



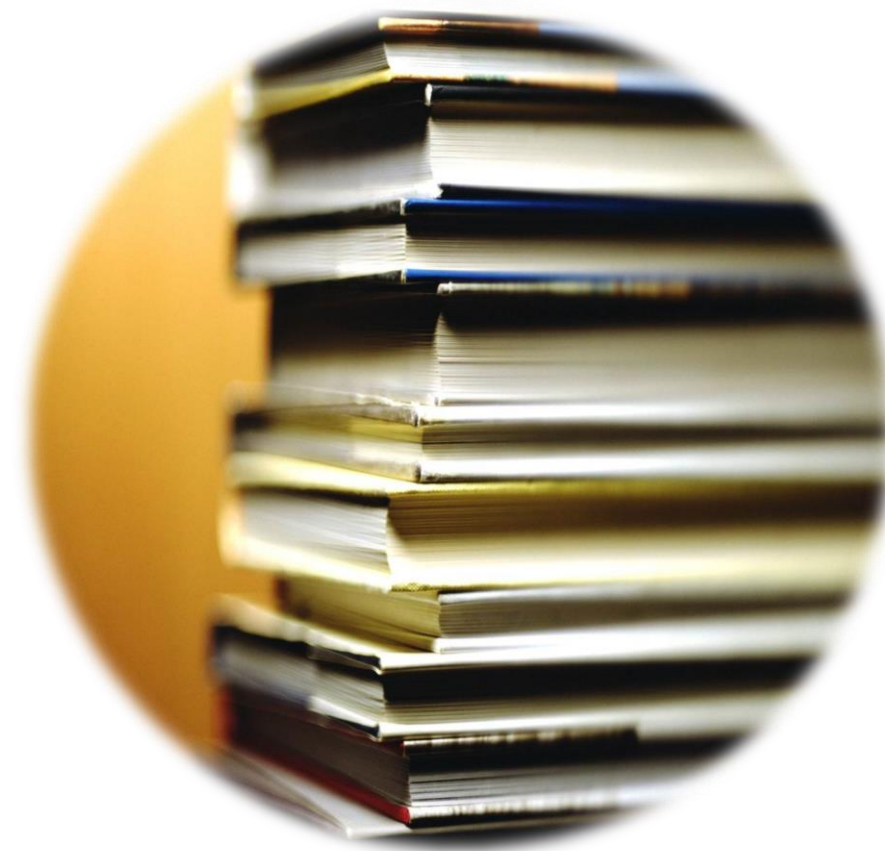
ANALYSE AF KØRSEL MED BORGERE I GENTOFTE KOMMUNE

Slutrapport

14. juli 2022
Opd. 22 september 2022

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Baggrund og formål
2. Analysen kort fortalt
 - 2.1 Resumé
3. Analyse af nuværende situation
 - 3.1 Overblik over kan-/skaltilbud i Gentofte Kommune
 - 3.2 Økonomi på befordringsområdet
 - 3.3 Landkortet for visitering og serviceniveau i Gentofte Kommune
 - 3.4 Effektiv timepris på kørsel i de nuværende kontrakter
 - 3.5 Leverandøroverblik
 - 3.6 Aftaler og kontrakter
 - 3.7 Visiteringspraksis og serviceniveau
4. Optimering og planlægning af kørsel
 - 4.1 Simulering af kørslen i uge 12, 2022
5. Anbefalinger og indsatser
 - 5.1 Samlet Indsatskatalog
 - 5.2-5.10 Indsatser
6. Bilag



1. BAGGRUND OG FORMÅL

På baggrund af en direktionsbeslutning har Gentofte Kommune ønsket at få udarbejdet en grundlæggende 360 graders analyse af det visiterede borgerbefordringsområde i Gentofte Kommune.

BAGGRUND OG FORMÅL

KORTLÆGNING AF DRIFTEN OG AFDÆKNING AF OPTIMERINGSMULIGHEDER I GENTOFTE KOMMUNES BORGERBEFORDRING

Baggrund

Gentofte Kommunes direktion har, på baggrund af Budgetaftale 2021/2022, besluttet, at der skal gennemføres en analyse af kommunens borgerbefordringsopgave. Forud for beslutningen har der været gennemført en foranalyse, der danner afsæt for et egentligt analyseprojekt af kørslen i kommunen. Der er opstillet fire overordnede hypoteser, som skal efterprøves og suppleres af nærværende analyse med henblik på at analysere gevinstpotentialer. Hypoteserne er, at Gentofte Kommune kan effektivisere befordringsområdet gennem:

- Et tværgående overblik over volumen i kørselsopgaven, som vil kunne føre til bedre priser hos intern leverandør og ved udbud.
- Fastsættelse af servicestandarder, som fastlægger visitationsgrundlag med udgangspunkt i lovhjemmel og ønsket serviceniveau, og dermed sikrer ens visitation for borgere med samme kørselsbehov samt fastsætter kriterier for revisitation i det omfang, det ikke findes.
- Effektiv styring, både faglig og økonomisk.
- Kørselsplanlægning, som sikrer effektiv udnyttelse af busser mm., uanset om disse er ejet af Gentofte Kommune eller ej

Formål med kørselsanalysen

Projektets hovedformål er at afdække mulige optimeringer og driftsbesparelser i forhold til kommunens nuværende kørselsopgaver med visiterede borgere samt fast kørsel med borgere, fx kørsel af elever til svømmehal. Analysen omfatter alene kørsel med borgere og således ikke kørsel med varer og gods samt medarbejdere i kommunen, uagtet om transporten foregår i kommunale biler eller medarbejdernes egne køretøjer.

Analysen beskriver og vurderer den samlede kørsel med borgere i Gentofte Kommune med udgangspunkter i økonomiske tal fra 2019 og 2021 af hensyn til at få så retvisende tal som muligt, grundet COVID-19 perioden.

Analysen tegner et billede af den nuværende kørsel og serviceniveauet, og analysen udpeger muligheder for optimeringer og besparelser, ligesom analysen fungerer som beslutningsgrundlag, der muliggør beslutningen om, hvordan kørselsopgaven fremover skal håndteres og organiseres i Gentofte Kommune.



PROJEKTFORLØB INDDELT I 4 FASER, DER NÅR 360 GRADER RUNDT

I ANALYSEN HAR VI BL.A. BENYTTET AVANCEREDE SIMULERINGSVÆRKTØJER TIL AT AFDÆKKE POTENTIALERNE VED FORSKELLIGE TILTAG.

Den firefasede model, som BDO's team har brugt som tilgang hos en lang række danske kommuner, indeholder følgende faser:

1. Kortlægning, 2. Overblik og benchmark, 3. Analyse og simulering, 4. Potentialer, anbefalinger og afrapportering.

	1. Kortlægning	2. Overblik og benchmark	3. Analyse og simulering	4. Potentialer, anbefalinger og afrapportering
Efterspørgsel	<ul style="list-style-type: none"> Afklaring af inddragelse af analyse på special-undervisningsområdet Specifikation af databehov, dataindsamling og interviews Kort beskrivelse af nu-situationen 	<ul style="list-style-type: none"> Visitering og serviceniveauer Totalforbrug 	<ul style="list-style-type: none"> Udvikling af fremtidig visitering og serviceniveau 	<ul style="list-style-type: none"> Potentialer, Indsatskatalog, visiterings- og servicekatalog
Leverandører		<ul style="list-style-type: none"> Leverandører, priser og kontrakter 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse og optimering af kørsel, kontrakter og udbud 	
Leverancer	<ul style="list-style-type: none"> Beskrivelse af den nuværende situation på befordringsområdet i Gentofte Kommune, herunder volumen, udgiftsdrivere, etc. Komplet overblik over lovgrundlaget for alle befordringsordninger. 	<ul style="list-style-type: none"> Overblik over totaløkonomi på de enkelte områder, og benchmark ift. andre danske kommuner. Overblik over nuværende visitering og serviceniveau. Overblik over leverandører, priser og kontrakter. Inspirationsoplæg. 	<ul style="list-style-type: none"> Afdækning af optimeringsmuligheder inden for visitering, serviceniveau, leverandører/kontrakter, organisering, planlægning, mv. 	<ul style="list-style-type: none"> Indsatskatalog med anbefalede gevinstgreb, inkl. potentialeberegning og implementeringsbeskrivelse. Visiterings- og servicekatalog. Samlet projektrapport.

2. ANALYSEN KORT FORTALT

Analysen består af en 4-faset model, som sikrer en 360 graders analyse af den visiterede borgerbefordring. Analysen har afdækket pæne gevinstmuligheder i Gentofte Kommune på 2,43 - 6,82 mio. kr. årligt, svarende til 7-20 pct. af de årlige udgifter til visiteret borgerbefordring.

2.1 RESUMÉ

I DEN SAMLEDE ANALYSE ER DER AFDÆKKET ET GEVINSTPOTENTIALE, PÅ TVÆRS AF KOLLEKTIV TRAFIK OG VISITERET BEFORDRING, PÅ I ALT 2,43 - 6,82 MIO. KR. ÅRLIGT.

Analysens struktur

Analysen er gennemført som en 360-graders analyse med fire faser, jf. figuren nederst til højre. Indledningsvist blev der gennemført en omfattende dataindsamling, som har dannet grundlaget for det efterfølgende analysearbejde. Dataindsamlingen har involveret ledere og nøglemedarbejdere med kendskab til kørselsområdet og det/de tilhørende kerneområder i Gentofte Kommune.

De største gevinster ses på 2 områder

I analysen er der identificeret gevinstpotentialer for 2,43 - 6,82 mio. kr. årligt under den visiterede befordring. Gevinsterne er identificerede som en planlægningsgevinst i forbindelse med hjemtagelse af kørsel til GK Busserne samt en forventet statsrefusion på Servicelovens §41.

Identificerede indsatser

De identificerede Indsatser, som hører til de førnævnte gevinstpotentialer, er af varierende økonomisk størrelse. Ud over de to primære områder vil vi fremhæve nedenstående ud af de 9 indsatsområder

- Hjemtagelse af rutebaseret kørsel fra Dantaxi og Movia til GK Busserne.
- Detaljeret gennemgang af kørsel, der bør konteres under Servicelovens §41, med henblik på 50% statsrefusion.
- Justering af egenbetaling på genoptræningskørsel efter Serviceloven.
- Organisering og styring - et væsentligt forøget fokus på økonomisk overblik og styring, herunder den interne afregningsmodel for GK Busserne ud mod kommunens afdelinger.
- Planlægning af den langsigtede udbudsstrategi for kørselsområdet efter en kortsigtet konsolidering hos GK Busserne.

Anbefalinger

BDO anbefaler, at Gentofte Kommune helt grundlæggende får et væsentligt forøget fokus på den interne organisering og styring af befordringsområdet. Det gælder både på tværs af befordringstunge afdelinger, ligesom GK Busserne har et behov for at blive understøttet styringsmæssigt med henblik på at kunne levere det økonomiske grundlag, afdelingerne har brug for, for i helt relevant og nødvendigt omfang at forstå, hvad omkostningen er ved at visitere borgere ind i de forskellige kørselsordninger.

BDO anbefaler en central kørselskoordinator og en kørselsgruppe, som har fokus på befordringsområdet i Gentofte Kommune. Formålet er at sikre et bedre indblik i og overblik over opgaven frem over, både fagligt såvel som datamæssigt samt med en mere stringent styring og opfølgning.

	1. Kortlægning	2. Overblik og benchmark	3. Analyse og simulering	4. Potentialer, anbefalinger og afrapportering			
Efterspørgsel	Afklaring af inddragelse af analyse på special-undervisningsområdet	Specifikation af databehov, dataindsamling og interviews	Kort beskrivelse af nu-situationen	Visitering og serviceniveauer	Totalforbrug	Udvikling af fremtidig visitering og serviceniveau	Potentialer, Indsatskatalog, visiterings- og servicekatalog
Leverandører				Leverandører, priser og kontrakter		Analyse og optimering af kørsel, kontrakter og udbud	
Leverancer	<ul style="list-style-type: none"> • Beskrivelse af den nuværende situation på befordringsområdet i Gentofte Kommune, herunder volumen, udgiftsdrivere, etc. • Komplet overblik over lovgrundlaget for alle befordringsordninger. 			<ul style="list-style-type: none"> • Overblik over totaløkonomi på de enkelte områder, og benchmark ift. andre danske kommuner. • Overblik over nuværende visitering og serviceniveau. • Overblik over leverandører, priser og kontrakter. • Inspirationsoplæg. 		<ul style="list-style-type: none"> • Afdækning af optimeringsmuligheder inden for visitering, serviceniveau, leverandører/kontrakter, organisering, planlægning, mv. 	<ul style="list-style-type: none"> • Indsatskatalog med anbefalede gevinstgreb, inkl. potentialeberegning og implementeringsbeskrivelse. • Visiterings- og servicekatalog. • Samlet projektrapport.

