

**Særrapport om kommunal befor-  
dring  
Ringkøbing-Skjern Kommune  
RKSK 3.0, spor 5**

7. marts 2014

## Indholdsfortegnelse

<b>1. Indledning</b>	<b>3</b>
<b>2. Kommunalt visiteret befordring</b>	<b>4</b>
<b>Konklusion og forslag</b>	<b>4</b>
Tværgående effektiviseringsforslag	6
Områdespecifikke effektiviseringsforslag	7
<b>Metode og analysedesign</b>	<b>9</b>
Sammenligningskommuner og data	9
Potentialeberegninger	10
<b>Tværgående effektiviseringsforslag</b>	<b>13</b>
Gennemførelse af udbud	14
Bedre planlægning og koordinering af kørslen	15
Tværgående organisering	16
Etablering af et bedre styringsgrundlag	17
Overvejelse om trafikselskab	18
<b>Lægekørsel</b>	<b>18</b>
Potentialeberegning	19
Forslag til effektivisering	20
<b>Kørsel til genoptræning</b>	<b>21</b>
Potentialeberegning	22
Forslag til effektivisering	23
<b>Kørsel af børn til specialundervisning</b>	<b>25</b>
Potentialeberegning	25
Forslag til effektivisering	26
<b>Almindelig skolekørsel</b>	<b>30</b>
Potentialeberegning	31
Forslag til effektivisering	32
<b>Kørsel af elever i den kollektive trafik</b>	<b>32</b>
Potentialeberegning	33
Forslag til effektivisering ift. rabatrufterne	34
Samlet potentiale for skoleområdet	37
<b>Individuel handicapkørsel</b>	<b>37</b>
Potentialeberegning	37
Forslag til effektivisering	38

## 1. Indledning

Som et delresultat af KLK's arbejde med en benchmarkinganalyse af alle sektorområder i Ringkøbing-Skjern Kommune præsenteres i denne særreport en detaljeret analyse og potentialeafklaring af kommunens kørselsordning.

Det er valgt at præsentere denne omfattende analyse for sig selv, da den både i omfang og detaljeringsgrad overstiger de øvrige analyser i benchmarkingen. Kørselsanalysen anviser ligesom de øvrige analyser, der kan læses i benchmarkingens hovedrapport og sammenfatningsrapport, forskellige muligheder for besparelser på kørselsområdet. Disse potentialer er medtaget i de øvrige rapporter, hvortil henvises.

## 2. Kommunalt visiteret befordring

I det følgende sættes der fokus på RKSK's effektiviseringspotentialer på befordringsområdet. Analysen omfatter den kommunalt visiterede specialkørsel, og herunder specifikt følgende befodringsordninger:

- Lægekørsel
- Kørsel til genoptræning
- Kørsel til specialundervisning
- Almindelig skolekørsel (lukket kørsel og rabatruter)
- Individuel handicapkørsel

RKSK bruger ca. 29 mio. kr. på disse fem befodringsordninger, når man medtager udgifterne til de kollektive rabatruter, der næsten udelukkende anvendes til skolekørsel<sup>1</sup>. Den kollektive trafik i form af rabatruter inddrages i analysen af den almindelige skolekørsel, men herudover er den kollektive trafik ikke omfattet af analysen.

Analysen har til formål at identificere eventuelle effektiviseringspotentialer på befodringsområdet samt pege på konkrete forslag til effektiviseringstiltag<sup>2</sup>. Det skal i den forbindelse nævnes, at der i budgettet for 2014 er lagt en permanent besparelse på 1 mio. kr. ind på befodringsområdet – dog uden nærmere angivelse af hvor og hvordan besparelsen skal hentes.

I nedenstående afsnit præsenteres analysens konklusioner. Dernæst præsenteres den metode, der anvendes i analysen. Herefter beskrives en række tværgående effektiviseringsforslag, der går på tværs af de fem befodringsordninger. I de efterfølgende afsnit gennemføres analyserne af hver af de fem befodringsordninger.

### Konklusion og forslag

Det samlede potentiale på befodringsområdet skønnes at være 6,3-10,2 mio. kr. årligt. Intervallerne for potentiale er beregnet ved at sammenligne RKSK med hhv. gennemsnittet af tre sammenligningskommuner og den billigste af de tre sammenligningskommuner.

---

<sup>1</sup> Alle udgifter i analysen er opgjort i 2014-priser.

<sup>2</sup> Effektivisering skal i denne sammenhæng forstås i bred forstand og en række af forslagene kan således handle om ændret serviceniveau.

Tabel 1: Potentialer, 1.000 kr.

Potentiale, 1.000 kr.	2015	2016	2017	2018-
Lægekørsel	0-130	0-260	0-260	0-260
Kørsel til genoptræning	0-207	0-413	0-413	0-413
Kørsel til specialundervisning	1.887-3.150	3.775-6.301	3.775-6.301	3.775-6.301
Almindelig skolekørsel	1.088-1.310	2.175-2.620	2.175-2.620	2.175-2.620
Individuel handicapkørsel	195-293	389-585	389-585	389-585
I alt	3.170-5.090	6.339-10.179	6.339-10.179	6.339-10.179

Det ses, at de største potentialer er for kørslen af elever til specialundervisning og almindelig skolekørsel, hvilket skal ses i sammenhæng med, at udgifterne til befordring er langt større på disse områder, end på de øvrige områder.

Det skal nævnes, at der knytter sig en vis usikkerhed til potentialerne. Dels er der på befordringsområdet generelt en mangel på detaljerede udgifts- og aktivitetsoplysninger. Dels er det vurderingen, at det på nogle af befordringsområderne kan være usikkerhed om det fulde potentiale. Det kan derfor være hensigtsmæssigt at anlægge et konservativt skøn.

Det er på den baggrund vurderingen, at det årlige potentiale er nærmere 6,3 mio. kr. end 10,2 mio. kr. Generelt er det således vurderingen, at det er mere realistisk for RKSK at lægge sig på gennemsnittet af de tre sammenligningskommuner end den billigste kommune blandt sammenligningskommunerne.

En besparelse på 6,3 mio. kr. svarer til ca. 21 pct. af udgifterne til de pågældende ordninger. Til sammenligning skal kommunerne under ét i de kommende år hente effektiviseringsgevinster på over 15 pct. af udgifterne, jf. økonomiaftalen for 2014. I økonomiaftalen er der tale om en gennemsnitbetragtning og det vurderes således ikke urealistisk med besparelsepotentialer på ca. 15-20 pct.

Det skal også nævnes, at de tre sammenligningskommuner ikke generelt afspejler 'best practise', og der kan derfor være reelle potentialer, som ikke fremgår af beregningerne. Det gælder fx lægekørslen og kørsel til genoptræning, hvor det vil være en undervurdering af potentialet at sætte potentialet til 0 kr., som er den "laveste ende" af intervallet – ikke mindst i lyset af de effektiviseringsforslag, der præsenteres.

Endelig skal det nævnes, at det ud fra en konservativ tilgang er valgt at lægge potentialerne ind med halv effekt i 2015 og fuld effekt i de efterfølgende år. Det skyldes først og fremmest, at det nuværende udbud løber til midten af 2015 og en del af potentialerne kan først realiseres i forbindelse med det kommende udbud. Ændringer i forhold til serviceniveau og visitationspraksis kan i princippet gennemføres på kort sigt, men vil dog ofte indebære udarbejdelse af nye kvalitetsstandarder og visitationsgrundlag, og eventuelt dialog med vognmændene om ændrede vilkår for kørselsområdet.

### **Tværgående effektiviseringsforslag**

På tværs af de forskellige befordringsordninger kan der fremhæves en række forslag, som kan bidrage til en effektivisering af hele området. Enkelte af forslagene giver ikke i sig selv en gevinst, men kan ses som en vigtig forudsætning for at kunne effektivisere befordringsopgaven.

#### Bedre udbud

Med henblik på at styrke konkurrencen og dermed opnå bedre priser foreslås det at gennemføre en markedsanalyse og invitere potentielle tilbudsgivere til informationsmøde forud for det kommende udbud.

Samtidig foreslås det, at kørselsområdet beskrives mere detaljeret end ved det seneste udbud. Det modvirker, at tilbudsgiverne lægger en "risikopræmie" ind i deres tilbudspriser som følge af usikkerhed om det reelle kørselsomfang.

#### Bedre planlægning og koordinering af kørslen

I RKSK er al planlægning og koordinering af kørslen i dag overladt til vognmændene. Det indebærer en risiko for, at der ikke koordineres i tilstrækkelig grad og/eller at eventuelle koordineringsgevinster tilfalder vognmanden. Det foreslås derfor, at RKSK forud for det kommende udbud går mere aktivt ind i planlægning og optimering af ture og vognløb, og indarbejder det i udbudsmaterialet, så koordineringsgevinsterne i højere grad afspejles i tilbudspriserne.

I den forbindelse er det eksempelvis relevant at overveje en koordinering af mødetider på tværs af befordringsordninger, så der skabes grundlag for kædekørsel, hvor samme vogn først kan bruges til kørsel af en målgruppe og derefter en anden målgruppe og efterfølgende muligvis en tredje målgruppe. Det sikrer, at der anvendes færre vogne, som til gengæld udnyttes bedre.

#### Tværgående organisering

Befordringsopgaven er i dag fragmenteret og varetages på forskellig vis i de enkelte forvaltninger. Der er således ingen, der har befordring som deres kerneopgave. Det foreslås, at RKSK etablerer en tværgående organisering.

ring på befordringsområdet mhp. at sikre et samlet og styrket fokus på befordringsopgaven, og herunder effektiviseringsmulighederne.

#### Etablering af et bedre styringsgrundlag

Den nuværende fragmenterede varetagelse af befordringsopgaven betyder også, at styringsgrundlaget generelt er relativt svagt på befordringsområdet. Både i forhold til serviceniveau og opfølgingsmuligheder. Det foreslås, at der på alle befordringsområder tages politisk stilling til kriterierne for bevilling af kørsel, og at der på alle områder udarbejdes skriftlige retningslinjer for visitationen.

Det foreslås endvidere, at der fra centralt hold udarbejdes ledelsesinformation om udgifter og aktiviteter på befordringsområdet, herunder fx udviklingen i antal brugere, udgifter pr. bruger, samkørselsgrader mv. Herudover foreslås det, at der eksempelvis hvert halve år forelægges en samlet opfølgning på udviklingen for økonomiudvalget.

#### Overvejelse om trafikelskab

Trafikelskaberne har befordring som deres kerneopgave og opnår i gennemsnit lavere kørselspriser end kommuner, der selv går i udbud med kørslen. Det foreslås på den baggrund, at RKSK tager initiativ til en uforpligtigende dialog med Midttrafik om, hvordan de kan bistå RKSK i arbejdet med at realisere effektiviseringsgevinster på befordringsområdet.

#### **Områdespecifikke effektiviseringsforslag**

I det følgende beskrives de væsentligste forslag til effektiviseringer på de enkelte befordringsområder. Det er således ikke alle – men de vigtigste forslag – der fremgår af opsamlingen. Samtidig fremhæves ikke her forslag, der er omfattet af de tværgående forslag.

#### Lægekørslen

Lægekørslen har ikke været i udbud, og foregår i dag efter almindelig taxameterpriser og med de gældende startgebyrer. Det fordyrer alt andet lige kørslen i forhold til, hvis den havde været konkurrenceudsat. Det foreslås derfor, at lægekørslen bringes i udbud.

Herudover kan det overvejes om permanent bevilling til lægekørsel kun skal gives efter at borgerens mobilitet er blevet testet, fx i en træningsenhed. I dag sker der ikke en praktisk funktionsvurdering ifm. visitationen.

