

FynBus bestyrelse

Dagsorden for ekstraordinært møde

Tirsdag, den 31. maj 2011 kl. 11.00 – 12.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Torben Andersen, Kerteminde
Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens
Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn
Bestyrelsesmedlem Bruno Hansen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg
Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn
Repræsentantskabsmedlem Peter Lund, Ærø
Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Drifts & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen
Økonomichef Benny H. Hansen
Sekretariatsleder Ingrid Dissing
Kommunikationsleder Martin Bødker Krogh
Planleder Søren Junker
Ledelseskonsulent Lars Tidemann

DAGSORDEN

1. Meddelelser	3
Sager til beslutning:	3
2. Udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark	3
3. Eventuelt.....	6

1. Meddelelser

- I. Henvendelse fra Finn Dalgård vedr. brug af skolekort.

Sager til beslutning:

2. Udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte på mødet den 14. april 2011 oplæg til planlægning og udførelse af siddende patientbefordring. Oplægget var udarbejdet i fællesskab med Sydtrafik, der godkendte oplægget på bestyrelsesmødet den 13. april 2011.

FynBus og Sydtrafik har i oplæg af 31. marts 2011 præsenteret Region Syddanmark (RSD) for en løsning af opgaven, med planlægning og udførelse af siddende patientbefordring fra 1. maj 2012, baseret på to parallelle udbud og de to trafiksekskabers nuværende forskellige systemløsninger (BeKTra i Sydtrafik og FynBus' it-system, kaldet SBH-systemet).

Sammenlignet med ét udbud og en fælles systemløsning, har modellen nogle ulemper for Region Syddanmark, herunder at kørslen på tværs af Lillebælt ikke ville kunne koordineres fuldt ud, og øget kompleksitet for sygehuspersonalet, der i visse situationer ville være nødt til at forholde sig til to planlægningssystemer.

Region Syddanmark har derfor ønsket yderligere analyser af konsekvenserne af den delte model og undersøgelse af om en fælles model, som er regionens foretrukne løsning, trods den korte tidshorisont kan etableres fra 1. maj 2012.

På baggrund af de supplerende analyser og sonderinger er FynBus, Sydtrafik og Region Syddanmark blevet enige om en fælles model, der indebærer, at FynBus træder ind i BeKTra, således at patientbefordringen kan håndteres efter BeKTra-modellen fra 1. maj 2012.

Forudsætningen for aftalen er, at Region Syddanmark afholder omkostningerne på ca. 5 mio. kr. til systemudskiftning hos FynBus, og at BeKTra kan garantere en vellykket implementering på Fyn i god tid inden 1. maj 2012.

Hvis FynBus skulle håndtere siddende patientbefordring med det nuværende SBH-system, ville dette have krævet videreudvikling af SBH-systemet til en værdi af ca. 0,5 mio. kr. Dette beløb vil indgå i den samlede pulje til systemudskiftning, som en udgift FynBus skal påtage sig.

Den løbende årlige systemomkostning vil ved overgangen til BeKTra samlet set blive 0,3 - 0,5 mio. kr. dyrere, end det ville med SBH-systemet.

Samlet set forventer FynBus at ovennævnte omkostninger kan rummes indenfor det administrative budget, dog således at kommunerne ikke som hidtil kan forvente tilbagebetaling ved årsafslutning. Til gengæld forventes en reduktion i kørselsomkostningerne ved at kunne kørselskoordinere den nuværende kørsel i SBH-systemet med den siddende patientbefordring.

Nedenfor er givet en nærmere beskrivelse af konsekvenserne for FynBus og FynBus' samarbejdspartnere ved at indtræde i BeKTra.

Beskrivelse af BeKTra

BeKTra (Behovsstyret Kollektiv Trafik) er et samarbejde mellem Nordjyllands Trafiksel-skab, Midttrafik, Sydtrafik og Movia om planlægning og udførelse af handicapkørsel, telekørsel/flexitur, anden kommunal kørsel og siddende patientbefordring. BeKTra løser således de samme opgaver, som FynBus løser gennem SBH-systemet.

BeKTra har 3 hovedopgaver:

- Drift
- Udvikling
- Call center

BeKTra benytter planlægningsværktøjet Planet, der også benyttes af en række svenske trafikelskaber.

BeKTra styres gennem en bestyrelse, sammensat af direktørerne for alle deltagende trafikelskaber. Opgaverne løses som udgangspunkt på fællesskabets vegne, men det er muligt for de enkelte trafikelskaber at få udviklet specialfunktioner mv. for egen regning.

BeKTra udfører årligt ca. 3,2 mio. ture i Danmark. Til sammenligning udfører FynBus pt. 260.000 ture årligt, mens der forventes i alt 490.000 ture årligt indenfor den siddende patientbefordring i hele Region Syddanmark.

Konsekvenser af overgang fra SBH til BeKTra

FynBus har sammen med BeKTra analyseret forskellige konsekvenser af at lave systemudskiftninger.

Økonomisk betyder overgangen til BeKTra en investering for FynBus på i alt 5,5 mio. kr. fordelt med 2,0 mio. kr. i indtrædelsesgebyr, 1,5 mio. kr. i licenser og 2,0 mio. kr. i implementeringsudgifter. Med det forventede fremadrettede kørselsomfang, vil FynBus' årlige kontingent til BeKTra være ca. 2,5 mio. kr. Den tilsvarende omkostning i SBH-systemet ville være ca. 2,0 mio. kr.

Kunderne

I forhold til kunderne vil den væsentligste forskel være, at BeKTra opererer med et større planlægningsvindue. Det betyder, at kunderne vil opleve større forskel på ønsket afhentningstidspunkt og faktisk afhentningstidspunkt. SBH sikrer afhentning inden for +/- 15 minutter, mens BeKTra sikrer afhentning inden for -15/+45 minutter.

Der er endvidere forskel i den tilladte omvejskørsel, idet SBH tillader omvejskørsel på max. 30 minutter ud over kundens direkte køretid. BeKTra tillader en omvejskørsel på op

til 100 % af kundens direkte køretid. På ture under 30 minutter vil omvejskørslen i BeKTra således kunne blive mindre end i SBH systemet, mens omvejskørslen i BeKTra vil kunne blive større på ture over 30 minutter og helt op til over en times omvejskørsel.

Kommunerne

I forhold til kommunerne vil overgangen til BeKTra medføre mindre fleksibilitet i forhold til at lave skræddersyede løsninger. Det bliver i store træk det "fælles" system, der bestemmer tilbudsmulighederne. Dette vil formentlig have størst betydning i forhold til de (forskellige) former for telekørsel, som kommunerne efterspørger.