3. ANALYSE AF NUVÆRENDE SITUATION

Gentofte Kommune bruger knap 34 mio. kr. årligt på visiteret befordring, fordelt på tre primære leverandører. Kommunen har en relativ høj brugerfrekvens på en række kørselsordninger, men kommunen ligger samlet set på et gennemsnitligt niveau ud fra BDO's benchmark-model.

3.1 OVERBLIK OVER KAN/SKAL OG TILBUD I GENTOFTE KOMMUNE

HVILKE FORPLIGTELSE HAR KOMMUNEN, OG HVILKE KØRSELSTILBUD ANVENDES TIL AT OPFYLDE DISSE?

Befordringsområde	Målgruppe	Forpligtelse	Primære tilbud i Gentofte
Læge og speciallæge	Folkepensionister (sikringsgruppe 1), som skal til læge eller speciallæge Andre borgere med mere end 50 kilometer til speciallæge	Skal: godtgørelse Kan: kørsel	<ul style="list-style-type: none"> Godtgørelse af taxaudlæg
Genoptræning (sundhedslov)	Borgere med genoptræningsplan efter sygehusudskrivelse	Kørsel er skal. Vurderes borgeren at kunne befordre sig selv, skal borgeren dette. Der kan gøres brug af godtgørelse	<ul style="list-style-type: none"> Visiteret kørsel i lukket ordning (eksterne leverandører og egen busenhed)
Varig nedsat funktionsevne, dagcenter/daghjem §117	Borgere (typisk ældre) med gavn af genoptræning, vedligeholdende træning/indsats eller dagcenter	Al befordring under Serviceloven er kan (med mulighed for egenbetaling på alle ordninger)	<ul style="list-style-type: none"> Visiteret kørsel i lukket ordning (egen busenhed) med delvis egenbetaling
Individuel handicapkørsel	Handicappede, som ikke kan benytte den kollektive trafik	104 ture årligt til fritidsformål	<ul style="list-style-type: none"> Visiteret kørsel i lukket ordning (Movia)
Afprøvning af kropsbårne hjælpemidler	Borgere, som skal til afprøvning af hjælpemidler	Skal: godtgørelse Kan: kørsel	<ul style="list-style-type: none"> Hjemmebesøg hos borgere
Almen skolekørsel	Skolebørn med langt til skole eller trafikfarlig vej	Skal-krav om befordring	<ul style="list-style-type: none"> Borgere går som udgangspunkt på en skole, som ligger inden for afstandskravene, jf. folkeskoleloven. Ingen veje i kommunen er klassificeret som trafikfarlige skoleveje. Der er enkelte tilfælde, hvor borgere har behov for befordring, som løses ved: <ul style="list-style-type: none"> Skolebuskort Lukket kørsel (eksterne leverandører og egen busenhed)
Specialundervisning for børn	Skolebørn med langt til skole eller trafikfarlig vej samt de børn, som på grund af særlige behov, må køre i lukket ordning	Skal-krav om befordring	<ul style="list-style-type: none"> Visiteret kørsel i lukket ordning (Dantaxi, egen busenhed, Movia)
Børn og unge med handicap	Handicappede børn og unge i specialdagtilbud	Skal-krav om befordring	<ul style="list-style-type: none"> Visiteret kørsel i lukket ordning (eksterne leverandører og egen busenhed) Forældre kørsel mod merudgiftsydelse
Udsatte børn og unge	Udsatte børn og unge samt deres familier	Kan: Befordring i forbindelse med skolegang, transport til aflastning/aktiviteter mv.	<ul style="list-style-type: none"> Visiteret kørsel i lukket ordning (eksterne leverandører)
Voksne med handicap	Voksne, som går i beskyttet beskæftigelse eller særligt samværs-/aktivitetstilbud	Skal-krav om befordring	<ul style="list-style-type: none"> Visiteret kørsel i lukket ordning (eksterne leverandører og egen busenhed)
Specialundervisning for unge og voksne	Studerende til særlig tilrettelagt undervisning	Skal-krav om befordring	<ul style="list-style-type: none"> Visiteret kørsel i lukket ordning (eksterne leverandører og egen busenhed)

3.2 ØKONOMIEN PÅ BEFORDRINGSOMRÅDET

I 2021 HAVDE GENTOFTE KOMMUNE UDGIFTER PÅ KNAK 34 MIO. KR. TIL VISITERET BEFORDRING, SAMT UDGIFTER TIL AD HOC-KØRSEL SAMT KØRSEL IFM. INTEGRATIONSPROGRAMMER OG BESKÆFTIGELSE FOR KNAK 3 MIO. KR.

Samlede udgifter på niveau med benchmark

De samlede udgifter til visiteret befordring i Gentofte Kommune svarer omtrent til gennemsnittet i BDO's benchmarkmodel. Inden for de enkelte ordninger er der dog i flere tilfælde stor forskel til benchmark. Fx har Gentofte Kommune, i modsætning til mange andre kommuner, næsten ingen udgifter til befordring til almen skole, da:

(1) alle børn som udgangspunkt går i en skole, hvor afstand mellem hjem og skole er mindre end afstandskriteriet, jf. Folkeskolelovens §26.

(2) ingen veje i Gentofte Kommune er betegnet som trafikfarlige skoleveje, hvilket ville gøre kommunen befordringspligtig, uanset om afstandskriteriet er opfyldt eller ej.

En anden ordning hvor Gentofte Kommunes udgifter er væsentligt forskellige fra benchmarkniveauet, er kørsel til genoptræning efter Sundhedsloven. Her ligger kommunens udgiftsniveau mere end 3 gange højere end benchmarkniveauet.

Økonomioverblikket giver en pejling af, på hvilke ordninger der særligt kan forventes at eksistere effektiviseringspotentialer.

Der er indhentet økonomital for både 2019 og 2021 for at kunne vurdere påvirkningen på befordringsomkostningerne som følge af COVID-19.

På specialundervisning for børn er tallet for 2021 markant højere end 2019. BDO har i samråd med Styregruppen valgt at bruge det høje tal af de to oplyste tal (ca. 7,2 & 9,7 mio. kr.), som skoleområdet ikke selv er sikker på. BDO anbefaler, at Gentofte Kommune afdækker, hvad det korrekte tal for 2021 er.

Befordringsområde	Totaludgifter 2021	Totaludgifter 2019	Forskel til benchmark (2021)
Læge og speciallæge	40.362 kr.	66.358 kr.	-1.709.450 kr.
Genoptræning (Sundhedsloven)	4.193.353 kr.	4.071.645 kr.	2.870.305 kr.
Individuel handicapkørsel	4.542.000 kr.	4.500.000 kr.	1.662.491 kr.
Skolekørsel	282.617 kr.	0 kr.	-4.168.643 kr.
Specialundervisning for børn	9.734.275 kr.	7.005.795 kr.	-1.694.580 kr.
Specialundervisning for unge/voksne	1.835.775 kr.	1.050.281 kr.	1.131.110 kr.
Socialområdet - børn og unge med handicap	2.492.438 kr.	2.527.307 kr.	1.396.863 kr.
Socialområdet - udsatte børn og unge	89.491 kr.	78.219 kr.	-550.247 kr.
Socialområdet - voksne med handicap	3.307.385 kr.	4.145.654 kr.	314.314 kr.
Varigt nedsat funktionsevne, dagcenter/daghjem og §117	7.433.236 kr.	7.405.481 kr.	1.841.655 kr.
Afprøvning af kropsbårne hjælpemidler*	757 kr.	565 kr.	-
Udgifter, total	33.951.688 kr.	30.851.305 kr.	1.135.818 kr.
Integrationsprogrammer	106.881 kr.	885.133 kr.	-
Beskæftigelse	50.095 kr.	61.962 kr.	-
Ad hoc kørsel fra skole/institutioner	2.664.481 kr.	929.135 kr.	-

*De opgjorte udgifter til kørsel af borgere til afprøvning af kropsbårne hjælpemidler er meget lave, da borgere i Gentofte Kommune primært afprøver hjælpemidlerne ved, at bandagisterne kommer på hjemmebesøg. Det har ikke været muligt at afdække kørselsudgifterne ifm. bandagisternes hjemmebesøg og dermed fastslå de samlede faktiske udgifter ifm. afprøvning af hjælpemidler.

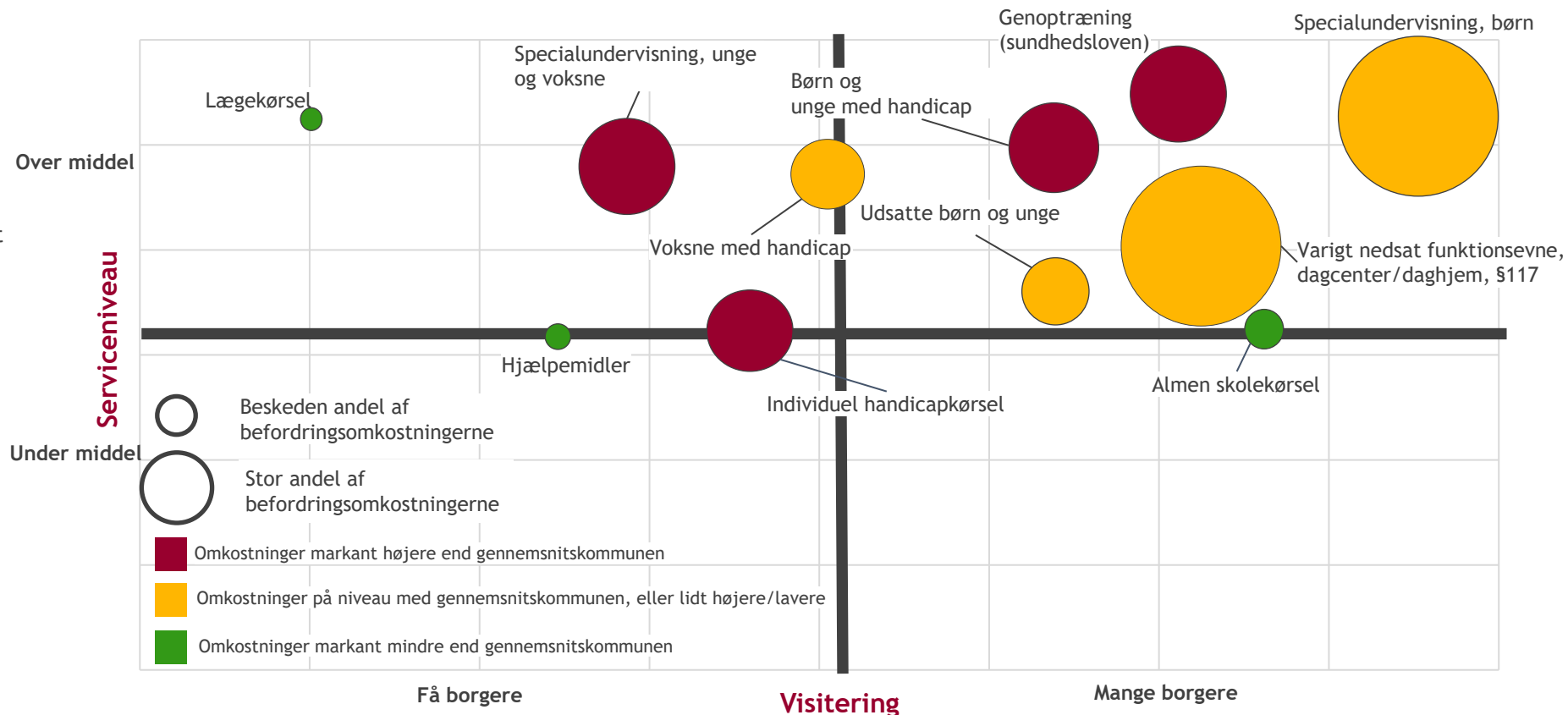
3.3 LANDKORTET FOR VISITERING OG SERVICENIVEAUER I GENTOFTE KOMMUNE

LANDKORT FOR BEFORDRINGEN I GENTOFTE KOMMUNE VISER STOR SPREDNING - BRUGERFREKVENSEN HAR IKKE VÆRET MULIG AT KORTLÆGGE PÅ ENKELTE AF ORDNINGERNE

Stor spredning i omkostningsniveau, serviceniveau og visiteringsgrad
I figuren til højre fremgår de enkelte befodringsordninger med angivelse af visitering (vandret akse) og serviceniveau (lodret akse) i Gentofte Kommune. Cirklerne størrelse angiver, hvor meget ordningen fylder økonomisk i Gentofte Kommunes samlede befodrings-økonomi, mens farverne angiver omkostnings-niveauet i Gentofte Kommune sammenlignet med gennemsnitskommunen. Figuren er baseret på de omfattende økonomiske data samt både kvantitative og kvalitative data vedr. service-niveau og visitering, som er indsamlet gennem spørgeskemaer og efterfølgende kvalificeret gennem interviews.