#### Kørsel til genoptræning

For den specialiserede genoptræning er det sygehusene, der forestår visitationen, mens det er RKSK, der afholder udgiften. Samtidig er det vurderingen, at sygehusene ikke har megen fokus på visitationen og den løben-

de vurdering af borgernes kørselsbehov i takt med at borgerenes tilstand forbedres. Det foreslås, at der tages initiativ til at indgå en samarbejdsaftale med de relevante regioner om 'spillereglerne' for visitation og løbende opfølgning for den specialiserede genoptræning.

For den almene genoptræning i kommunalt regi kan det overvejes, at placere al individuel genoptræning, hvor kørselsbehovet er størst, om enten formiddagen eller eftermiddagen mhp. at skabe bedre muligheder for koordineringen af kørslen.

#### Kørsel af børn til specialundervisning

Det er i dag hovedprincippet, at elever til Skjernåskolen ikke køres sammen med elever fra de øvrige specialundervisningssteder. Heller ikke elever til Specialcenter Syd, som ellers ligger klods op af Skjernåskolen – tilsammen har Skjernåskolen og Specialcenter Syd over 70 pct. af alle befordrede specialundervisningselever i RKSK. Den nuværende praksis indebærer i vid udstrækning parallelkørsel. Det er således et væsentligt forslag, at eleverne fra Skjernåskolen og særligt Specialcenter Syd i langt højere grad samkøres.

Selvom kommunerne ikke er forpligtiget til det efter lovgivningen, tilbyder RKSK desuden hjemkørsel efter SFO. Det gælder også i ferieperioderne, hvilket indebærer "ekstrakørsel" på dage, hvor der ellers ikke er almindelig skolegang. Det kan overvejes at ændre praksis i forhold til hjemkørsel fra SFO, særligt i ferieperioderne.

I dag hentes specialundervisningseleverne endvidere ved deres adresse, uanset at en betydelig del af målgruppen formentligt godt ville kunne transportere sig hen til et opsamlingssted. Det foreslås, at det overvejes at indføre opsamlingssteder med henblik på at kunne lave kortere og mere optimerede ruter.

#### Almindelig skolekørsel

En mindre del af skolekørslen foregår som lukket specialkørsel, mens langt størstedelen foregår via den kollektive trafik, herunder særligt via de såkaldte rabatruter.

I forhold til den lukkede specialkørsel foreslås det at afdække, hvordan denne kørsel konkret er tilrettelagt, herunder om de pågældende elever samkøres med fx specialundervisningselever eller om der i højere grad er tale om enkelkørsler. Det vides ikke i dag.

I forhold til rabatruterne er det konstateret, at der på flere hjemkørsler sidder endog meget få elever i bussen. Det foreslås derfor, at reducere antal-



let af hjemkørsler på rabatruterne, og i den forbindelse tilpasse skolernes ringetider efter behov.

Det foreslås endvidere, at det overvejes at nedlægge rabatrute nr. 518. Denne rute kører næsten udelukkende med elever til friskoler, som pr. definition ikke er kørselsberettigede.

Endelig foreslås, at det afdækkes nærmere hvilke konsekvenser indførelsen af helhedsskolen vil få for kørselsomfang og kapacitetsudfordringer - ikke mindst i lyset af RKSK's princip om gratis buskort til alle skoleelever uanset om de er kørselsberettigede eller ej.

#### Individuel handicapkørsel

Med den nuværende praksis kan borgere automatisk få individuel handicapkørsel, hvis de er blevet bevilget et ganghjælpemiddel. Det er vurderingen, at dette er en relativ lempelig visitationspraksis, og at en del af de borgere, der modtager et ganghjælpemiddel som fx en rollator eller en stok vil have mulighed for at tage den kollektive trafik – især når der tages højde for ganghjælpemidlet. Det foreslås derfor, at indføre en egentlig funktionsvurdering af borgernes mobilitet ifm. visitationen.

Det foreslås desuden, at samle visitationsansvaret og budgetansvaret for den individuelle handicapbefordring. I dag er visitationsansvaret placeret i Sundhed og Omsorg mens Land, By og Kultur har budgetansvaret.

### **Metode og analysedesign**

I det følgende redegøres der for den anvendte metode i analysen, herunder sammenligningskommuner og potentialeberegninger.

#### **Sammenligningskommuner og data**

Befordringsområdet er generelt kendetegnet ved begrænsede data om udgifter og især aktiviteter. Det er således ikke muligt at trække oplysninger om udgifter eller aktiviteter om befordring fra centralt hold. Benchmarking mellem RKSK og andre kommuner vil derfor tage udgangspunkt i data, der er indsamlet i ifm. med Deloitte's rapport "Kortlægning og analyse af befordringsordninger". Selve rapporten er fra 2012, mens data er fra 2009. I denne analyse blev der indsamlet både udgiftsdata og aktivitetsdata fra otte kommuner.

Befolkningstætheden kan have betydning for udgifterne til befordring, og for at tage hensyn til dette vil RKSK i nærværende analyse blive sammenlignet med de tre af de otte kommuner, der har en befolkningstæthed, der minder mest om RKSK. De tre sammenligningskommuner er:

- Billund Kommune
- Nordfyns Kommune
- Vordingborg Kommune

På trods af at der tages højde for befolkningstætheden i valget af sammenligningskommuner, har RKSK stadig den laveste befolkningstæthed blandt de fire kommuner, der indgår i analysen, hvilket kan være med til at overvurdere potentialerne. Omvendt er der ikke påvist en 1:1 sammenhæng mellem befolkningstæthed og udgifterne til befordring, og desuden angives potentialerne som intervaller.

Samtidig er data fra de tre sammenligningskommuner fra 2009, mens data fra RKSK er fra 2012. Alt andet lige må man forvente, at de tre sammenligningskommuner - særligt efter at de deltog i Deloitte's analyse – har effektiviseret deres kørsel fra 2009 til 2012, og at de derfor fremstår mere effektive nu end i 2009. Det kan der dog ikke tages højde for i denne analyse, hvilket kan medvirke til at undervurdere det reelle potentiale i RKSK.

Samlet set er det vurderingen, at de valgte sammenligningskommuner, giver et godt grundlag for at afdække eventuelle potentialer i RKSK.

Det bemærkes, at det for RKSK alene har været muligt at indsamle data for udgifter og antal brugere (og ikke antal ture, antal kilometre mv.), som derfor udgør grundlaget for potentialeberegningerne.

Endelig er det vigtigt at understrege, at de færreste kommuner traditionelt har haft særskilt fokus på styring og effektivisering af befordringsområdet. Der er sjældent nogen, der har haft befordring som deres kerneopgave, og haft særskilt fokus på området. Det betyder også, at sammenligningskommunerne ikke kan siges at afspejle "best practise". Der kan således sagtens være et potentiale til stede i RKSK, selv om man i beregningerne eventuelt klarer sig godt i forhold til sammenligningskommunerne. Der vil derfor også være flere tilfælde, hvor der i nærværende analyse vil blive peget på effektiviseringsforslag, der ikke er direkte knyttet op på beregningerne af potentiale.

### **Potentialeberegninger**

I potentialeberegningerne tages der afsæt i sammenligninger mellem RKSK og sammenligningskommunerne. Der kan i den forbindelse helt overordnet peges på to tilgange til potentialeberegningerne på befordringsområdet.

- **Potentiale beregnet på baggrund af brugerfrekvens og udgifter pr. bruger.** Brugerfrekvensen er udtryk for, hvor stor en del af den potentielle målgruppe (indbyggere i den relevante aldersgruppe), der modtager befor-

dring – det giver en indikation af om visitationspraksis er lempelig eller restriktiv. Fordelen ved at fokusere på brugerfrekvens og udgifter pr. bruger er, at udgifterne på befordringsområdet kobles til aktiviteten på befordringsområdet.

- **Potentiale beregnet på baggrund af udgifter pr. indbygger i den relevante aldersgruppe.** Svagheden ved denne fremgangsmåde er, at udgifterne til befordring ikke kobles til aktiviteten på befordringsområdet. Til gengæld kan metoden være nyttig som et supplement på befordringsområder, hvor der kan forventes en vis interaktion mellem brugerfrekvensen og udgiften pr. bruger, dvs. når en lempelig visitation kan føre til lavere udgifter pr. bruger som følge af fx færre ture pr. bruger. Det skal dog samtidig understreges, at der generelt ikke er påvist en statistisk sammenhæng mellem brugerfrekvens og udgiften pr. bruger, og derfor er metoden først og fremmest anvendelig som et supplement til ovennævnte metode.

Der er forskellige logikker og karakteristika på de forskellige befordringsområder, og derfor vil potentialeberegningerne tage afsæt i forskellige elementer af ovennævnte metoder. Nedenfor redegøres for hvordan potentialet beregnes på de forskellige områder.

Fælles for områderne er imidlertid, at RKSK sammenlignes med hhv. gennemsnittet af de tre sammenligningskommuner og den billigste af sammenligningskommunerne. Potentialerne vil således fremstå som intervaller. Det er også fælles for potentialeberegningerne, at når RKSK er billigst sættes potentialet til 0.

#### Lægekørsel og kørsel til genoptræning

På netop disse to områder kan der forventes, at udgiften pr. bruger kan være påvirket af brugerfrekvensen. Eksempelvis kan en høj brugerfrekvens (lempelig visitation) betyde, at brugerne i gennemsnit har behov for færre ture, hvilket kan reducere udgiften pr. bruger. For at sikre de mest robuste potentialeberegninger vil der for lægekørsel og kørsel til genoptræning blive anvendt en kombination af de to ovennævnte metoder.

#### *Metode 1: Udgifter pr. indbygger i relevant aldersgruppe*

Der beregnes et potentiale på baggrund af RKSK's og sammenligningskommunernes udgifter pr. indbygger i den relevante aldersgruppe (65+ årige).

#### *Metode 2: Brugerfrekvens og udgifter pr. bruger*

Der beregnes først et potentiale på baggrund af brugerfrekvensen, og herefter et potentiale på baggrund af udgiften pr. bruger. I metode 2 anses brugerfrekvensen og udgiften pr. bruger i princippet for at være uafhængi-

ge, og derfor lægges potentialet for hhv. brugerfrekvens og udgift pr. bruger sammen til et samlet potentiale for metode 2.

#### *Samlet potentiale*

Efter at have gennemført potentialeberegninger efter metode 1 og 2 findes et samlet potentiale. Det gøres ved at tage yderpunkterne i de potentialer, der er beregnet efter hhv. metode 1 og 2.

Hvis fx potentialer efter metode 1 er 0-500.000 kr. og potentialet efter metode 2 er 400.000- 600.000 kr. vil det samlede potentiale være 0-600.000. Intervallerne kan således være relativt brede, men til gengæld er det vurderingen at denne fremgangsmåde giver robuste resultater.

#### Kørsel til specialundervisning

For kørsel til specialundervisning har man i Deloittes analyse opgjort udgifter og antal brugere for den kørsel, som de pågældende kommuner har haft ansvaret for – også selvom eleverne kommer fra en anden kommune. Derfor er data opgjort på samme måde for RKSK. På specialundervisningsområdet, hvor der er i nogen grad er køb og salg mellem kommuner, vil det derfor være misvisende at sætte udgifterne i forhold til indbyggere i den enkelte kommune. På samme måde vil der være misvisende at beregne brugerfrekvens for den enkelte kommune, når nogle af brugerne kan komme fra en anden kommune.

Det er imidlertid relevant at se på udgiften pr. bruger for den befordring, som den pågældende kommune har ansvaret for, og potentialet beregnet således på baggrund af udgifterne pr. bruger.