Derudover er der i BeKTra et andet afregningsprincip end i SBH, idet BeKTra opererer med fordeling af omkostningerne på den konkrete tur, mens SBH tager udgangspunkt i en solidarisk fordeling af omkostningerne. Forskellen i afregningsprincip vil således medføre en anden fordeling af omkostningerne mellem kommunerne.

Et særligt problem er tilrettelæggelsen af kørsler til kommunale centre. BeKTra vil kunne løse denne opgave, men der indgår i BeKTra ikke et fælles integreret produkt til løsningen, som det er udviklet i SBH-systemet.

Der er et særskilt problem i forhold til Ærø Kommune, hvor der er indgået en 6 årig kontrakt. Der kan ikke uden videre indføres BeKTra på Ærø, idet det i kontrakten med vognmændene er forudsat, at kørslerne fremsendes til vognmanden aftenen inden kørslen. Dette ligger ikke indenfor principperne af BeKTra, hvor kørselsordrerne først sendes direkte til vognene samme dag, som kørslen udføres, og umiddelbart før ordren skal udføres.

Vognmændene

I forhold til vognmændene er de væsentligste konsekvenser ved at overgå til BeKTra:

- De vil i langt mindre grad kende næste dags kørsel om eftermiddagen, dagen før.
- Kommunikationen fra systemet vil være direkte til vognene eller direkte ind i de enkelte taxasystemer. Systemet overtager noget af overblikket, og det meste af planlægningen fra vognmændene, der dog via en vognmandsportal og et GPS værktøj kan følge udviklingen på vognene i realtid.
- De kan pga. ovenstående ikke længere afvikle private ture ind imellem SBH ture på samme måde som nu, hvor de ikke behøver at anvende en specifik vogn til en tur, kun en specifik vogntype.
- Der vil være længere ubrudte vognløb, hvor vognene ikke kommer tilbage til depotet, men i stedet ved hjælp af flydende pauser får sikret, at de kan overholde køre-/hviletidsbestemmelserne.
- De skal investere i et sæt udstyr, der kan kommunikere med Planet, og som kan sende GPS signaler til Planet.
- De skal lære ny udbudsform (elektronisk tilbudsgivning) og sandsynligvis forholde sig til flere konkurrenter fra andre steder end Fyn, herunder fra de såkaldte E/P vognmænd, der pt. ikke har kontrakt med FynBus.

En række af disse konsekvenser vil også i et vist omfang være der, hvis FynBus skulle lave de nødvendige ændringer i SBH systemet for at kunne varetage opgaven med siddende patientbefordring.

Medarbejderne i FynBus

I forhold til medarbejderne i FynBus vil der skulle ske oplæring i en række nye systemer til bestilling, afregning, visitering og trafikstyring. Ligesom for vognmændene vil alene det, at skulle varetage opgaven med siddende patientbefordring ændre måden at arbejde på. Indtrædelse i BeKTra vil give flere faglige kolleger rundt omkring i landet, som de kan deltage i efter- og videreuddannelse med.

Varetagelsen af opgaven med den siddende patientbefordring forventes isoleret set at øge ressourcebehovet med 4-5 medarbejdere.

BeKTra har herudover en række funktionaliteter som WEB bestillinger, WEB visitation, alarmovervågning og realtidskommunikation, ligesom BeKTra har gang i en række udviklingstiltag som betaling for flexiture via internettet, samarbejde med rejseplanen, opbygning af bestillingsmodul for ambulancetjenesten hos Region Sjælland.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- at oplægget af 24. maj 2011 om planlægning og udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark baseret på fælles systemløsning godkendes,
- at der i konsekvens heraf indgås aftale med BeKTra om indførelse af systemet hos FynBus,
- at kommunerne orienteres om beslutningen og om de ændrede afregningsprincipper,
- at handicaporganisationerne orienteres om beslutningen om de ændrede service-mæssige principper og
- at der arbejdes videre med at finde en løsning på håndteringen af kørslen på Ærø.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 2.1: Oplæg af 31. marts 2011 som godkendt på bestyrelsens møde 14. april 2011

Bilag 2.2: Oplæg af 24. maj 2011

3. Eventuelt

Formand
Torben Andersen

Næstformand
Lasse Krull

Bestyrelsesmedlem
Lars Kristian Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Kasper Westh

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Bruno Hansen

Bestyrelsesmedlem
Peter Jordhøj

Bestyrelsesmedlem
William Jensen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Oplæg vedrørende planlægning og udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark



31. marts 2011

Resume og anbefaling

Trafikselskaberne tilbyder en løsning på det korte sigt fra maj 2012 og på det lange sigt fra maj 2013/2014.

På det korte sigt kan Sydtrafik og FynBus tilbyde en løsning, hvor den siddende patientbefordring pr. 1. maj 2012 udbydes gennem trafikselskaberne. Løsningen er baseret på 2 systemer, dog således at det enkelte sygehus alene vil skulle håndtere ét system. Løsningen vil indebære fuld koordinering af 91 % af kørslen, det vil sige al kørsel internt i Jylland og på Fyn, i hvert af områderne er koordineret med andre kommunale kørselsformer, mens 9 % af turene, der køres over Lillebælt, koordineres i mindst samme omfang som i dag.

Trafikselskaberne udbyder løbende kørslen. Første gang for siddende patientbefordring i efteråret 2011.

På det lange sigt, med en tidshorizont, der rækker frem mod 2013/2014, gennemføres en vurdering af mulighederne for én samlet løsning til Region Syddanmark baseret på ét system, således at også turene over Lillebælt kan indgå i en samlet koordinering.

Trafikselskaberne udbyder kørslen i efteråret 2012 el. 2013 med henblik på ét fælles system.

Den samlede besparelse for Region Syddanmark ved at overdrage opgaven med siddende patientbefordring til Sydtrafik og FynBus vurderes i størrelsesordenen 35-55 mio. kr. årligt i forhold til den nuværende kørsel. Løsningen med ét fælles system vil give Region Syddanmark en marginalt større besparelse end løsningen med 2 systemer.

Finansministeriet har i rapport af 15. februar 2011 underbygget, at den siddende patientbefordring kan reduceres med 30 % ved at lade trafikselskaberne udføre kørslen.

Efter trafikselskabernes opfattelse giver både den kortsigtede som den langsigtede løsning Region Syddanmark mulighed for, at indrette sin bestillings- og visitationsmodel, som ønsket, uden væsentlige administrative ulemper for Region Syddanmark, specielt fordi der kan sikres løsninger, hvor det enkelte sygehus alene skal håndtere ét system.