I Gentofte Kommune er det, som i de fleste andre kommuner, kørsel af børn til specialundervisning, som udgør den største andel af befodringsøkonomien. Desuden fortæller data og input, opnået gennem interviews, at både serviceniveauet og visiteringsgraden er relativt høj på denne ordning i Gentofte Kommune.

Samlet set viser figuren desuden, at Gentofte Kommune på de fleste ordninger har omkostninger på niveau med eller højere end gennemsnitskommunen.



3.4 EFFEKTIV TIMEPRIS PÅ KØRSEL I DE NUVÆRENDE KONTRAKTER

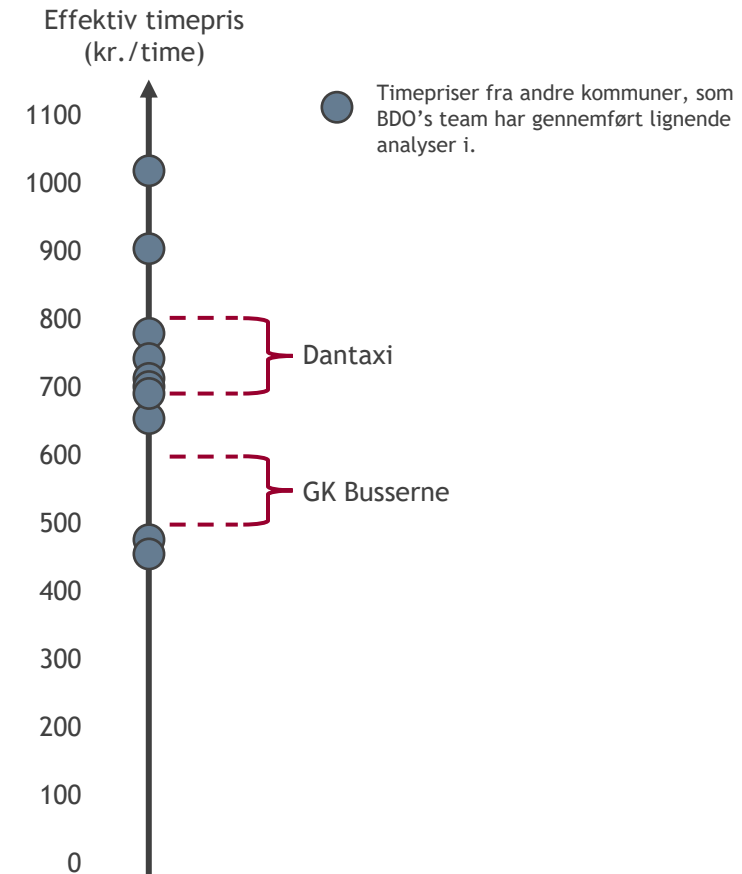
DEN EFFEKTIVE TIMEPRIS INDIKERER, OM KOMMUNENS KØRSELSAFTALER MED NUVÆRENDE LEVERANDØRER ER OMKOSTNINGSEFFEKTIVE, OG OM DE GIVER EN PEJLING AF, HVORDAN KOMMUNEN MED FORDEL KAN LØSE KØRSELSOPGAVEN I FREMTIDEN

Stor forskel på intern leverandør og ekstern leverandør

I figuren til højre ses den effektive timepris plottet for en række kommuner, som BDO's team har gennemført befordringsanalyser i, samt den estimerede effektive timepris for to af Gentofte Kommunes tre primære leverandører; Dantaxi og kommunens interne busenhed GK Busserne. Det har ikke været muligt at bestemme den effektive timepris for kørslen, som varetages af Movia, grundet mangler i datagrundlaget.

Som det ses i figuren, så er der ca. 600 kroners forskel på den billigste og dyreste effektive timepris i BDO's erfaringsgrundlag. Timeprisen, som Gentofte Kommune betaler til Dantaxi, svarer omtrent til gennemsnittet, mens GK Bussernes timepris er væsentligt under gennemsnittet. Den markante forskel i timepriserne for Dantaxi hhv. GK Busserne indikerer umiddelbart et potentiale ved at bruge GK Busserne i større omfang i fremtiden.

Den detaljerede analyse og anbefaling til valg af leverandør i fremtiden findes i kapitel 4 og 5.



3.5 LEVERANDØROVERBLIK

I GENTOFTE KOMMUNE LØSES BEFORDRINGSOPGAVEN PRIMÆRT AF KOMMUNENS EGEN BUSENHED (GK BUSSENE), DANTAXI OG MOVIA.

I tabellen nedenfor fremgår det, hvordan forbruget på de primære leverandører fordeler sig over befordringsområderne. Målt på forbrug er Gentofte Kommunes egen busenhed -den største leverandør - efterfulgt af eksterne vognmænd, som kommunens selv har indgået aftale med, primært Dantaxi. Slutteligt er Movia den mindste af de primære leverandører.

Ud over de i tabellen nævnte leverandører er der mindre udgifter til befordring i form af refusion/kørselsgodtgørelse samt udgifter til befordring i andre kommuner. På næste side findes et overblik over aftaler og kontrakter med de nuværende leverandører.

Befordringsområde	Eksterne vognmænd (primært Dantaxi)	Movia	GK Busserne
Læge og speciallæge	-	-	-
Genoptræning (Sundhedslov)	101.273 kr.	-	4.092.080 kr.
Individuel handicapkørsel	-	4.542.000 kr.	-
Skolekørsel	184.230 kr.	47.058 kr.	51.329 kr.
Specialundervisning for børn	6.828.377 kr.	1.082.433 kr.	1.800.000 kr.
Specialundervisning for unge/voksne	1.604.867 kr.	-	182.240 kr.
Socialområdet - børn og unge med handicap	1.604.644 kr.	759.458 kr.	128.336 kr.
Socialområdet - udsatte børn og unge	89.491 kr.	-	-
Socialområdet - voksne med handicap	1.473.664 kr.	1.664.781 kr.	6.037 kr.
Varigt nedsat funktionsevne, dagcenter/daghjem og §117	-	-	7.433.236 kr.
Afprøvning af hjælpemidler	757 kr.	-	-
Total	11.887.303 kr.	8.095.730 kr.	13.693.258 kr.

3.6 AFTALER OG KONTRAKTER

DE NUVÆRENDE KONTRAKTER MED EKSTERNE LEVERANDØRER UDLØBER I PERIODEN 2023-2028

Kortlægning af kontraktgrundlag

I tabellen til højre fremgår de nuværende aftaler, som Gentofte Kommune har indgået med de enkelte leverandører, med angivelse af kontraktudløb. Aftalernes udløbsdato er determinerende for, hvornår kommunen kan handle på det pågældende kørselsområde, fx genudbud eller hjemtagelse af kørsel. Kommunen har selv fremvist kontrakterne med Dantaxi, GK Busserne, Lyngby Turistfart og VBT, mens oplysningerne om kontrakterne på kørslen, der varetages af Movia, er fremsendt af Movia.

De nuværende kontrakter ses at have udløb i perioden 2023-2028.

Movia

Kørslen under Movia er udbudt på institutionsniveau, som det fremgår af oversigten. Størstedelen af institutionerne har borgere fra andre hovedstadskommuner tilknyttede, hvorfor kontrakterne under Movia altså berører flere kommuner og deres borgere.

Det er forsøgt afklaret, hvilke muligheder Gentofte Kommune har for opsigelse inden for kontraktperioden, men det har inden for projektperioden ikke været muligt at afklare entydigt. I indsat 7 beskrives det, hvordan kommunen anbefales at fortsætte arbejdet med at afklare dette.

Dantaxi

Efter udløb af rammeaftalen i 2018 (efter 12 måneders optionel forlængelse) er aftalen med Dantaxi løbende blevet forlænget med tilføjelser i 2018 med forrang for rammeaftalen. Tilføjelserne omfatter takstændringer og 1 måneds opsigelsesvarsel for begge parter. Senest er aftalen i 2022 blev forlænget til september 2023.

Svømmekørsel

Ved analyseprojektets afslutning er der endnu ikke indgået ny aftale omkring svømmekørsel efter udløbet af aftalen med Lyngby Turistfart.

Leverandør	Kontraktudløb	Bemærkninger
Dantaxi	September 2023	
GK Busserne	Ingen bindingsperiode	Kommunens egen busenhed
Lyngby Turistfart	Udgangen af skoleåret 2021-2022	Svømmekørsel
VBT	Ingen bindingsperiode	Samarbejdsaftale på udflugtskørsel
Movia (kørslen er udbudt på institutionsniveau)	2023	Lillevang/Skovvangsskolen, Allerød
	2023	Egedammen, CSU Hillerød
	2023	Solgaven, Farum
	2023	A-Huset Lundevej Lundevejsskolen
	2024	Granbohus Aflastningskørsel
	2024	KOK-Ullerødskole/Kokkedal
	2024	Pibergården, Fredensborg
	2024	Maglemosen, Ballerup
	2024	Kasperskolen, Ballerup
	2024	Diverse STU kørsel.
	2024	Søgårdsskolen, Gentofte
	2024	Blindenetværket
	2028	Skovmoseskolen, Rødovre
	2028	Espevangen Værkstedscenter, Rødovre
	2028	Kirkebækskolen, Vallensbæk-Ishøj
	2028	JAC Vestegnen
	2028	JAC Vest Kettehøj
	2028	JAC Vest Hesselager
	2028	Hørkær Værksted, Herlev
	2028	Geelsgårdskolen, Virum
2028	Kellersvej Akt.centret, Gladsaxe	
2028	Sofieskolens Børnehave	
2028	Bakkeskolen, Gladsaxe	
2028	Aktivitetscentret Birkegården	
2028	Troldmosen Børnehave, Gentofte	
2028	Sandtoften, Gentofte	

3.7 VISITERINGSPRAKSIS OG SERVICENIVEAU

NUVÆRENDE VISITERINGSPRAKSIS OG SERVICENIVEAU ER KORTLAGT Gennem INTERVIEWS OG WORKSHOP

Kortlægning

Som en del af dataindsamlingen er der foretaget en kortlægning af den nuværende visiteringspraksis og serviceniveauet i den visiterede borgerbefordring i kommunen. Oplysningerne er blevet kvalitetssikret, kvalificeret og drøftet på en workshop med deltagere fra de enkelte befordringsordninger.

I tabellen til højre ses de parametre, som visiteringspraksis og serviceniveau er kortlagt ud fra.

I bilagene til nærværende rapport fremgår resultatet af kortlægningen for de enkelte ordninger. I flere tilfælde er der ikke angivet noget svar på en parameter, hvilket er udtryk for, at kommunen enten ikke har vedtaget konkret og ensartet praksis eller serviceniveau, eller at der ikke er et fælles kendskab til dette på tværs af organisationen.

Vurdering af visiteringspraksis

Under de gennemførte interviews, og på den efterfølgende workshop, har flere af kommunens visiterende medarbejdere givet udtryk for, at de savner konkrete og objektive kriterier at visitere ud fra, når det drejer sig om kørsel. I dag er visitering til kørsel i nogen grad præget af subjektive vurderinger og de enkelte medarbejders holdninger - ofte visiteres der i høj grad på baggrund af en subjektiv vurdering af borgerens behov. Vedtagelse af konkrete og objektive visiteringskriterier vil give medarbejderne en mulighed for at træffe nøgterne beslutninger og samtidig give medarbejderne et grundlag for at henvise til og argumentere ud fra ved eventuelle uenigheder med borgere. Samtidig sikres det, at borgere på tværs af kommunen vil opleve den samme behandling og mulighed for at få visiteret kørsel, uanset hvilken medarbejder der behandler sagen.

Vurdering af serviceniveau

Gentofte Kommune ønsker som udgangspunkt at bevare det nuværende serviceniveau, hvorfor analysen ikke har haft særsomt fokus på at identificere tiltag af denne karakter. Analysen har ikke afdækket uforholdsmæssigt høje eller lave serviceniveauer, men der er observeret varierende serviceniveauer inden for ordninger, som der ikke umiddelbart kan argumenteres for. Det drejer sig fx om varierende grænser for, hvor længe en borger maksimalt må sidde i køretøjet og den varierende grad af egenbetaling på genoptræningsområdet, afhængigt af hvilken holdtype borgeren er tilmeldt.