Samtidig kan der ikke i samme omfang som for fx genoptræningskørsel forventes en interaktion mellem brugerfrekvens og udgifter pr. bruger. Når man først er visiteret til kørsel foregår kørslen mere eller mindre konstant som kørsel til og fra specialundervisningsstedet hver dag. Det vurderes derfor at være rimeligt at se alene på udgiften pr. bruger.

#### Almindelig skolekørsel

For den almindelige skolekørsel er det relevant at sondre mellem den lukkede kørsel og kørsel i den åbne kollektive trafik. Der vil således blive beregnet potentiale i forhold til hver af disse kørselstyper.

I RKSK udgør den lukkede kørsel en ganske lille del af skolekørslen. Derfor giver det ikke her mening at se på udgifterne pr. 6-16-årige eller på brugerfrekvensen. For den lukkede kørsel beregnes potentialet således på baggrund af udgiften pr. bruger.

I forhold til skolekørslen via den åbne kollektive trafik er der ikke data fra sammenligningskommunerne. Potentialeberegningerne for skolekørsel via den kollektive trafik vil således først og fremmest tage udgangspunkt i data fra RKSK. Der sættes særligt fokus på rabatruterne, som næsten udelukkende kører skoleelever.

#### Individuel handicapkørsel

I forhold til individuel handicapkørsel er det efter § 11 i Lov om trafikskaber obligatorisk, at det regionale trafikskab udfører kørslen, og kommunen har derfor kun en rolle i forhold til visitation til kørslen. For den individuelle handicapkørsel vil potentialet derfor alene blive vurderet på baggrund af brugerfrekvensen, som netop er et mål for, hvor mange der lukkes ind i ordningen.

#### Særligt om godtgørelse og refusion

Generelt udgør langt hovedparten af befordringsudgifterne udgifter til leveret kørsel, dvs. de tilfælde hvor borgerne modtager en egentlig kørsel. På enkelte områder er der dog også udgifter til refusion og godtgørelse, når borgerne selv har lavet et udlæg eller har fået fx pårørende til at køre.

For lægekørsel og kørsel til genoptræning - hvor godtgørelse og refusion er særligt relevant - opgøres udgifterne i analysen inkl. godtgørelse og refusion.

For specialundervisning vil det jf. argumentationen ovenfor være misvisende at blande kommunernes udgifter til refusion/godtgørelse til egne borgere med kørselsudgifter, der i nogen grad kan vedrøre andre kommuners borgere. RKSK har desuden ikke udgifter til refusion eller godtgørelse på dette område.

På skoleområdet er der jf. tidligere fokus på den leverede kørsel i form af lukket kørsel og kollektiv trafik. Endelig kan der ikke være refusion eller godtgørelse i forhold til den individuelle handicapkørsel. For specialundervisning, almindelig skolekørsel og individuel handicapkørsel opgøres udgifterne derfor ekskl. godtgørelse og refusion.

### **Tværgående effektiviseringsforslag**

I det følgende peges der på en række effektiviseringsforslag, der går på tværs af de fem befordringsordninger, og som erfaringsmæssigt har vist sig at tilvejebringe gevinster i andre kommuner.

De enkelte forslag har betydning for varetagelsen af kørselsopgaven på de forskellige kørselsområder, og der beregnes således ikke særskilt potentiale for disse forslag. Samtidig er det ikke alle forslag der i selv fører til en monetær effektiviseringsgevinst, men de udgør en væsentlig forudsætning for at kunne realisere gevinster på området.

## **Gennemførelse af udbud**

RKSK nuværende udbud trådte i kraft i august 2013 og løber indtil juli 2015. Udbuddet er gennemført som et fælles udbud, der går på tværs af befodringsordninger (undtagen lægekørsel). Udbuddet er en videreførelse af det tidligere udbud, idet man dog denne gang har stillet større krav om, at leverandørerne skal levere data til dokumentation af kørslen. Nedenstående forslag vedrørende udbud knytter sig primært til næste gang opgaven bringes i udbud.

### Styrkelse af konkurrencen

Da befodringsopgaven var i udbud i RKSK var der kun tre leverandører, der bød på opgaven. Heraf fik to af leverandørerne kørsel i forskellige geografiske områder. Med henblik på at opnå den bedst mulige pris er det hensigtsmæssigt at styrke konkurrencen. Det seneste udbud blev annonceret efter de gældende minimumsregler. Man gjorde imidlertid ikke noget aktivt for at tiltrække bydere.

- Det foreslås, at Ringkøbing-Købing Skjern Kommune op til næste udbud gennemfører en markedsanalyse, hvor der skabes overblik over mulige bydere og deres vognpark – det gælder også vognmænd uden for nærområdet. Uden for selve udbudsperioden er det tilladt at afholde møder med leverandører for at høre om deres tilgang til at tilrettelægge kørslen.
- Det foreslås, at mulige bydere med udgangspunkt i markedsanalysen orienteres direkte om annoncering af udbuddet, og at der afholdes informationsmøder for vognmændene med henblik på at tiltrække bydere.

Ud fra en snæver økonomisk betragtning bør et eventuelt hensyn til de lokale leverandører ikke være retningsgivende. Det skal i den forbindelse nævnes, at Skjern Bilen, som varetager størstedelen af kørslen – trods navnet – ikke er placeret i RKSK men i Herning Kommune, hvor det er slået sammen med Herning Taxi. Der er således allerede erfaring med at anvende leverandører fra andre kommuner.

### Bedre beskrivelse af kørselsomfanget

Et vigtigt parameter i forhold til at tiltrække bydere er, at potentielle bydere kender det detaljerede kørselsomfang. Manglende kendskab til det detaljerede kørselsomfang vil ofte også betyde, at vognmændene indregner en "risikopræmie" i prisen, hvormed kommunen ikke opnår de bedst mulige priser.

I det seneste udbud er kørselsomfanget beskrevet for nogle tilbud, men kun meget overordnet beskrevet for andre tilbud. Samtidig er materialet ikke særligt overskueligt.

- Det foreslås, at RKSK i det næste udbud beskriver kørselsomfanget på en mere systematisk, ensartet og pædagogisk måde, herunder antal brugere,

adresser, tidspunkter for aflevering/afhentning, kørte kilometre, specialkrav om fx lifte mv.

### **Bedre planlægning og koordinering af kørslen**

Formålet med planlægning og koordinering af kørslen er at sikre, at der anvendes så få vogne som muligt, som så til gengæld udnyttes bedste muligt. God koordinering af kørslen vil reducere udgifterne til befordring.

I RKSK er al planlægning og koordinering af kørslen overladt til vognmændene. Det betyder, at koordineringsgevinster – også set i lyset af den mangelfulde beskrivelse af kørselsomfanget i udbuddet – et lang stykke henad vejen tilfalder vognmændene fremfor at afspejle sig i tilbudspriserne.

De to første forslag, der beskrives nedenfor, udgør tilsammen det man populært kalder "Varde-modellen". Varde Kommune har således gennemført de to forslag med store effektiviseringsgevinster til følge.

I Varde Kommune blev planlægningen af kørslen gennemført forud for udbuddet, og efterfølgende indarbejdet i udbudsmaterialet med henblik på at sikre de bedste tilbudspriser. Hvis RKSK ønsker at gennemføre tiltagene på kort sigt kræver det formentlig dialog med de nuværende leverandører om ændrede vilkår.

Under alle omstændigheder forudsætter forslagene, at RKSK går aktivt ind i planlægningsopgaven i forhold til planlægning af ruter, tidspunkter, opsamlingssteder mv.

- Det foreslås, at RKSK tager stilling til eventuel differentiering af mødetider for den faste rutekørsel med henblik på at sikre kædekørsel (uddybet nedenfor)
- Det foreslås, at RKSK overvejer tiltag i forhold til at placere den variable kørsel i de "tomme" timer" (uddybet nedenfor).
- Det foreslås, at RKSK i det hele taget overvejer at komme tættere på planlægningen af kørslen med henblik på at sikre den mest effektive tilrettelæggelse af kørslen (fx optimering af ruter) – det gælder på tværs af ordninger, men også inden for de enkelte befordringsordninger.
- Det foreslås, at RKSK systematisk følger op på graden af samkørsel, herunder også inden for de forskellige kørselsordninger. Det er ikke tilfældet i dag, hvor man reelt har vanskeligt ved at vurdere omfanget af samkørsel.

#### *Differentiering af mødetider for den faste rutekørsel*

Den faste rutekørsel er kendetegnet ved at have et ensartet kørselsmønster hver morgen og eftermiddag. Det gælder fx kørslen til skoler, specialskoler, aktivitets- og samværstilbud samt dagcentre.

I øjeblikket er mødetiderne for disse tilbud ikke koordineret. Det betyder, at der skal bruges forholdsvist mange vogne, der på samme tid og parallelt befordrer de forskellige målgrupper. Ved at differentiere mødetider til de forskellige tilbud kan de samme vogne køre flere målgrupper efter hinanden (kædekørsel).

I Varde Kommune har man tilrettelagt det således, at der først på morgenen køres til specialskole, herefter almindelig skoler efterfulgt af aktivitets-tilbud og dagcentre. Samme logik gør sig gældende om eftermiddagen, når borgerne skal køres hjem. Det samlede resultat har været, at der nu skal anvendes langt færre vogne, som til gengæld udnyttes meget bedre.

#### Placering af den variable kørsel i de "tomme tider"

Den variable kørsel er først og fremmest lægekørslen. Denne kørsel er mere ad-hoc baseret og er derfor i princippet vanskeligere at planlægge på forhånd. Men fx Varde Kommuner har gennem dialog med de praktiserende læger formået at få over 90 pct. af kørslen til læge placeret om formiddagen.

Det betyder, at man kan anvende de vogne, der kører fast kørsel om morgenen og eftermiddagen til lægekørslen om formiddagen – fremfor at der køres fast rutekørsel og lægekørsel parallelt morgen og eftermiddag. Dette tiltag medfører, at der skal anvendes færre vogne, som udnyttes bedre henover dagen.

I RKSK er lægekørslen i dag ikke udbudt, og hvis man ønsker at arbejde med dette tiltag, er det en forudsætning at lægekørslen udbydes i sammenhæng med den faste kørsel.

#### **Tværgående organisering**

Ansvaret for befordringsopgaven er i dag placeret decentralt i de enkelte forvaltninger i RKSK, hvor det typisk udgør en perifer opgave i forhold til kerneydelsen. Der er ikke et særskilt og samlet fokus på befordringsopgaven, og der er således ingen, der har befordring og effektivisering af opgaven, som deres kerneopgave.

Effektivisering af befordringsopgaven kræver typisk samarbejde på tværs af kommunens enheder og et samlet fokus på tilrettelæggelse af opgaven. Det gælder fx i forhold til ensartet tilgang til stillingtagen og beskrivelse af serviceniveau, tilvejebringelse af det bedst mulige udbud, koordinering og planlægning af kørslen, systematisk opfølgning på udgifter og aktiviteter, afrapportering mv.



Indsamlingen af både kvantitative og kvalitative data i forbindelse med nærværende analyse illustrerer ganske godt, at viden og data på befordringsområdet er meget fragmenteret og ukoordineret i RKSK.

- Det foreslås, at RKSK etablerer en tværgående organisering på befordringsområdet med henblik på at sikre et samlet og styrket fokus på befordringsopgaven.

Det skal understreges, at den tværgående organisering ikke nødvendigvis er ensbetydende med et kørselskontor. Der kan også være tale om en kørselskoordinator eller en projektgruppe, som løbende følger udviklingen på området, har ansvaret for at drive arbejdet med effektivisering samt sikrer det bedst mulige udbud.

