialinstitutioner i løbet af 1. halvår 2015. Det fælles udbud mellem SUF og SOF kan opsiges med 3 måneders varsel, hvilket vil sige, at det vil være muligt at gennemføre fælles koordinerede udbud i løbet af 1. halvår 2015.

Projektgruppens arbejde i trin 1-3 vil formentlig kunne gennemføres i løbet af 6 måneder. Inklusiv trin 4-5 må påregnes i alt 9 måneder.

I fald man vælger at foretage koordinerede udbud på tværs af forvaltninger, bør der hurtigst muligt udarbejdes en mere detaljeret køreplan for projektgruppens arbejde. Køreplanen indarbejdes i en mere generel implementeringsplan, som beskriver det fulde katalog af effektiviseringsiltag, man ønsker at gennemføre. Implementeringsplanen skal bl.a. beskrive:

- Hvilke tiltag/scenarie skal implementeres?
- Hvem gør hvad i forbindelse med implementeringen?
- Hvordan følges op på tiltagenes implementering?
- Hvornår følges op på tiltagenes implementering?

Implementeringen bør forankres i den eksisterende arbejdsgruppe og afrapporteres til økonomikredsen

2.2.3 Fælles kørselskontor

I denne løsningsmodel oprettes et fælles kørselskontor, som bliver ansvarligt for at styre befordringsopgaven i hele kommunen. Opgaveporteføljen kan sammensættes på forskellig vis, men for at det giver mening at oprette en ny enhed, bør der være en vis tyngde i opgaverne.

Opgaverne med at drive udbud, kontraktstyre samt kontrol af vognmændenes fakturaer kan placeres centralt. Disse opgaver kræver administrativt fokus og kompetence, som ofte er hensigtsmæssig at opbygge centralt. Samtidig ligger opgaverne meget langt fra den borgerrettede indsats, hvilket kan medføre at opgaverne ikke prioriteres decentralt, hvor man ofte har et andet fokus.

Flere kommuner har centraliseret bevilling og visitation til de forskellige befordringsordninger. Dette er typisk gjort ud fra et hensyn om at skabe en mere ensartet bevillingspraksis. Samtidig kan der være en tendens til en mere lempelig fortolkning af visitationskriterier decentralt, fordi man her er placeret tæt på borgeren. Omvendt kan visitationen til nogle befordringsordninger kræve en egentlig (sundheds)faglig afklaring, som bedst kan foretages tæt på borgeren.

Man bør derfor overveje om hele eller de dele af visitationsopgaven, som har karakter af objektiv sagsbehandling, skal placeres i et eventuelt fælles kørselskontor. Den primære forskel mellem den koordinerede udbudsmodel og det fælles kørselskontor er således, at man samler (en del af) visitationsopgaven i kørselskontoret.

I sammensætningen af kørselskontorets opgaveportefølje skal man være opmærksom på, at der vil være synergieffekter ved at samle flere forskellige opgaver i kontoret. Eksempelvis vil det være muligt at lave en mere effektiv kontrol af fakturaer, hvis visitationen også er placeret i kørselskontoret.

Det samlede potentiale ved et fælles kørselskontor anslås til at være mellem 19 og 32 mio. kr. (jf. tabel 2). Hertil kommer effektivisering, som følge af de tværgående tiltag, som vedrører serviceniveau samt effektivisering som følge af centralisering af administrative opgaver. En del af potentialet vil først kunne hentes, når eksisterende kontrakter på området udløber.

Tabellen nedenfor skitserer opgavefordelingen i forbindelse med et fælles kørselskontor.

Tabel 5. Opgavefordeling ved fælles kørselskontor

Opgave	Ansvarlig
Visitation/bevilling	Kørselskontor/decentrale enheder
Controlling	Kørselskontor
Finansiering	Kørselskontor
Udbud	Kørselskontor
Dag-til-dag afvikling (fx bestilling/afbud)	Kørselskontor/Vognmænd
Planlægning af kørslen	Vognmænd

Kædekørsel på tværs af kørselsordninger

Kædekørsel på tværs af kørselsordninger er også et relevant tiltag, hvis man opretter et fælles kørselskontor. En af kontorets primære opgaver bliver at gennemføre koordinerede udbud, som gør det muligt for vognmændene at planlægge den rutebaserede kørsel på tværs af kørselsordninger og forvaltninger (for uddybning: se ovenfor).

Koordinering af mødetider

Potentialet ved kædekørsel vil være størst, hvis man samtidig er villig til at foretage mindre justeringer i mødetider. Eksempler på justeringer som vil gøre det nemmere, at foretage en optimal planlægning af befordringen er:

6. Borgere, der skal have befordring for at komme til genoptræning, skal have en tid midt på dagen
7. Aktiviteter i aktivitetscentre startes først kl. 10
8. Aktivitets- og samværstilbud til handicappede startes kl. 9-10

Sammentænkning af variabel og rutebaseret kørsel

Sammentænkningen af den variable og rutebaserede kørsel er også relevant, hvis man opretter et fælles kørselskontor. I så fald vil visitatorerne (som eventuelt er placeret i kørselskontoret) eller borgerne give

besked til kørselskontoret, når der opstår et behov for befordring. Bestillingen registreres i en database og hver dag bliver der udskrevet en kørselsliste, som overdrages til en eller flere vognmænd. Den faktiske ruteplanlægning og afvikling af kørslen på dagen overlades til vognmanden.

Centralisering af fakturakontrol

Forslaget angående centralisering af fakturakontrol er også relevant, hvis man opretter et fælles kørselskontor (for uddybning: se afsnit 2.2.2).

Samling af administrative opgaver

Ud over fakturakontrollen vil der formentlig også være et effektiviseringspotentiale i at samle administrative opgaver i forbindelse bevilling, kontraktstyring mv. Der har dog ikke på nuværende tidspunkt været muligt at estimere potentialets størrelse, bl.a. fordi der ikke er overblik over det nuværende ressourceforbrug på opgaverne.

Implementering af scenarie: Fælles kørselskontor

Vælger man at oprette et fælles kørselskontor, er der behov for at afklare en række forhold inden kontoret kan træde i funktion. Følgende forhold skal afklares nærmere:

- Opgaveportefølje/snitflader
- Organisatorisk forankring
- Aktuelt ressourceforbrug i forvaltningerne
- Påkrævede medarbejderkompetencer i kontoret
- Overflytning af medarbejdere

Erfaringer fra andre kommuner peger på, at man med fordel kan starte med at flytte enkelte kørselsordninger over i kørselskontoret for derefter løbende at overflytte flere områder.

Processen i forbindelse med den ovenstående afklaring bør skrives ind i en mere generel implementeringsplan, som beskriver det fulde katalog af effektiviseringstiltag, man ønsker at gennemføre. Implementeringsplanen skal bl.a. beskrive:

- Hvilke tiltag/scenarie skal implementeres?
- Hvem gør hvad i forbindelse med implementeringen?
- Hvordan følges op på tiltagenes implementering?
- Hvornår følges op på tiltagenes implementering?

2.2.4 Movia-modellen

Movia er det regionale trafikselskab på Sjælland og i Hovedstadsregionen. Movias primære opgave er kollektiv trafik og siddende patientkørsel for regionen. Movia har dog også mulighed for at bistå med den

kommunale befordringsopgave, hvilket de også gør i en række kommuner. Nærmere bestemt tilbyder Movia at varetage følgende opgaver:

1. Udbud
2. Kontraktstyring
3. Planlægning af variabel kørsel
4. Vogn disponering
5. Åben flexitur (behovsstyret kollektiv trafik)

Der er mulighed for at indlede et samarbejde med Movia omkring enkelte eller alle de ovenstående opgaver. Specifikt tegner der sig to modeller for et eventuelt samarbejde med Movia:

1. *Samarbejde med Movia omkring variabel kørsel*

Som nævnt udgør den variable kørsel en særlig udfordring ift. at optimere planlægning og afvikling af kørslen. Movia har udviklet et IT system, som kan håndtere planlægningen af den variable kørsel. Systemet sikrer, at det altid er den billigste vogn, der bliver anvendt til kørslen, og at vognene så vidt muligt bliver fyldt op. Da Movia samtidig håndterer en stor mængde ture for andre kommuner og for regionen, bliver det desuden muligt at samkøre med borgere fra disse ordninger og dermed også dele udgiften med kommunerne eller regionen.

Denne model omfatter et samarbejde med Movia omkring variabel kørsel. Modellen kan kombineres med både forvaltningsmodellen, koordinerede udbud og fælles kørselskontor. Vælger man denne model, mister man dog muligheden for at opnå synergi mellem den rutebaserede og variable kørsel.

2. *Fuldt integreret samarbejde med Movia*

I denne model indledes et samarbejde med Movia omkring både rutebaseret og variabel kørsel. Samarbejdet kan enten kombineres med et fælles kørselskontor eller med en mere decentral løsning ift. bevilling og bestilling. Tabellen nedenfor opsummerer opgavefordelingen i den fuldt integrerede Movia-model

Tabel 6. Opgavefordeling i fuldt integreret samarbejde med Movia

Opgave	Ansvarlig
Visitation/bevilling	Kørselskontor/decentrale enheder
Controlling	Kørselskontor
Finansiering	Kørselskontor
Udbud	Movia
Dag-til-dag afvikling (fx bestilling/afbud)	Kørselskontor/vognmænd/Movia
Planlægning af kørslen	Movia/Vognmænd

De primære fordele ved at indlede et samarbejde med Movia er for det første, at Movia er i besiddelse af en stor udbudskompetence, som er specialiseret inden for befordring. Man må derfor forvente, at de vil være i stand til at maksimere det udbytte, som kan hentes alene ved udbud. Dette vil samtidig betyde, at en del af opgaverne vedrørende udbud og kontraktstyring kan skæres væk i kommunen. Kommunen vil dog

ikke fuldstændig kunne undgå, at bruge ressourcer i udbudsprocessen, idet kommunen fortsat skal varetage en række opgaver heri (fx afdækning af kørselsomfang).

For det andet har Movia, som nævnt, særlige kompetencer ift. den variable kørsel. Movia vil derfor være i stand til at afvikle den variable kørsel mere effektivt, end kommunen selv er i stand til.

For det tredje giver et samarbejde med Movia mulighed for at udnytte de synergier, der ligger i samarbejde med andre kommuner og regionen.

Omvendt er svagheden ved et samarbejde med Movia prisen. Movia tager et administrativt overhead på 88 kr. pr. borger pr. måned for rutebaseret kørsel og 26,5 kr. pr. tur for variabel kørsel.

Det er desuden en svaghed, at kommunen mister indflydelse over de vilkår, der skrives ind i kontrakterne med vognmændene. Eksempelvis vil man være nødsaget til at anvende Movias politikker ift. sociale klausuler mv. i den kørsel, som Movia varetager.

På baggrund af de ovenstående overheadtakster har ØKF foretaget beregninger, som peger på, at Movia-modellen ikke er økonomisk attraktiv (se bilag A for beregninger). Man skal dog være opmærksom på muligheden for, at København, qua sin volumen, vil være i stand til forhandle lavere overheadtakster. ØKF tager en dialog med Movia omkring mulighederne for lavere overhead.

Implementering af scenarie: Moviamodellen

Movia har formentligt ikke kapacitet til at absorbere hele kommunens kørselsbehov på én gang. Indfasningen af modellen vil derfor komme til at forløbe gradvist, hvor kørselsordningerne efterhånden overdrages til administration i Movia.

Movia har overfor arbejdsgruppen skitseret følgende (overordnede) implementeringsmodel:

1. Afdækning af serviceniveau
2. Fuld afdækning af kørselsbehov
3. Udbud
4. Daglig administration og drift

Movia lægger desuden op til, at der udpeges en central projektleder i kommunen, som bliver det primære forbindelsesled mellem Movia og kommunen, samt en projektleder i hver af de berørte forvaltninger.

Implementeringen af samarbejdet med Movia bør skrives ind i en mere generel implementeringsplan, som beskriver det fulde katalog af effektiviseringstiltag, man ønsker at gennemføre. Implementeringsplanen skal bl.a. beskrive:

- Hvilke tiltag/scenarie skal implementeres?
- Hvem gør hvad i forbindelse med implementeringen?
- Hvordan følges op på tiltagenes implementering?
- Hvornår følges op på tiltagenes implementering?

Implementering bør forankres i den eksisterende arbejdsgruppe og afrapporteres til økonomikredsen

Tabel 8 samler op på fordele og ulemper ved de fire scenarier for opgavens organisering.