Parameter	Forklaring
Visiteringspraksis	
"Automatik" i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Får en borger automatisk tilbudt kørsel, så snart borgeren er visiteret til kernetilbuddet?
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Anvendes der opsamlingssteder for udvalgte borgere?
Træning til egen transport	Arbejdes der aktivt med at træne borgere til at blive selvtransporterende?
Løbende revurdering, fx årlig revisitering	Foretages der systematisk revurdering af borgernes behov for tilbud, fx i form af en årlig revisitering?
Mulighed for at samkøre med andre borgergrupper, fx hvilke?	Tillades det, at borgere samkøres på tværs af befordringsområderne?
Mulighed for kørselsaftale med pårørende (statens takst)	Er det en mulighed for borgerne at blive kørt af en pårørende mod betaling af godtgørelse efter statens takst?
Kørsel til SFO eller andre tilbud før/efter skoletid	Kan relevante borgere blive kørt til SFO eller andre tilbud før/efter skoletid?
Mulighed for flere "afgange" i løbet af dagen, både til og fra skole	Har borger mulighed for flere "afgange" i løbet af dagen, både til og fra skole?
Serviceniveau	
Klar i hjemmet inden afgang	Hvor mange minutter før planlagt afgang fra hjemmet skal borger være klar?
Maksimal køretid	Hvor længe må borgeren maksimalt sidde i køretøjet?
Maksimal ventetid inden aktivitet	Hvor længe, før det planlagte ankomsttidspunkt, må borger ankomme?
Maksimal ventetid efter aktivitet	Hvor længe efter det planlagte afhentningstidspunkt må borger vente?
Mulighed for hjælp fra bolig til bil	Tilbydes borger hjælp ifm. at flytte sig fra bolig til bilen?
Mulighed for kørestol/rollator/førerhund/ekstra hjælpemidler	Har borger mulighed for at medbringe diverse hjælpemidler, førerhund, etc.?
Mulighed for ledsager	Har borger mulighed for at have en ledsager med i bilen?
Egenbetaling	Har borger egenbetaling ifm. kørslen? I så fald, hvor meget?
Mulighed for solokørsel	Tilbydes det, at en borger køres som den eneste i bilen?
Mulighed for eget/fast sæde	Tilbydes det, at borgere altid sidder på et bestemt sæde i bilen?
Mulighed for fast chauffør	Tilbydes det, at borgere altid køres af samme chauffør?
Mulighed for at køre til flere adresser (folkeregister, fraskilt forældre, aflastning m.m.)	Tilbydes det, at borgere kan køre til forskellige adresser, fx ved fraskilte forældre?

4. OPTIMERING OG PLANLÆGNING AF KØRSEL

Driften i en repræsentativ uge er simuleret med henblik på at afdække effektiviseringspotentialer i kørselsplanlægningen.

4.1 SIMULERING AF KØRSLEN I UGE 12, 2022

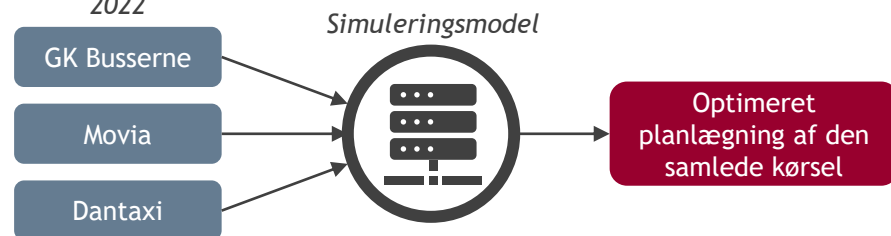
SIMULERING AF KØRSLEN FRA EN UDVALGT UGE VISER, AT DER ER VÆSENTLIGE FORDELE VED AT SAMLE KØRSLEN PÅ ÉN PRIMÆR LEVERANDØR OG DERMED ØGE UDDNYTTESGRADEN AF DEN EKSISTERENDE KØRETØJSFLÅDE.

Om simuleringsanalysen

Ved hjælp af faktiske kørselsdata fra uge 12, 2022, er det blevet analyseret, hvordan den rutebaserede kørsel kan planlægges mere hensigtsmæssigt og effektivt i fremtiden. Til analysen anvendes en simuleringsmodel, som ved hjælp af avancerede planlægningsalgoritmer tilrettelægger kørslen optimalt inden for de fastlagte rammer for samkørsel, maksimal køretid, ventetid ifm. afhentning/aflevering, osv. med henblik på at nedbringe den samlede transporttid og maksimere vognudnyttelsen.

Konkret er der indsamlet data for kørslen, der udføres af GK Busserne, Movia og Dantaxi, med oplysninger om, hvilke borgere der skal køres, hvorfra/hvortil, på hvilke tidspunkter samt eventuelle hjælpemidler, behov for solokørsel, etc.

Kørselsdata fra uge 12,
2022



I simuleringen er der anvendt følgende forudsætninger for kørslen:

- Ønskede ankomst- og afhentningstidspunkter oplyst af Gentofte Kommune (for Movias kørsel) samt Dantaxi og GK Busserne.
- En borger må tilbringe maks. 60 minutter i køretøjet.
- Der tillades en planlagt afvigelse på maks. 15 minutter ift. det ønskede tidspunkt for afhentning/ankomst. *Eksempel: En kørsel med ønsket ankomst kl. 9:00 tillades planlagt med ankomst mellem kl. 8:45 og 9:00.*
- Samkørsel tillades kun inden for samme ordning og kun, hvis der ikke er krav om solokørsel.
- I forbindelse med kørsel af borgere i kørestol, eller borgere med andre udfordringer, anvendes der tillæg til servicetiden (tidsforbrug ifm. afhentning/aflevering) oplyst af GK Busserne.

Potentiale for konsolidering

I simuleringen er det afprøvet, hvordan kørslen kan planlægges, hvis den varetages af én primær leverandør i stedet for de tre primære leverandører i dag (GK Busserne, Movia og Dantaxi). Konkret er det analyseret, hvor meget af kørslen, som i dag varetages af Dantaxi og Movia, som GK Busserne vil kunne varetage (udover den kørsel, de allerede varetager i dag) med den nuværende køretøjsflåde. Simuleringen er foretaget med GK Bussernes nuværende køretøjsflåde, dels fordi der har været et ønske om at teste netop muligheden for bedre udnyttelse af denne, og dels fordi datagrundlaget fra Movia og Dantaxi ikke har tilladt at simulere kørslen fra deres perspektiv. I tabellen nedenfor fremgår resultaterne af analysen, målt på antallet af afviklede personture (en tur med fx 5 borgere i bilen tæller som 5 personture), samt den effektive køretid (tid med borgere i bilen).

Scenarie	Antal personture	Effektiv køretid
GK Bussernes kørsel i uge 12, 2022	1313	241 timer
GK Bussernes kørsel i uge 12, 2022 samt ture under Dantaxi og Movia, som kan løses af GK Busserne	1822	406 timer
Difference	509	165 timer

Analysen viser, at det er muligt at løse 509 flere personture på en uge, svarende til cirka 38 procent flere ture end GK Busserne løser i dag - uden anskaffelse af nye køretøjer. De 509 ture svarer desuden til cirka 70 procent af Movias og Dantaxis samlede ture (baseret på de indsamlede data). Muligheden for at løse yderligere 509 ture skyldes primært, at GK Busserne i dag har ledig kapacitet, særligt mellem kl. 10-14, men også mellem ture både om morgenen og eftermiddagen. I disse tidsrum er det muligt at presse ture ind, som i dag varetages af Dantaxi og Movia, i den eksisterende plan, og dermed øge udnyttelsesgraden af GK Bussernes køretøjer. Dertil kommer, at der i dag er en uudnyttet kapacitet i form af en række køretøjer, som ikke udnyttes, grundet sygemeldinger blandt chaufførerne.

4.1 SIMULERING AF KØRSLEN I UGE 12, 2022

SIMULERING AF KØRSLEN FRA EN UDVALGT UGE VISER, AT DER ER VÆSENTLIGE FORDELE VED AT SAMLE KØRSLEN PÅ ÉN PRIMÆR LEVERANDØR OG DERMED ØGE UDNYTTELSESGRADEN AF DEN EKSISTERENDE KØRETØJSFLÅDE.

Konklusion

Simuleringsanalysens rå resultater viste, at det er muligt at løse 509 flere personture på en uge, svarende til cirka 38 procent flere ture, end GK Busserne løser i dag - uden anskaffelse af nye køretøjer. Resultaterne viser dermed, at det er muligt, uanset om leverandøren er GK Busserne, Movia eller en anden ekstern leverandør, at planlægge kørslen mere hensigtsmæssigt, hvis den foretages af én primær leverandør.

BDO er altid varsom i tilgangen til vurderingen af potentialer, når analysen er baseret på simulering. Analysen er baseret på data fra en repræsentativ uge, men da der altid vil være en vis variation fra uge til uge, og risiko for driftsforstyrrelser, vil simuleringen være en rigtig god tilnærmelse af virkeligheden, men aldrig svare 100 procent til virkeligheden.

Ud fra et forsigtighedsprincip vurderer BDO derfor, at det er realistisk, at GK Busserne kan løse 30-35 procent flere personture end i dag med den nuværende køretøjsflåde. Den nøjagtige stigning i udnyttelsesgraden, hvis leverandøren antages at være Movia eller en anden ekstern leverandør, kan ikke umiddelbart bestemmes, fordi der ikke er data på disse leverandørers køretøjsflåde og overskudskapacitet. Analysen viser dog entydigt, at kørslen kan planlægges mere hensigtsmæssigt ved at samle den på én primær leverandør, uanset om leverandøren måtte være GK Busserne, Movia eller en anden ekstern leverandør.

5. ANBEFALINGER OG INDSATSER

BDO har identificeret 9 indsatser med et samlet potentiale på 2,43 - 6,82 mio. kr. årligt. Indsatserne spænder over det meste af det spektrum, BDO normalt ser, og Gentofte Kommune har samme udfordringer på befordringsområdet som mange andre kommuner. På ét punkt adskiller Gentofte Kommune sig dog ved at have en forholdsvis stor busenhed, der løser en væsentlig del af befordringsopgaven i kommunen.

5.1 SAMLET INDSATSKATALOG

BDO HAR IDENTIFICERET I ALT 9 INDSATSER MED ET SAMLET ÅRLIGT POTENTIALE PÅ 2,43 - 6,82 MIO. KR.

Indsats	Beskrivelse	Implementeringshorisont*	Potentiale
1 - Ensretning af visiteringspraksis	Etablering af ny visiteringspraksis baseret på objektive kriterier og klare processer	3-6 måneder	Potentiale realiseres ifm. Indsats 3 - Revisitering på alle ordninger
2 - Visitering - §41	Brug af §41 ved visitering af kørsel for børn og unge med handicap, hvorved der opnås 50 procent statsrefusion	1-3 måneder	0,5 til 1,25 mio. kr. årligt
3 - Revisitering på alle ordninger	Revisitering af alle borgere iht. den nye visiteringspraksis, med henblik på at identificere borgere som reelt ikke har behov for kørsel, eller som potentielt kan blive selvtransporterende.	6-9 måneder	0,5 til 3,4 mio. kr. årligt
4 - Ensretning af egenbetaling på kørsel til genoptræning efter serviceloven	Ensretning af satsen for egenbetaling ifm. kørsel til genoptræning efter serviceloven.	3-6 måneder	30.000 - 75.000 kr. årligt
5 - Organisering og styring	Centralisering af visse opgaver relateret til befordring. Etablering af kørselsgruppe og koordinatorfunktion.	6-9 måneder	-0,2 til -0,3 mio. kr. årligt.
6 - Hjemtagning af kørsel til GK Busserne	Hjemtagning af kørsel til GK Busserne frem mod et samlet genudbud (hvor GK Busserne kan byde på lige fod med eksterne leverandører).	Dantaxi-kørsel: 6-9 måneder Movia-kørsel: Afhænger af mulighed for at opsige aftale (se Indsats 7)	1,4 til 2,1 mio. kr. årligt
7 - Undersøgelse af aftalegrundlag med Movia	Undersøgelse af muligheden for at opsige samarbejdet med Movia inden udløb af underliggende kontrakter i 2023-2028.	1-3 måneder	Intet direkte økonomisk potentiale. Indsatsen er dog relateret til potentialet for Indsats 6 - Hjemtagning af kørsel til GK Busserne
8 - Institutioners egen kørsel/ad hoc-kørsel	Gennemgang af institutioners egne køretøjer med henblik på at afdække potentialer.	3-6 måneder	Ikke muligt at beregne for nuværende.
9 - Fremtidig planlægning/udbud af kørsel	Efter en konsolideringsperiode på op til 4 år, vil kørslen skulle konkurrenceudsættes på ny.	6-12 måneder fra beslutningen er truffet	Ikke muligt at beregne for nuværende.
Total			2,43 - 6,82 mio. kr. årligt

*Implementeringshorisonten er erfaringsbaseret implementeringstid, når der er truffet beslutning om gennemførelse af initiativet.