Hvorvidt man ønsker den "store" model med et egentligt kørselskontor vil typisk afhænge af om den tværgående enhed også skal varetage den daglige planlægning af kørslen, og herunder den daglige trafikstyringen med udgangspunkt i egne it-systemer. Etableringen af et egentligt kørselskontor må forventes at trække betydelige ressourcer.

Det skal samtidig understreges, at en tværgående organisering ikke er ensbetydende med centralisering af visitationsansvaret. Visitationsansvaret og budgetansvaret kan således sagtens være placeret decentralt i en model med tværgående organisering.

### **Etablering af et bedre styringsgrundlag**

På tværs af befordringsområderne er der forskel på, om kriterierne for bevilling af kørsel har været forelagt politisk beslutning i RKSK. Samtidig er der i varierende omfang udarbejdet skriftlige retningslinjer for visitationen, så det sikres at visitationen ikke skrider i forhold til det politisk besluttede serviceniveau.

På trods af at man i det nye udbud har stillet større krav til vognmændene om at levere data om kørslen, har man ikke nyttiggjort disse datamuligheder i form af ledelsesinformation på området. Den aktuelle praksis er, at den enkelte fagforvaltning - hvis den er interesseret - selv må efterspørge oplysningerne fra vognmændene og lave ledelsesinformation. Praksis er dog, at der ikke udarbejdes ledelsesinformation på de enkelte befordringsområder.

- Det foreslås, at der på alle kørselsområder udarbejdes kvalitetsstandarder, der beskriver kriterierne for bevilling af kørslen. Kvalitetsstandarderne vedtages politisk.

- Det foreslås, at der på alle områder udarbejdes skriftlige retningslinjer for visitation, der både afspejler det politisk vedtagne serviceniveau og beskriver den konkrete fremgangsmåde i forbindelse med visitationsopgaven.
- Det foreslås, at der fra centralt hold udarbejdes systematisk ledelsesinformation for de forskellige befordringsordninger til den administrative og eventuelt den politiske ledelse. Ledelsesinformationen bør ideelt set indeholde nøgletal om både udgifter og aktiviteter, herunder antal brugere, antal ture, antal kørte kilometre, samkørselsgrader mv. Samtidig foreslås det, at der udarbejdes nøgletal, hvor udgifter og aktiviteter kobles, fx udgifter pr. bruger, udgifter pr. tur, udgifter pr. kilometer.
- Det foreslås, at der laves en samlet og særskilt budgetopfølgning for befordringsområdet, og at denne budgetopfølgning forelægges økonomiudvalget, eksempelvis hvert halve år.

### **Overvejelse om trafikelskab**

I RKSK er den lukkede specialkørsel generelt udbudt af kommunen selv, dvs. at man ikke anvender trafikelskabet, Midttrafik. Deloitte's rapport "Kortlægning og analyse af befordringsordninger" viser, at trafikelskaberne i gennemsnit opnår lavere priser end kommuner, der selv er gået i udbud. Der er tale om en gennemsnitsbetragtning, og det er derfor ikke givet, at RKSK kan hente gevinster ved at anvende Midttrafik.

Der kan imidlertid peges på en række umiddelbare fordele ved trafikelskabet. Når de opnår lavere gennemsnitspriser skal det bl.a. ses i lyset af, at de har kørsel som deres eneste kerneopgave og de har i den forbindelse nogle specialistkompetencer. Samtidig har trafikelskaberne muligheden for at opnå volumenmæssige fordele på prisen gennem udbud for flere kommuner, ligesom trafikelskaberne har gode muligheder for at levere data til løbende opfølgning. Endelig vil trafikelskaberne i nogle tilfælde kunne bistå i planlægningen af kørslen forud for udbud.

- Det foreslås, at RKSK i første omgang tager initiativ til en uforpligtigende dialog med Midttrafik om, hvordan trafikelskabet kan bistå RKSK med at hente effektiviseringsgevinster på befordringsområdet. Det kan i den forbindelse være relevant at komme ind på temaerne prisniveau, gennemførelse af udbud, planlægning af kørslen, ledelsesinformation, arbejdsdeling mv.

### **Lægekørsel**

Lægekørslen omfatter både kørsel til både alment praktiserende læger og praktiserende speciallæger. RKSK havde i 2012 udgifter til lægekørsel på ca. 2,5 mio. kr.

Lægekørsel	Ringkøbing-Skjern	Billund	Nordfyns	Vordingborg
Udgifter (1.000 kr.)	2.448	1.172	1.582	2.267
Antal brugere	1.660	646	881	1.276
Udgifter pr. 65 + årig indb.	223	268	307	240
Udgifter pr. bruger	1.475	1.814	1.796	1.777
Andel brugere af målgruppe (pct.)	15,1	14,8	17,1	13,5

Note: Målgruppen udgøres af 65 + årige indbyggere i kommunen

## Potentialeberegning

Potentialet for lægekørslen beregnes på baggrund af udgiften pr. 65+ årig indbygger samt brugerfrekvensen og udgift. pr. bruger. Der henvises til metodebeskrivelsen for uddybning heraf.

### Metode 1: Udgifter pr. indbygger

	Ringkøbing-Skjern	Gns. af de tre	Laveste af de tre
Udgifter pr. 65+ årig indb.	223	272	240
Reduktion ved tilpasning		0	0
<b>Potentiale (1.000 kr.)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

### Metode 2: Brugerfrekvens og udgifter pr. bruger

	Ringkøbing-Skjern	Gns. af de tre	Laveste af de tre
Andel brugere af målgruppe (pct.)	15,1	15,1	13,5
Reduktion i antal brugere ved tilpasning		0	176
<b>Potentiale ift. brugerfrekvens (1.000 kr.)</b>		<b>0</b>	<b>260</b>
Udgifter pr. bruger	1.475	1.796	1.777
Reduktion i udgift pr. bruger ved tilpasning		0	0
<b>Potentiale ift. udgifter pr. bruger (1.000 kr.)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Potentiale i alt jf. metode 2 (1.000 kr.)</b>		<b>0</b>	<b>260</b>

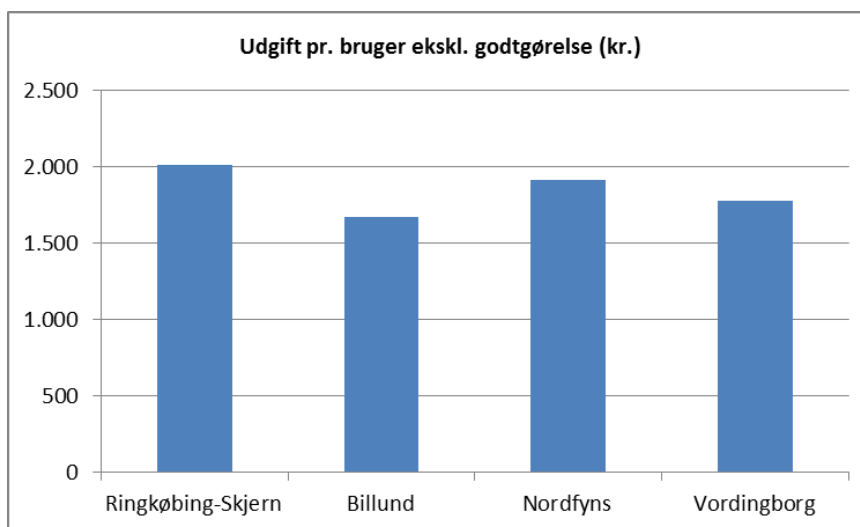
### Samlet potentiale (metode 1 og 2)

Potentiale ift. udgifter pr. 65+ årig indb. (1.000 kr.)	0
Potentiale ift. brugerfrekvens og udgifter pr. bruger (1.000 kr.)	0-260
<b>Samlede interval for potentiale (1.000 kr.)</b>	<b>0-260</b>

Det beregnede potentiale på 0-266.000 kr. udspringer først og fremmest af, at andelen af 65+ årige borgere, der modtager lægekørsel, er højere i RKSK end i Vordingborg Kommune, som har den laveste andel. Det indikerer, at RKSK har en mere lempelig visitationspraksis end Vordingborg. Det bemærkes dog også, at RKSK ligger på niveau med gennemsnittet af de tre sammenligningskommuner.

Det ses endvidere, at RKSK har den laveste udgift pr. bruger. Dette billede ændrer sig dog, hvis der udelukkende fokuseres på den leverede kørsel,

dvs. ekskl. brugere og udgifter vedrørende refusion og godtgørelse, jf. nedenstående figur.



Ses der alene på den leverede kørsel har RKSK de højeste udgifter pr. bruger, og forskellen svarer til et yderligere potentiale på ca. 240.000 kr., hvis der sammenlignes med gennemsnittet af de tre sammenligningskommuner. En kvalitativ analyse af lægekørslen understøtter, at der er et potentiale i forhold til den leverede kørsel, jf. nedefor.

### **Forslag til effektivisering**

I det følgende beskrives de væsentligste effektiviseringsforslag for lægekørslen i RKSK.

#### Konkurrenceudsættelse af lægekørslen

Lægekørslen indgår ikke i det fælles udbud, der er gennemført på befordringsområdet i RKSK. Lægekørslen har faktisk slet ikke været i udbud, og har således ikke været konkurrenceudsat. Samtidig er der ikke længere en aftale med Falck om lægekørslen, og kørslen foregår i dag som almindelig taxakørsel efter de almindelige taxameterpriser og med de gældende startgebyrer.

Det betyder, at kilometerprisen (inkl. startgebyrer) med stor sandsynlighed er dyrere, end hvis kørslen havde været konkurrenceudsat. Samtidig er der med den almindelige taxikørsel ikke noget krav om, at kørslen skal koordineres, så der sikres samkørsel. Der har været afholdt informationsmøde med taxivognmændene, hvor RKSK bla. har opfordret til samkørsel. Men man har ikke kunnet gøre andet end at opfordre til det, og har ikke kunnet stille krav om det.

- Det foreslås, at lægekørslen konkurrenceudsættes med henblik på at opnå de bedst mulige kørselspriser. I udbuddet bør der endvidere stilles krav om mest mulig samkørsel af de borgere, der køres til læge. Udbuddet bør senest gennemføres, når de øvrige områder udbydes igen i foråret 2015.

#### Styrkelse af visitationsgrundlag

Det er vurderingen, at der ikke er udarbejdet egentlige skriftlige retningslinjer for visitationen af borgere til lægekørsel. Visitationsgrundlaget er således den gældende lovgivning, og hovedreglen i RKSK er således, at borgerne kan få bevilget kørsel til læge, hvis de ikke er i stand til at anvende offentligt transportmiddel eller egen bil (hertil kan komme yderligere kriterier i forhold til fx social pension).

I forbindelse med vurdering af borgernes kørselsbehov er det imidlertid indtrykket, at der ikke er faste procedurer. For det første er det primært op til den visiterende medarbejder, hvordan kørselsbehovet skal vurderes. For det andet gives permanent bevilling til lægekørsel ud fra borgerens sygdom og tilstand – uden at der er mere detaljerede retningslinjer for, hvad der i den forbindelse berettiger til kørsel. For det tredje foregår bevillingen typisk på baggrund af ansøgningsskema fra borgeren og i nogle – men ikke alle tilfælde – ved opslag i hjemmesygeplejens systemer. Det er vurderingen, at manglen på faste og veldefinerede procedurer indebærer en risiko for, at visitationen kan skride og/eller kan blive relativt uensartet.