Tabel 7. Fordele og ulemper ved de fire scenarier

Scenarie	Fordele	Ulemper
Forvaltningsmodellen	<ul style="list-style-type: none"> - Beslutninger vedr. befordring træffes tæt på borgerne - Visitatorer der kender borgerne - Minimering af sagsgange i forbindelse med den daglige afvikling 	<ul style="list-style-type: none"> - Manglende koordinering på tværs - Risiko for at controlling nedprioriteres - Uensartet visitation - Vanskeligt at implementere ændringer - Manglende incitament til at omkostningsminimere
Koordinerede udbud	<ul style="list-style-type: none"> - Koordinering på tværs af kørselsordninger - Mulighed for kædekørsel - Mulighed for synergi mellem rutebaseret og variabel kørsel 	<ul style="list-style-type: none"> - Uensartet visitation - Vanskeligt at implementere ændringer
Fælles kørselskontor	<ul style="list-style-type: none"> - Koordinering på tværs af kørselsordninger - Mulighed for kædekørsel - Mulighed for synergi mellem rutebaseret og variabel kørsel - Ensartet og strammere visitation - Strammere controlling - Nemt at implementere ændringer - Effektivisering i kraft af at administration lægges sammen - Bedre overblik over økonomi 	<ul style="list-style-type: none"> - Risiko for en administrativ tung ordning - Beslutningerne fjernes fra borgerne - Flere sagsgange i forbindelse med den daglige afvikling - Vanskeligere koordinering med primæropgaven
Movia-modellen	<ul style="list-style-type: none"> - Udnyttelse af udbudsteknisk ekspertise - Mindre ressourceforbrug internt - Effektivisering af den variable kørsel - Samarbejde med øvrige kommuner - Bedre ledelsesinformation 	<ul style="list-style-type: none"> - Overhead betalinger - Manglende mulighed for at stille krav til udbudsbetingelser

3 Børne- og ungdomsforvaltningen

Børne- og Ungdomsforvaltningen havde i 2013 udgifter for 126 mio. kr. til befordring, og forvaltningen administrerer dermed cirka 61 pct. af kommunens samlede udgifter til befordring. BUF har valgt at stå uden for det fælles udbud, som ØKF i 2012 gennemførte for SOF og SUF, for i stedet at gennemføre en række selvstændige udbudsrunder. Hovedparten af den befordring (ca. 90 pct.), der varetages af BUF, har således været i udbud i de senere år, hvorved man har opnået betydelige besparelser på en række områder. Udgifterne er samlet set blevet reduceret med 3 pct. siden 2011. Dette skal ses i sammenhæng med en demografisk udvikling, som har medført øgede børnetal og dermed øget aktivitet på befordringsordningerne¹⁵.

Befordringen i BUF er organiseret på forskellige måder. Udflytterkørsel og svømmekørsel er styret centralt, mens specialområdet i høj grad er decentraliseret. Kørslen på specialområdet foregår således separat til den enkelte institution/skole, og planlægningen er lagt ud til vognmændene. Den daglige afvikling af kørslen er ligeledes et anliggende mellem forældre, institutioner og vognmænd. Planlægning og afvikling regu-

¹⁵ Antallet af børn i alderen 0-16 år er steget med 7 pct. i perioden 2010-2013 i Københavns Kommune.

leres dog dels af retningslinjer udarbejdet af forvaltningen, og dels af at der i kontrakterne indgår et incitament til optimal planlægning. Finansieringen og den langsigtede controlling varetages i alle tilfælde af forvaltningen i BUF, og indgår således i de decentrale enheders budgetter. Forvaltningen er ligeledes ansvarlig for udbud og kontraktstyring.

3.1 Almindelig skolekørsel

FAKTABOKS: ALMINDELIG SKOLEKØRSEL

Lovgrundlag	Folkeskolelovens § 26
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	150
Udgiftsudvikling (2010-2013)	30 %
Befordringstype	Offentlig transport
Har ordningen været i udbud	Nej
Ansvarlig: Visitation	Skolelederen
Ansvarlig: Finansiering	Forvaltning BUF

Almindelig skolekørsel omfatter befordring af elever til almene klasser i de kommunale folkeskoler. Efter Folkeskolelovens paragraf 26 er kommunen forpligtet til at sørge for befordring mellem skolen og hjem for elever, der opfylder et afstandskriterie. Afstandskriteriet afhænger af elevens klassetrin. Tabellen nedenfor illustrerer de tilfælde, hvor kommunen er forpligtet til at sørge for befordring.

KLASSETRIN	AFSTANDSKRITERIE
0. - 3. klasse	2½ km.
4.- 6. klasse	6 km.
7.- 9. klasse	7 km.
10. klasse	9 km.

Kommunen er tillige forpligtet til at sørge for befordring af elever, som skal forcere farlig vej for at komme i skole uanset afstanden mellem skole og hjem¹⁶.

Kommunen kan løfte forpligtelsen til befordring ved at henvise til offentlig transport og/eller yde befordringsgodtgørelse.

Den almindelige skolekørsel udgør et af de største befordringsområder i hovedparten af de danske kommuner. København adskiller sig dog på dette punkt, dels fordi afstandene i kommunen er relativt korte, og dels fordi den kollektive trafik er meget fintmasket. Samtidig har kommunen meget få vejstrækninger, der er kategoriseret som farlig vej. BUF har således ingen lukkede skoleruter. De børn, der lever op til afstandskriteriet, får tildelt et buskort.

I 2013 var der udgifter for 150 t.kr. på området. Udgiftsniveauet er steget med 30 pct. siden 2013.

¹⁶ Farlig vej er typisk vejstrækninger uden fortov eller cykelsti

3.2 Kørsel til specialskoler og specialklasser

FAKTABOKS: KØRSEL TIL SPECIALSKOLER

Lovgrundlag	Folkeskolelovens § 26
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	31.293
Udgiftsudvikling (2010-2013)	-34 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Ja (Specialskoler)
Ansvarlig: Visitation	Skolelederen
Ansvarlig: Finansiering	Forvaltning BUF

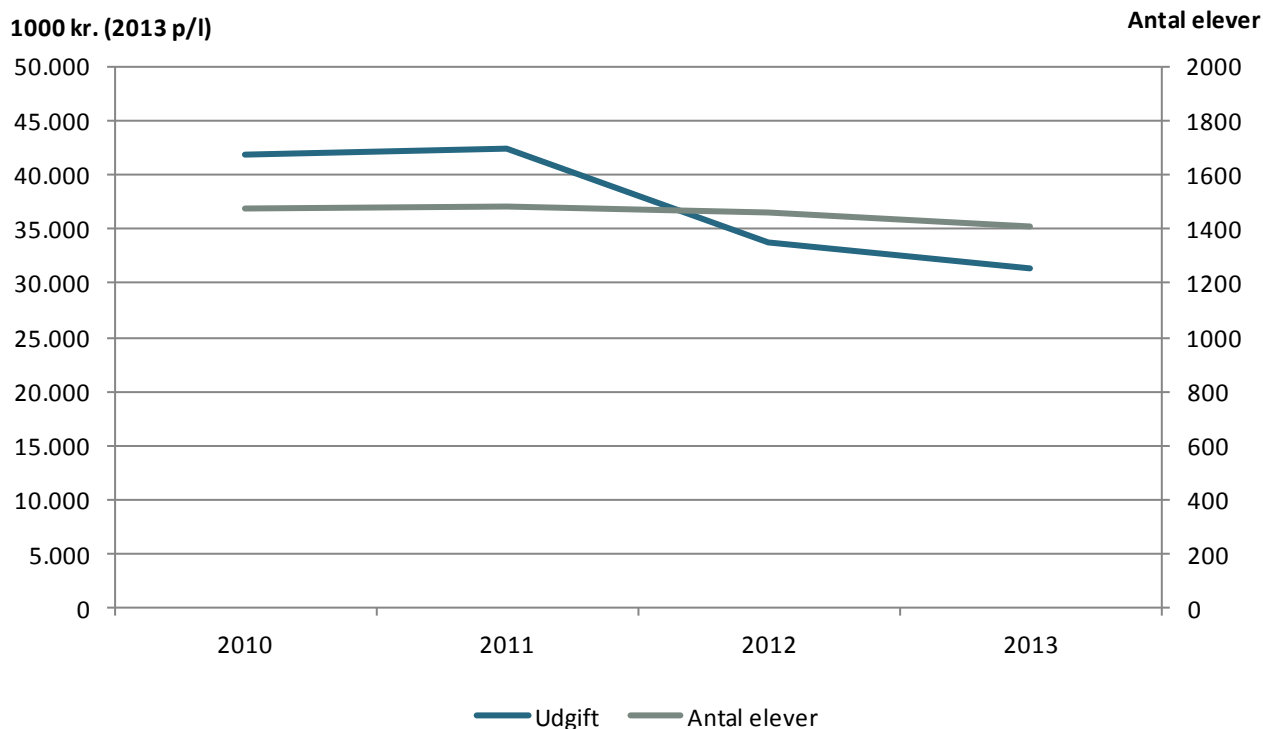
Befordring af elever i specialskoler gives efter folkeskolelovens paragraf 26 stk. 2, som forpligter kommunen til at sørge for befordring af syge eller invaliderede elever. Kommunen kan, ligesom ved almindelig skolekørsel, løfte forpligtelsen ved at henvise til offentlig transport og træne i selvtransport.

Befordringen af elever til specialskoler og specialklasser er karakteriseret ved en meget decentral organisering. Det er skolelederen, der visiterer til ordningen, som finansieres centralt af forvaltningens budgetkontor. Befordringen afvikles separat for hver skole, hvilket vil sige, at den enkelte vogn kun betjener én skole. Der er tale om taxaer eller minibusser (op til 8 pers.), som kører af faste ruter på faste tidspunkter. Det er vognmændene, der er ansvarlige for at foretage en optimal planlægning af ruterne og pakning af vognene. Vognmandens incitament til at planlægge kørslen optimalt understøttes af, at de i kontrakten er forpligtet til en samkørselsgrad på gennemsnitligt 6-8 børn. Dog vil børn, der er udadreagerende blive befordret i mindre biler og kan i kortere perioder blive visiteret til solokørsler. Forvaltningen i BUF følger op på graden af samkørsel to gange årligt (ved nyt skoleår og nyt budgetår). Dag-til-dag planlægning (sygemeldinger mv.) foregår direkte mellem forældre, skolen og vognmanden. Forvaltningen er primært involveret i forbindelse med udbud og kontraktstyring.

Der er gennemført udbud for hver skole. En af årsagerne til dette er, at eleverne på specialskolerne er forskellige og har forskellige befordringsbehov. En af kommunens specialskoler har f.eks. udelukkende elever i kørestol, hvilke stiller særlige krav til de anvendte minibusser.

Befordring til specialskoler og specialklasser udgør en af de største befordringsordninger i kommunen. Figuren nedenfor illustrerer udgifts- og aktivitetsudviklingen på området. BUF har ikke været i stand til at levere data om det faktiske antal befordrede elever. Figuren viser derfor antallet af elever i specialskoler/specialklasser.

Figur 1. Udgifts- og aktivitetsudvikling – Kørsel til specialskoler



Som det fremgår, er der i perioden hentet en betydelig effektivisering på ca. 34 pct., mens aktivitetsniveauet har været nogenlunde konstant. Prisen pr. elev er således faldet fra 28 t.kr. i 2010 til 22 t.kr. i 2013. Effektiviseringen skyldes, at man med et udbud i 2012 opnåede væsentligt bedre priser. I 2013 udgjorde de samlede udgifter til ordningen 31 mio. kr.

Der er udarbejdet en skriftlig retningslinje for afviklingen af kørslen, som bl.a. udstikker det serviceniveau, som forældrene kan forvente i forbindelse med befordringen. Heraf fremgår det bl.a. at:

- Kørselstidspunkterne skal fastsættes, så vognene bliver fyldt op
- Køretiden er maksimalt 1 time
- Ventetiden på skolen maksimalt er 1 time
- Der ved skilsmisefamilier kan køres til to adresser, hvis det ikke medfører en merudgift
- Solokørsel er en undtagelse, som skal bevilliges særskilt (institutionslederen ved enkelte solokørsler, længere perioder bevilliges af Forvaltningen i BUF)
- Ledsagekørsel er en undtagelse
- Der ikke køres til andre adresser en forældrenes bopæl
- Hvis ikke barnet er klar ved afhentningstidspunktet, må forældre selv stå for transporten
- Hvis ikke forældrene er hjemme til at tage i mod barnet, kontaktes forældre eller andre kontaktpersoner telefonisk. Hvis ingen af disse kan træffes, afleveres barnet i Socialforvaltningens døgnvagt

3.3 Kørsel til specialinstitutioner

FAKTABOKS: KØRSEL TIL SPECIALINSTITUTIONER

Lovgrundlag	Serviceovens §§ 32 og 36
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	14.483
Udgiftsudvikling (2010-2013)	-9 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Ja (Specialinstitutioner)
Ansvarlig: Visitation	Specialområdet
Ansvarlig: Finansiering	Forvaltning BUF

Ordningen omfatter befordring til og fra specialbørnehaver. Kommunen er ifølge Serviceovens paragraf 32 forpligtet til at stille dagtilbud til rådighed for børn, der på grund af betydeligt og varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, har et særligt behov for støtte. Serviceovens bestemmelser på området berører ikke befordring til og fra tilbuddene. Befordringen bevilliges derfor som en del af tilbuddet¹⁷.

Ligesom på specialskeleområdet er organisering og afvikling af befordringen til specialbørnehaver i høj grad decentraliseret. Bevillingen foretages i sammenhæng med visitationen til selve tilbuddet. Finansieringen er placeret centralt.