5.2 INDSATS 1: ENSRETNING AF ARBEJDSGANGE VED VISITERINGSPRAKSIS

BDO ANBEFALER, AT DER ETABLERES EN NY PRAKSIS FOR VISITERING, BASERET PÅ OBJEKTIVE KRITERIER OG KLARE PROCESSER.

Varierende praksis inden for og på tværs af ordninger

Interviewene og den efterfølgende workshop har afdækket forskelle i måden, der visiteres kørselstilbud på, både inden for de enkelte ordninger og på tværs af ordningerne. Medarbejdere giver bl.a. udtryk for, at de savner konkrete og objektive kriterier at visitere ud fra. I dag er visitering til kørsel i høj grad præget af subjektive vurderinger og de enkelte medarbejders holdninger - ofte visiteres der på baggrund af en subjektiv holdning til borgernes behov. Det betyder samtidigt, at borgerne ikke nødvendigvis oplever samme mulighed for at få bevilget kørsel, da det i høj grad afhænger af, hvilken medarbejder der behandler deres sag.

Ud over forskelle i praksis for den indledende visitering er der også forskelle på den efterfølgende praksis. Inden for nogle ordninger er der en praksis for en fast årlig revisitering af borgerne med henblik på at vurdere, om borgernes behov er ændret, mens der på andre ordninger ikke er samme praksis for regelmæssig revisitering. Manglen på regelmæssig revisitering kan i nogle tilfælde føre til unødige udgifter til befordring af borgere, som ikke længere har behovet, eller som vil kunne klare sig med et mindre omkostningstungt tilbud gennem større selvhjælp.

Anbefaling: Formulering af drejebog for visitering

Nedenstående anbefaling skal læses i sammenhæng med Indsats 2: Revisitering på alle ordninger, og Indsats 5: Organisering og styring.

På baggrund af kortlægningen af den nuværende visiteringspraksis anbefaler BDO, at Gentofte Kommune, på hvert befordringsområde, nedsætter en arbejdsgruppe, som får til opgave at formulere en drejebog for, hvordan visiteringen til kørsel skal foregå fremadrettet. Det anbefales, at kommunen lader sig inspirere af det til nærværende rapport vedlagte visiterings- og servicekatalog. Drejebogen bør som minimum indeholde:

- ▶ En overordnet beskrivelse af processen, når en borger, pårørende eller institution henvender sig. Hvortil skal henvendelsen ske? Hvem overdrages sagen til? Hvilke oplysninger registreres i hvilket system etc.?
- ▶ Konkrete og objektive kriterier, som bruges til at vurdere, hvorvidt borgeren har et egentligt behov for at få kørsel bevilget af kommunen, og hvilket kørselstilbud der i så fald er det rette for borgeren.
- ▶ Beskrivelse af praksis for løbende revurdering af borgernes kørselsbehov, herunder frekvens, proces og kriterier for revurderingen.

Potentiale

Den anbefalede indsats indebærer både en kvalitativ gevinst og en økonomisk gevinst.

Den kvalitative gevinst består dels i, at medarbejderne får konkrete retningslinjer at visitere efter, hvilket flere har efterspurgt, og dels i, at borgerne på tværs af kommunen vil opleve den samme mulighed for at få bevilget kørsel af kommunen.

Den økonomiske gevinst består i, at et øget fokus på visiteringspraksis erfaringsmæssigt fører til en lavere visiteringsgrad (andel af borgere, som får bevilget kørsel) og/eller visitering til mindre omkostningstunge alternativer.

Det økonomiske potentiale ved indsatsen er beregnet og beskrevet under den relaterede indsats 3: Revisitering på alle ordninger.



Potentiale: *Se Indsats 3*

5.3 INDSATS 2: VISITERING - BRUG AF SERVICELOVENS §41

GENTOFTE KOMMUNE VISITERER I DAG KUN I BEGRÆNSET OMFANG EFTER SERVICELOVENS §41, OG GÅR DERMED GLIP AF 50 PROCENT STATSREFUSION SOM YDES PÅ UDGIFTER UNDER DENNE PARAGRAF.

Statsrefusion på merudgiftsydelse (Servicelovens §41)

I henhold til Servicelovens §41 skal kommunen yde dækning af nødvendige merudgifter ved forsørgelse i hjemmet af et barn under 18 år med betydelig og varig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne eller indgribende kronisk eller langvarig lidelse. Det er en betingelse, at merudgifterne er en konsekvens af den nedsatte funktionsevne og ikke kan dækkes efter andre bestemmelser i denne lov eller anden lovgivning.

Paragraffen dækker bl.a. kørsel til/fra de institutioner og tilbud, som barnet benytter.

Baseret på de indsamlede data og gennemførte interviews vurderer BDO, at Gentofte Kommune i dag kun visiterer i begrænset omfang efter denne paragraf. I stedet anvendes i dag fx folkeskolelovens §26 til at bevilge kørsel til den pågældende borgergruppe.

Da der ydes 50 procent statsrefusion på kommunens udgifter relateret til Servicelovens §41 er der derfor et potentiale i at sikre, at der i fremtiden visiteres efter denne paragraf i videst mulige omfang.

Behov for yderligere undersøgelse

For at klarlægge det nøjagtige potentiale er der behov for yderligere analyse af, hvordan kørslen i dag konteres. BDO anbefaler derfor, at Gentofte Kommune igangsætter følgende arbejder:

- Undersøgelse af den nuværende kontering af kørslen af børn og unge med handicap til særlige dagtilbud og klubtilbud. Hvor meget ligger under §41 i dag?
- Undersøgelse af kørsel til specialundervisning, som i dag bevilges efter Folkeskolelovens §26. Er der dele af denne kørsel, som er konteret forkert, og som burde ligge under §41?

Samtidig anbefales det, at kommunen i sin fremtidige visiteringspraksis (jf. Indsats 1) på netop børnehandicapområdet og specialundervisningsområdet sikrer fokus på at visiterer efter Servicelovens §41 i videst mulige omfang.

Potentiale

Det er i altovervejende grad befordring af børn og unge med handicap til fx særlige dagtilbud og klubtilbud, som kan visiteres efter Servicelovens §41.

Gentofte Kommune har i dag udgifter på cirka 2,5 mio. kr. årligt til befordring af børn og unge med handicap. Med muligheden for 50 procent statsrefusion betyder det, at kommunen, afhængig af brugen af §41 i dag, kan spare op til cirka 1,25 mio. kr. årligt ved i fremtiden at anvende Servicelovens §41 på denne kørsel. Dertil kan der komme en mængde kørsel, og dermed udgifter, på en række andre ordninger, som fejlagtigt er placeret på disse ordninger, i stedet for under §41 - og derfor kan potentialet vise sig at være endnu højere.

Selv om vi anbefaler, at der sker en individuel vurdering af §41-området med henblik på at afdække omfanget, som inden for Børn og unge med handicap maksimalt kan være 50 procent af omkostningen, svarende til 1,25 mio. kroner, vælger BDO at estimere et minimumspotentiale på 0,5 mio. kroner.

BDO's team, har vurderet muligheden for statsrefusion efter §41 på visiteret borgerbefordring i en række kommuner. Af den grund anser vi det for overvejende sandsynligt, at der som minimum findes et gevinstpotentiale på 500.000 kroner. Dertil skal det nævnes, at man kan søge refusion 5 år bagud i tid.



Potentiale: 0,5 til 1,25 mio. kr./år

5.4 INDSATS 3: REVISITERING PÅ ALLE ORDNINGER

BDO ANBEFALER, AT DER GENNEMFØRES EN REVISITERING AF ALLE BORGERE DER I DAG MODTAGER KØRSEL.

Kickstart af ny visiteringspraksis

Indsats 1 omhandler en ensretning af praksis for visitering af kørsel. Formålet med indsatsen er at skabe en praksis, præget af konsistens inden for og på tværs af ordninger, og en praksis, som primært er baseret på objektive kriterier, som giver de visiterende medarbejdere mulighed for at træffe nøgterne og velargumenterede beslutninger.

BDO's erfaring fra andre kommuner viser entydigt, at en kommune med fordel kan gennemføre en komplet revisitering, med afsæt i den nye praksis, af borgerne, som i dag modtager kørsel. Ved at gennemgå alle nuværende visiteringer iht. den nye praksis indfases gevinsterne omgående, i modsætning til, hvis den nye praksis kun anvendes ved visitering af nye borgere i ordningerne. Ved en revisitering af nuværende borgere sikres det samtidig, at alle borgere i fremtiden, både borgere, som allerede er i ordningen i dag, og borgere, som kommer til i fremtiden, er visiteret på samme grundlag, og som har haft samme forudsætninger for at få bevilget kørsel.

Anbefaling: Revisitering på alle ordninger

Nedenstående anbefaling skal læses i sammenhæng med Indsats 1: Ensretning af visiteringspraksis

Det anbefales, at Gentofte Kommune, med afsæt i den nye visiteringspraksis, gennemgår alle borgere, som i dag er visiteret til kørsel, med henblik på at vurdere, om borgerne fortsat skal modtage samme kørselstilbud, som de modtager i dag.

BDO's erfaring viser, at der ofte er borgere i de enkelte ordninger, som i dag modtager et kørselstilbud, som de reelt set ikke har behov for. I nogle tilfælde har borgerne ikke et kørselsbehov overhovedet, mens de i andre tilfælde vil kunne klare sig med et mindre passivt tilbud, eventuelt efter et forløb med træning til egentransport. Hertil er det vigtigt at bemærke, at en overgang til egentransport ikke kun medfører en økonomisk gevinst for kommunen, men at egentransport også ofte har en positiv indvirkning på borgernes livskvalitet og selvopfattelse.

Potentialeberegningen (se højre del af siden), er baseret på, at der primært forventes et potentiale på genoptræningsområdet, samt et mindre potentiale på alle andre ordninger.

Potentiale

Potentialet i denne indsats består primært i en reduktion af antallet af borgere, som modtager kørsel, samt en overgang til mindre indgribende og omkostningstunge kørselstilbud. Gevinsten er blivende, da både nuværende og fremtidige borgere i ordningerne visiteres efter den nye visiteringspraksis (Indsats 1).

Der vil være en række ordninger, særligt på handicapområdet, hvor der erfaringsmæssigt ikke vil være mange borgere, som kan klare sig uden det kørselstilbud, de får i dag.

Baseret på landkortet for visitering og serviceniveau i Gentofte Kommune (se side 11) har BDO en forventning om, at det primært er inden for genoptræningsområdet, at der kan forventes et potentiale for revisitering. På genoptræningsområdet kan der både være tale om borgere, der visiteres ud af kørselsordningen og i højere grad af egentransport. På de resterende ordninger vil der formodentligt primært være tale om højere grad af egentransport.

BDO har, baseret på erfaring fra andre kommuner, samt datagrundlaget og interviews i Gentofte Kommune, foretaget en vurdering af revisiteringspotentialet på genoptræningsområdet hhv. de resterende ordninger.

I tabellen nedenfor fremgår de forventede revisiteringspotentialer.

	Udvisitering (procentdel af borgere)		Træning til egentransport (procentdel af borgere)	
	Minimum	Maksimum	Minimum	Maksimum
Genoptræning, sundhedslov	15%	25%	15%	25%
Alle andre ordninger	1%	3%	1%	10%

Hvis en andel af borgerne, fx 10 procent, udvisiteres eller visiteres til egentransport, bortfalder der ikke tilsvarende andel af de samlede befordringsudgifter. Ved bortfald af kørsel, der indgår i samkørsel, bortfalder kun en lille andel, mens der ved bortfald af solokørsel bortfalder en større andel af udgiften. Beregningen af potentialet er baseret på, at 25-75 procent af udgifterne bortfalder.



Potentiale: 0,5-3,4 mio. kr./år

5.5 INDSATS 4: ENSRETNING AF EGENBETALING PÅ KØRSEL TIL GENOPTRÆNING EFTER SERVICELOVEN

I GENTOFTE KOMMUNE ER DER IKKE ALTID ET ENS SERVICENIVEAU FOR BORGERE PÅ SAMME KØRSELSORDNINGER, SÆRLIGT PÅ GENOPTRÆNINGSKØRSEL NÆVNES DER EKSPPLICIT UENSARTETHED.