- Det foreslås, at der som minimum udarbejdes skriftlige retningslinjer for visitationen, herunder hvilke trin der skal gennemføres ifm. visitation i forhold til vurdering af kørselsbehov og hvad der er afgørende for, om der kan gives en permanent bevilling mv.
- Det kan overvejes, om permanent bevilling til lægekørsel kun skal gives efter, at borgerens mobilitet er blevet testet på et træningscenter. Odsherred Kommune har gennemført en re-visitations på baggrund af en reel funktionsvurdering i en træningsenhed og fandt, at 40 pct. af borgerne i kørselsordningen var i stand til at tage den kollektive trafik.

#### **Kørsel til genoptræning**

Analysen af genoptræningskørslen omfatter genoptræning efter udskrivning fra sygehus, dvs. at den vedligeholdende træning efter serviceloven ikke er omfattet. Genoptræningen efter sygehusudskrivning omfatter desuden både almen genoptræning, hvor genoptræningen foregår i kommunalt regi, og specialiseret genoptræning, som foregår på sygehuset. RKSK brugte i 2012 ca. 800.000 kr. på kørsel til genoptræning.

Genoptræning	Ringkøbing-Skjern	Billund	Nordfyns	Vordingborg
Udgifter (1.000 kr.)	796	383	1.321	3.397
Antal brugere	180	89	621	684
Udgifter pr. 65 + årig indb.	73	88	257	359
Udgifter pr. bruger	4.422	4.303	2.127	4.966
Andel brugere af målgruppe (pct.)	1,6	2,0	12,1	7,2

Note: Målgruppen udgøres af 65 + årige indbyggere i kommunen

## Potentialeberegning

Det beregnede potentiale i RKSK er på ca. 100.000-400.000 kr., jf. nedenstående beregninger.

### Metode 1: Udgifter pr. indbygger

	Ringkøbing-Skjern	Gns. af de tre	Laveste af de tre
Udgifter pr. 65+ årig indb.	73	235	88
Reduktion ved tilpasning		0	0
<b>Potentiale (1.000 kr.)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

### Metode 2: Brugerfrekvens og udgifter pr. bruger

	Ringkøbing-Skjern	Gns. af de tre	Laveste af de tre
Andel brugere af målgruppe (pct.)	1,6	7,1	2,0
Reduktion i antal brugere ved tilpasning		0	0
<b>Potentiale ift. brugerfrekvens (1.000 kr.)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Udgifter pr. bruger	4.422	3.799	2.127
Reduktion i udgift pr. bruger ved tilpasning		623	2.295
<b>Potentiale ift. udgifter pr. bruger (1.000 kr.)</b>		<b>112</b>	<b>413</b>
<b>Potentiale i alt jf. metode 2 (1.000 kr.)</b>		<b>112</b>	<b>413</b>

### Samlet potentiale (metode 1 og 2)

Potentiale ift. udgifter pr. 65+ årig indb. (1.000 kr.)	0
Potentiale ift. brugerfrekvens og udgifter pr. bruger (1.000 kr.)	112-413
<b>Samlede interval for potentiale (1.000 kr.)</b>	<b>0-413</b>

Det beregnede potentiale for genoptræningskørslen kan henføres til at RKSK har relativt høje udgifter pr. bruger. Det er samtidig vurderingen, at RKSK vil have vanskeligt ved at realisere det fulde potentiale. For det første svarer en besparelse på 400.000 kr. til halvdelen af de nuværende udgifter, og det vurderes ikke umiddelbart at være realistisk at hente en besparelse i denne størrelsesorden.

For det andet kan der på netop dette område, være en sammenhæng mellem udgifterne pr. bruger og andel 65+ årige, der får befordring. Pointen er, at hvis der visiteres mange, har de måske ikke i gennemsnit behov for så mange kørsler til genoptræning. Nordfyns Kommune, der har den laveste udgift pr. bruger har da også den højeste brugerfrekvens. Kigger man på data fra tidligere omtalte Deloitte analyse har Nordfyns Kommune samtidig det laveste antal ture pr. bruger.

Det er imidlertid ikke det samme som at sige, at der ikke er et potentiale i forhold til genoptræningskørslen. Antal ture er en naturlig udgiftsdriver, og særligt for kørslen til den specialiserede genoptræning på sygehus er det relevant at stille skarpt på antal ture pr. bruger, jf. nedenfor om forslag. Samtidig er der andre forslag som kan medvirke til realisering af et potentiale.

### **Forslag til effektivisering**

I det følgende beskrives de væsentligste effektiviseringsforslag for genoptræningskørslen i RKSK.

#### *Styrkelse af samarbejdet med sygehusene om kørsel til specialiseret genoptræning*

Visitationsansvar og budgetansvar er adskilt for kørsel til den specialiserede genoptræning. Det er således sygehuset, der visiterer til kørsel til specialiseret genoptræning på sygehuset, mens det er RKSK, der afholder kørselsudgiften. Det kan være vanskeligt for kommunen at vurdere kørselsbehovet, da de ikke ser de borgere, der er i et specialiseret genoptræningsforløb.

Men det understreger behovet for at have en tæt dialog med sygehuset om visitationskriterier og visitationspraksis. Dette behov forstærkes af, at det i RKSK er oplevelsen, at sygehusene ikke ønsker for meget besvær med dette.

Hvor det hele tiden for den almene genoptræning vurderes om bevillingen til kørsel skal stoppes, som følge af at borgerne et stykke inden i forløbet er i stand til at transportere sig selv, er det endvidere indtrykket i RKSK, at sygehusene reelt ikke har fokus på ophør af kørsel som følge af forbedringer hos borgerne. Sygehusene har jf. ovenfor heller ikke økonomiske incitamenter til at foretage denne løbende revurdering. Selvom der i 2012 kun var 16 borger, der fik kørsel til specialiseret genoptræning kan denne problemstilling betyde, at de samlede udgifter bliver større end nødvendigt. Dels er der en risiko for, at denne gruppe borgere får flere ture end nødvendigt. Dels er der typisk tale om relativt lange ture til specialiseret genoptræning.

- Det foreslås, at der tages initiativ til, at der indgås en samarbejdsaftale eller lignende med de relevante regioner om "spillereglerne" for kørsel til specialiseret genoptræning, herunder sygehusenes visitation og løbende re-visititation. Det bør endvidere overvejes at dialogen mellem RKSK og regionerne også forankres politisk mhp. at sikre fornøden opmærksomhed om problemstillingen.

#### Styrkelse af visitationsgrundlag

Kriterierne for bevilling af kørsel til genoptræning har ikke været forelagt politisk beslutning, og samtidig er der ikke udarbejdet skriftlige retningslinjer for visitationen til brug for medarbejderne. Det gælder også for den almene genoptræning, der foregår i kommunens regi.

Det har på det foreliggende grundlag været vanskeligt at vurdere visitationspraksis for den almene genoptræning – og om der er en lempelig visitationspraksis. Det er umiddelbart indtrykket, at fysio- og ergoterapeuterne i forbindelse med genoptræningsopgaven har fokus på kørselsdelen, herunder mulighederne for at træne borgerne til at kunne tage den kollektive trafik samt løbende revurdering af kørselsbehov.

Der foreligger imidlertid ikke nogle klare retningslinjer vedrørende kørslen, og samtidig er der ikke noget fast koncept for, hvordan kørselsbehovet skal vurderes – det er op til den enkelte medarbejder, hvordan kørselsbehovet skal vurderes.

- Det foreslås, at kriterierne for at få bevilget kørsel til genoptræning drøftes politisk og forelægges til politisk beslutning.
- Det foreslås, at der udarbejdes skriftlige retningslinjer for visitationen, der beskriver visitationskriterierne og som samtidigt forholder sig til spørgsmål om metode til vurdering af kørselsbehovet, løbende revurdering af kørselsbehovet, træning af borgerne til brug af kollektiv trafik, fremme af brugen af godtgørelse i stedet for taxikørsel mv.

#### Placering af al individuel genoptræning om formiddagen eller eftermiddagen

For den almene genoptræning er der både holdtræning og individuel genoptræning. De borgere, der deltager i holdtræning er typisk for "gode" til at få bevilget kørsel, og kørsel bevilliges således typisk til nogle af de borgere, der modtager individuel genoptræning.

Den individuelle genoptræning er i RKSK placeret henover hele dagen, hvilket alt andet lige reducerer mulighederne for at koordinere kørslen, så der skal anvendes færre vogne, der så til gengæld udnyttes bedre.



- Det kan overvejes at afdække muligheder og barrierer i forhold til at placere al individuel genoptræning om formiddagen og al holdtræning om eftermiddagen (eller omvendt) mhp. at sikre bedre koordineringsmuligheder i kørslen til individuel genoptræning.

En sådan afdækning bør forholde sig til, i hvilket omfang der reelt kan opnås forbedrede koordineringsmuligheder givet de geografiske forhold. Herudover bør afdækningen forholde sig til overenskomstmæssige aftaler om selvtilrettelæggende terapeuter. Selvom der er aftaler om selvtilrettelæggende terapeuter skal tilrettelæggelsen ske under hensyntagen til de driftsmæssige rammer – man kan i den forstand sige, at de driftsmæssige forhold har forrang. Endelig skal eventuelle gener for borgerne overvejes, idet de har været vant til at have indflydelse på tidspunktet for genoptræning.

### Kørsel af børn til specialundervisning

Kørsel af børn til specialundervisning udgør klart den største udgiftspost blandt de analyserede beforderingsordninger. I 2012 var udgiften til kørsel af børn til specialundervisning ca. 14 mio. kr. i RKSK.

Specialundervisning	Ringkøbing-Skjern	Billund	Nordfyns	Vordingborg
Udgifter (1.000 kr.)	14.010	2.966	6.003	5.699
Antal brugere	200	82	107	100
Udgifter pr. bruger	70.050	36.171	56.103	56.990

### Potentialeberegning

Som det fremgår af metodeafsnittet er det på grund af de tilgængelige data på specialundervisningsområdet valgt alene at se på udgifterne pr. bruger. For den nærmere begrundelse henvises til metodeafsnittet.

Det fremgår af nedenstående tabel, at potentialet på specialundervisningsområdet vurderes at være ca. 3,8-6,3 mio. kr.

	Ringkøbing-Skjern	Gns. af de tre	Laveste af de tre
Udgifter pr. bruger	70.050	49.755	36.171
Reduktion i udgift pr. bruger ved tilpasning		20.295	33.879
<b>Potentiale ift. udgifter pr. bruger (1.000 kr.)</b>		<b>3.775</b>	<b>6.301</b>

Note: I beregning af potentialet er der forskellen i udgift pr. bruger ganget med 186 brugere og ikke 200, da 14 elever kommer fra andre kommuner, og dette potentiale tilfalder således ikke RKSK.

Det ses, at udgiften pr. bruger i RKSK er væsentligt højere end i sammenligningskommunerne. Der er samtidig tale om et betydeligt interval for po-

tentialet, og det vurderes, at det reelle potentiale er nærmere 3,8 mio. kr. end 6,3 mio. kr.

Det kan fx have betydning, hvor decentralt specialundervisningsstederne er placeret rent geografisk, og hvor mange der kommer fra andre kommuner. Det har imidlertid ikke været muligt i denne analyse at afdække, om der er væsentlige forskelle på strukturen og kørsel for andre kommuner i RKSK og de øvrige tre kommuner. Det betyder omvendt også, at der heller er ikke viden om, at der i RKSK er en særlig centraliseret struktur eller flere fra andre kommuner, som kan føre til længere og dyrere ture. I RKSK er der specialundervisningskørsel til syv forskellige steder.