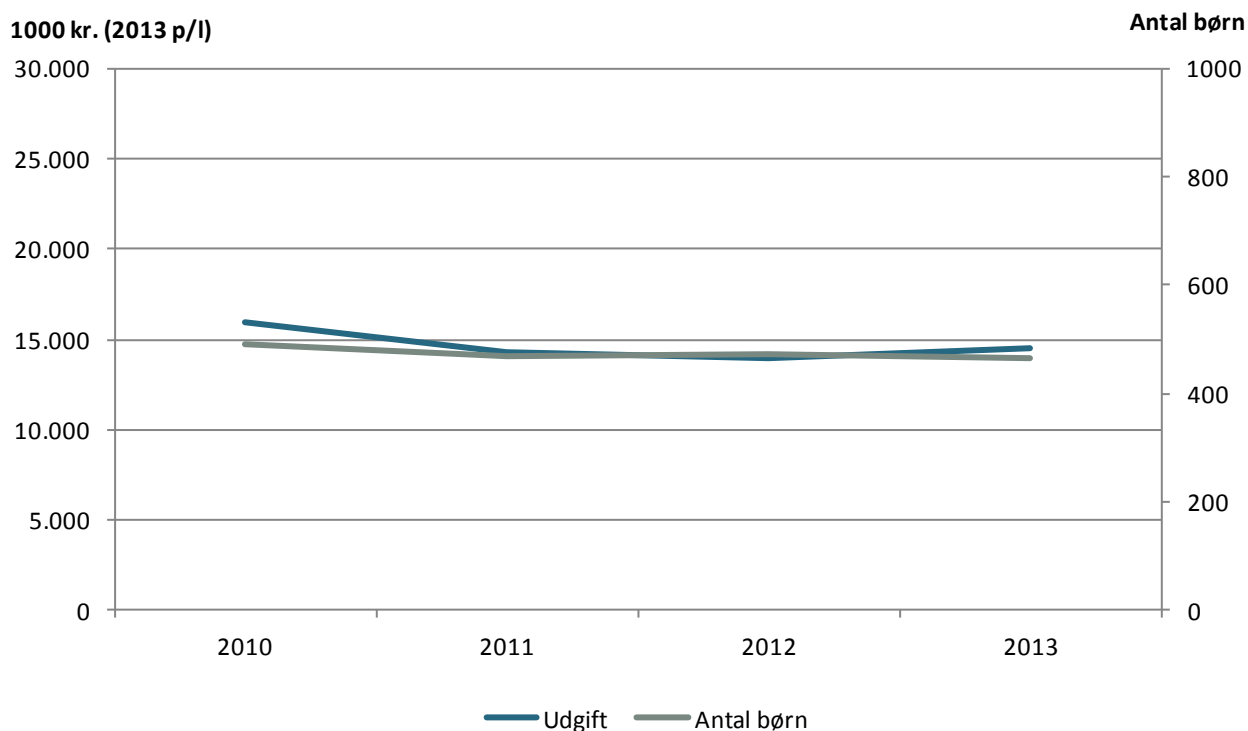
Kørslen afvikles på faste ruter på faste tidspunkter, og der køres separat til den enkelte institution. Transporten er centreret omkring morgen og eftermiddag. Også på dette område, er det vognmanden, der er ansvarlig for planlægningen af kørslen. Aftalerne forudsætter en bestemt samkørselsgrad¹⁸, hvilket skal give vognmændene et incitament til effektiv planlægning. Den praktiske gennemførelse af kørslen koordineres direkte mellem forældre, institutioner og vognmænd.

Figuren nedenfor illustrerer aktivitets- og udgiftsudvikling på området. BUF mangler centralt et overblik over antallet af børn i ordningen. Figuren viser derfor antallet af børn i specialinstitutionerne.

¹⁷ Pr. januar 2014 har Socialministeriet ændret den vejledning tilknyttet Serviceoven, som angiver hvordan befordring til specialinstitutioner skal bevilliges. Fremover er det ikke et krav at befordringen bevilliges, som en del af tilbuddet.

¹⁸ Antal børn i bilen

Figur 2. Udgifts og aktivitetsudvikling – Kørsel til specialinstitutioner



Som det fremgår, udgjorde udgifterne på området 14,5 mio. kr. i 2013. Udgifterne er faldet med ca. 9 pct. siden 2010, hvor i mod antallet af børn i specialinstitutionerne har været mere eller mindre stabilt. Udgiften pr. barn er derfor også faldet fra 32 t.kr. til 31 t.kr.

Udviklingen dækker over seks kommunale institutioner og tre selvejende institutioner. Befordringen til de kommunale institutioner har været i udbud i 2012, hvilket med medført en effektivisering på cirka 31 pct. Omvendt har de selvejende institutioner, som ikke har været en del af udbuddet, oplevet en udgiftsstigning på 28 pct. De selvejende institutioner er af denne grund inkluderet i næste udbudsrunde.

Der er udarbejdet en skriftlig retningslinje for afviklingen af kørslen, der bl.a. udstikker det serviceniveau, som forældrene kan forvente af tilbuddet, se afsnit 3.2.

3.4 Udflytterkørsel

FAKTABOKS: UDFLYTTERKØRSEL

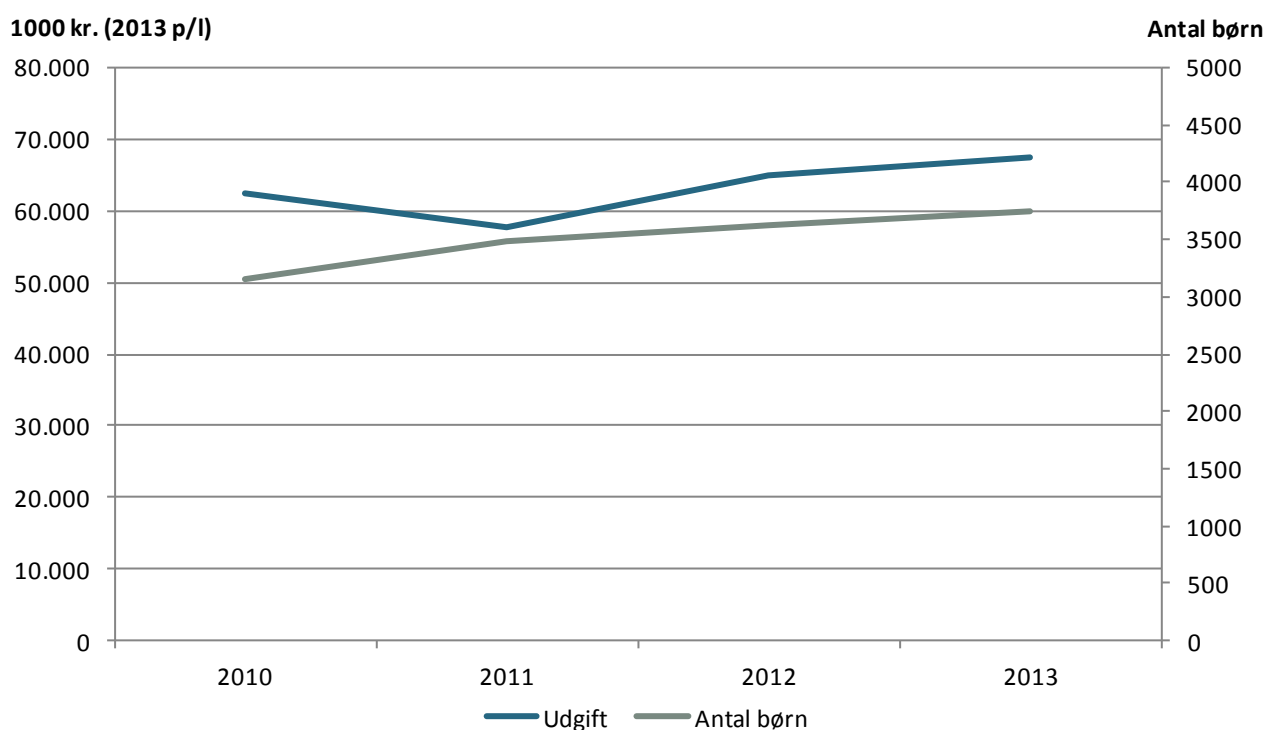
Lovgrundlag	-
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	67.529
Udgiftsudvikling (2010-2013)	10 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Ja (Udflytterkørsel)
Ansvarlig: Visitation	Kapacitetskontoret i BUF
Ansvarlig: Finansiering	Forvaltning BUF

Udflytterkørsel betegner befordring af børnehavebørn, der transporteres til institutioner uden for kommunen, som følge af kapacitetsproblemer i de københavnske institutioner. Befordringen er ikke lovbestemt, men er en konsekvens af en politisk vedtaget pladsgaranti i kombination med, at de kommunale institutioner ikke kan imødekomme den stigende efterspørgsel efter børnehavepladser. Udflytterbørnehaverne bidrager med ca. 3500 børnehavepladser.

Befordringen foregår i store turistbusser, der fragter børn fra et centralt opsamlingssted til en institution uden for byen. Transporten sker om morgenen og om eftermiddagen. Kommunen råder ikke over busserne i den mellemliggende periode.

Figur 3 viser udgifts- og aktivitetsudvikling på ordningen.

Figur 3. Udgifts- og aktivitetsudvikling: Udflytterkørsel



Som det fremgår, har området gennemgået en udgiftsvækst på ca. 10 pct. i perioden 2010 til 2013, hvilket har medført et udgiftsniveau på 67,5 mio. kr. i 2013. I samme periode er antallet af børn, der er tilknyttet ordningen, dog steget med 19 pct. Prisen pr. barn er således faldet med ca. 8 pct. i perioden, hvilket primært kan tilskrives et udbud i 2010, som medførte lavere priser. Udgiftsudviklingen viser et markant fald i udgifterne i 2011. Dette skyldes midlertidig praksisændring ift. ferielukning. Udflytterkørslen bringes i udbud for 4. gang (en udbudsperiode er typisk 4 år) i løbet af 2014, med nye kontrakter fra 1/1 2015.

3.5 Befordring af tosprogede, Københavnermodellen

FAKTABOKS: BEFORDRING AF TOSPROGEDE

Lovgrundlag	Folkeskoleloven §§ 5 og 26
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	1.541
Udgiftsudvikling (2010-2013)	-29 %
Befordringstype	Rutebaseret/offentlig transport
Har ordningen været i udbud	Ja (ØKF's taxa udbud)
Ansvarlig: Visitation	Kontoret Pædagogisk Faglighed i BUF
Ansvarlig: Finansiering	Forvaltning i BUF

Kommunen kan efter folkeskolelovens paragraf 5 stk. 7 og 8 henvise tosprogede elever til en anden folkeskole end distriktsskolen, hvis eleven har et ikke uvæsentligt behov for sprogstøtte, og det vurderes at være pædagogisk påkrævet at henvise eleven til en anden skole. I disse tilfælde vil kommunen være forpligtet til at sørge for befordring, hvis eleven opfylder afstandskriteriet. Som allerede nævnt kan kommunen løfte forpligtelsen til befordring ved at henvise til offentlig transport og/eller yde godtgørelse.

Kommunen er således ikke forpligtet til at henvise elever til andre skoler end distriktsskolen. Man har i Københavns Kommune besluttet at tilbyde overflytning af tosprogede elever i socialt belastede områder. Der er således tale om et tilbud, som borgerne frit kan vælge. Finansieringen er placeret centralt.

Oprindeligt foregik befordringen via taxa, hvilket var en meget dyr løsning. Siden 2012 er man begyndt at tildele Movia Flekskort, som giver både en voksen og 2 børn mulighed for transport til både skole og fritidsformål. Flekskort er langt billigere en taxaordningen, hvilket har været medvirkende til at udgifterne til ordningen er faldet med 29 pct. siden 2011. I 2013 beløb ordningen sig til 1,5 mio. kr.