Uensartethed i vurderingen af borgerne behov

I forbindelse med analysen, kortlægning og interviews er det blevet tydeligt, at der er en relativt stor grad af uensartethed i den måde, borgerne bliver vurderet, når de skal tilbydes kørsel. Dertil er der også et uensartet niveau på nogle ordninger, når man er blevet indlemmet i kørselsordningerne. Der er særligt blevet identificeret potentialer på genoptræningsområdet - hvor der samlet set bruges 6 mio. kroner (Serviceloven og Sundhedsloven). På genoptræning efter Serviceloven er der pålagt en mindre egenbetaling, som i dag er på 32,50 kroner og 44 kroner på dagstur, afhængig af, om man kører til individuel træning eller holdtræning. BDO anbefaler, at der sker en ensretning af egenbetalingen, samtidigt med en mindre justering, så egenbetalingen lander på 50 kroner. Derudover anbefales det, at der sker en årlig regulering af egenbetalingen efter et af kommunen fastsat indeks.

GK Busserne hjælper borgerne

GK Busserne er kommunens eget busselskab - og det er tydeligt, at GK busserne er til for kommunens borgere, og at GK Busserne er klar til at løse de udfordringer, der måtte opstå. Det kan være uplanlagte ture med kort varsel, fx en ældre borger der skal køres til læge, eller et barn der skal køres hjem fra skole før tid. Isoleret set er det et rigtigt flot serviceniveau, der er i kommunen, men det skaber samtidigt en skævvridning ved, at borgerne i kommunen ikke alle tilbydes det samme serviceniveau, når de kører med en ekstern leverandør.

Robust potentialeberegning

Det beregnede potentiale herunder relaterer sig til egenbetalingen på kørsel til genoptræning efter Serviceloven. Imidlertid vil der være et større potentiale, når der over tid, jf. organiseringen og den generelle styringsdagsorden, sker en større ensretning i måden, kørslen håndteres på. Potentialet er med andre ord bevidst holdt på et minimum, som hurtigt kan realiseres efter en implementering af den nye egenbetaling.

Ensretning af serviceniveau er ikke en ændring i serviceniveau.

Ensretning af serviceniveauet i forslag 4 og på andre områder er ikke en ændring i serviceniveau, eller udtryk for et lavere serviceniveau end det der praktiseres i dag. Der kan dog være nogle borgere der vil opleve en ændring i forhold til i dag, som kan opfattes således.



Potentiale: 30.000 - 75.000 kr./år

5.6 INDSATS 5: CENTRAL STYRING OG KOORDINERING

GENTOFTE KOMMUNE ANBEFALES AT ETABLERE CENTRAL STYRING OG KOORDINERING AF BEFORDRINGSOPGAVEN OG VISITERING HERTIL.

Decentral organisering i dag

Gentofte Kommune har i dag ikke en central funktion, som styrer og koordinerer det samlede befordringsområde på tværs af kommunens forvaltninger. Inden for hver forvaltning og befordringsordning er der desuden stor forskel på rollefordeling, graden af overblik, etc.

Det er primært på undervisningsområdet (både almen- og specialskoler), at kommunen i dag har en vis centralisering af befordringsopgaven. Her er der bl.a. etableret et samlet overblik over borgerne, som i dag er bevilget kørsel, og nye bevillinger besluttes ligeledes centralt.

Inden for de fleste andre fagområder er der ikke samme grad af centralisering i dag, dvs. intet samlet overblik over borgerne i kørselsordningerne, kontrol med nye bevillinger, praksis for visitering etc. Manglende styring og koordinering er ofte omkostningsdrivende, og det udgør en barriere for effektivisering inden for planlægning, udbud, visitering og serviceniveau.

Figuren til højre viser et plot af Gentofte Kommune og en række kommuner, hvor BDO's team tidligere har gennemført analyser, med angivelse af kommunens modenhed inden for planlægning, udbud og styring samt omkostningseffektivitet relateret til visitering og serviceniveau.

BDO har scoret Gentofte Kommune lavt, målt på modenhed vedr. planlægning, udbud og styring, primært grundet den høje grad af decentralisering i dag, som beskrevet oven for. Ift. omkostningseffektivitet relateret til visitering og serviceniveau er kommunen placeret tæt på middel. Dette skyldes, at kommunen på den ene side vurderes at have en relativ høj visiteringsgrad (relativt mange borgere, som er bevilgede kørsel), mens kommunens serviceniveau omvendt ikke vurderes at være højere og mere omkostningsdrivende end gennemsnittet.

Anbefaling: Central koordinator og kørselsgruppe

Det anbefales, at Gentofte Kommune etablerer en kørselsgruppe, bestående af én person fra hver relevant forvaltning/fagområde (5-7 i alt) samt en koordinator, som står i spidsen for kørselsgruppen.

Hver repræsentant i kørselsgruppen vil bl.a. have til opgave på sit eget område, at:

- etablere og vedligeholde et samlet overblik over borgere, som er bevilget kørsel
- behandle anmodninger om bevilling af ny kørsel (vurdering af behovet kan stadig foretages decentralt på kernetilbuddet, men skal godkendes af kørselsgruppen)
- sikre regelmæssig gennemførelse af revurdering af borgeres kørselstilbud

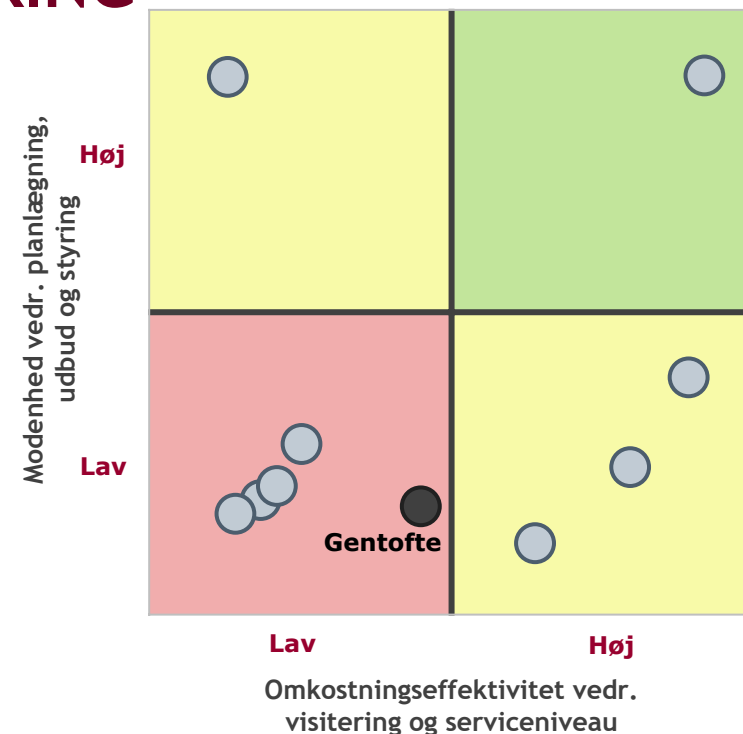
Kørselskoordinatorens opgaver vil bl.a. bestå af:

- Kontakt med GK Busserne og eksterne leverandører
- Sikring af overensstemmelse mellem visitering og budget på tværs af kørselsgruppens områder
- Løbende opfølgning på kvalitet, økonomi, overholdelse af vedtagne processer, etc.

Intern flytning af opgaver

Kørselsgruppens og koordinatorens opgaver vil i høj grad være opgaver, som bare flyttes internt i kommunen. Derfor vil formentlig ikke opstå et øget ressourcebehov som følge af etablering af kørselsgruppen og koordinatorfunktionen.

Det kan overvejes om der midlertidigt skal afsættes 200.000-300.000 kr. til implementering.



Potentiale: -0,2 til -0,3 mio. kr./år

5.7 INDSATS 6: HJEMTAGNING AF KØRSEL TIL GK BUSSERNE

BDO ANBEFALER, AT MEST MULIG KØRSEL HJEMTAGES TIL GK BUSSERNE - INDLEDNINGSVIST FOR EN PERIODE PÅ OP TIL 4 ÅR

Fordele ved én primær leverandør

Som beskrevet i kapitel 4 har simuleringsanalysen af kørslen i uge 12, 2022, vist, at der er klare fordele ved at samle den rutebaserede kørsel på én primær leverandør, frem for de tre primære leverandører i dag (GK Busserne, Movia og Dantaxi). Fordelene består i, at kørslen kan planlægges mere effektivt og kondenseret, hvilket giver en større køretøjsudnyttelse og forventeligt en lavere timepris både ved udbud til eksterne leverandører og ved hjemtagning til GK Busserne.

Anbefaling: Hjemtagning af kørsel til GK Busserne

Baseret på simuleringsresultaterne, og en række andre faktorer, anbefaler BDO, at Gentofte Kommune hjemtager mest muligt af den rutebaserede kørsel til sin egen busenhed GK Busserne, som minimum for en periode på op til 4 år. Faktorerne der taler for hjemtagningen er:

- ▶ **Kvalitet:** De gennemførte interviews med kommunens medarbejdere tegner et klart billede af, at der er stor tilfredshed med den kvalitet og service, som GK Busserne leverer; borgerne oplever at møde den samme eller få forskellige chauffører, og chaufførerne kender de enkelte borgere og deres individuelle behov. Samtidig er der udtrykt en vis utilfredshed med de eksterne leverandører, bl.a. på grund af gentagende forsinkelser ift. borgernes aftalte mødetidspunkter.
- ▶ **Fleksibilitet:** Der opnås væsentligt mere fleksibilitet i planlægningen og afviklingen af kørslen, når den løses af GK Busserne frem for en ekstern leverandør, da GK Busserne har fuld kontrol over køretøjer og chauffører. Netop fleksibilitet er, af flere af de medarbejdere, som er involverede i kørselsopgaven, blevet nævnt som en væsentlig fordel ved GK Busserne i dag.
- ▶ **Synkronisering af fremtidige udbud:** Ved at hjemtage kørslen i en periode, i takt med at de underliggende kontrakter med eksterne leverandører udløber, får Gentofte Kommune mulighed for i fremtiden at udbyde kørselsområdet som helhed på én og samme tid, når alle kontrakter med eksterne leverandører er ophørt. Hvis kommunen ikke hjemtager kørslen, men fortsat benytter sig af eksterne leverandører, kan en sådan synkronisering ende med at blive omkostningsdrivende, da det vil kræve indgåelse af en række kortvarige kontrakter med de eksterne leverandører for at opnå den tidsmæssige synkroniseringen af alle kontraktudløb.

- ▶ **Klimapåvirkning:** Hjemtagning af kørslen giver bedre mulighed for at påvirke CO₂- og NO_x-udledningen fra driften, både i form af valg af køretøjstyper og antallet af kilometre, der køres (gennem planlægningsoptimering). Der kan naturligvis i forbindelse med et udbud stilles krav til disse parametre - dette kan dog ende med at blive en væsentlig omkostningsdriver, og kommunen vil alt andet lige have endnu mere kontrol over dette ved at hjemtage kørslen.

Usikkerhed omkring hjemtagelse af kørsel under Movia

Ved nærværende analyses afslutning er der fortsat uklarhed omkring de kontraktuelle forhold og forpligtelser relateret til kørslen under Movia (jf. Indsats 7). Det betyder, at det er uvist, om Gentofte Kommune har mulighed for at udtræde af Flexrute (den rutebaserede kørsel i Movia-regi) før udløb af de underliggende kontrakter. Dette er selvsagt afgørende for, hvornår kommunen har mulighed for at hjemtage kørslen til GK Busserne og eventuelt udbyde kørslen samlet i fremtiden og dermed, hvornår gevinsterne herved kan realiseres. Desuden skal det bemærkes, at individuel handicapkørsel ikke kan hjemtages, da denne type kørsel skal varetages af trafikskabet, jf. lov om trafikskaber §11.

Plan for hjemtagning af kørsel

På næste side beskrives det, hvordan og i hvilken rækkefølge kommunen anbefales at hjemtage kørslen til GK Busserne.

Potentiale

Beregningen af potentialet er baseret på GK Bussernes nuværende timepris, herunder en reduceret timepris i tidsrummet 10-14 samt Dantaxis pris, som fremgår af allongen af 2018 til rammeaftalen. GK Busserne har oplyst, at de nuværende timepriser fortsat er retvisende. Dantaxis pris er i beregningen ikke fremskrevet fra 2018 til 2022, hvilket gør beregningen robust.