Sydtrafik og FynBus har således alle forudsætninger for at kunne løfte opgaven med den siddende patientbefordring i Region Syddanmark.

En alternativ løsning med at lade Sydtrafik udføre den samlede opgave med siddende patientbefordring for Region Syddanmark vurderes ikke mulig i henhold til lovgivningen.

Baggrund

Region Syddanmark besluttede i efteråret 2010 at gennemføre en undersøgelse af mulighederne for at udbyde den siddende patientbefordring i regi af et regionalt trafikselskab.

Beslutningen blev taget på grundlag af en sammenlignende undersøgelse af udgifter til og praksis ved udførelse af siddende patientbefordring i de danske regioner.

Undersøgelsen, særligt sammenligningen til Region Midtjylland, indikerede, at der kunne være et effektiviseringspotentiale i forhold til den nuværende udbudsform for kørslen (økonomi) og i forhold til praksis vedrørende visitation til kørsel.

Den siddende patientbefordring i regionen er i dag udbudt som 4 kontrakter dækkende kørslen i henholdsvis den jyske (3 kontrakter) og den fynske (1 kontrakt) del af regionen. I alle områder har det været vanskeligt at opnå en reel konkurrencesituation, idet antallet af bydere, der kan løfte opgaven, er begrænset. Derudover er den siddende patientbefordring ikke koordineret med andre offentlige kørselsformer.

Lov om trafikselskaber (§5, stk. 3 jfr. Stk. 1) giver trafikselskaberne mulighed for at løse opgaver for ejerne af trafikselskaberne inden for eget geografiske område. Det vil sige at Sydtrafik kan løse opgaver for Region Syddanmark som fx siddende patientbefordring og for kommunerne i Sydtrafiks område. Ligeledes kan FynBus løse tilsvarende opgaver for region Syddanmark og for kommunerne i FynBus' område.

Trafikselskabernes forslag til løsningsmodeller

Kørselsopgaven med siddende patientbefordring

En oversigt over kørslerne i hele Region Syddanmark i 2009, med opdeling af kørsler indenfor og mellem sygehusområderne, viser, at det samlede antal kørsler udgør 490.000, hvoraf 43.000 (9 %) krydser Lillebælt.

Ifølge Region Syddanmark udføres der (2009) 490.000 enkeltrejser pr. år, der fordeler sig således:

	i alt	indenfor området	%	kørsler til OUH	Kørsler udenfor RSD	Kørsler udenfor område men indenfor RSD	udenfor området i alt*	%	Kørsler der krydser Lillebælt	%	straks 40%**
Sønderjylland	103.000	69.000	67 %	16.000	1.500	16.500	34.000	33 %	16.000	16 %	41.200
Sydvestjylland	99.000	69.000	70 %	9.500	1.500	19.000	30.000	30 %	9.500	10 %	39.600
Trekantsområdet	112.000	96.000	86 %	10.500	2.500	3.000	16.000	14 %	10.500	9 %	44.800
Fyn	176.000	168.000	95 %		1.000	7.000	8.000	5 %	7.000	4 %	70.400
I alt	490.000	402.000	82 %	36.000	6.500	45.500	88.000	18 %	43.000	9 %	196.000

*) Indeholder også ture til regionerne udenfor Region Syddanmark

**) Ifølge erfaringer fra Midttrafik udgør bestillinger og ændringer på kørselsdagen ca. 40 %.

31. marts 2011

Nuværende kørselsopgaver og systemer i trafikelskaberne

Sydtrafik tilbyder, med basis i den lovpligtige handicapkørsel, at udføre andre kørselsopgaver for ejerne (kommunerne og Region Syddanmark). Kørslerne udbydes og koordineres samlet sammen med Midttrafik og via BEKTRA, der er et samarbejde om blandt andet IT, udbud og drift af Flextrafik mellem trafikelskaberne i Jylland og på Sjælland.

I 2011, som er det første hele driftsår, forventer Midttrafik/Sydtrafik et samlet kørselsvolumen på 800.000 ture heraf 180.000 i Syd- og Sønderjylland. Sydtrafik forventer en omsætning i Flextrafik på 43,8 mio. kr. Fordelt med 32 mio. til handicapkørsel, 11 mio. kr. til kørselsopgaver for kommunerne og 0,8 mio. kr. til de åbne ordninger Flextur og tilkalderruter. I indværende udbud er der aftaler med 148 vognmænd med 1.797 vogne heraf 54 vognmænd med 527 vogne der har hjemsted i Sydtrafiks område.

BEKTRA har med basis i IT-systemet Planet gennem mere end 10 år håndteret koordineret kørsel herunder handicapkørsel, kørsel for kommuner og ikke mindst siddende patientbefordring (Region Nordjylland, Region Midtjylland og Region Sjælland).

FynBus tilbyder, ligeledes med basis i den lovpligtige handicapkørsel, at udføre andre kørselsopgaver for ejerne (kommunerne og Region Syddanmark). FB udførte ca. 266.000 ture i 2010. Kørslerne udbydes og koordineres samlet.

FynBus omsætter for ca. 43 mio. kr. på behovsstyret kørsel, fordelt ca. 24 mio. kr. lovpligtig handicapkørsel og ca. 19 mio. kr. anden kørsel for kommunerne, omfattende lægekørsel, centerkørsler (genoptræning, dagcenter- og aktivitetskørsel), diverse §-kørsler og elevkørsler. Hertil kommer at FynBus i løbet af 2010/2011 sammen med 6 kommuner og regionen har etableret telekørselsordninger, et område som er i vækst. Kørslen varetages dagligt blandt en samlet pulje på 25 vognmænd og 325 biler.

FynBus anvender et velgennemprøvet og fleksibelt administrations- og planlægningssystem (SBH), der er udviklet og løbende udbygges til de forekommende kørselsopgaver, og som siden 2003 har løst de ovennævnte opgaver fuldt tilfredsstillende.

SBH indeholder flere faciliteter end der anvendes til håndtering af den nuværende kørsel. Det vil være nødvendigt for Fynbus at aktivere disse faciliteter vedrørende blandt andet ændringer i planlægningsrutinen og kommunikationen til vognene, for at FynBus kan varetage opgaven med den siddende patientbefordring. Faciliteterne findes i systemet, men er p.t. ikke implementeret. SBH-systemet er siden ibrugtagningen i 2003 i flere omgange udviklet/omlagt til varetagelse af nye opgavetyper. FynBus har derfor stor erfaring i at teste og idriftsætte nye faciliteter, herunder tilpasning af nye snitflader. Udvikling og implementering af faciliteter til patienttransport vil derfor kunne ske relativt hurtigt og uden tekniske problemer.