3.6 Modtageklasser

FAKTABOKS: MODTAGEKLASSER

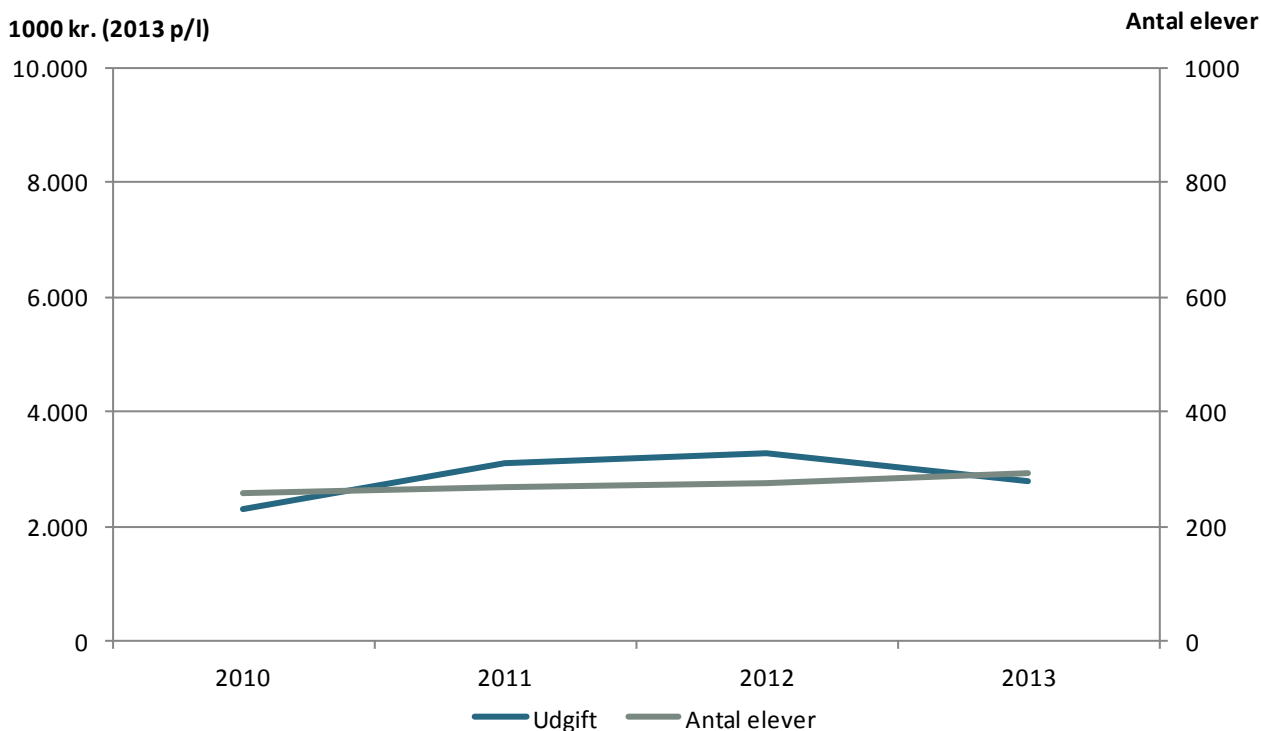
Lovgrundlag	Folkeskolelovens § 26
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	2.781
Udgiftsudvikling (2010-2013)	-20 %
Befordringstype	Rutebaseret/offentlig transport
Har ordningen været i udbud	Ja (ØKF's taxa udbud)
Ansvarlig: Visitation	Skolelederen
Ansvarlig: Finansiering	Forvaltning i BUF

Ordningen omfatter befordring af nytilkomne flygtninge og indvandrere, som spredes på kommunens almenne folkeskoler. I de tilfælde hvor en elev placeres på en skole, som medfører at afstandskriteriet er opfyldt, er kommunen forpligtet til at sørge for befordring eller yde godtgørelse.

For elever i 0. til 3. klasse foregår befordringen i taxa. For elever i 4. til 9. klasse foregår befordringen med offentlig transport, hvor kommunen bevilliger buskort.

Området har siden 2010 gennemgået en udgiftsvækst på 20 pct. Dette skyldes først og fremmest, at målgruppen i samme periode er vokset med 12 pct. Figuren nedenfor illustrerer udgifts- og aktivitetsudviklingen.

Figur 4. Udgifts- og aktivitetsudvikling – Modtageklasser



Fra 2013 har man benyttet ØKF's taxaubyd i ordningen, hvilket har medført en lavere turpris.

Det er vedtaget at lave en faglig reorganisering af modtagelsesklasserne, som pt. er projektføreløb. Den nye organisering vil også indvirke på organiseringen af kørslen, som er et delement af den ny organisering af området. Efter reorganiseringen vil BUF vurdere, hvorvidt man vil udbyde området eller forsat bruge ØKF's taxaubyd.

3.7 Svømmekørsel

FAKTABOKS: SVØMMEKØRSEL

Lovgrundlag	Folkeskolelovens § 26
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	3.099
Udgiftsudvikling (2010-2013)	12 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Ja (Svømmekørsel)
Ansvarlig: Visitation	Kontoret Sundhed og Indkøb i BUF
Ansvarlig: Finansiering	Kontoret Sundhed og Indkøb i BUF

Ordningen omfatter befordring af elever i kommunale folkeskoler til og fra svømme- og idrætsfaciliteter, som ikke er beliggende på skolen.

Befordringen består af transport af hele klasser i store turistbusser. Der er således ikke en egentlig visitation. Befordringen følger af, at eleverne efter folkeskoleloven skal undervises i svømning.

Udgifterne til svømmekørsel udgjorde i 2013 ca. 3. mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 12 pct. i perioden 2010-2013. I samme periode er antallet af børn i målgruppen (5. klasse) steget med 8 pct., hvilket er medvirkende årsag til udgiftsstigningen.

Ordnningen har netop været i udbud, hvilket har resulteret i nye kontrakter fra 1. januar 2014. BUF forventer, at de nye kontrakter medfører en effektivisering på i størrelsesordenen 35-45 pct. i forhold til udgiftsniveauet i 2013.

3.8 Særlig tilrettelagt ungdomsuddannelse til unge med særlige behov (STU)

FAKTABOKS: SÆRLIG TILRETTELAGT UNGDOMSUDDANNELSE

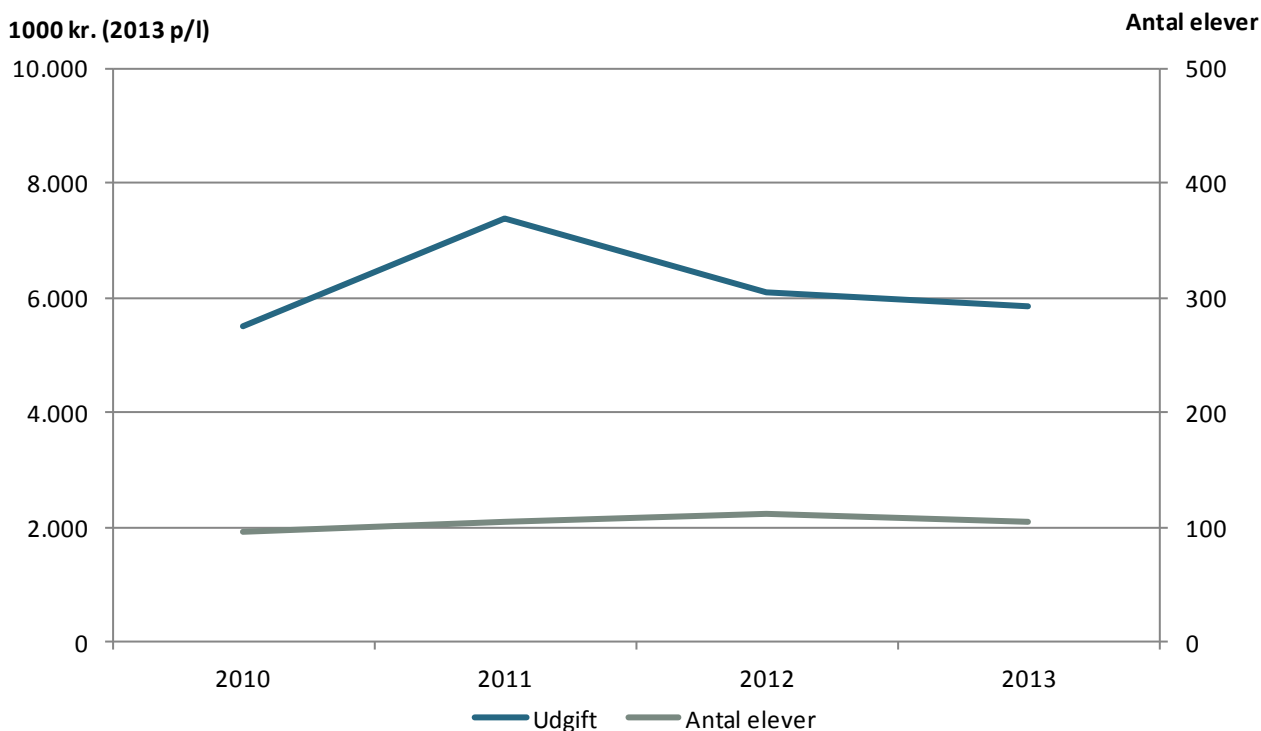
Lovgrundlag	Lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov § 10
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	5.858
Udgiftsudvikling (2010-2013)	6 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Delvist
Ansvarlig: Visitation	Specialområdet i BUF
Ansvarlig: Finansiering	Forvaltning i BUF

Ordnningen omfatter befordring mellem hjem og uddannelsesinstitution for unge, der er indskrevet i en STU. Kommunen er efter lov om ungdomsuddannelse til unge med særlige behov § 10 forpligtet til at sørge for befordring eller yde godtgørelse for befordring for denne målgruppe. Der er ingen yderligere kriterier, som skal opfyldes for at være berettiget til befordring.

Uddannelserne foregår på mange forskellige tilbud i og uden for kommunen. Der er to kommunale, en selvejende og adskillige private leverandører. Visitationen foretages af Specialområdet i BUF i nært samarbejde med Ungdommens Uddannelsesvejledning. Den største af STU-leverandørerne er et kommunal tilbud (Uddannelsescenter UiU), som har mere end halvdelen af de samlede befordringsudgifter til området, og befordringen til dette tilbud har været i udbud samtidigt med specialskolerne. Her gennemføres befordringen som planlagt buskørsel efter faste ruter og på faste tidspunkter. Det er således vognmændene, der er ansvarlige for planlægningen af kørslen.

Særligt Tilrettelagt Ungdomsuddannelse er en ny uddannelse, hvorfor der fra uddannelsens indførelse og frem til 2012 har været en stigning i antallet af brugere. Dette har haft en afsmittende effekt på udgifterne til befordring, hvor der siden 2010 har været en udgiftsvækst på 6 pct. hvilket har medført et udgiftsniveau på 5,9 mio. kr. i 2013. Figuren nedenfor illustrerer udgifts- og aktivitetsudviklingen.

Figur 5. Udgifts- og aktivitetsudvikling – STU



Som det fremgår, har antallet af elever gennemgået en svag stigning på 8 pct. i perioden. Befordringen til Uddannelsescenter UiU har som nævnt været i udbud i 2011, hvilket har medført lavere priser. Prisen pr. elev er derfor faldet fra 57 t.kr. til 56 t.kr.

I foråret 2014 er der sket en konsolidering af STU-tilbuddene i kommunen, hvilket betyder, at antallet af anvendte leverandører til STU indskrænkes til 10 tilbud. Denne koncentration vil gøre det muligt at styre befodringsudgifterne mere hensigtsmæssigt, og forvaltningen forventer at udbrede udbudsstrategien på resten af området. Konkret er der på nuværende tidspunkt planlagt at sætte befodringen til et yderligere STU-tilbud i udbud i løbet af 2014.

4 Sundheds- og Omsorgsforvaltningen

Sundheds- og omsorgsforvaltningen har udgifter for i alt 40 mio. kr. til befodrning, hvilket udgør 20 pct. af kommunens samlede udgifter på området. Udgifterne er faldet med 7 pct. siden 2010.

Befodringsområdet er også i SUF relativt decentralt organiseret. Visitationen er således placeret i de decentrale enheder, ligesom planlægningen af kørslen er lagt ud til vognmændene. I modsætning til BUF har man også placeret finansieringsansvaret decentralt. Det enkelte trænings- eller aktivitetscenter har således eget befodringsbudget.

SUF indledte i 2012 et samarbejde med ØKF og SOF omkring udbud på befodringsområdet.

4.1 Lægekørsel

FAKTABOKS: LÆGEKØRSEL

Lovgrundlag	Sundhedslovens § 170
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	548
Udgiftsudvikling (2010-2013)	-6 %
Befordringstype	Variabel kørsel
Har ordningen været i udbud	Nej
Ansvarlig: Visitation	Borgerservice
Ansvarlig: Finansiering	Forvaltningen i SUF

Ordningen omfatter befordring af pensionister til og fra praktiserende læge og specialelæge.

Kommunen er ifølge Sundhedslovens paragraf 170 forpligtet til at yde godtgørelse for befordring til og fra praktiserende læge eller speciallæge for personer, der modtager social pension. Kommunen er dog kun forpligtet til at yde godtgørelse, hvis behandlingen sker på det offentlige regning, og hvis patienten har valgt den speciallæge med det relevante speciale, som er placeret nærmest patientens bopæl. Kommunen kan desuden kun godtgøre et beløb, der svarer til befodringsudgiften med det efter forholdene billigst mulige forsvarlige befodringsmiddel (herunder bus og tog).

Administrationen af ordningen foregår i Borgerservice. Visitationen sker ved at, man i borgerservicecentret foretager en vurdering af den anvendte transportform og om der er tale om et lægebesøg (det er den pensionistens læge, som attesterer taxa-kvitteringen og dermed verificere besøget hos lægen). Herefter bliver materialet samlet i Folkeregisteret, hvorfra udbetalingen sker.

Ordningen finansieres af SUF. Da der er tale om udbetaling af godtgørelse, har ordningen ikke været i udbud.

SUF havde i 2013 udgifter for samlet set 548 t.kr. til ordningen i 2013. Udgifterne er faldet med 6 pct. siden 2010. I samme periode er antallet af visiterede borgere faldet med 11 pct.

4.2 Kørsel til genoptræning – sundhedsloven

FAKTABOKS: KØRSEL TIL GENOPTRÆNING – SUNDHEDSLOVEN

Lovgrundlag	Sundhedslovens § 172
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	5.879 t.kr.
Udgiftsudvikling (2010-2013)	- 7%
Befordringstype	Variabel kørsel
Har ordningen været i udbud	Ja (Planlagt kørsel)
Ansvarlig: Visitation	Sygehus/træningscenter
Ansvarlig: Finansiering	Træningscenter

Ordnningen omhandler befordring af personer, der har behov for genoptræning efter endt behandling på et sygehus.