Beregningen er desuden baseret på en forventning om, at GK Busserne vil kunne hjemtage mellem 140 og 200 timers kørsel og opnå en køretøjsudnyttelse på eventuelle supplerende køretøjer, svarende til udnyttelsen af den nuværende køretøjsflåde.

Med ovenstående forudsætninger er der beregnet en årlig gevinst ved hjemtagning på 1,4 - 2,1 mio. kr.



Potentiale: 1,4-2,1 mio. kr./år

5.7 INDSATS 6: PLAN FOR HJEMTAGNING AF KØRSEL TIL GK BUSSENE

BDO ANBEFALER, AT DER INDLEDNINGSVIST FOKUSERES PÅ HJEMTAGNING AF KØRSLEN SOM I DAG LEVERES AF DANTAXI.

Fokus på Dantaxi

Indtil der er kommet klarhed over muligheden og tidshorizonten for hjemtagning af kørslen fra Movia anbefaler BDO, at Gentofte Kommune fokuserer på hjemtagning af kørslen fra Dantaxi.

Kontrakten med Dantaxi er i de seneste år løbende blevet forlænget på uændrede vilkår. I 2018 blev der indgået aftale om forlængelse, og i samme forbindelse blev opsigelsesvarslet for begge parter ændret til 1 måned. I 2021 blev aftalen igen forlænget med henvisning til vilkårene i rammeaftalen samt den ændrede opsigelsesvarsel, jf. allongen af 2018. Senest i foråret 2022 er aftalen forlænget frem til september 2023. Af allongen fremgår det, at aftalen forlænges på uændrede vilkår, hvilket betyder, at det fortsat er rammeaftalen fra 2014 samt de i 2018 tilføjede ændringer, herunder opsigelsesvarslet på 1 måned, som er de gældende vilkår.

Det betyder med andre ord, at Gentofte Kommune i forbindelse med hjemtagning af kørslen har mulighed for at opsiges aftalen med Dantaxi med 1 måneds varsel.

Ikke al kørslen bør hjemtages

For at realisere hjemtagningen anbefales det, at GK Busserne går i dialog med de relevante medarbejdere på de områder, som i dag i særlig grad har kørsel under Dantaxi og Movia, med henblik på at identificere præcist, hvilke dele af kørslen der er oplagt at hjemtage, både i tidsrummet 10-14, hvor GK Busserne i dag har overskudskapacitet, men også i de tilfælde, hvor der kan presses enkelte ture ind i planen i morgen- og eftermiddagstimerne. De primært relevante områder er specialundervisningsområdet og handicapområdet - både børn, unge og voksne.

Det er vigtigt at understrege, at det ikke er hensigtsmæssigt at hjemtage al kørslen. Den primære årsag er, at der i morgen- og eftermiddagstimerne er en tydelig spidsbelastning i kørselsbehovet. Da mange borgere ikke kan/må samkøres, vil en hjemtagning af al kørsel betyde, at GK Busserne vil skulle anskaffe uforholdsmæssigt mange ekstra køretøjer for at kunne løse driften i spidsbelastningsperioderne. Mange af køretøjerne vil i dette tilfælde kun være i drift i få timer om dagen, hvilket ikke er rentabelt. Derfor bør kommunen kun hjemtage kørslen i en grad, som medfører, at nyanskaffede køretøjer vil kunne udnyttes i minimum samme grad som GK Bussernes nuværende køretøjer, hvorved omkostningsniveauet

(målt på kostpris pr. effektiv køretøjstime) holdes på samme niveau som i dag.

Efter kommunen har gennemgået den samlede kørsel og har vurderet præcist, hvilken kørsel der kan hjemtages til GK Busserne, vil den resterende mængde af kørsel, som vurderes ikke at kunne afvikles af GK Busserne, på rentabel vis fortsat skulle udbydes af Gentofte Kommune i egne kontrakter eller løses gennem Movia.

Afhængig af, om kørslen er rutebaseret eller af mere variabel karakter, vil det kalde på forskellige overvejelser og løsninger. GK Busserne har i dag i begrænset omfang behov for at løse kørselsopgaver gennem underleverandører. Dette set-up kunne formaliseres, så Gentofte Kommune for GK busserne udbød en rammeaftale, som GK Busserne kunne trække på. Det skal i den forbindelse vurderes, om der skal være en mængde garanteret kørsel for at gøre det attraktivt for bydere.

Alternativt kan kommunen bruge Movia som sikkerhedsventil på den variable kørsel, og kommunen kan indgå en drøftelse med Movia om evt. løsning af ad-hoc baseret rutebaseret kørsel.

Uagtet af, hvilken løsning der vælges, er det afgørende vigtigt, at kontrakt-/aftalelængder harmoniseres, så kommunen om maksimalt 4 år har en situation, hvor al kørsel i Gentofte Kommune har samme udløb, og dermed bringes Gentofte Kommune i en situation, hvor der kan udbydes en stor mængde samlet kørsel med en kontraktsum på minimum 120 mio. kroner over en 4 årig kontraktperiode. Det vil gøre det til en attraktiv kontrakt, uagtet om GK busserne fortsætter, eller der er en privat operatør der vinder.

Økonomisk overblik, styring og afregning

I forbindelse med analysen er det blevet oplyst, at budgettet til kørsel og afregningen af afdelingerne fra GK Busserne er baseret på et årligt beløb, der betales i månedlige rater. BDO anbefaler på det kraftigste, at GK Busserne og kommunens afdelinger frem over etablerer en økonomisk model, der sikrer en gennemskuelig pris pr. tur og pr. borger. Det vil ikke alene gøre budgetteringsopgaven lettere for de enkelte afdelinger, men også gøre det muligt fremadrettet at sammenligne GK Bussernes priser med markedet, hvilket er helt nødvendigt, hvis kørslen om nogle år skal konkurrenceudsættes. Overblikket vil også give Gentofte Kommunens afdelinger mulighed for at kontrollere, om de rent faktisk har modtaget den kørselsydelse, de har bestilt hos GK Busserne.

5.8 INDSATS 7: UNDERSØGELSE AF AFTALEGRUNDLAG MED MOVIA

DET ANBEFALES AT UNDERSØGE YDERLIGERE, HVORDAN GENTOFTE KOMMUNE ER KONTRAKTUELT BUNDET TIL KØRSLEN UNDER MOVIA MED HENBLIK PÅ VURDERING AF DEN FREMTIDIGE OPGAVELØSNING.

Uklarhed omkring kontraktforhold

Som led i analysen er der foretaget en kortlægning af de nuværende kontrakter, som Gentofte Kommune har med leverandørerne af kørsel. For kørslen i Movia-regi er der fundet to dokumenter, som beskriver samarbejdsgrundlaget mellem kommunen og Movia, bl.a. med angivelse af, hvilke roller hver part har, samt en række betingelser og rammer vedrørende samarbejdet.

Movia er, som landets andre trafikselskaber, ejet af kommunerne og regionerne i det geografiske område, som trafikselskabet dækker - I Movias tilfælde de sjællandske kommuner samt Region Hovedstaden og Region Sjælland. I de tilfælde, hvor Gentofte Kommune gør brug af Movia som leverandør, har Movia udbudt kørslen på vegne af kommunen og indgået kontrakter med vognmænd/leverandører. Movia er kontraktholder på disse kontrakter, og Movia forestår afregningen med leverandørerne. Kommunen betaler til Movia et beløb svarende til udgifterne til leverandørerne samt et administrationsgebyr til Movia.

Movia har fremsendt en oversigt over de kontrakter, som er indgået med leverandører med angivelse af kontraktens udløb, jf. side 14.

Da mange af kontrakterne har udløb i 2028, er det undersøgt, hvilke muligheder Gentofte Kommune har for at udtræde af aftalerne før da med henblik på at hjemtage kørslen til GK Busserne, jf. Indsats 6. Frem mod nærværende projekts afslutning har både BDO og Gentofte Kommune ihærdigt forsøgt at finde et entydigt svar på dette, hvilket ikke er lykket. Det skyldes dels, at det i samarbejdsgrundlaget ikke klart fremstår, hvilke opsigelsesmuligheder kommunen har, og dels at Movia ikke har kunne give et entydigt svar på dette.

Anbefaling: Yderligere undersøgelse af aftalegrundlag med Movia

BDO anbefaler, at Gentofte Kommune fortsætter arbejdet med at afklare, hvilke kontraktuelle bindinger kommunen har over for Movia, og dermed hvilke muligheder kommunen har for at udtræde af aftalerne, før de underliggende kontrakters udløb. Som led heri anbefales det, at kommunen forsøger at få adgang til at granske en eller flere af de underliggende kontrakter, som Movia har indgået med leverandørerne, for at få klarlagt aftalernes rammer og betingelser. Det skal bemærkes, at der ikke er fundet et *underskrevet* aftalegrundlag mellem kommunen og Movia. Derfor bør det ligeledes undersøges, om kommunen på anden vis kan være kontraktuelt bundet til eller på anden måde forpligtet over for Movia.



5.9 INDSATS 8: INSTITUTIONERS EGEN KØRSEL/AD HOC-KØRSEL

GENTOFTE KOMMUNE ANBEFALES AT GENNEMGÅ DEN NUVÆRENDE KØRETØJSFLÅDE, MED HENBLIK PÅ AT AFDÆKKE OM BEHOVET KAN DÆKkes MERE OMKOSTNINGSEFFEKTIVT.

En del institutioner har biler/busser holdende til brug for driften

I forbindelse med analysen er det afdækket, at 13 institutioner har et antal busser som bruges til at køre rundt med borgere, fx i forbindelse med indkøb og andre ærinder - i udgangspunktet aktiviteter som er borgerrettede. Analysen har ikke afdækket, at biler bruges til noget de ikke skal bruges til, eller at der køres til formål der ikke er hjemlet i den relevante lovgivning.

Vurdering af køretøjernes totaludgifter

BDO ser ofte, at institutioners egne køretøjer ofte er en kilde til unødige udgifter, og at behovet kan dækkes mere omkostningseffektivt.

Det anbefales derfor, at Gentofte Kommune igangsætter en afdækning af totaludgifterne for køretøjer som institutionerne selv ejer (inkl. service, forsikring, reparationer, drivmiddel, afgifter etc.) samt en registrering af hvor mange kilometer køretøjerne kører årligt - fx gennem registrering over en repræsentativ måned, som dernæst opskrives til årsniveau. På den måde kan der beregnes en faktisk kilometerpris og en estimeret timepris, som kan benyttes til at indikere om køretøjs-/kørselsbehovet kan dækkes mere effektivt på anden vis, fx ved:

- Leasing i stedet for at eje - Leasing er oftest ideelt når kørselsbehovet er lavt. Desuden er udgifterne forudsigelige, og bilerne udskiftes jævnlige hvilket sikrer en moderne bilflåde, som er at foretrække både ift. komfort, sikkerhed, pålidelighed og klima.
- Brug af GK busserne - I tilfælde hvor køretøjer primært bruges til udflugtskørsel bør det undersøges om behovet kan dækkes ved at bruge GK Busserne i stedet for. Særligt i tidsrummet 10-14 har GK Busserne typisk overskuds kapacitet som med fordel kan udnyttes.
- Vurdering af om mindre ærinder, som f.eks. læge- og hospitalsbesøg kan løses på en mere effektiv måde, hvis borgerne er omfattet af de generelle regler for at få tilkendt læge- og sygehuskørsel jf. lovgivningen.

For de køretøjer som i dag er leaset, bør kommunen have fokus på om de nuværende leasingaftaler er konkurrencedygtige, og om det årlige antal kilometer i leasingaftalerne matcher det faktiske kørselsbehov. For kørsel i leasede køretøjer er det ligeledes relevant at afdække, om behovet kan dækkes på anden vis, jf. punktlisten ovenfor.

Fokus på institutionernes drift, men med et blik for økonomi

Kørslen i institutionernes egne biler er en vigtig del af den daglige drift og har ofte både rekreative og pædagogiske formål, til stor gavn for borgerne. Det er derfor vigtigt at sikre, at det økonomiske element omkring køretøjerne og kørslen, og arbejdet med at identificere potentialer jf. beskrivelsen til højre, ikke bliver et altoverskyggende fokus som ender med at gå ud over institutionernes drift og primære opgaver.

Kørsel ifm. lejrskoler

Ad hoc-kørslen, som ikke er institutioners egen kørsel, er i altovervejende grad kørsel der arrangeres i forbindelse med skolerne, lejrskoler og udflugter rundt omkring i landet. Er der tale om kørsel ud af Gentofte Kommune, kan GK busserne være behjælpelig i et vist omfang, mens der ved lejrskole og kørsel når man er afsted på lejrskole indledes et samarbejde med en lokal busvognmand.