BEKTRA og SBH vil kunne understøtte Region Syddanmarks ønsker til visitation og booking, og vil kunne levere en samlet, rationel og koordineret planlægning. Begge systemer leverer fuld datasikkerhed og vil kunne levere detaljeret dokumentation for den udførte kørsel mv. Begge trafikelskaber håndterer kørslen gennem udbud, hvor alle vognmænd, der har indgivet et konditionsmæssigt korrekt tilbud, indgår i kørselstildelingen.

Udbudsmodellen i trafikelskaberne betyder at alle tilmeldte vognmænd på daglig basis deltager i konkurrencen om at udføre alle dagens kørselsopgaver, herunder den siddende patientkørsel, og at

31. marts 2011

planlægningssystemerne altid sikrer den samlet set billigste løsning. Dette er i modsætning til modellen i dag, hvor kørslen alene udføres af 2 sammenslutninger af vognmænd.

Puljen med de mange vognmænd og vogne øger samtidig den daglige forsyningssikkerhed for både region og kommuner.

For løbende at sikre den bedste/rigtige pris på kørslen afholdes der udbud hvert 1-1½ år.

Modeller for trafikelskabernes håndtering af siddende patientbefordring

Trafikelskaberne leverer kørselsordningerne og Region Syddanmark foretager visitation af patienterne og fastsætter de serviceparametre, der skal være gældende for kørslen. Visitationen og bestillingen af kørslen til sygehuset kan ske fra ét eller flere bestillingskontor(er) under Region Syddanmark. Bestillingen af returkørslen kan ske fra bestillingskontorerne eller fra de enkelte sygehusafdelinger.

Bestillingerne indgår straks efter indtastning i den løbende kørselsoptimering hos trafikelskaberne på baggrund af de serviceparametre til ventetid med videre som Region Syddanmark definerer.

Trafikelskaberne har vurderet følgende løsningsmodeller til håndtering af den siddende patientbefordring, der alle kan understøtte Region Syddanmarks modeller for visitation og bestillingskontor:

- Fælles system (BEKTRA)
- 2 systemer (BEKTRA og SBH)
- Sydtrafik på Fyn (BEKTRA)

Model 1: Fælles system

Etablering af et fælles bestillingssystem vil betyde at de regionale kørselsbestillere vil skulle arbejde i samme IT system og der vil kunne sikres maksimal koordineringsgevinst for Region Syddanmark, på Fyn og i Syd- og Sønderjylland og på tværs af Lillebælt.

Etableringen af et fælles system vil alene kunne ske ved at FynBus tilslutter sig BEKTRA samarbejdet.

Denne model kan ikke praktisk realiseres inden maj 2012, men FynBus vil vurdere mulighederne for at indtræde i BEKTRA-samarbejdet, så snart FynBus kender betingelserne herfor. FynBus forventer dog tidligst at kunne indtræde i samarbejdet i 2013.

Modellen giver Region Syddanmark frit valg for modeller for bestillingsfunktionen.

Model 2: 2 systemer

Fra opstarten i maj 2012 kan trafikelskaberne tilbyde en model med to bestillingssystemer hvor BEKTRA håndterer kørsel i Jylland og SBH håndterer kørsel på Fyn. Begge systemer håndterer tillige kørslen på tværs af Lillebælt.

Denne løsning vil sikre maksimal koordinering af 91 % af turene, mens turene over Lillebælt vil kunne koordineres med samme effektivitet som i dag. Økonomisk skønnes denne løsning dog kun at være marginalt dårligere end model 1 med et fælles system.

Denne model vil tilsvarende kunne give Region Syddanmark frit valg med bestillingsfunktionen, men vil dog have visse begrænsninger i forhold til model 1.

31. marts 2011

Med ét fælles bestillingskontor for hele regionen, vil bestillingskontoret skulle håndtere to IT systemer, og tage stilling til om en kørsel skal håndteres af BEKTRA eller SBH. Det kan enten være kundens bopælsadresse eller placeringen af behandlingssygehuset der kan afgøre, hvor ordren går hen. Den organisatorisk mest hensigtsmæssige løsning vil formentlig være at lade behandlingssygehusets geografiske placering styre ordrens placering.

Ved to eller flere bestillingskontorer, vil det enkelte bestillingskontor kun skulle håndtere ét IT system, idet det på forhånd vil kunne fastlægges om en kørsel skal håndteres af BEKTRA (Syd- og Sønderjylland) eller af SBH (Fyn).

Såfremt bestillingerne af hjemkørslen decentraliseres til fx de enkelte sygehusafdelinger, vil løsningen kunne sikre at disse kun skal håndtere det system som deres sygehus er koblet op på.

Model 3: Sydtrafik på Fyn

Trafikelskaberne har ligeledes vurderet en løsning, hvor Sydtrafik varetager den samlede opgave for Region Syddanmark, herunder også den siddende patientbefordringen på Fyn, hvilket vil sikre en løsning med kun ét bestillingssystem.

Denne model vurderes ikke at ligge inden for rammerne af lov om trafikelskaber, jf. responsum fra Karsten Revsbech¹, primært fordi Region Syddanmark ikke er omfattet af kommunalfuldmagten. Bilag I viser uddrag af ovennævnte responsum.

Økonomi

På baggrund af konkrete kørselsdata fra Region Syddanmark for den siddende patientbefordring fra november 2010 har Fynbus og Sydtrafik analyseret transportarbejdet i de to trafikelskabers områder.

Afhængig af forudsætningerne om servicetid² og ud fra et kørselsniveau som i 2009 vil Region Syddanmark kunne opnå en samlet besparelse på 35-55 mio. kr. årligt. Tilbyder FynBus og Sydtrafik på sigt ét fælles bestillingssystem, vil RSD kunne opnå yderligere en besparelse ved at også rejserne over Lillebælt kan koordineres fuldt ud og at der er et samlet udbud med mulighed for maksimal konkurrenceudsættelse.

Ovennævnte besparelsesmuligheder underbygges af rapport fra Finansministeriet³, der blandt andet nævner;

”Trafikelskaberne har bedre vilkår og større fokus på at realisere koordineringspotentialer på tværs af befordringsområder. Dels fordi de varetager et større kørselsvolumen, der giver et større koordineringsgrundlag, dels fordi de anvender dynamiske trafikplanlægningssystemer”.