Kommunen er efter Sundhedslovens paragraf 172 forpligtet til at yde befordring eller befordringsgodtgørelse til personer, der har behov for genoptræning efter endt sygehusbehandling, og hvor sygehuset, i forbindelse med udskrivningen, har udarbejdet en genoptræningsplan. For at kunne modtage befordring eller godtgørelse skal mindst ét af følgende kriterier være opfyldt:

- Personen modtager pension
- Afstanden mellem personens bopæl og genoptræningsstedet er mere end 50 km.
- Personens tilstand udelukker transport med offentlige transportmidler

Vælger personen, at genoptræningen skal foregå efter fritvalgsordningen, er kommunen kun forpligtet til at yde befordring eller befordringsgodtgørelse med et beløb svarende til befordringsudgiften fra personens opholdssted og til det genoptræningssted, som kommunen ville have visiteret til.

Det er sygehuset, der foretager den indledende visitation til ordningen i forbindelse med, at de udarbejder en genoptræningsplan. Ved borgerens første genoptræningssession tager træningscentret stilling til, om borgeren fortsat skal bevilliges befordring.

Befordringen foregår via det fælles udbud mellem SUF og SOF (jf. bilag 2: Planlagt kørsel). Aftalen er konstrueret med en fast timepris samt en betaling pr. borger pr. tur. Sidstnævnte gælder dog kun for kørsel til genoptræning. Det er vognmanden, der planlægger kørslen, herunder tager stilling til om samkørsel er mulig. Hvert træningscenter har eget befordringsbudget og er dermed selv ansvarlig for at finansiere befordringen. Det er ligeledes træningscentret, der kontrollerer de fakturaer, der indsendes fra vognmændene.

Kommunens samlede udgifter til ordningen udgjorde i 2013 5,8 mio. kr. Udgifterne er siden 2010 faldet med 7 pct.

4.3 Kørsel til genoptræning – serviceloven

FAKTABOKS: KØRSEL TIL GENOPTRÆNING

Lovgrundlag	Servicelovens § 117
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	1.844
Udgiftsudvikling (2010-2013)	- 30 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Ja (Planlagt kørsel)
Ansvarlig: Visitation	Træningscenter
Ansvarlig: Finansiering	Træningscenter

Kommunen kan efter Servicelovens paragraf 117 yde tilskud til personer med varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, som har brug for befordring i forbindelse med genoptræning. Bestemmelsen efter Serviceloven er således mindre forpligtende for kommunen end bestemmelsen efter Sundhedsloven, idet Kommunen selv afgør, hvilke borgere der skal modtage støtte.

Der er udarbejdet skriftlige retningslinjer for visitation til ordningen, som foretages af de kommunale træningscentre. Befordringen sker under samme aftale som befordring efter sundhedsloven (ovenfor).

Befordringen foregår via det fælles udbud mellem SUF og SOF (jf. bilag 2: Planlagt kørsel). Aftalen er konstrueret med en fast timepris samt en betaling pr. borger pr. tur. Sidstnævnte gælder dog kun for kørsel til genoptræning. Det er vognmanden, der planlægger kørslen, herunder tager stilling til om samkørsel er mulig. Hvert træningscenter har eget befordringsbudget og er dermed selv ansvarlig for at finansiere befordringen. Det er ligeledes træningscentret, der kontrollerer de fakturaer, der indsendes fra vognmændene.

SUF havde i 2013 udgifter for i alt 1,8 mio. på området. Udgifterne er faldet med 30 pct. siden 2010. Udgiftsreduktionen skyldes blandt andet øget brug af hjemmetræning, hverdagsrehabilitering samt en skærpelse af tildelingen af transport til borgerne.

4.4 Aktivitetscenterkørsel

FAKTABOKS: AKTIVITETSCENTERKØRSEL

Lovgrundlag	Serviceovens § 79
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	17.662
Udgiftsudvikling (2010-2013)	16 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Ja (Planlagt kørsel (ØKF udbud))
Ansvarlig: Visitation	Aktivitetscenteret og den lokale visitation
Ansvarlig: Finansiering	Aktivitetscenter

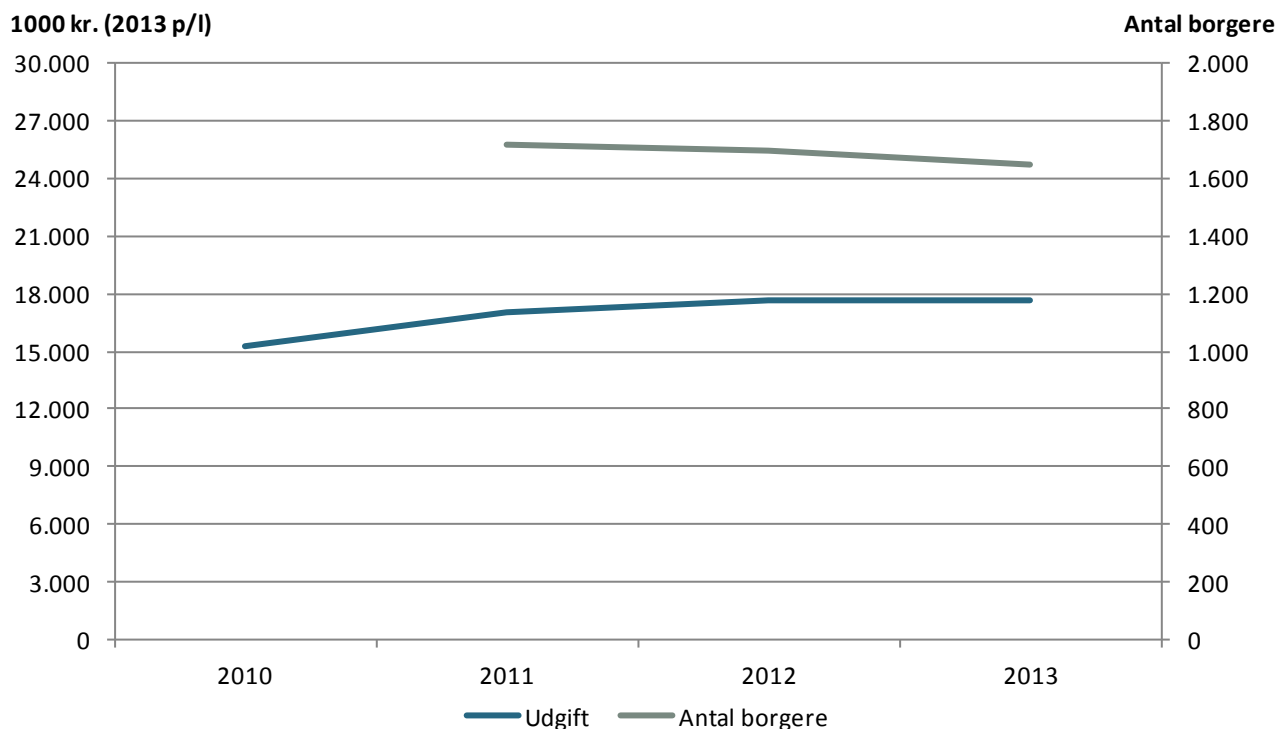
Aktivitetscenterkørsel omfatter befordring af pensionister til aktiviteter på kommunale aktivitetscentre. Befordringen gives i medfør af Serviceovens paragraf 79, efter hvilken kommunen har mulighed for at iværksætte eller give tilskud til generelle tilbud med aktiverende eller forebyggende sigte.

Kommunen er således hverken forpligtet til at stille tilbud eller befordring til rådighed for pensionister, men kan vælge gøre det, hvis det medvirker til at aktivere eller forebygge helbredsproblemer. Kommunen er således på dette punkt ikke bundet, hvad angår serviceniveau herunder brugerbetaling.

Befordringen foregår under den fælles aftale indgået af ØKF på vegne af SUF og SOF. Dette betyder, at afregningen sker pr. time, og at der er aftalt særskilte faste priser for ekstraydelser (rollator, følge mv.). Det er aktivitetscentret, der er ansvarlig for at kontrollere fakturaer fra vognmændene.

SUF havde i 2012 udgifter for i alt 17,7 mio. kr. til ordningen. Omkostningerne er siden 2010 steget med cirka 16 pct. Figuren nedenfor illustrerer udviklingen.

Figur 6. Udgifts- og aktivitetsudvikling – Aktivitetscenterkørsel



SUF har ikke oplysninger om antallet af borgere, der får bevilliget befordring. Figuren viser derfor antallet borgere, der er tilknyttet aktivitetscentrene. Som det fremgår, har antallet af borgere været faldende i perioden, hvilket betyder, at prisen pr. borger er steget fra 9 t.kr. i 2011 til 11 t.kr. i 2012.

Københavns Kommune har på dette område er relativt højt serviceniveau. Brugerbetalingen er således meget lav sammenlignet med andre kommuner. Tabellen nedenfor viser brugerbetalingen i en række kommuner.

Kommune	Brugerbetaling (Kr. pr. tur/retur)
Middelfart	75
Slagelse	66
Esbjerg	65
Odsherred	64
Kolding	62
Odense	41
Viborg	40
Aarhus	40
Randers	40
Horsens	39
Nyborg	34
Mariagerfjord	32
Aalborg	18,1
København	7,4

5 Socialforvaltningen

Socialforvaltningen havde i 2013 udgifter for 39,6 mio. kr. til befordring, hvilket udgør cirka 19 pct. af kommunens samlede udgifter på området. Udgifterne er faldet med 1 pct. siden 2011.

Socialforvaltningen benytter ligesom SUF de fælles udbud foretaget af ØKF (Planlagt kørsel og Ad hoc taxa). Udbuddet indebærer, at man betaler en fast timepris for kørslen samt fast pris på tillægsydelser. Befordringsopgaven i SOF er ikke lige så decentralt organiseret som tilfældet er i SUF og BUF. Bevilling og planlægningen foretages således af bydækkende enheder.

5.1 Voksen handicapkørsel

FAKTABOKS: HANDICAPKØRSEL

Lovgrundlag	Serviceovens §§ 103-104
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	23.276
Udgiftsudvikling (2010-2013)	-3 %
Befordringstype	Rutebaseret/godtgørelse
Har ordningen været i udbud	Ja (Planlagt kørsel (ØKF udbud))
Ansvarlig: Visitation	Handicapcenter København
Ansvarlig: Finansiering	Handicapcenter København

Ordningen omfatter befordring af personer med betydelige fysiske eller psykiske handicap, som er visiteret til beskyttet beskæftigelse eller samværs- og aktivitetstilbud.

Kommunen er efter servicelovens paragraf 103 forpligtet til at tilbyde beskyttet beskæftigelse til personer med betydelige fysiske eller psykiske handicap. Kommunen er tillige forpligtet til at afholde den del af udgiften til befordring til og fra virksomheden, der ligger ud over befordringsudgiften ved en afstand på 10 km. mellem personens opholdssted og virksomheden. Kommunen er kun forpligtet til at afholde udgifter, der ligger inden for udgiften ved det billigst mulige befordringsmiddel.

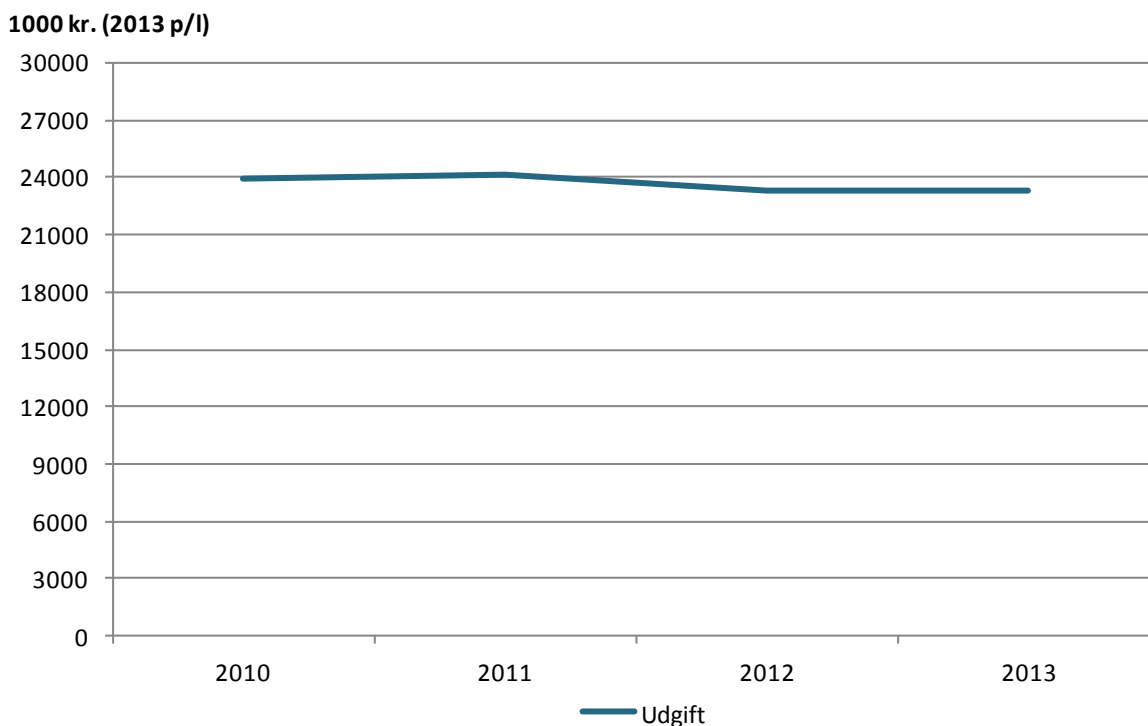
Kommunen er tillige efter Servicelovens paragraf 104 forpligtet til at tilbyde aktivitets- og samværstilbud til personer med betydelige fysiske eller psykiske handicap. Kommunen skal afholde udgiften til befordring i forbindelse med deltagelse i disse tilbud, men er ikke forpligtet til at levere befordringen.