BDO har ikke afdækket, at der skulle være grundlag for, at effektivisere indkøbet af kørsel i den forbindelse væsentligt, da der i dag gøres et grundigt arbejde ifm. undersøgelse af priser og indgåelse af aftaler.

Opgaven er, så vidt det har været muligt at afdække, samlet hos én person, som løbende indgår aftaler med busvognmænd rundt i landet i forbindelse med udflugter og lejrskole. Det vurderes, at kørslen har et sådan omfang, at der ikke er mulighed for en væsentlig besparelse gennem en egentlig konkurrenceudsættelse alene i Gentofte Kommune.

BDO anbefaler, at den nuværende praksis fastholdes, men at området samtidig indgår i den anbefalede kørselsgruppes arbejde, for dermed at sikre det samlede overblik og en løbende vurdering af om der opstår effektiviseringsmuligheder på sigt.

5.10 INDSATS 9: FREMTIDIG PLANLÆGNING/USBUD AF KØRSEL

BDO ANBEFALER, AT DET SAMLEDE KØRSELSVOLUMEN KONKURRENCEUDSÆTTES EFTER EN PERIODE, HVOR KØRSLLEN KONSOLIDERES HOS GK BUSSERNE, OG DER SKER EN ENSRETNING AF KONTRAKTPERIODER.

På mellemlangt til lang sigt udbydes kørslen på kommercielle vilkår

BDO anbefaler, jf. Indsats 6, at så meget kørsel som muligt, særligt den rutebaserede kørsel, hjemtages til GK Busserne. Den anbefaling er entydigt baseret på de eksisterende kontraktforhold og behovet for at konsolideret kørslen samtidig med, at Gentofte Kommune fokuserer på at få den interne organisering på plads (jf. Indsats 5).

Imidlertid er det BDO's anbefaling, at kommunen på mellemlangt til langt sigt udbyder kørselsopgaven på helt almindelige kommercielle vilkår. Der er et velafprøvet marked til håndtering af visiteret borgerbefordring, og erfaringen tilsiger, at der vil være stor konkurrence om en kontrakt med Gentofte Kommune, hvor så meget kørsel som muligt udbydes til den samme leverandør. Et udbud vil dog tidligst skulle finde sted om 4 år, så Gentofte Kommune i de kommende år får ro til at konsolidere og samle opgaven hos GK Busserne, men også den interne organisering af opgaven. Ligeså får GK Busserne i den kommende periode helt styr på den interne afregning og eventuelt integrering af et bestillingsmodul, som kommunens forvaltninger kan bruge. En kortere periode end 4 år vil forventeligt have en negativ økonomisk effekt, da GK busserne har behov for at kunne afskrive evt. nyt materiel, der skal anskaffes.

Det er vigtigt at understrege, at et fremtidigt udbud af kørslen, efter en periode med hjemtagning, ikke automatisk er et fravalg af GK Busserne. Ved et fremtidigt udbud af kørslen vil BDO anbefale, at GK Busserne indsender et kontrolbud med mulighed for, at GK Busserne fortsætter med at løse opgaven.

Prismæssig forventning

BDO kan ikke indikere et mulig økonomisk potentiale på en udbudsforretning, der ligger minimum 4 år ude i fremtiden. Vores forventning i et "normalt" marked ville være, at der vil kunne hentes udbudsgevinster gennem et genudbud. Imidlertid befinder vi os i en vanskelig tid, hvor omkostningspresset på transportsektoren er enormt pga. brændstofpriserne, ligesom den grønne omstilling kræver mærkbare investeringer og nye krav til kontrakter og materiel. Samtidigt befinder vi os i en situation, hvor bilfabrikkerne for nuværende ikke kan levere miljøvenlige køretøjer inden for en kort tidshorizont, og det er derfor vanskeligt at leve op til eventuelle kontraktuelle krav, der måtte relatere sig til en klimafokuseret dagsorden.



An aerial photograph of a complex highway interchange with multiple overpasses and ramps. The roads are dark asphalt with white lane markings. Several cars are visible on the roads. In the center of the interchange, there is a landscaped area with a circular feature and some trees. The surrounding area is filled with green trees. The image is overlaid with a dark, semi-transparent filter.

6. BILAG

BILAG 1: NUVÆRENDE VISITERINGSPRAKSIS (SKOLER, DAG- OG SPECIALTILBUD)

Spørgsmål angående visiteringspraksis	Elever til almen skole	Elever til specialundervisning	Udsatte børn og unge	Børn og unge med handicap (§32/§36/resten)	Unge og voksne til specialundervisning	Voksne med handicap
"Automatik" i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Nej	Nej	Nej	Nej/Nej/Ja	Nej	Nej
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Nej	Nej	Ved ikke	Nej/Nej/Ved ikke	Ved ikke	Ved ikke
Træning til egen transport	Ja	Ja	Ja	Nej/Ja/Nej	Ja	Ja
Løbende revurdering, fx årlig revisitering	Ja	Ja	Ja	Nej/Ja/Ja	Nej	Nej
Mulighed for at samkøre med andre borgergrupper, fx hvilke?	Nej	Nej	Ved ikke	Nej/Nej/Ved ikke	Ved ikke	Ved ikke
Mulighed for kørselsaftale med pårørende (statens takst)	Ja	Ja	Ja	Nej/Ja/Nej	Ja	Ja
Kørsel til SFO eller andre tilbud, før/efter skoletid	-	Nej	Ja	Nej/Nej/Ja	Ja	-
Mulighed for flere "afgange" i løbet af dagen. Både til og fra skole.	-	Nej	Nej	Ja/Nej/Ved ikke	Ja	-

BILAG 2: NUVÆRENDE VISITERINGSPRAKSIS (SUNDHEDS- OG ÆLDREOMRÅDET)

Spørgsmål angående visiteringspraksis	Læge og speciallæge	Individuel handicapkørsel	§117/dagcenter/daghjem	Genoptræning efter Sundhedsloven	Afprøvning af hjælpemidler
"Automatik" i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Ja	Ved ikke	Ved ikke/Ja/Ja	Ja	Nej
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Ved ikke	Ved ikke	Ja/Ja/Nej	Nej	Nej
Træning til egen transport	Ved ikke	Ved ikke	Nej/Nej/Nej	Ja	Nej
Løbende revurdering, fx årlig revisitering	Ved ikke	Ved ikke	Ja/Nej/Nej	Ja	Nej
Mulighed for at samkøre med andre borgergrupper, fx hvilke?	Ved ikke	Ved ikke	Ja/Ved ikke/Nej	Ja	Nej
Mulighed for kørselsaftale med pårørende (statens takst)	Ved ikke	Ved ikke	Nej/Ja/Nej	Nej	Nej

BILAG 3: NUVÆRENDE SERVICENIVEAU (SKOLER, DAG- OG SPECIALTILBUD)

Spørgsmål angående serviceniveau	Elever til almen skole	Elever til specialundervisning	Udsatte børn og unge	Børn og unge med handicap (§32/§36/resten)	Unge og voksne til specialundervisning	Voksne med handicap
Klar i hjemmet inden afgang	-	15 min	Ved ikke	-/-/Ved ikke	5 min / 15 min	5 min / 15 min
Maksimal køretid	75 min / 60 min	75 min / 60 min	Ved ikke / 60 min	Ved ikke / 60 min	75 min / 60 min	75 min / 60 min
Maksimal ventetid inden aktivitet	60 min / 30 min	60 min / 30 min	Ved ikke	Ved ikke/30-60 min/Ved ikke		Ved ikke
Maksimal ventetid efter aktivitet	60 min / 30 min	60 min / 30 min	Ved ikke	Ved ikke/30-60 min/Ved ikke		Ved ikke
Mulighed for hjælp fra bolig til bil	Ja	Ja	Ved ikke	Ja/Ja/Ved ikke	Nej	Ved ikke
Mulighed for kørestol/rollator/førerhund/ekstra hjælpemidler	Ja	Ja	Ved ikke	Ja/Ja/Ja	Ved ikke	Ved ikke
Mulighed for ledsager	Ja	Ja	Nej	Ja/Ja/Nej	Ved ikke	Ved ikke
Egenbetaling	0	0	Nej	Ingen/0/Nej	0	Ved ikke
Mulighed for solokørsel	Nej	Ja	Ja	Ved ikke/Ja/Ja	Ja	Ved ikke
Mulighed for eget/fast sæde	Nej	Nej	Ved ikke	Ved ikke/Nej/Ved ikke		Ved ikke
Mulighed for fast chauffør	Nej	Nej	Ja	Nej/Nej/Ja	Ja	Ved ikke
Mulighed for at køre til flere adresser (folkeregister, fraskilt forældre, aflastning m.m.)	Ja	Ja	Ja	Ja/Ja/Ja	Ja	Ved ikke

BILAG 4: NUVÆRENDE SERVICENIVEAU (SUNDHEDS- OG ÆLDREOMRÅDET)

Spørgsmål angående serviceniveau	Læge og speciallæge	Individuel handicapkørsel	§117/dagcenter/daghjem	Genoptræning efter SUL/SEL	Afprøvning af hjælpemidler
Klar i hjemmet inden afgang	-	-	Ved ikke/15 min/15 min	15 min	Ved ikke
Maksimal køretid	-	-	Ved ikke/60/60	60	Ved ikke
Maksimal ventetid inden aktivitet	-	-	Ved ikke/0/0	15	Ved ikke
Maksimal ventetid efter aktivitet	-	-	Ved ikke/0/0	30	Ved ikke
Mulighed for hjælp fra bolig til bil	-	-	Ved ikke/Ja/Ja	Ja	Ved ikke
Mulighed for kørestol/rollator/førerhund/ekstra hjælpemidler	-	-	Ved ikke/Ja/Ja	Ja	Ja
Mulighed for ledsager	-	-	Ved ikke/Nej/-	Ja	Ja
Egenbetaling	-	-	Ved ikke/32 kr./12 kr.	Nej/32,50-44 kr.	Ved ikke
Mulighed for solokørsel	-	-	Ved ikke/Ja/Ja	Ja	Ja
Mulighed for eget/fast sæde	-	-	Ved ikke/Ja/Ja	Ja	Nej
Mulighed for fast chauffør	-	-	Ved ikke/Ja/Ja	Ja	Nej
Mulighed for at køre til flere adresser (folkeregister, fraskilt forældre, aflastning m.m.)	-	-	Ved ikke/Ja/Ja	Ved ikke	Nej

BILAG 5: OVERSIGT OVER GENNEMFØRTE INTERVIEWS OG WORKSHOP

Aktivitet	Område	Navn
Interviews	Børn og unge med handicap, §32	Vivian Uva, konsulent
	Daghjem	Uffe Schneefeldt, konsulent Maj-Britt Joost, daglig leder
	Læge og speciallæge	Johnny Pedersen , teamleder
	Børn og unge med handicap, Udsatte børn og unge	Lene Kort, leder Trine Frederiksen, afdelingsleder Andreas Bøgh Elkjær, konsulent
	Ad hoc-kørsel, lejrskolekørsel	Kenneth Knigge, konsulent
	Almen skolekørsel	Mia Bille Simonsen, konsulent Tom Olsen, konsulent Umrana Sadiq, konsulent
	Dagcenter	Anja Surepi, forstander Berit Kronby, forstander Uffe Schneefeldt, konsulent
	§117, individuel handicapkørsel, voksne med handicap, STU	Kurt Næsby, socialrådgiver Benjamin Timmermann, konsulent
	Specialundervisning for børn	Mia Bille Simonsen, konsulent Tom Olsen, konsulent Bjørn Kallehauge Nielsen, konsulent
	Afprøvning af kropsbårne hjælpemidler	Helene Angelica Stoltz, leder
	Genoptræning, servicelov og sundhedslov	Karina Carlsen, specialist Mette Kirsch, souschef Uffe Schneefeldt, konsulent
	GK Busserne	Leder, Tommy Buchwald Holm
	Workshop vedr. visitering og serviceniveau	Alle områder

Kontaktperson vedr. oplægget:

Henrik L. Høj Wiingreen

Senior Manager

Tlf. 24 61 96 67

hlw@bdo.dk

DISCLAIMER

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab, danskejet rådgivnings- og revisionsvirksomhed, er medlem af BDO International Limited - et UK-baseret selskab med begrænset hæftelse - og del af det internationale BDO netværk bestående af uafhængige medlemsfirmaer. BDO er varemærke for både BDO netværket og for alle BDO medlemsfirmaerne. BDO i Danmark beskæftiger mere end 1.300 medarbejdere, mens det verdensomspændende BDO netværk har over 90.000 medarbejdere i mere end 165 lande.