Rapporten dokumenterer et besparelspotentiale på op til 30 % ved at lade trafikelskaberne udføre den siddende patientbefordring.

Skemaet viser analyseresultaterne i oversigtform. Bilag 2 giver en mere detaljeret beskrivelse af den økonomiske analyse.

¹ Karsten Revsbech, professor.dr.jur. i Offentlig Ret ved Århus Universitet har i responsum af 11. september 2008 for trafikelskaberne svaret på spørgsmålet om et trafikelskab kan overtage opgaver fra et andet trafikelskab

² Den gennemsnitlige servicetid for siddende patientbefordring i Region Midtjylland er 5,8 minutter

³ Kortlægning og analyse af befordringsordninger, Finansministeriet, 15. februar 2011 (udført af Deloitte)

31. marts 2011

Analyse af kørsel i november 2010	I alt
Ture (befordring af patient fra A til B. En returkørsel er altså 2 ture).	44.846
Km (transportarbejdet opgjort som direkte rejselængde for en PatientTur, dvs. hvis patienten var kørt solo og direkte mellem A og B)	1.709.117
Estimeret kørselsomkostning (1.000 kr.)	10.600
Estimerede omkostninger med 6 min servicetid (1.000 kr.)	1.700
Administration* (1.000 kr.)	899
Omkostninger i alt ved 6 min Servicetid (1.000 kr.)	13.199
Betaling til taxa, SP og Taxa Fyn (1.000 kr.)	18.500
Samlet besparelse november 2010	5.301

*) I beløbet "Administration" er ikke indregnet omkostninger til etablering af opsamlingscentraler på de enkelte sygehuse, idet eventuelle opsamlingscentraler forventes finansieret gennem reduktioner på servicetid ved afhentning/aflevering på sygehuset.

Den fortsatte proces

Ved overdragelse af opgaven til trafikelskaberne i maj 2012 er der en række aktiviteter, der skal gennemføres inden. Disse aktiviteter er overordnet beskrevet i nedenstående tids- og aktivitetsplan:

2011

- Maj-juni Beslutning i Regionsrådet om overdragelse af opgaven til trafikelskaberne
- Aug-okt Opmåling af alle afleveringssteder på sygehusene med henblik på fastsættelse af servicetider i forbindelse med aflevering og afhentning af patienter
- Aug-nov FynBus vurderer en indtræden i BEKTRA samarbejdet fra maj 2013
- Aug-dec FynBus etablere indtastningsnitflade til SBH på baggrund af ønskerne fra Region Syddanmark.
- okt-dec Udbudsproces i trafikelskaberne, herunder endelig fastlæggelse af Region Syddanmarks serviceparametre

2012

- jan-mar FynBus foretager endelige systemjusteringer
- feb-apr Trafikelskaberne implementerer udbudsresultatet i bestillingssystemerne
- mar-apr Trafikelskaberne sikrer oplæring af personale på visitationskontorer og på de enkelte sygehusafdelinger i trafikelskabernes område.
- Maj-jun Trafikelskaberne sikre bistand ved driftsstart

31. marts 2011

Af hensyn til især udbudsprocessen er det afgørende at regionsrådet tager endelig stilling til overdragelsen af opgaven med siddende patientbefordring til trafikelskaberne inden sommerferien 2011

Bilag I Uddrag af resposum af 11. september 2008 fra professor, dr. Jur. Karsten Revsbech om retlige problemstillinger i trafikelskaberne

14. Kan et trafikelskab overtage opgaver fra et andet trafikelskab?

Jeg har (ved e-mail af 3. september 2008 fra FynBus) modtaget følgende supplerende spørgsmål, som har relation til spørgsmål 12 og 13: "Kan et trafikelskab udarbejde og gennemføre udbud for et andet trafikelskab eller eks. varetage personaleadministrationen for et andet trafikelskab? Der tænkes ikke på en situation, hvor der samarbejdes men hvor man overtager opgaven. Gør det nogen forskel, at et trafikelskab udbyder eks. buskørslen efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet?"

Efter min opfattelse er det ikke lovligt, at et trafikelskab overtager opgaver som de nævnte fra et andet trafikelskab.

En mulighed til overvejelse er de ulovbestemte såkaldte betjeningsoverenskomster, som kommuner traditionelt har indgået, og som indebærer, at en kommune mod en vis betaling udfører opgaver for en anden kommune. Som det fremgår af afsnit 12 ovenfor, er det min opfattelse, at trafikelskaber ikke uden lovhjemmel kan indgå betjeningsoverenskomster.

Det gør ingen forskel, at det trafikelskab, som udfører opgaven for et andet trafikelskab, ikke tager betaling herfor, idet det udførende trafikelskab herved anvender midler betalt af brugerne og skatteyderne (i kommunerne) inden for trafikelskabets geografiske område til fordel for et andet trafikelskab, hvilket kun kan ske med lovhjemmel (som ikke foreligger).

Yderligere en mulighed, der kan overvejes, er lov nr. 548 af 8. juni 2006 om kommuners udførelse af opgaver for andre offentlige myndigheder og kommuners og regioners deltagelse i selskaber, kap.2. hvor det i § 2, stk. 1, l. pkt., er bestemt, at "Kommuner kan udføre sådanne opgaver for andre offentlige myndigheder, som kommunerne kan løse for sig selv."

Som det fremgår af den citerede bestemmelse (og lovens titel) giver loven imidlertid kun hjemmel til, at kommuner (og ikke regioner og trafikelskaber med deltagelse af regioner) kan udføre opgaver for andre myndigheder.

Der er efter min opfattelse ikke andre relevante muligheder til overvejelse, og min konklusion er således - som allerede nævnt - at et trafikelskab ikke kan overtage opgaver som de i spørgsmålet omtalte.

Det ændrer efter min opfattelse ikke svaret, at et trafikelskab udbyder f. eks. buskørslen efter forsyningsvirksomhedsdirektivet, men for en ordens skyld gør jeg (som også anført i afsnit 10) opmærksom på, at jeg ikke er specialist i EU-ret.