Hovedparten af de borgere, der er visiteret til beskyttet beskæftigelse er selvtransporterende. Befordringen foregår derfor enten i eget transportmiddel eller med offentlig transport, hvor kommunen udbetaler godtgørelse i overensstemmelse med gældende regler. Normal praksis er, at hvis borgeren ikke er selvtransporterende, visiteres borgeren til et aktivitets- og samværstilbud. Størstedelen af befordringsudgifterne gives derfor efter paragraf 104.

De borgere, der er visiteret til ordningen, har et fast kørselsbehov, hvor de skal afhentes og afleveres på faste adresser på faste tidspunkter. Planlægningen af kørslen varetages af vognmanden i samarbejde med institutionerne. Der bliver ikke fulgt op på graden af samkørsel.

I 2013 havde kommunen i alt udgifter for 23,3 mio. kr. til ordningen. Figuren nedenfor illustrerer udgiftsudviklingen.

Figur 7. Udgiftsudvikling – Voksen handicap



Som det fremgår, har udgifterne gennemgået et mindre fald i perioden på cirka 3 pct. Det har ikke været muligt, at finde valide oplysninger om antallet af borgere, der er visiteret til ordningen.

5.2 Befordring af udsatte børn og unge

FAKTABOKS: BEFORDRING AF UDSATTE BØRN OG UNGE

Lovgrundlag	Serviceovens § 52
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	7.892
Udgiftsudvikling (2010-2013)	26 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Ja (Planlagt kørsel(ØKF udbud))
Ansvarlig: Visitation	Børnefamiliecenter København*
Ansvarlig: Finansiering	Børnefamiliecenter København

* Det er ved at blive afklaret om befordringen fremover skal varetages af BUF

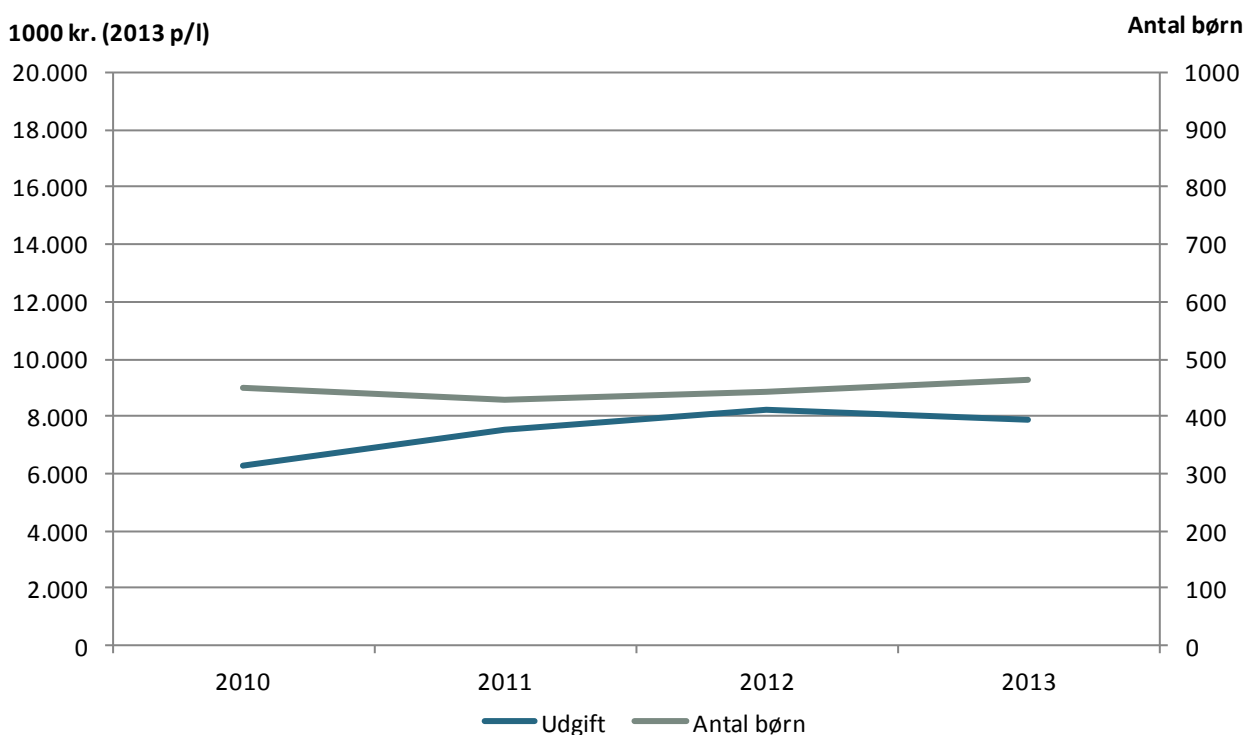
Ordningen omfatter primært befordring af udsatte børn og unge til og fra dagbehandlingstilbud og anbragte børn til og fra skole. Dagbehandlingstilbuddene er typisk en kombination af undervisning og behandling, og kan ses som en parallel til specialundervisning i BUF, for unge med særlige behov, som ikke kan rummes i specialskolerne.

Befordringen bevilliges i medfør af Servicelovens paragraf 52 efter, hvilken kommunen er forpligtet til, at stille passende tilbud til rådighed for børn og unge med særlige behov. Befordringen bevilliges særskilt og ikke, som en del af tilbuddet. I visitationen tages stilling til om barnet/den unge kan være selvtransporterende. Der er ikke udarbejdet en retningslinje for visitationen.

Der er tale om en ordning med et fast kørselsmønster, hvor de samme børn hentes og bringes til/fra de samme adresser hver dag¹⁹. Befordringen er dog ikke udbudt som egentlige ruter, men planlægges af koordinatoren i samarbejde med sagsbehandleren. Ordningen er dækket af det fælles udbud mellem SUF og SOF og foregår i taxa. Man tilstræber samkørsel, hvor det er muligt. Der er dog ikke udarbejdet en egentlig retningslinje herfor, og der følges ikke op på omfanget af samkørsel.

SOF havde i 2013 udgifter for 7,9 mio. kr. på ordningen. Heraf vurderes 5,9²⁰ mio. kr. at vedrøre kørsel til dagbehandlingstilbud. Området har gennemgået en markant vækst siden 2010 på 26 pct. Figuren nedenfor illustrerer udgifts- og aktivitetsudvikling.

Figur 8. Udgifts- og aktivitetsudvikling – Befordring af udsatte børn og unge



Som det fremgår, toppede udgifterne i 2012, mens de har været svagt faldende i 2013. I perioden siden 2010 er antallet af børn visiteret til ordningen steget med 3 pct.

¹⁹ I praksis kan der dog være tale om to forskellige adresser, idet forældrene kan være skilt

²⁰ De 5,9 mio. kr. er et skøn foretaget på baggrund af en opgørelse lavet på de børn der aktuelt er i dagbehandling. SOF forventer, at udgifterne til området vil falde fremadrettet, da to tilbud er blevet flyttet ind i byen.

5.3 Befordring af børn og unge med handicap

FAKTABOKS: BEFORDRING AF BØRN OG UNGE MED HANDICAP

Lovgrundlag	Serviceovens § 52
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	4.451
Udgiftsudvikling (2010-2013)	40 %
Befordringstype	Rutebaseret
Har ordningen været i udbud	Ja (Planlagt kørsel(ØKF udbud))
Ansvarlig: Visitation	Handicapcenter København*
Ansvarlig: Finansiering	Handicapcenter København

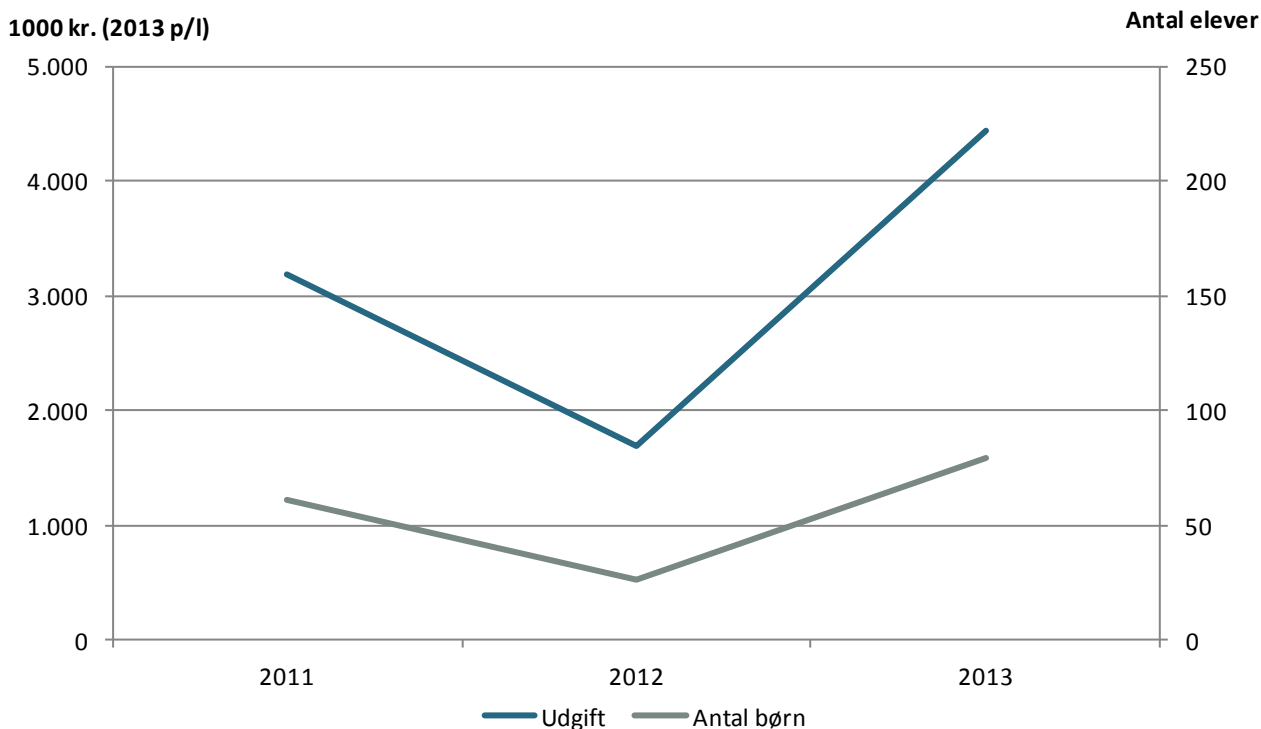
* Det er ved at blive afklaret om befordringen fremover skal varetages af BUF

Ordningen omfatter primært befordring af handicappede børn og unge til dagbehandlingstilbud. Dagbehandlingstilbuddene er typisk en kombination af undervisning og behandling, og kan ses som en parallel til specialundervisning i BUF, for unge med særlige behov, som ikke kan rummes i specialskolerne.

Befordringen bevilliges ligeledes i medfør af Serviceovens paragraf 52.

Ordningen svarer til befordring af udsatte børn og unge til dagbehandlingstilbud (ovenfor), blot for en anden målgruppe. Visitation, planlægning og afvikling svarer således til det, der er beskrevet i ordningen ovenfor. Ordningen er dækket af det fælles udbud mellem SUF og SOF.

Figur 9. Udgifts- og aktivitetsudvikling – Befordring af børn med handicap



SOF havde i 2013 udgifter for 4,4 mio. kr. på området. Siden 2011 er udgifterne på området steget med cirka 40 pct. I samme periode er antallet af børn, der er visiteret til ordningen steget med 30 pct., hvilket

betyder, at prisen pr. barn er steget fra 52 t.kr. i 2011 til 56 t.kr. i 2013. Det markante fald i udgifter aktivitet i 2012 skyldes, at en del af den kørsel, der blev afviklet i 2012, først blev faktureret i 2013.

5.4 Individuel handicapkørsel

FAKTABOKS: INDIVIDUEL HANDICAPKØRSEL

Lovgrundlag	Lov om trafikkselskaber § 11
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	2.850
Udgiftsudvikling (2010-2013)	-21 %
Befordringstype	Variabel kørsel
Har ordningen været i udbud	Ja (gennem Movia)
Ansvarlig: Visitation	Handicapcenter København
Ansvarlig: Finansiering	Handicapcenter København

Ordnningen omhandler befordring af svært bevægelseshæmmede personer til fritidsformål. Det er fastsat ved lov at trafikkselskaberne varetager befordringsopgaven.