Herudover kan der argumenteres for, at forskellen i udgifterne pr. bruger skyldes forskelle i andel brugere. Logikken bag en sådan argumentation skulle imidlertid være, at jo lempeligere man er med visitationen, jo færre ture pr. bruger vil der være behov for (som fx for genoptræningskørsel). På specialundervisningsområdet er det imidlertid vurderingen, at når barnet først er visiteret til kørsel til specialundervisning varierer antallet af ture ikke betydeligt mellem børnene – de skal til og fra skole mere eller mindre hver dag.

Hvorvidt visitationen er lempelig kan eventuelt have betydning for antal visitationer til solokørsel. Men på Skjernåskolen, som har de "tungeste" grupper, er det vurderingen, at man skal igennem et nåleøje for at få visiteret solokørsel. Det gælder derfor formentligt også de øvrige specialundervisningstilbud, og der er således ikke umiddelbart grundlag for at henføre de høje udgifter pr. bruger til omfanget af solokørsler.

Det skal nævnes, at RKSK har en dyr enkeltsag, hvor en borger køres fra Hvidsande til en skole i Herning hver dag. Dette barn udgør en årlig kørselsudgift på ca. 1 mio. kr. Det kan imidlertid ikke afvises, at sammenligningskommunerne også har haft dyre enkeltsager. Men hvis man alligevel vælger at se bort fra udgiften til den dyre enkeltsag i RKSK, og i øvrigt fastholder udgifter og antal brugere for sammenligningskommunerne, vil der fortsat være et potentiale i størrelsesordenen 2,8-5,3 mio. kr. på baggrund af forskelle i udgifter pr. bruger.

Samlet set er det således vurderingen, at der er et betydeligt besparelsepotentiale for kørsel til specialundervisning, jf. også forslag nedenfor.

### **Forslag til effektivisering**

I det følgende beskrives de væsentligste effektiviseringsforslag for kørslen af børn til specialundervisning i RKSK.

### Mere samkørsel af elever til Skjernåskolen og de øvrige specialundervisningssteder

Skjernåskolen modtager elever fra hele RKSK, og det er generelt indtrykket at kørslen af elever til Skjernåskolen er løsrevet fra den øvrige specialundervisningskørsel i kommunen. Det skyldes formentligt, at der er tale om en tidligere amtlig institution, hvor eleverne tilhører en relativ tung målgruppe.

Det er hovedreglen, at elever til Skjernåskolen ikke køres sammen med elever til de øvrige andre specialundervisningssteder, mens elever fra de øvrige specialundervisningssteder godt kan køres sammen. Denne praksis med, at elever fra Skjernåskolen ikke må køre med andre specialundervisningselever hviler ikke på en politisk beslutning. Konsekvensen af den nuværende praksis er, at der i stedet for samkørsel i vid udstrækning foregår parallel kørsel til hhv. Skjernåskolen og de øvrige specialundervisningssteder. Det fordyrer kørslen.

Det gælder ikke mindst i forhold til Skjernåskolen og Specialcenter Syd på Amagerskolen. Disse to skoler er placeret i tilknytning til hinanden, men alligevel er kørslen til de to specialundervisningssteder ikke koordineret. Det fremgår af seneste udbudsmateriale, at kørselsbehovet på specialcenter Syd er 56 elever, mens det er oplyst at der køres 86 elever til Skjernåskolen. Tilsammen er det således over 70 pct. af alle specialundervisningseleverne, der køres til disse to steder, men altså uden at kørslen til stederne er koordineret. Det skal nævnes, at Skjernåskolen modtager elever fra hele kommunen. Det hører imidlertid også med til billedet, at det er Skjern Bilen, som har kørslen til både Skjernåskolen og Specialcenter Syd, hvilket sikrer gode betingelser for at fremme samkørslen.

- Det foreslås, at elever til Skjernåskolen og Specialcenter Syd i langt højere grad samkøres med henblik på at undgå eller reducere parallel kørsel – og at behovet for tilpasning af mødetider i den forbindelse vurderes. Under alle omstændigheder bør praksis hvile på et politisk besluttet fundament.
- Det foreslås, at det afdækkes hvilke muligheder der kan være for at samkører elever til Skjernåskolen med elever til de øvrige specialundervisningssteder, herunder muligheder og barrierer i forhold til de forskellige leverandører.

### Forelæggelse af kriterier for bevilling af kørsel til politisk beslutning

Der er på specialundervisningsområdet ikke forelagt kriterier for bevilling af kørsel til politisk beslutning. Der er således ikke politisk fastlagt et serviceniveau på dette område, hvilket kan indebære en risiko for dels et skred i bevillingen af kørsel over tid, men også en uensartet praksis.

Der er i lovgivningen nogle objektive afstandskriterier for, hvornår elever på undervisningsområdet skal tildeles befordring, men på netop specialundervisningsområdet er der herudover typisk behov for en mere individuel vurdering af kørselsbehovet for de elever, der ikke opfylder afstandskriterierne. Hvad skal der således til for at en elev kan få bevilget taxakørsel frem for fx at anvende den kollektive trafik? Der kan naturligvis være undtagelsestilfælde ift. enkelte børn, men det kunne være nyttigt med et politisk fastsat serviceniveau for "normalsagerne".

- Det foreslås, at der formuleres en række kriterier for bevilling af specialundervisningskørsel, som forelægges til politisk beslutning mhp. at fastsætte et politisk vedtaget serviceniveau.

#### Styrkelse af visitationsgrundlag

Vurdering af børnenes kørselsbehov foretages i forbindelse med den primære visitation til et specialundervisningstilbud. Visitationsudvalgets visitation til kørsel sker bl.a. på baggrund af PPF's beskrivelse af barnets potentiale for selvbefordring. Der er imidlertid indtrykket, at der ikke er udarbejdet operationelle skriftlige retningslinjer for visitationen, ligesom det er op til de visiterende medarbejdere (og ikke mindst medarbejderne i PPF), hvordan kørselsbehovet skal vurderes – der er således ikke en fast metode eller koncept.

Det kan indebære en risiko for, at vurderingen af kørselsbehovet over tid kan skride i retning mod en mere lempelig visitation, eller at der ske en uensartet vurdering af kørselsbehov. Der er i hvert fald ikke fastsat et politisk serviceniveau eller udarbejdet retningslinjer for visitationen, der forhindrer det.

Samtidig adskiller Skjernåskolen sig også i forhold til visitationen. Her er det nemlig lederen af Skjernåskolen, der tager stilling til kørsel, og det er således ikke i praksis visitationsteamet. Det er indtrykket, at lederen af Skjernåskolen er meget engageret i kørselsopgaven, og der er ikke umiddelbart grundlag for at antage, at der skulle foregå en særlig lempelig visitation her. Men heller ikke for Skjernåskolen er der nedfældet retningslinjer for visitationen, hvilket ellers formentlig nogen gangen kunne være en hjælp i dialogen med forældrene. Eksempelvis var lederen af Skjernåskolen ikke blevet gjort bekendt med de afstandskriterier, der er i lovgivningen.

- Det foreslås, at der for hele specialundervisningsområdet udarbejdes skriftlige retningslinjer for visitationen til kørsel, der kan hjælpe visitatorerne i vurdering af kørselsbehovet, herunder kriterier for hvornår der skal tilbydes specialkørsel, og hvornår kollektiv trafik er en gangbar løsning. Retningslinjerne kan være målrettet de "normale sager" og samtidig indeholde flek-

sibilitet for til eventuelle undtagelsessager, som følge af meget individuelle behov.

- Det kan overvejes, at afdække hvordan visitationen til kørsel i praksis foregår, herunder arbejdsgangene i samarbejdet mellem PPF og visitationsudvalget. Hvad er PPF's grundlag for vurdering af potentiale til selvbefordring? Bliver visitationsudvalgets visitation til kørsel i praksis en "hurtig beslutning" i halen på den primære visitation til selve specialundervisningstilbuddet? Eller indgår man i en kritisk dialog med PPF?

#### Overvej det nuværende tilbud om hjemkørsel fra SFO

Kommunerne er ikke forpligtiget til at tilbyde kørsel hjem fra SFO, men i RKSK er det praksis, at der gives kørsel hjem fra SFO på specialundervisningsområdet. Det er endvidere praksis, at der også i ferieperioder ydes kørsel hjem fra SFO.

Hjemkørsler fra SFO skal ses i sammenhæng med, at vognene på almindelige skoledage alligevel kører, og i den forstand kan børnene køre med efter SFO. Anderledes forholder det sig for den SFO-kørsel, der foregår i ferierne. Her er der tale om decideret "ekstrakørsel", som kommunen jf. tidligere ikke er forpligtiget til efter lovgivningen. Samtidig er der ikke taget politisk stilling til den aktuelle praksis i RKSK vedrørende hjemkørsel fra SFO, herunder i ferierne. Det kan i den forbindelse nævnes, at flere kommuner har valgt ikke at tilbyde hjemkørsel fra SFO.

- Det kan overvejes at ændre praksis i forhold til hjemkørsel fra SFO, herunder særligt i ferierne. Under alle omstændigheder bør der tages politisk stilling til den nuværende praksis.

#### Indførelse af opsamlingssteder

I RKSK bliver specialundervisningseleverne afhentet ved kantstenen, dvs. ved elevens adresse. Det er normalt en relativ dyr praksis, da det bliver vanskeligere at lave kortere og mere effektive ruter, når vognen skal rundt til alle adresser. Det kan naturligvis ikke afvises, at der for bestemte elever kan være behov for at afhente dem ved hjemmet, men omvendt kan mange af eleverne formentligt også transportere sig selv til et opsamlingssted. Det har andre kommuner erfaringer med.

- Det foreslås, at det overvejes at indføre opsamlingssteder for specialundervisningskørslen, og at det i den forbindelse overvejes, hvor langt eleverne i givet fald må have til opsamlingsstedet.

### Generelt fokus på ruteplanlægningen

Som det fremgår af ovenstående forslag, er der nogle konkrete tiltag, der kan være med til at sikre en mere effektiv rutekørsel. Dels i forhold til samkørsel af elever til Skjernåskolen og dels indførelse af opsamlingssteder.

Herudover kan det overvejes at komme endnu tættere på ruteplanlægningen i forhold til specialundervisningskørslen. Det er opfattelsen, at der allerede sker en koordinering af kørslen til bestemte specialundervisningssteder. Men samtidig er det også sådan, at ruteplanlægningen er overladt til vognmændene, og der er reelt ikke dokumentation for, i hvilket omfang ruterne er optimeret med henblik på at sikre de mest effektive ruter.

Samtidig er der krav om, at eleverne ikke må afleveres før 15 minutter før ringetid, eller afhentes senere end 15 minutter efter ringetid. Disse servicekrav vil andet lige påvirke mulighederne for at koordinere kørslen ifm. ruteplanlægningen.

- Det kan overvejes, at gå mere ind i den konkrete optimering af ruteplanlægningen. Enten ved på kort sigt at gå i dialog med leverandørerne og i den forbindelse efterspørge dokumentation og viden om ruteplanlægningen. Eller ved på længere sigt selv at planlægge de mest optimale ruter og indarbejde dette i det næste udbudsmateriale. Under alle omstændigheder kan det overvejes at slække på "15-minutters-reglen" med henblik på at skabe bedre vilkår for ruteoptimering.

### **Almindelig skolekørsel**

Langt størstedelen af skolekørslen i RKSK foregår via den kollektive trafik. Det skal ses i sammenhæng med, at RKSK giver gratis buskort til alle skoleelever.