Bilag 2 Resultat af økonomisk analyse

Analyse af kørsel i november 2010	Syddjylland	Fyn	I alt
Ture (befordring af patient fra A til B. En returkørsel er altså 2 ture).	27.012	17.834	44.846
Km (transportarbejdet opgjort som direkte rejselængde for en PatientTur, dvs. hvis patienten var kørt solo og direkte mellem A og B)	1.298.935	410.182	1.709.117
Tid (transportarbejdet opgjort som direkte rejsetid for PatientTur i timer)	18.685		
Estimeret kørselsomkostning (1.000 kr.)	7.700	2.900	10.600
med 6 min servicetid (1.000 kr.)	8.800	3.500	12.300
med 12 min servicetid (1.000 kr.)	9.900	4.100	14.000
Administration * (1.000 kr.)	539	360	899
Driftsomkostninger i alt ved 6 min Servicetid (1.000 kr.)	9.339	3.860	13.199
Betaling til taxa, SP og Taxa Fyn (1.000 kr.)	12.800	5.700	18.500
Samlet besparelse i 1.000 kr. november 2010	3.492	1.840	5.301
Samlet besparelse i 1.000 kr. på årsbasis (ved ren opskalering til 2009 niveau med 490.000 ture)			57.920

*) I beløbet "Administration" er ikke indregnet omkostninger til etablering af opsamlingscentraler på de enkelte sygehuse, idet eventuelle opsamlingscentraler forventes finansieret gennem reduktioner på servicetid ved afhentning/aflevering på sygehuset.

Beregningsforudsætninger

På baggrund af kørselsdata fra november 2010 fra de nuværende operatører, har Fynbus og Sydtrafik analyseret transportarbejdet i de to trafikelskabers områder. Der er tale om et foreløbigt skøn, hvor trafikelskaberne, pga. forskellige systemløsninger, har haft forskellige muligheder for at analysere data.

De løbende administrationsomkostninger til trafikelskabet er tilsvarende anslået ud fra henholdsvis BEKTRA-modellen (baseret på de eksisterende erfaringer med patientbefordring i Midttrafik), og Fynbus' erfaringer med administration af andre kørselstyper. Her er også tale om et foreløbigt skøn. En mere præcis business case kan først udarbejdes, når endelig løsningsmodel er på plads.

Syddjylland

Samtlige ture i datamaterialet er ud fra adresserne koblet til de databaser som Planet benytter til at beregne afstande og tidsforbrug i kørselsplanlægningen. Derved er det muligt at opgøre transportarbejdet i tid, som er den faktor vognmanden faktisk afregnes efter i Flextrafik. Dette er sammenholdt med de realiserede omkostninger pr. direkte rejseminut i Midttrafik, som er 6,83 kr.

31. marts 2011

I Midttrafik er turene gennemsnitligt på 29,3 km og har taget 42,4 minutter at udføre. I Syddanmark er turene gennemsnitligt på 48,1 km og har taget 47,0 minutter at udføre.

Forskellen i tidsforbrug skyldes primært en stor andel bykørsel i Midttrafik (Aarhus), hvor tidsforbruget pr. km er relativt stort.

De i alt 353.000 rejser med/uden servicetid i Midttrafik fordeler sig således for 2010:

- 276.000 rejser med 'servicetid'
- 77.000 rejser uden tildelt servicetid, heraf 5.700 rejser bestilt som solorejser

Den gennemsnitlige servicetid i Midt er på 5,8 min. pr. tur

Fyn:

Datamaterialet for Fyn (inklusive ture til Rigshospitalet, Århus, Hammel, Give, Vejle, Haderslev m.fl.) omhandler 17.834 ture. Samtlige adresser er gennemgået og valideret på grund af manglende postnumre og andet.

Turene er dag for dag indlagt i et testsystem og koordineret, idet der er regnet med 60 % planlagte ture og 40 % "straks-ture" jf. erfaringerne fra Midttrafik. Mellem 3 % og 5 % af turene er indregnet som soloture (tilfældigt udvalgt).

Resultatet af analysen viser, at turene i gennemsnit er ca. 23 km (PatientKm).

Med vognpriser gældende i indeværende kontraktperiode viser analysen, at kørselsomkostningerne (eksklusive servicetid) er ca. 5,8 kr./PatientKm.

Ved estimering af omkostningerne til servicetid (henholdsvis 6 og 12 minutter/tur) er anvendt den gennemsnitlige minutpris for servicetid for samtlige vogne i indeværende kontraktperiode.

For at vurdere effekten ved en koordinering af patientbefordringen med andre (kommunale) kørsler på Fyn er der for en enkelt dag indlæst og koordineret det samlede volumen af alle kørsler kørselstyper (ca. 1.800 ture).

Denne simulering indikerer, at der må forventes et yderligere effektiviseringspotentiale ved en samlet koordinering med øvrig kørsel på Fyn.

Uanset ovenstående er det i tabellen valgt at anvende et "konservativt" estimat på 7 kr./PatientKm.

Implementering og licenser

BEKTRA har lavet et oplæg til overordnet implementeringsplan for henholdsvis Syddanmark og hele Regionerne, da det endnu er usikkert hvilken model der vælges. Dels for at allokere egne ressourcer. Dels for at kunne give et omkostningsestimat til Region Syddanmark. Estimaterne er i sagens natur baseret på en udrulning efter BEKTRA-modellen. Hvis BEKTRA får besked senest ultimo juni, kan udrulning nås til 1. maj 2012.

Overordnet forventes Jylland at kræve 1435 timer á 600 kr. (= 861.000 kr.), mens hele regionen er estimeret til 2461 timer (= 1.476.600 kr.). Der ligger et stort arbejde på Fyn bl.a. fordi en masse nye bestillingscentraler og vognmænd skal være klar til at kunne kommunikere med Planet osv.

Hertil kommer indkøb af licenser á 6 kr. pr. tur. Dette er en engangsomkostning. Hvis årligt kørselsvolumen forøges betales de tilsvarende ekstra licenser.

Planlægning og udførelse af siddende patientbefordring

Oplæg baseret på fælles systemløsning (Bektra)



24. maj 2011

Indledning

FynBus og Sydtrafik har i oplæg af 31. marts 2011 præsenteret Region Syddanmark (RSD) for en løsning af opgaven med planlægning og udførelse af siddende patientbefordring fra 1. maj 2012 baseret på to parallelle udbud og de to trafiksekskabers nuværende forskellige systemløsninger (henholdsvis Bektra/Planet og SBH).

Sammenlignet med ét udbud og en fælles systemløsning, har modellen nogle ulemper for RSD. Bl.a. at kørslen på tværs af Lillebælt ikke ville kunne koordineres fuldt ud, og øget kompleksitet for sygehuspersonalet, der i visse situationer ville være nødt til at forholde sig til to planlægningssystemer.

RSD har derfor ønsket yderligere analyser af konsekvenserne af den delte model og undersøgelse af om en fælles model, som er regionens foretrukne løsning, trods den korte tidshorisont alligevel kan etableres fra 1. maj 2012.

