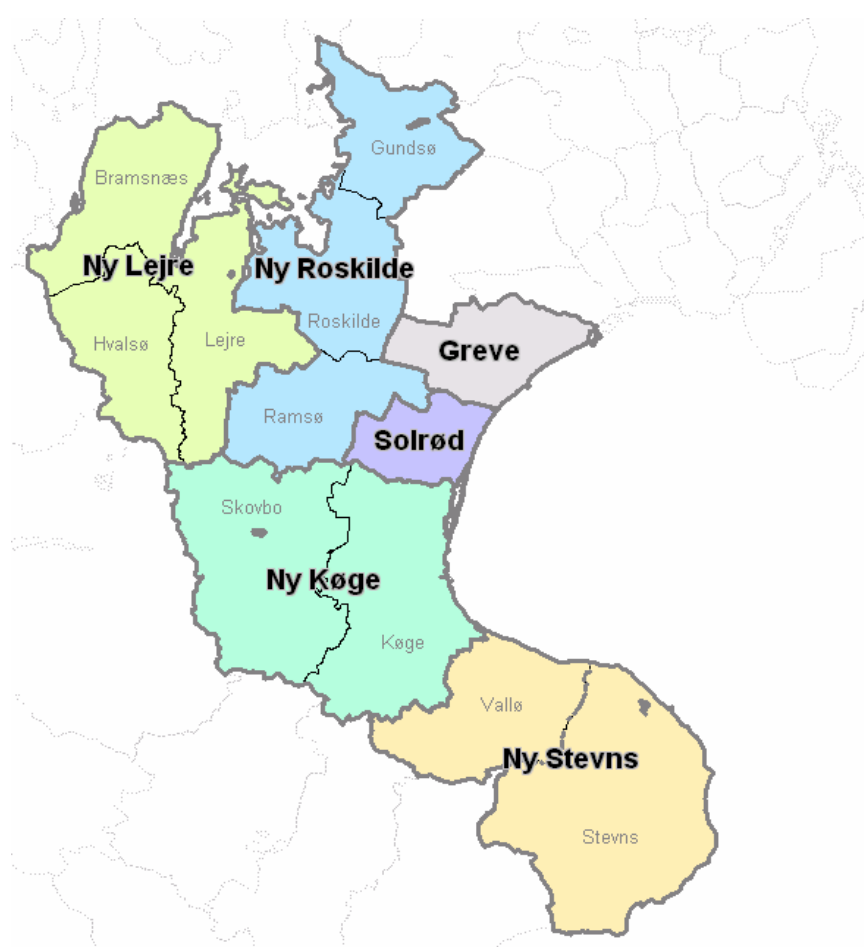


# Kommuneforeningen i Roskilde Amt

## Kommunalt støttet persontransport

- En opgørelse over situationen efter Strukturreformen



April 2006



# **Kommunalt støttet persontransport**

- En opgørelse over situationen efter Strukturreformen

April 2006

Dokument nr.: Version 1.2  
Udarbejdet: LM  
Kontrolleret: SK/LM

# Indhold

<b>1. Sammenfatning</b>	<b>2</b>
<b>2. Indledning</b>	<b>9</b>
2.1 Baggrund	9
2.2 Formål	10
2.3 Indhold og datagrundlag	10
<b>3. Lokal rutekørsel</b>	<b>12</b>
3.1 Beskrivelse	12
3.2 Udgifter til lokal rutekørsel	14
<b>4. Individuel Handicapkørsel</b>	<b>16</b>
4.1 Beskrivelse af ordningen	17
4.2 Udgifter til individuel handicapkørsel	17
<b>5. Transportopgaver der overtages fra amtet</b>	<b>20</b>
5.1 Sundhedsområdet	20
5.2 Uddannelsesområdet	22
5.3 Socialområdet	24
5.4 Udgifter der overdrages fra amtet	26
<b>6. Eksisterende kommunale transportopgaver</b>	<b>27</b>
6.1 Spørgeundersøgelse	28
6.2 Folkeskoleelever	29
6.3 Specialklasseelever	31
6.4 Transportudgifter - folkeskole og specialklasser	32
6.5 Ældre til dagcentre- og daghjem	34
6.6 Ældre – lægekørsel mm	35
6.7 Transportudgifter – ældre	37
<b>7. Udfordringer og muligheder</b>	<b>39</b>
7.1 Spændvidden i transportopgaverne	39
7.2 Almindelig rutekørsel	40
7.3 Behovsstyret transport	41
7.4 Videre arbejde	42
<b>8. Nøgletal</b>	<b>44</b>
8.1 Greve	45
8.2 Solrød	46
8.3 Ny Køge	47
8.4 Ny Stevns	48
8.5 Ny Lejre	49
8.6 Ny Roskilde	50