I det følgende vil der derfor blive sondret mellem den lukkede specialkørsel af skoleelever og kørsel af skoleelever i den kollektive trafik. Samtidig betyder den store snitflade til den kollektive trafik, at potentialeberegningerne gribes lidt anderledes an på dette område i forhold til de øvrige områder, jf. metodeafsnittet.

### **Lukket specialkørsel af skoleelever**

Den lukkede specialkørsel af skoleelever omfatter overordnet to typer kørsel. Dels almindelig kørsel til og fra skole morgen og eftermiddag. Dels den såkaldte "brækket-ben" kørsel, hvor midlertidigt tilskadekomne elever kan få kørsel. For den sidstnævnte gruppe gælder det, at denne kan variere meget og "brækket ben" kørsel kan være vanskelig at koordinere. I nedenstående tabel ses der derfor bort fra "brækket ben" kørsel (som også udgør

en relativ lille del af udgifterne), og der fokuseres således kun på den almindelige lukkede om morgenen og eftermiddagen.

Skolekørsel	Ringkøbing-Skjern	Billund	Nordfyns	Vordingborg
Udgifter (1.000 kr.)	1.011	844	277	9.745
Antal brugere	47	47	70	1.103
Udgifter pr. bruger	21.511	17.957	3.957	8.835

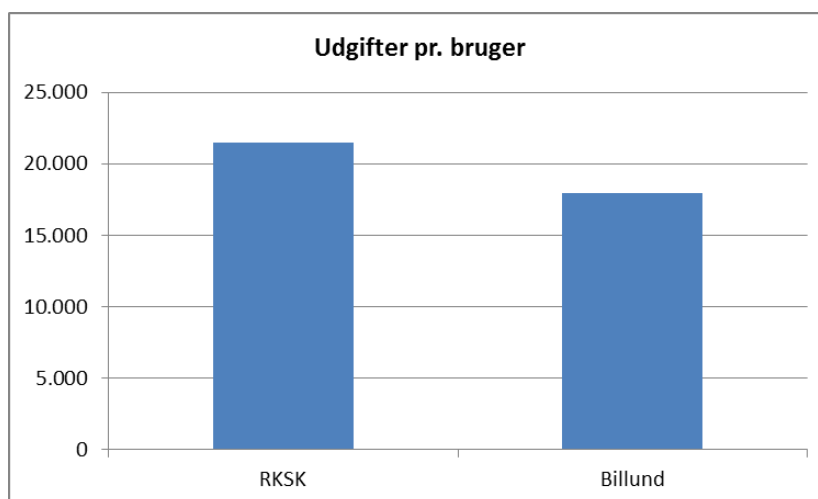
### Potentialeberegning

I forhold til en potentialeberegning for den almindelige lukkede skolekørsel springer en række forhold i øjnene.

For det første ses det, at der i Vordingborg Kommune er rigtigt mange elever, der modtager lukket kørsel – og udgifterne er tilsvarende høje. Det skyldes, at Vordingborg Kommune i modsætning til RKSK ikke anvender den kollektive trafik. Når Vordingborg har så mange elever, der befordres i den lukkede kørsel giver det nogle bedre koordineringsmuligheder end når de 47 elever i RKSK skal køres. Der er helt overordnet tale om forskellige kørselsvilkår og derfor ses der i denne potentialeberegning bort fra Vordingborg Kommune. Vordingborgs skolekørsel inddrages imidlertid senere.

For det andet forekommer tallene på dette område usikre for Nordfyns Kommune. De har en del flere elever end både RKSK og Billund, men har samtidig markant lavere udgifter. Det er muligt, at tallene for Nordfyns Kommune indikerer, at RKSK har et betydeligt potentiale, men der vælges her en konservativ tilgang, hvor der ses bort fra Nordfyns Kommune.

Potentialet for RKSK beregnes således ved en sammenligning med Billund Kommune. I begge kommuner køres 47 elever i den lukkede kørsel morgen og aften. Udgifterne er dog højere i RKSK.



I RKSK er udgiften pr. bruger ca. 21.500, mens udgiften pr. bruger er ca. 17.950 kr. i Billund Kommune. Der er således et potentiale i RKSK på ca. 170.000 kr., hvis RKSK kan nedbringe udgiften pr. bruger til Billunds niveau.

### **Forslag til effektivisering**

#### Afdækning af og eventuel større samkørsel med specialundervisningselever

Af de 47 elever, der modtager lukket kørsel til og fra skole, befordres de 19 elever i en fast rute, som blev etableret som i november 2012, da man valgte at "skære" rabatrute nr. 572 over i to ruter på grund af kapacitetsproblemer. Ruten med de 19 elever blev udbudt som en lukket rutekørsel.

De resterende 28 elever kommer fra områder, hvor der ikke umiddelbart kører nogle kollektive ruter. Men det er også kendetegnende for disse 28 elever, at der reelt ikke er viden om, hvorvidt disse samkøres. Det fremgår som en generel formulering i udbudsmaterialet, at det skal tilstræbes at samkører borgerne, når det er muligt. Det er dog usikkert i hvilken grad disse 28 elever samkøres, og det vides ikke om der sker en samkørsel med andre grupper som fx specialundervisningselever. Det kan konstateres, at for disse 28 elever er udgiften pr. bruger over 25.000 kr.

- Det foreslås, at lave en afdækning af, hvordan skolekørslen til de ovennævnte 28 elever konkret er tilrettelagt, herunder om der sker nogen form for samkørsel, eller om der mere eller mindre er tale om enkeltkørsler. På baggrund af en sådan afdækning kan det overvejes, om der er grundlag for at samkører nogle af de 28 elever med fx specialundervisningselever, så der sker en koordinering af kørslen.

### **Kørsel af elever i den kollektive trafik**

Den kollektive trafik i RKSK består af regionalruter, lokalruter og rabatruter. Mens brugergruppen på regionalruter og lokalruter er blandet, er de 14 rabatruter er kendetegnet ved, at det praktisk talt kun er skolelever, der kører med disse busser. Der vil derfor i det følgende blive fokuseret på rabatruterne.

I RKSK har man besluttet at give gratis buskort til alle i skolealderen uanset om man er kørselsberettiget eller ej. Der sker en visitation af de kørselsberettigede med henblik på at finde grundlaget for ruteplanlægningen, men alle får altså gratis buskort. Samtidig ved man reelt ikke, hvem der rent faktisk sidder i bussen, herunder om de er kørselsberettigede eller ej.



## Potentialeberegning

På trods af at rabatruterne i RKSK pr. definition er kollektiv trafik, kan kørslen via rabatruterne sammenlignes med den lukkede rutekørsel i Vordingborg Kommune. For det første er der for både rabatruterne i RKSK og den lukkede kørsel i Vordingborg udelukkende tale om kørsel af skolelever. For det andet er der på rabatruterne ikke installeret billetteringsudstyr selv om det definatorisk er kollektiv trafik – sammenholdt med at der kun køres skolelever, svarer rabatruterne derfor i praksis til lukket skolekørsel som i Vordingborg.

Skolekørsel	Ringkøbing-Skjern	Vordingborg
Udgifter (1.000 kr.)	9.857	9.745
Antal brugere	665	1.103
Udgifter pr. bruger	14.830	8.835

Det ses, at

udgifterne pr. bruger er markant højere i RKSK end i Vordingborg. Hvis RKSK kunne nedbringe udgifterne pr. bruger til niveauet for Vordingborg Kommune, svarer det til et potentiale på ca. 4 mio. kr.

Der er imidlertid en række forhold der taler for, at det ikke er realistisk at hente et potentiale i denne størrelsesorden. Helt overordnet er det næppe realistisk, at RKSK kan reducere udgifterne med næsten 50 pct. på rabatruterne. En del af forklaringen på forskellene kan således være nogle ydre omstændigheder, som RKSK ikke kan påvirke. Dels er befolkningstætheden lavere i RKSK end i Vordingborg. Dels er det for RKSK Midttrafik, der varetager udbuddet. Og endelig kan der være forskelle i markedsforholdende på leverandørmarkedet i de to områder.

Der er dog også forhold, der "vender" den anden vej. Godt nok har Vordingborg en højere befolkningstæthed, men den gennemsnitlige skolestørrelse er i Vordingborg er 381, mens den er 262 i RKSK. Alt andet lige betyder det, at eleverne i Vordingborg har længere til skole og dermed køres længere. I forhold til leverandørmarkedet kan det siges, at for begge kommuner er placeret i udkantsområder.

Samlet set er det imidlertid vurderingen, at det ikke er realistisk at hente 4 mio. kr. på rabatruterne. Det er dog samtidig vurderingen, at der kan hentes et betydeligt potentiale jf. nedenstående forslag. Til sidst i afsnittet fremgår det potentiale, som det skønnes realistisk at realisere på baggrund af forslagene.

## Forslag til effektivisering ift. rabatruterne

### Reduktion i antallet af hjemkørsler

Det er vurderingen, at rabatruterne i RKSK er kendetegnet ved relativt mange hjemkørsler om eftermiddagen, og det er vurderingen, at der kan realiseres et potentiale ved at reducere antallet af hjemkørsler.

Udgifterne til rabatruterne kan henføres til nogle faste udgifter og variable køreplanstimer. Nedenfor er der givet eksempler for to af rabatruterne, hvor det fremgår, at der er et betydeligt potentiale ved at reducere i antallet af hjemkørsler.

<b>Rute 564</b>				
Dato	kl. 6.55	kl. 12.10	kl. 13.15	kl. 14.15
07.10.13	27		2	35
10.10.13	30	5	36	5
11.10.13	32	43	0	2

Køreplanstimer: 801  
 Udgifter: 729.500 kr., heraf 124.000 kr. i faste udgifter  
 Potentiale ved at fjerne 1 af hjemkørslerne:  $(729.500-124.000)/4 = 151.000$  kr.

<b>Rute 551</b>						
Dato	kl. 6.41	kl. 7.48	kl. 11.50	kl. 12.50	kl. 13.45	kl. 15.05
07.10.13	30	18	2	0	54	20
10.10.13	46	29	3	6	36	13
11.10.13	40	28	1	19	22	12

Køreplanstimer: 1.048  
 Udgifter: 912.450 kr., heraf 124.000 kr. i faste udgifter  
 Potentiale ved at fjerne 1 af hjemkørslerne:  $(912.450-124.000)/6 = 131.000$  kr.

De to rabatruter er tilfældigt udvalgt, og i begge tilfælde er det vurderingen, at der er grundlag for at fjerne én af hjemkørslerne. For rute 551 er der således et meget lille grundlag for at køre både kl. 11.50 og 12.50 (markeret med rød kasse), og man kan ved at droppe en af hjemkørslerne opnå en besparelse på ca. 15 pct. af udgifterne til ruten. På samme måde er der for rute 564 grundlag for at fjerne én af hjemkørslerne og dermed opnå en besparelse på ca. 20 pct. af udgifterne.

For alene disse to ruter er der således et potentiale på ca. 250.000 kr. ved at fjerne 1 hjemkørsel. Der er blevet set på hjemkørsler for to øvrige ruter, og også her er det vurderingen, at der kan fjernes en hjemkørsel. For alle fire undersøgte rabatruter, er det således grundlag for at reducere antallet af hjemkørsler

Hvis det derfor antages, at der kan fjernes 1 hjemkørsel for alle 14 rabatruter, er der således et betydeligt potentiale på dette område. Med besparelser på 15-20 pct. på alle ruter - som var tilfældet for rute 551 og 564 - svarer det til et potentiale på 1,5 – 2,0 mio. kr.