På baggrund af de supplerende analyser og sonderinger er FynBus, Sydtrafik og RSD blevet enige om en fælles model der indebærer at FynBus træder ind i Bektra, således at patientbefordringen kan håndteres efter Bektra-modellen fra 1. maj 2012.

De fynske kommuner har allerede finansieret udviklingen af det nuværende SBH-system, og har som udgangspunkt ikke et selvstændigt ønske om at foretage et systemskift. Derfor indgår det i aftalen om den fælles model, at RSD som en del af implementeringsomkostningerne, kompenserer FynBus for de ekstra udgifter, som følger af systemudskiftningen på Fyn. De samlede etableringsomkostninger for FynBus er anslået 5,5 mio. kr. fordelt over 2 år. Afsatte midler til udvikling af SBH til håndtering af siddende patientbefordring på anslået 0,5 mio. kr., som falder bort pga. overgangen til Planet, fratrækkes. Dermed skal der i alt kompenseres 5 mio. kr.

Kørslen vil blive udbudt i fællesskab af FynBus og Sydtrafik/Midttrafik (som i forvejen har fælles udbud), i efteråret 2011. Det fælles udbud indebærer et driftssamarbejde mellem de tre trafiksekskaber, som betyder at handicapkørsel, telekørsel, Flextur, kommunale kørselsordninger og siddende patientbefordring i både Region Midt og Region Syddanmark koordineres sammen.

Opdateret analyse af kørselsøkonomien og et samlet og mere detaljeret skøn over omkostninger til implementering og løbende administration følger nedenfor.

Sammenfattende ligger der en relativt stor investering i de første år. Den vil dog kunne finansieres af den forventede reduktion i kørselsomkostningerne, også selvom der må forventes en gradvis indfasning af besparelespotentialer som nævnt i kørselsanalysen. Regionens besparelespotentialer fra 2013/2014 er netto 30 – 50 mio. kr. i forhold til i dag.

24. maj 2011

Opdateret analyse af kørselsøkonomien

Analyse af kørsel i november 2010	Syddjylland	Fyn	I alt
Ture (befordring af patient fra A til B. En returkørsel er altså 2 ture).	27.012	17.779	44.791
Km (transportarbejdet opgjort som direkte rejselængde for en PatientTur, dvs. hvis patienten var kørt solo og direkte mellem A og B)	1.198.054	447.182	1.645.575
Tid (transportarbejdet opgjort som direkte rejsetid for PatientTur i timer)	17.455	8.884	26.339
Estimeret kørselsomkostning (1.000 kr.)	7.200	3.600	10.800
med 6 min servicetid (1.000 kr.)	8.300	4.400	12.700
med 12 min servicetid (1.000 kr.)	9.400	5.100	14.500
Administration trafikselskab (1.000 kr.)			882 ¹
Driftsomkostninger i alt ved 6 min Servicetid (1.000 kr.)	8.839	4.760	13.582
Driftsomkostninger i alt ved 12 min Servicetid (1.000 kr.)			15.382
Betaling til taxa, SP og Taxa Fyn (1.000 kr.)	12.800	5.700	18.500
<i>Samlet besparelse med og uden administration i 1.000 kr. november 2010 ved 6 min servicetid</i>			4.918 (27%) 5.800 (31%)
Samlet besparelse med og uden administration i 1.000 kr. på årsbasis ved brug af bespareelsesprocent på kørselsudgifter i 2010 (185 mio. kr.) ved 6 min servicetid			49.950 57.350
<i>Samlet besparelse med og uden administration i 1.000 kr. november 2010 ved 12 min servicetid</i>			3.118 (17%) 4.000 (22%)
Samlet besparelse med og uden administration i 1.000 kr. på årsbasis ved brug af bespareelsesprocent på kørselsudgifter i 2010 (185 mio. kr.) ved 12 min servicetid			31.450 40.700

Baggrund og beregningsforudsætninger for analysen

Analysen er baseret på opgørelser fra de nuværende kontraktavere over alle ture i november måned 2010 med oplysninger om startadresse og slutadresse. Samtlige ture er ud fra adresserne koblet til de databaser som Planet benytter til at beregne tidsforbrug i kørselsplanlægningen.

¹ Adm.omk ved 490.000 ture pr. år (delt med 12) jf. bilag B om administrationsomkostninger

24. maj 2011

Derved er det muligt at opgøre transportarbejdet i tid, som er den faktor vognmanden faktisk afregnes efter i Flextrafik og dermed give et ret præcist bud på størrelsen af transportarbejdet. Dette er sammenholdt med de realiserede omkostninger pr. direkte rejseminut i Midttrafik, som er 6,83 kr. De geografiske turdata er ligeledes koblet med en afstandsdatabase for at give et supplerende mål for transportarbejdet i km².

I Midttrafik er turene gennemsnitligt på 29,3 km og har taget 42,4 minutter at udføre.

I Sydjylland er turene gennemsnitligt på 44,4 km og har taget 44,6 minutter at udføre.

På Fyn er turene gennemsnitligt på 25,2 km og har taget 30,0 minutter at udføre

Forskellen i tidsforbrug skyldes primært en stor andel bykørsel i Midttrafik (Aarhus), hvor tidsforbruget pr. km er relativt stort. Tendensen er den samme for Fyn hvor meget kørsel går ind omkring OUH.

De i alt 353.000 rejser med/uden servicetid i Midttrafik fordeler sig således for 2010:

- 276.000 rejser med 'servicetid'
- 77.000 rejser uden tildelt servicetid, heraf 5.700 rejser bestilt som solorejser

Den gennemsnitlige servicetid i Region Midtjylland er på 5,8 min. pr. tur.

Erfaringerne fra de øvrige Bektra-selskaber peger på en entydig sammenhæng mellem kørselsvolumen og kørselsøkonomi. Stort volumen giver bedre udbudsresultat, bl.a. fordi det tiltrækker mange bydere, og kørslen for trafikkselskabet er en stor del af omsætningen for mange af dem. Det skærper konkurrencen i markedet. Koordineringsmulighederne er selvsagt også langt større end ved et lille volumen. Den bedre koordinering i form af sam- og kædekørsel er desuden en miljømæssig gevinst idet mængden af tom- og solokørsel minimeres. I Region Midt indgår 90 % af turene således i koordinerede vognløb.

Tabellen herunder illustrerer volumen-potentialet i Region Syddanmark sammenlignet med Region Midt.