Personer, der er omfattet af ordningen, har krav på minimum 104 enkeltture årligt. Det er desuden fastsat ved lov, at taksterne ikke må være væsentligt højere end taksten i almindelig offentlig transport.

For at blive visiteret til individuel handicapkørsel skal en person opfylde følgende betingelser:

- være fyldt 18 år
- være stærkt bevægelseshæmmet, så almindelig kollektiv trafik ikke kan anvendes
- have nedsat gangfunktion, der berettiger til ganghjælpemiddel, f.eks kørestol, rollator gangstativ eller albuestokke
- handicappet skal være mere end 12 måneder

Ordnningen finansieres af SOF og SUF i fællesskab. Befordring af borgere under 65 år finansieres af SOF, mens befordringen af borgere over 65 år finansieres af SUF.

Visitationen til ordningen er placeret hos Handicapcenter København, mens befordringen planlægges og afvikles af Movia. Bestillingerne foretages direkte hos Movia. Det er ligeledes Movia, der kontrollerer, at antallet af ture pr. borger ikke overstiger 104.

SOF havde i 2013 udgifter for i alt 2,8 mio. kr. Udgifterne er faldet med 21 pct. siden 2011. SOF har ikke været i stand til at finde oplysninger om antallet af borgere, der er visiteret til ordningen.

5.5 Individuel befordring

FAKTABOKS: INDIVIDUEL BEFORDRING

Lovgrundlag	ServiceLOVEN § 117
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	435
Udgiftsudvikling (2010-2013)	- 12 %
Befordringstype	Variabel kørsel
Har ordningen været i udbud	Nej
Ansvarlig: Visitation	Handicapcenter København
Ansvarlig: Finansiering	Handicapcenter København

Ifølge Servicelovens paragraf 117 kan kommunalbestyrelsen yde tilskud til personer, som på grund af varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne har behov for befordring med individuelle transportmidler. Der er altså tale om en frivillig ordning fra kommunens side. Handicapcentret yder 500 kr. månedligt til transport til ikke formålsbestemte sociale aktiviteter. Ordningen svarer således langt hen ad vejen til Individuel handicapkørsel efter Lov om trafikselskaber. SOF er derfor ved at udfase ordningen. Men forventer dog fortsat at afholde udgifter til transport i forbindelse med afprøvning af hjælpemidler efter denne paragraf.

Der er pt. 19 løbende bevillinger på ordningen, hvoraf 15 kører i taxa. De resterende 4 bevillinger kører med handicapkørsel til en udgift større end 500 kr. månedligt. Der er tale om variabel kørsel, hvor borgerne transporteres i taxa mod godtgørelse.

SOF havde i 2013 udgifter for i alt 435 t.kr. til ordningen. Udgifterne er faldet med 12 pct. siden 2010.

5.6 Merudgiftsydelser

FAKTABOKS: MERUDGIFTSYDELSE

Lovgrundlag	ServiceLOVEN § 41
Udgiftsniveau 2013 (t.kr.)	770
Udgiftsudvikling (2010-2013)	-58 %
Befordringstype	Godtgørelse
Har ordningen været i udbud	Nej
Ansvarlig: Visitation	Handicapcenter København
Ansvarlig: Finansiering	Handicapcenter København

Ordningen omhandler kommunal støtte til familier med børn med betydelige fysiske eller psykiske handicap, som vælger at forsørge børnene i hjemmet.

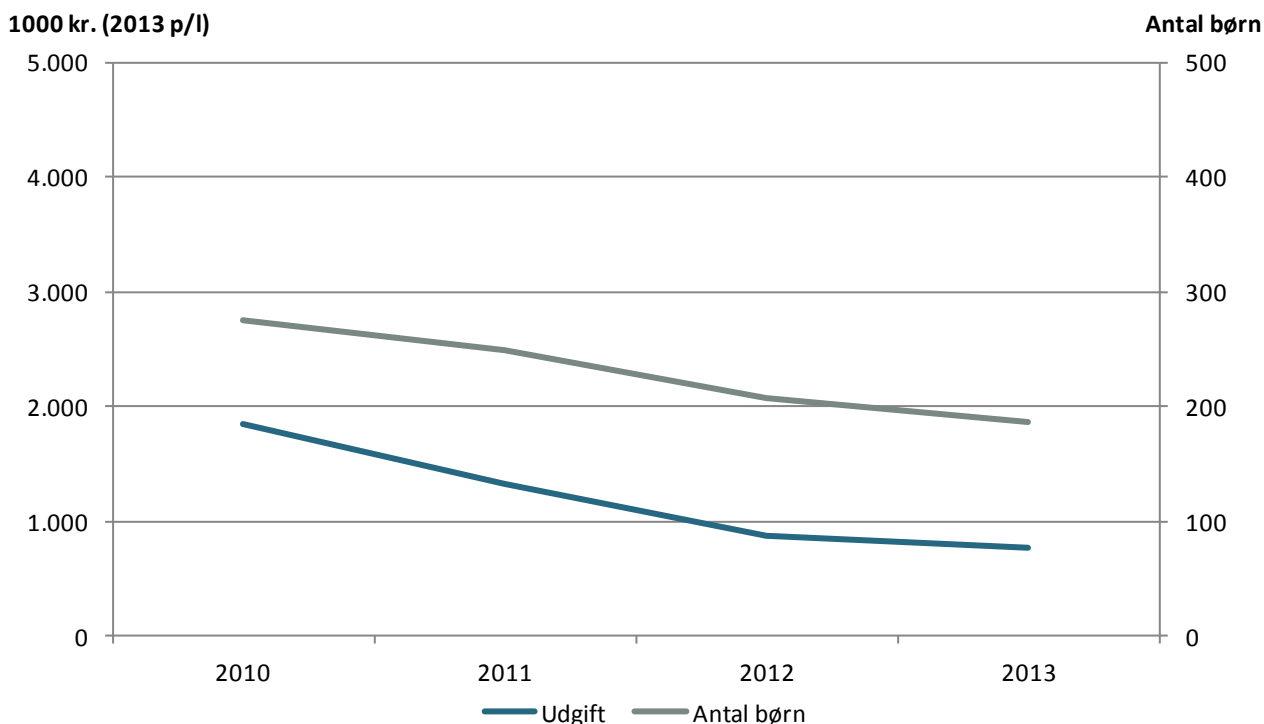
Efter Servicelovens paragraf 41 er kommunen forpligtet til at yde dækning for merudgifter, som er forbundet med, at familier vælger at forsørge børn under 18 år med fysiske og psykiske handicap i hjemmet. Befordring er en af de udgiftstyper, der ydes dækning af. Bestemmelserne i Serviceloven er subsidiære ift. bestemmelserne i eksempelvis Folkeskoleloven. Dvs. at befordring mellem hjem og specialskole gives i medfør af Folkeskoleloven. En evt. befordring mellem dagtilbud (fx SFO) og hjemmet vil derimod blive givet

i medfør af bestemmelserne i Serviceloven. Kommunen kan kun afholde udgifter, der ligger ud over den udgift, som personen ville have oppebåret, hvis personen ikke havde haft det pågældende handicap.

Staten refunderer 50 pct. af kommunens udgifter efter servicelovens paragraf 41.

Man har i SOF siden 2010 haft særligt fokus på sagsbehandlingen i forbindelse med merudgiftsydelser, hvilket har medført, at ydelsesniveauet generelt er faldet. Figur 8 viser udgifts- og aktivitetsudviklingen

Figur 10. Udgifts- og aktivitetsudvikling – Merudgiftsydelser



SOF havde i 2013 udgifter for 770 t.kr. til merudgifter efter paragraf 41. Udgifter er siden 2010 mere end halveret. Nærmere bestemt er de blevet reduceret med 58 pct. I samme periode er antallet af familier, der modtager ydelser, faldet med 32 pct.

Udgiftsniveauet på ordningen ligger relativt lavt i København. Eksempelvis havde Aarhus Kommune udgifter for 14,1 mio. kr. i 2012 på ordningen. Den store forskel i udgiftsniveau dækkes dels over, at man i Aarhus har 791 børn, der er omfattet af ordningen, og dels over en væsentlig højere udgift pr. barn på ca. 18 t.kr.

6 Andre kommuner

6.1 Aarhus

Aarhus Kommune har i dag en meget decentral model, men efter en analyse af området, vil kommunen fremligge et forslag om etablering af et fælles kørselskontor i første halvdel af 2014.

6.2 Aalborg

I 2009 etablerede Aalborg Kommune et Kørselskontor, efter kommunen havde udarbejdet en grovanalyse af området i 2007. Kørselskontoret er placeret i Sundheds- og Kulturforvaltningen, under afdelingen for kollektiv trafik. Budgetansvaret for kørslen ligger decentralt, og Kørselskontoret har derfor ikke eget budget for kørsel, men kun budget for egen drift.

Kørselskontoret har både bestillings- og planlægningsfunktionen, samt i et vist omfang disposition. Kortsigtede dispositioner på rutekørsel aftales direkte mellem forældre og vognmand, mens langsigtede dispositioner håndteres på Kørselskontoret. Vognstyringen og alle udbud ligger hos Nordjyllands Trafikselskab.

6.3 Odense

Pr. 1. januar 2014 startede Odense Kommunes Kørselskontor, mens forarbejdet startede primo/medio 2013 ud fra en dagsorden om mere strategisk indkøb. I Odense Kommune har man valgt en model, hvor alt visitation som udgangspunkt ligger hos kørselskontoret, hvor også hele kommunens kørselsbudget ligger. Selve kørselen ligger i Fynbus' Flexkørsel, som også Assens, Nordfyns og Kerteminde kommune bruger.

Den værdimæssige ramme af visiteringen er taget ud fra Odense Kommunes overordnede strategi: "Ny virkelighed – ny velfærd". Borgerne skal have det, de har brug for, og ikke nødvendigvis det, de ønsker. Odense Kommune fokuserer dermed på, at hjælpe borgeren til at hjælpe sig selv i stedet for passiv hjælp. Der er derfor et øget fokus på at lære/træne at bruge kollektiv trafik, på ældreområdet trænes der til brug af el-cykel, og på skoleområdet bruges seniorjobbere som "gåbusser" til at hjælpe børn, da Kommunen har en del farlige skoleveje.

6.4 Frederiksberg

På Frederiksberg har man en kombineret model, hvor finansiering ligger decentralt, mens visiteringen delvist ligger centralt. Indgåelse af kontrakter ligger også centralt, og i 2013 lavede man et koordineret udbud for alt befordring i kommunen. Udbuddet bestod af 12 delkontrakter, hvor man i udbudsmaterialet opfordrede vognmændene til at give rabat ved kombinationstilbud.

Frederiksberg Kommune har jævnligt møder med vognmændene, som kommunen opfordrer til at komme med effektiviseringsforslag. Et resultat af dette er, at kommunen vil udbyde hjælpemiddelkørsel, således at kørslen ligger mellem kl. 10 og kl. 14, hvor der er ledig kapacitet hos vognmændene. Ligeledes tilpasser kommunen mødetiderne på alle "kan" tilbuddene, som fx Senior Fitness, så det ligger udenfor myldretiden.

6.5 Esbjerg

Esbjerg Kommune har en decentral model, hvor både visitering og finansiering er placeret decentralt. Dog bruger kommunen i stor grad samkørsel og kædekørsel på tværs af områder, og udbuddene indgås centralt. Fx sker der kædekørsel af specialbørn og handicappet voksne i løbet af dagen.

Esbjerg Kommune har i to omgange analyseret befordringsområdet. Først i en intern kortlægning i 2010 og sidenhen en konsulent rapport af potentialer på person befordring i 2012. På baggrund af den seneste rapport har kommunen bl.a. øget brugerbetalingen på aktivitetscenterkørsel med 20 kr. pr. dag. Erfaringen har

været et meget lille frafald i ordningen, mens kommunen ikke har oplevet frafald på dagscentrene, da de borgere, der valgte befordringen fra, vælger at transportere sig selv på anden måde.

7 Bilag A: Beregningsgrundlag

Krav til vognmændenes fakturering og opdatering af stamdata*

Ydelse	Forbrug mar-dec 2013 (1000 kr.)	Forbrug pr. år (1000 kr.)	Andel fejl i stikprøve	Værdi af fejl- fakturering (1000 kr.)
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen				
Følge	617	822	29 %	238
Rollator	71	95	31 %	29
Kørestol	399	532	38 %	202
Socialforvaltningen				
Følge	1.204	1.605	76 %	1.220
Rollator	107	143	36 %	51
Kørestol	374	498	63 %	313
I alt	2.772	3.695		2.055
Potentiale (55 – 65 pct. reduktion i fejl)				1.130 – 1.336

* Beregningerne bygger på kørselsordninger i SUF og SOF

Øget fokus på træning til egen transport

Tabellen nedenfor viser beregningerne bag estimeringen af potentialet i forslaget vedr. øget træning til egen transport. Øget træning til egen transport er både relevant for specialområdet i BUF og for handicapområdet i SOF. Da der ikke foreligger valide oplysninger om antallet af borgere, der modtager befordring på handicapområdet, er kun BUF inkluderet i beregningerne.