Det konkrete potentiale for alle 14 rabatruter bør naturligvis afdækkes yderligere i forhold til faste udgifter på de enkelte ruter og antallet af nuværende hjemkørsler. For nogle rabatruter vil besparelsen formentlig være mindre end 15-20 pct. mens den for andre rabatruter formentlig vil være større. Samlet set er det vurderingen, at det er realistisk med en besparelse i størrelsesorden 1,5-2,0 mio. kr.

Det skal desuden nævnes, at det fremgår af lovgivningen, at skoleelever normalt ikke må vente på skolen i mere end 60 minutter inden de afhentes. Som ovennævnte eksempler viser, er der ca. 60 minutter mellem de relevante hjemkørsler. Herudover kan det efter behov overvejes, at tilpasse skolernes ringetider yderligere med henblik på at kunne reducere antallet af hjemkørsler.

Samtidig er det værd at nævne, at når der fx på rute 551 sider 1, 2 eller 3 i bussen på kl. 11.50-hjemkørslen vides det ikke, om det er kørselsberettigede elever, eller ikke-kørselsberettigede elever, der anvender deres gratis buskort. I nogle tilfælde kan de eneste elever i busserne således være ikke-kørselsberettigede.

- Det foreslås, at reducere antallet af hjemkørsler på rabatruter – og i den forbindelse tilpasse skolernes ringetider efter behov.

#### Nedlæggelse af rabatrute 518

RKSK vurderer, at 90-95 pct. af eleverne på rabatrute nr. 518 er elever til friskoler, dvs. elever som pr. definition ikke er kørselsberettigede. Det kan derfor overvejes at nedlægge denne rute.

Den årlige udgift til rabatrute 518 er 821.500 kr. Det er imidlertid ikke potentialet ved at lukke ruten, da der er nogle forhold, der trækker i den anden retning.

For det første skal de få kørselsberettigede elever tilbydes anden befordring. Der er i gennemsnit 66 elever på rabatrute 518, og hvis man jf. RKSK's vurdering antager, at 10 pct. af disse er kørselsberettigede og skal tilbydes anden befordring, svarer det til at omkring 7 elever skal tilbydes anden befordring. Med den meget høje udgift pr. bruger for den lukkede skolekørsel (jf. tidligere) svarer det til kompenserende udgifter på ca. 150.000 kr. for de 7 kørselsberettigede elever.

For det andet vil der være mistede tilskud fra Hover-Thorsted Friskole, som årligt betaler 21.500 kr., som følge af den frie befordring.

Det samlede potentiale ved at nedlægge rabatrute 518 skønnes således at være i størrelsesordenen ca. 650.000 kr. Der er samtidig tale om et konservativt skøn, da det ikke usandsynligt, at det muligt at befordre de 7 kørselsberettigede elever på en noget billigere måde, jf. tidligere.

- Det foreslås, at man overvejer at nedlægge rabatrute 518, og i den forbindelse giver anden befordring til de relativt få kørselsberettigede elever på ruten.
- Det foreslås endvidere, at afdække om der er andre ruter, hvor der primært køres med ikke kørsels-berettigede elever, fx til friskole. På rabatrute 591 er det eksempelvis vurderingen, at ca. ¼ af køreplanstimerne udelukkende er kørsel med friskolelever.

#### Særligt om betydningen af indførelse af helhedsskolen

Med helhedsskolen, som skal implementeres fra skoleåret 2014/2015, fastsættes der et fast antal undervisningstimer for hhv. indskoling, mellemtrin og udskoling. Spørgsmålet er, hvilke konsekvenser, det kan få for skolekørslen.

Det er i den forbindelse værd at være opmærksom på, at de fastsatte antal undervisningstimer ikke automatisk betyder, at mødetiderne vil blive de samme for fx alle indskolingselever eller udskolingselever. Det vil fortsat være op til den enkelte kommune at tilrettelægge den konkrete indsats, herunder også at beslutte konkrete ringetider for de forskellige skoler. Det betyder også, at effektiviseringsforslaget om at reducere antal hjemkørsler ikke bliver irrelevant med indførelsen af helhedsskolen. Der vil derfor fortsat være grundlag for at have fokus på reduktion i antal hjemkørsler – i den forbindelse kan indførelsen af helhedsskolen være en oplagt lejlighed til at overveje behovet for tilpasning af skolerne konkrete ringetider.

Indførelsen af helhedsskolen kan betyde at færre vil anvende SFO. Hjemkørslerne er i dag ikke tilrettelagt efter SFO, og hvis færre elever vil anvende SFO vil det alt andet lige betyde, at der kommer flere elever på hjemkørslerne. Sammenholdt med at RKSK har valgt at give gratis buskort til alle, dvs. også de ikke-kørselsberettigede, kan det skabe pres på kapaciteten, og med den nuværende praksis kan det føre til øgede udgifter til dubleringsbusser og/eller større busser.

Det foreslås, at det afdækkes hvad indførelsen af helhedsskolen konkret vil betyde i forhold til skolekørslen, herunder i forhold til kapaciteten. I forlængelse her kan det være relevant at tydeliggøre, hvordan den nuværende

praksis med gratis buskort til alle spiller ind på eventuelle kapacitetsudfordringer. Det er i den forbindelse positivt, at der allerede er indkaldt til møde i marts måned mellem politikere og skoler om udfordringerne ved indførelse af helhedsskole i forhold til skolekørslen.

### Samlet potentiale for skoleområdet

På baggrund af ovenstående forslag skønnes det samlede potentiale på skoleområdet at være 2,2-2,6 mio. kr.

Samlet potentiale (1.000 kr.)	
Optimering af den lukkede specialkørsel	170
Reduktion i antal hjemkørsler (ekskl. rabatrute 518)	1.355-1.800
Nedlæggelse af rabatrute 518	650
<b>Total</b>	<b>2.175-2.620</b>

Det bemærkes, at hvis man vælger ikke at nedlægge rabatrute 518, men også reducerer antal hjemkørsler på denne rute stiger det skønnede potentiale for reduktion af hjemkørsler til 1,5-2,0 mio. kr., jf. tidligere afsnit om reduktion af hjemkørsler.

### Individuel handicapkørsel

Individuel handicapkørsel er kørsel af svært bevægelseshæmmede over 18 år til fritidsformål. Ordningen skal således give bevægelseshæmmede, der ikke kan benytte den kollektive trafik mulighed for transport til individuelle fritidsformål. RKSK brugte i 2012 knap 1,3 mio. kr. på individuel handicapkørsel.

Individuel handicapkørsel	Ringkøbing-Skjern	Billund	Nordfyns	Vordingborg
Udgifter (1.000 kr.)	1.266	1.138	1.408	1.692
Antal brugere	576	191	256	241
Andel brugere af målgruppe (pct.)	1,3	1,0	1,1	0,7

Note: Målgruppen udgøres af 18+årige indbyggere i kommunen

### Potentialeberegning

Som det fremgår af metodeafsnittet, er det for individuel handicapkørsel obligatorisk at trafikselskabet udfører selve kørslen. Kommunernes muligheder for at påvirke udgifterne til individuel handicapkørsel handler således først og fremmest om visitationen til ordningen. Derfor tager potentialeberegningen på dette område alene udgangspunkt i brugerfrekvensen, dvs. andelen af målgruppen (18+årige), der bevilges individuel handicapbefordring.

	Ringkøbing-Skjern	Gns. af de tre	Laveste af de tre
Andel brugere af målgruppe (pct.)	1,3	0,9	0,7
Reduktion i antal brugere ved tilpasning		177	266
<b>Potentiale ift. brugerfrekvens (1.000 kr.)</b>		<b>389</b>	<b>585</b>

Det beregnede potentiale for individuel handicapkørsel er ca. 390.000-585.0000 kr. Det kan muligvis vise sig vanskeligt at realisere det fulde potentiale. Dels udgør potentialet på næsten 600.000 kr. næsten halvdelen af de samlede udgifter.

Dels viser analyser på dette område også, at der kan spores en vis sammenhæng mellem brugerfrekvensen og udgiften pr. bruger, således at jo højere brugerfrekvens, jo lavere udgift pr. bruger. Netop på dette område kan der også være en vis logik i, at hvis man er relativ lempelig i visitationen, vil der formentlige være nogle af brugerne, der ikke benytter sig af så mange ture i løbet af året, da de måske i højere grad kan befordre sig selv.

Dette rejser så naturligt spørgsmålet, om de så overhovedet skulle have været bevilget individuel handicapkørsel, hvis de i en række tilfælde viser sig i stand til at befordre sig selv, jf. også nedenfor om forslag. Under alle omstændigheder vil udgiften til individuel handicapbefordring reduceres, hvis færre visiteres til ordningen, og på baggrund af forskellene i brugerfrekvens er det således vurderingen, at der er et betydeligt besparelsespotentiale på dette område.

### **Forslag til effektivisering**

I det følgende beskrives de væsentligste effektiviseringsforslag for individuel handicapkørsel i RKSK.

#### *Funktionsvurdering i forbindelse med visitationen*

Den nuværende praksis i RKSK er, at hvis borgeren er bevilget et ganghjælpemiddel, kan borgeren automatisk også få individuel handicapkørsel, hvis han eller hun søger om det. Der foregår således ikke en egentlig funktionsvurdering i visitationen med henblik på at vurdere borgernes mobilitet.

Det er vurderingen, at den nuværende visitationspraksis er meget lempelig jf. også den høje brugerfrekvens. Det forhold, at man er bevilget et ganghjælpemiddel som fx en rollator eller en stok, er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at man ikke er i stand til at benytte den kollektive trafik. Samtidig er der ikke taget politisk stilling til den nuværende praksis.

I andre kommuner har man erfaring med, at der er et betydeligt potentiale forbundet med at foretage en egentlig funktionsvurdering af borgeren og dennes mobilitet. I Varde Kommune har man eksempelvis valgt, at indkalde borgeren til en visitationssamtale i borgerservice, når han eller hun ansøger om individuel handicapkørsel (med mindre der fx er tale om en permanent kørestolsbruger). I visitationssamtalen spørges der bl.a. ind til, hvor-

dan borgeren klarer sit hverdagsliv, herunder hvordan borgeren i dagligdagen kommer omkring. Der er ikke en egentlig gang-test, men den fysiske indretning i Borgerservice giver også værdifuld viden om borgerens mobilitet. Samtidig er det et helt grundlæggende princip, at borgerens mobilitet vurderes, når der tages højde for det bevilgede ganghjælpemiddel - ud fra den logik, at hjælpemidlet jo netop har til formål at bedre borgerens mobilitet.

- Det bør overvejes at indføre en egentlig vurdering af borgernes mobilitet i forbindelse med visitationen til individuel handicapørsel. Det bør endvidere overvejes, at gennemføre en re-visitations af nuværende borgere i ordningen (med mindre de fx er permanente kørestolsbrugere). Kommunen opfordres i den forbindelse til at tage kontakt til borgerservicechefen i Varde Kommune, som har oplyst, at hun gerne vil fortælle om deres erfaringer.
- Det foreslås, at der tages politisk stilling til kriterierne for bevilling af individuel handicapørsel, herunder eventuelt nye visitationskriterier.

#### Skab sammenhæng mellem visitationsansvar og budgetansvar

Der er i dag ikke sammenhæng mellem visitationsansvaret og budgetansvaret for den individuelle handicapørsel i RKSK. Det er således Sundhed og Omsorg, der har visitationsansvaret, mens Land, by og kultur har budgetansvaret. Denne adskillelse af ansvaret skaber nogle uheldige incitamentsstrukturer, som kan være en medvirkende forklaring på den lempelige visitationspraksis.

- Det foreslås, at visitationsansvaret og budgetansvaret placeres i samme organisatoriske enhed, så den enhed, der udløser udgiften, også afholder udgiften.