November 2010	Areal (km²)	Ture	Ture pr km²	Km	Km pr km²
Region Syd	12.206	44.791	3,67	1.645.236	135
Region Midt	13.124	30.394	2,32	856.256	65

² Planetzoneopdelingen (som er afregningsgrundlaget i Planet) er ikke er nær så fintmasket på Fyn som i Jylland, idet Bektra-selskabernes kørsel på Fyn pt. begrænser sig til et minimum. Det giver alt andet lige flere km, højere anslået tidsforbrug og dermed også en højere omkostning (5-10 %). Det betyder dog samtidig at der er et yderligere potentiale på Fyn, som kan realiseres ved at køretider mv. tilpasses ifm. erfaringerne fra den daglige drift.

24. maj 2011

Analyseresultater

Analysen viser hvordan kørselsøkonomien ville se ud, hvis patientbefordring i Region Syddanmark var afviklet som i Region Midt og med to niveauer for gennemsnitlig servicetid pr. tur - henholdsvis 6 og 12 minutter (i Midt er det realiserede niveau 5,8 min). Set i lyset af ovenstående, er der ingen saglige grunde til at effektiviseringspotentialet i Syddanmark ikke skulle være på højde med det man har opnået i Region Midt. Det må dog forventes at tage en 2-3 år før man når så vidt. I starten vil der således være en indkøringsperiode hvor både sygehuspersonale, patienter og vognmænd skal lære det nye system at kende ligesom markedet skal finde sit niveau over et par udbud.

Kørsel over Lillebælt

Som led i arbejdet med at analysere konsekvenserne af en delt løsning mellem Sydtrafik og FynBus (2 systemer) er der ønsket et overblik over omfanget af kørsler på tværs af Lillebælt, hvor koordinering mellem landsdelene ikke vil være mulig.

Baseret på kørselsdata for november 2010 ser analysen sådan ud:

Analyse af kørsel over Lillebælt	Syddjylland	Fyn	I alt	% af det samlede transport arbejde
Ture (befordring af patient fra A til B. En returkørsel er altså 2 ture).	4.143	453	4.596	10 %
Km (transportarbejdet opgjort som direkte rejselængde for en PatientTur, dvs. hvis patienten var kørt solo og direkte mellem A og B)	424.255	44.223	468.478	
Tid (transportarbejdet opgjort som direkte rejsetid for PatientTur i timer)	5.510	737	6.247	
Estimeret kørselsomkostning (1.000 kr.)	2.260	250	2.510	
med 6 min servicetid (1.000 kr.)	2.430	270	2.700	21 %
med 12 min servicetid (1.000 kr.)	2.600	290	2.890	

24. maj 2011

Skøn over implementerings- og administrationsomkostninger for hele regionen efter Bektra-modellen

Implementering og licenser - engangsudgifter

Bektra estimerer at implementering af siddende patientbefordring i hele regionen vil beløbe sig til knap 1,5 mio. kr. Hovedopgaverne er:

- Gennemgang og redigering af de geografiske grunddata
- Etablering af sygehusadresser og afdelinger i Planet inkl. opmåling af tidsforbrug
- Forberedelse af nye vognmænd og centralers adgang til og kommunikation med Planet

Hertil kommer indkøb af licenser á 6 kr. pr. tur. Dette er en engangsomkostning. Hvis årligt kørselsvolumen forøges betales de tilsvarende ekstra licenser. Ved et turantal på 490.000 giver det en betaling på 2.940.000 kr.

De årsværk der er beskrevet under driftsadministration vil skulle starte tidligere end driftsstart for at kunne være driftsklar til 1. maj 2012. Projektledelse fra 1. september 2011. Øvrige fra årsskiftet. Anslået udgift: 2.237.000 kr.

Særlige implementeringsomkostninger i forbindelse med FynBus systemudskiftning:

I alt 5.000.000 kr. efter fradrag af 500.000 kr., som er sparede udviklings-/implementeringsmidler til SBH.

I alt 11.677.000 kr. fordelt over 3 år

Driftsadministration – løbende udgifter

Det endelige oplæg skal afpasses efter forventningen til samlet kørselsvolumen som blandt andet kan blive ændret ved en ændret visitationspraksis. I dette estimat er der dog ikke indregnet eventuelle effekter af ændret visitationspraksis, så omkostningerne er anslået ud fra et niveau på 490.000 ture pr. år (svarende til volumen i Region Syddanmark i 2009). Estimatet er udarbejdet sammen med Midttrafik og baseret på erfaringerne med patientbefordring i Region Midt.

Turafhængig betaling:

Til dækning af Bektras fællesomkostninger og for adgang til alle relevante programmer og funktionaliteter betales et beløb pr. tur, som erfaringsmæssigt ligger på 6-8 kr.

3.430.000 kr. (ved 7 kr. pr. tur)

Drift i tidsrummet 6.30-17.00 på hverdage:

Der betales for det antal årsværk som skønnes at være nødvendigt for at klare de forskellige driftsopgaver bl.a.:

24. maj 2011

- Udbud og kontraktadministration
- Afregning/fakturering
- Kørselskoordinering og vognstyring
- Udredning af klager
- Vedligeholdelse og korrektion af grunddata
- Uddannelse og support af superbrugere på regionens bestillingskontorer
- Statistik

10,5 årsværk (9 trafikstyrere, 1 projektleder, 0,5 afregningsmedarbejder)

6.150.000 kr. inkl. overhead.

Drift i tidsrummet 17-23, weekender og helligdage:

Der kan laves aftale med Bektra Call Center alt efter RSDs ønsker til betjening. Ved samme serviceniveau som i Midttrafik skønnes en udgift på 1.000.000kr.

De samlede omkostninger til løbende driftsadministration beløber sig således til 10.580.000 kr. i 2011-prisniveau, hvilket fra 2014 vil være regionens samlede årlige omkostning til løbende driftsadministration til trafikselskaberne i forbindelse med udførelse af siddende patientbefordring ved uændret kørselsomfang.

Sammenfattet i tabelform ser fordelingen af omkostninger for RSD i budgetårene 2011-2015 således ud:

(1.000 kr.)		2011	2012 ³	2013	2014	2015	I alt
	Bektra forberedelse	780	720				1.500
	Nettoudgifter Fynbus systemudskiftning		4.625	375			5.000
	Årsværk hos trafikselskaberne til forberedelse af drift	200	2.037				2.237
	Licenser		1.960	980			2.940
Implementering i alt		980	9.342	1.355	0	0	11.677
Løbende adm.bidrag			7.053	10.580	10.580	10.580	38.793
I alt		980	16.395	11.935	10.580	10.580	50.470

³ Driftsstart 1. maj 2012, dvs. kun 8 mdrs. drift