	Total omkost- ninger 2013 (1000 kr.)	Antal elever 2013	Pris pr. elev: (1000 kr.)	Andel flyttet til buskort	Pris: bus- kort (1000 kr.)	Ny totalom- kostning (1000 kr.)	Potentiale
Specialskoler	31.293	650	48	5-10 %	2,4	28.323 – 29.785	1.507-2.969
Total	31.293	650				28.323 – 29.785	1.507-2.969

Brugerbetalning på aktivitetscenterkørsel

Udregningen af potentialet vanskeliggøres af at, man i de fleste øvrige kommuner betaler pr. tur/retur, mens man i København betaler et fast månedligt kontingent. Den nedenstående beregning er baseret på en antagelse om, at den enkelte pensionist i de øvrige kommuner benytter befordring til aktivitetscenter 10 gange om måneden, samt at samtlige ældre, der er tilknyttet de københavnske aktivitetscentre, benytter befordringsordningen. I tabellen er oplistet tre forskellige scenarier for justering af brugerbetalningen:

1. Justering til et gennemsnitligt niveau blandt 6-byerne

2. Justering til et niveau, der svarer til den kommune, der ligger tættest på Københavns nuværende niveau (dvs. den næst-billigste kommune blandt 6-byerne)
3. Justering til et niveau, der svarer til prisen for et månedskort til offentlig transport

Udregning af potentiale

Potentiale ved justering af brugerbetaling på transport til aktivitetscentre	
Antal borgere pr. år	824
Aktuel pris pr. borger pr. måned (kr.)	74
Aktuel indtægt pr. år (kr.)	731.712
Scenarie 1: 6-by gennemsnit	
Pris pr. borger pr. måned (kr.)	445
Samlet indtægt pr. år (kr.)	4.400.160
Effektivisering (kr.)	3.668.448
Scenarie 2: Næst billigste by blandt 6-byerne	
Pris pr. borger pr. måned (kr.)	363
Samlet indtægt pr. år (kr.)	3.589.334
Effektivisering (kr.)	2.857.632
Scenarie 3: Pris svarende til buskort	
Pris pr. borger pr. måned (kr.)	340
Samlet indtægt pr. år (kr.)	3.361.920
Effektivisering (kr.)	2.630.208

Mere effektive udbud på SUF's og SOF's områder

Ved genudbuddet af handicap befordring udbuddet, estimerer ØKF, at der er et potentiale på 5-7 pct. af kontraktsummen på nedenstående ordninger, hvis befordringen udbydes som ruter, hvilket giver vognmændene bedre mulighed for, at planlægge og optimere kørselen. Effektiviseringen er mulig fra 2016.

Befordringsordning	2013	Pct. gevinst	Potentiale	Nyt forbrug
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen				
Befordring i forbindelse med genoptræning – Serviceloven	1.844	5-10 %	92-184	1.660-1.752
Dagcenterkørsel	17.662	5-10 %	883-1.766	15.896-16.779
I alt	19.506		975-1.951	17.555-18.531
Socialforvaltningen				
Voksen handicapkørsel – Beskyttet beskæftigelse	23.273	5-10 %	1.164-2.327	20.946-22.109
Befordring af udsatte børn og unge	7.892	5-10 %	395-789	7.103-7.497
Befordring af børn med handicap	4.451	5-10 %	223-445	4.006-4.228
I alt	39.671		1.781-3.562	32.054-33.835
Total	55.122		2.756-5.512	49.610-52.366

Koordinerede udbud på tværs af kørselsordninger

Ved koordinerede udbud på nedenstående områder, estimerer ØKF, at det vil være muligt at opnå en rabat på 5-10 pct. på den nuværende kontraktsum på rutekørselen, ved at vognmændene opfordres til at yde en rabat, hvis de vinder flere kontrakter og dermed kan udnytte deres biler bedre. Effektiviseringen er mulig fra 2016.

Befordringsordning	2013	Pct. gevinst	Potentiale	Nyt forbrug
Børne- og Ungdomsforvaltningen				
Kørsel til specialskoler og specialklasser	31.293	2,5-5 %	782-1.565	29.728-30.511
Kørsel til specialinstitutioner	14.483	2,5-5 %	362-724	13.759-14.121
Særligt tilrettelagt ungdomsuddannelse (STU)	5.858	2,5-5 %	146-293	5.565-5.712
I alt	51.634		1.291-2.582	49.052-50.343
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen				
Befordring i forbindelse med genoptræning – Serviceloven	1.844	2,5-5 %	46-92	1.752-1.798
Aktivitetscenterkørsel	17.662	2,5-5 %	442-883	16.779-17.220
I alt	19.506		488-975	18.531-19.018
Socialforvaltningen				
Voksen handicapkørsel	23.273	2,5-5 %	582-1.164	22.109-22.691
Befordring af udsatte børn og unge	7.892	2,5-5 %	197-395	7.497-7.695
Befordring af børn med handicap	4.451	2,5-5 %	111-222	4.228-4.340
I alt	35.616		890-1.780	33.835-34.726
Total	106.756		2.669-5.338	101.418-104.087

Sammentænkning af variabel og rutebaseret kørsel

Udbydes den variabel kørsel som et rammeudbud i de koordinerede udbud, estimeres det, at give et potentiale på 5 pct. på nedenstående områder. Effektiviseringen er mulig fra 2016.

Befordringsordning	2013	Pct. gevinst	Potentiale	Nyt forbrug
Børne- og Ungdomsforvaltningen				
Almindelig skolekørsel	150	5-7 %	8-11	139-142
I alt	150		8-11	139-142
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen				
Lægekørsel	548	5-7%	27-38	509-521
Befordring i forbindelse med genoptræning – Sundhedsloven	5.879	5-7%	294-411	5.467-5.585
I alt	6.427		321-449	5.977-6.098
Total	7.782		329-460	6.116 -6.240

Movia modellen

Movia har udarbejdet et estimat for priser for både den variable og rutebaseret kørsel. For rutebaseret kørsel angiver Movia en gennemsnitspris pr. tur på 199,2 kr. pr. borger på baggrund af erfaringer i Region Hovedstaden. Dertil skal ligges administrative omkostninger på 88. kr. pr. måned pr. borger.

I estimatet angiver Movia derudover, at en gennemsnitlig variabel tur i Region Hovedstaden/planlægningsområde Syd koster ca.150 kr. per passagerer. Dertil skal ligges 26,5 kr. pr. tur til administrative udgifter.

Nedenfor ses en udregning på, hvad udgiften til to kørselsordninger alt andet lige vil være, hvis Movia overtager befordringen for Københavns Kommune.

	Forbrug i 2013	Antal ture	Kørsel movia pr. borger	Kørsel movia samlet	Adm. Udgif- ter movia pr. borger	Adm. Udgifter movia	Movia Total	Merudgift
Kørsel til specialskoler og special- klasser	31.293	260.000	150	39.000	88 kr. pr. måned	686,4	39.686	8.393
Befordring i forbindelse med genoptræning – Sundhedsloven	5.879	40.196	199,2	8.007	26,5 kr. pr. tur	1.065	9.072	3.193

Effektiviseringstiltag opdelt på forvaltninger

	1000 kr.			Total
	BUF	SUF	SOF	
Tværgående tiltag				
Krav til vognmandens fakturering og opdatering af stamdata		258-305	871-1031	1.130-1.336
Øget fokus på træning til egen transport	1.507-2.969			1.507-2.969
Nye visitationskriterier for befordring til specialinstitutioner	700-1.500			700-1.500
Brugerbetaling ved kørsel til aktivitetscentre		0-3668		0-3668
Mere effektive udbud på SUF's og SOF's område		975-1.951	1.781-3.562	2.756-5.512
Genudbud af udflytterkørsel	2.025-3376			2.025-3376
Øvrige effektiviseringstiltag	n/a	n/a	n/a	n/a
Scenaripecifikke tiltag				
Samkørsel på tværs af institutioner	n/a			
Fortsat udbredelse af udbudsdækning	7.500			7.500
Koordinerede udbud på tværs af forvaltninger og institutioner	1.291-2.582	488-975	890-1.780	2.669-5.338
Koordinering af mødetider	n/a	n/a	n/a	n/a
Synergi mellem variabel og rutebaseret kørsel	8-11	321-449		329-460
Samling af administrative opgaver	n/a	n/a	n/a	n/a

8 Bilag B: Effektiviseringer i budgetår

Forvaltningsmodellen

Forvaltning	1000 kr.			
	2014	2015	2016	2017
Mulige effektiviseringstiltag (jf. afsnit 2)				
Krav til vognmandens fakturering og opdatering af stamdata		565-670	1.130-1.340	1.130-1.340
Øget fokus på træning til egen transport		1.500-3.000	1.500-3.000	1.500-3.000
Nye visitationskriterier for befordring til specialinstitutioner		720-1.450	720-1.450	720-1.450
Brugerbetaling ved kørsel til aktivitetscentre		0-3.600	0-3.600	0-3.600
Mere effektive udbud på SUF's og SOF's område		1.380-2.755	2.760-5.510	2.760-5.510
Genudbud af udflytterkørsel		2.030-3.380	2.030-3.380	2.030-3.380
Fortsat udbredelse af udbudsdækningen		1.500	7.500	7.500
Heraf allerede planlagte effektiviseringer				
Fortsat udbredelse af udbudsdækningen	BUF	1.500	7.500	7.500
Omprioriteringsforslag til gennemgang af befordringsområdet i Socialforvaltningen	SOF		1.000	1.000
Total effektivisering		1.500	13.695-22.355	15.640-25.780

* Der er taget udgangspunkt i det nuværende serviceniveau og kørselsvolumen. Der er ikke taget højde for demografisk udvikling eller anden påvirkning af efterspørgslen

Koordinerede udbud

	Forvaltning	2014	2015	1000 kr.	
				2016	2017
Mulige effektiviseringstiltag (jf. afsnit 2)					
Krav til vognmandens fakturering og opdatering af stamdata			565-670	1.130-1.340	1.130-1.340
Øget fokus på træning til egen transport			1.500-3.000	1.500-3.000	1.500-3.000
Nye visitationskriterier for befordring til specialinstitutioner			720-1.450	720-1.450	720-1.450
Brugerbetaling ved kørsel til aktivitetscentre			0-3.600	0-3.600	0-3.600
Mere effektive udbud på SUF's og SOF's områder			1.380-2.755	2.760-5.510	2.760-5.510
Genudbud af udflytterkørsel			2.030-3.380	2.030-3.380	2.030-3.380
Fortsat udbredelse af udbudsdekningen		1.500	7.500	7.500	7.500
Koordinerede udbud på tværs af forvaltninger og institutioner			1.345-2.670	2.670-5.340	2.670-5.340
Synergi mellem variabel og rutebaseret kørsel			165-230	330-460	330-460
Heraf allerede planlagte effektiviseringer					
Fortsat udbredelse af udbudsdekningen	BUF	1.500	7.500	7.500	7.500
Omprioriteringsforslag til gennemgang af befordringsområdet i Socialforvaltningen	SOF		1.000	1.000	1.000
Total effektivisering		1.500	15.205-25.255	18.640-31.580	18.640-31.580

Fordeling af effektiviseringer ved koordinerede udbud fordelt på udvalg og budgetår

	Forvaltning	1000 kr.			
		2014	2015	2016	2017
Mulige effektiviseringstiltag (jf. afsnit 2)					
Krav til vognmandens fakturering og opdatering af stamdata	BUF				
	SUF		127-153	258-305	258-305
	SOF		435-515	871-1031	871-1031
Øget fokus på træning til egen transport	BUF		1.500-3.000	1.500-3.000	1.500-3.000
	SUF				
	SOF				
Nye visitationskriterier for befordring til specialinstitutioner	BUF		720-1.450	720-1.450	720-1.450
	SUF				
	SOF				
Brugerbetaling ved kørsel til aktivitetscentre	BUF				
	SUF		0-3.600	0-3.600	0-3.600
	SOF				
Mere effektive udbud på SUF's og SOF's områder	BUF				
	SUF		488-976	975-1.951	975-1.951
	SOF		890-1.781	1.781-3.562	1.781-3.562
Genudbud af udflytterkørsel	BUF		2.030-3.380	2.030-3.380	2.030-3.380
	SUF				
	SOF				
Fortsat udbredelse af udbudsdækningen	BUF	1.500	7.500	7.500	7.500
	SUF				
	SOF				
Koordinerede udbud på tværs af forvaltninger og institutioner	BUF		646-1.291	1.291-2.582	1.291-2.582
	SUF		244-487	488-975	488-975
	SOF		445-890	890-1.780	890-1.780
Synergi mellem variabel og rutebaseret kørsel	BUF		4-6	8-11	8-11
	SUF		161-225	321-449	321-449
	SOF				
Total effektivisering	BUF	1.500	12.400-16.627	13.049-17.923	13.049-17.923
	SUF		1.020-5.441	2.042-7.280	2.042-7.280
	SOF		1.770-3.186	3.542-6.373	3.542-6.373
	Total	1.500	15.190-25.254	18.633-31.576	18.633-31.576

Note: På grund af afrundinger kan der forekomme mindre uoverensstemmelser mellem tabellerne