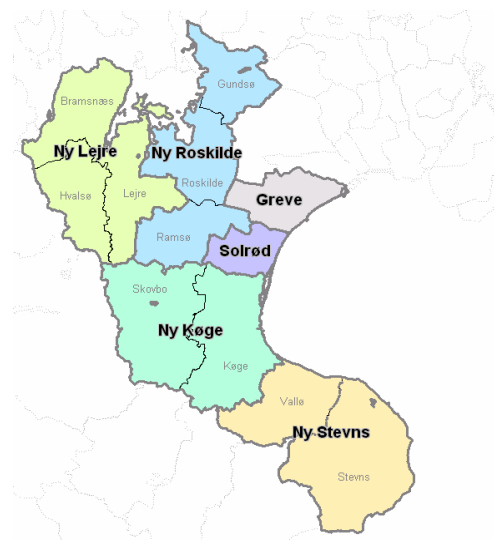
## 1. Sammenfatning

*Kommunerne i Roskilde Amt vil efter realiseringen af Strukturreformen i 2007 bruge knap 150 mio. kr. pr. år til forskellige former for kørselsordninger for deres borgere. Halvdelen af udgifterne knytter sig til den almindelige kollektive busstrafik som er tilgængelig for alle borgere. Den anden halvdel knytter sig til særkørselsordninger, hvoraf hovedparten er kørsler som kommunerne ifølge lovgivningen har pligt til at stille til rådighed. Det er hovedkonklusionen på analysen, der beskrives i denne rapport.*

### Baggrund, formål og metode

Med realiseringen af Strukturreformen får kommunerne i Roskilde Amt, ligesom resten af kommunerne i landet, en række nye opgaver mht. persontransport:

- Kommunerne skal betale for almindelig lokal kollektiv bustransport i deres område
- Kommunerne skal betale for bevægelseshæmmede borgeres brug af den individuelle handicapordning
- Fra amtet overtages en række opgaver indenfor sundheds-, uddannelses- og socialområdet



Figur 1.1. Gamle og nye kommuner

Kommunerne har allerede i dag en række serviceforpligtigelser, der indebærer, at der skal stilles et transporttilbud til rådighed. Særligt indenfor folkeskole- og ældreområdet.

Volumenet af de transportopgaver der skal løftes i kommunerne stiger altså ikke alene, fordi kommunerne bliver større, men også fordi opgaverne bliver flere. Det er en naturlig anledning til et serviceeftersyn af, hvordan opgaven med persontransport løftes i de nye kommuner.

Kommuneforeningen i Roskilde Amt har som en sidste aktivitet inden nedlæggelsen i 2006 ønsket en kortlægning af kommunale kørselsforpligtigelser i amtets kommuner: Greve, Solrød, Skovbo, Køge, Vallø, Bramsnæs, Hvalsø, Lejre, Gundsø, Roskilde og Ramsø. Endvidere inddrages Stevns Kommune idet den fusioneres med Vallø.

I udredningen kortlægges og synliggøres kommunernes transportaktiviteter for på den måde at åbne op for vurdering af, om der er nogle interessante potentialer for at samtænke forskellige typer af transportopgaver. Det ligger ikke i opgavens opdrag at komme med anvisninger på, hvordan man konkret kan gøre det i de enkelte kommuner. Udredningen kan betragtes som en slags ”hjælp til selvhjælp” i en proces, hvor de kommunale kørselsforpligtigelser sam- og måske nytænkes.

Udredningen baserer sig på indhentning af oplysninger fra HUR og Roskilde Amt om de kørsler, der nu overgår budgetmæssigt til kommunerne. Oplysninger om de kørselsforpligtigelser der allerede er i kommunerne er indsamlet gennem to spørgeskemaundersøgelser: Ét på folkeskoleområdet og ét på ældreområdet. Indsamling af oplysninger fra de enkelte kommuner har vist sig at være en vanskelig proces, fordi viden ligger spredt på mange forskellige dele af forvaltningerne. Samtidig er der en meget stor diversitet i den måde, man varetager transportopgaverne på rundt omkring. På detailniveauet kan der derfor være unøjagtigheder i rapportens tabeller for de enkelte kommuner. Tallene vurderes imidlertid på et overordnet niveau at være meget tæt på de faktiske forhold.

### Samlet set

En sammenfatning af hovedresultater er vist i tabel 1.1 og figur 1.2. Målt per borgere ligger udgifterne til forskellige former for transportordninger i de 12 kommuner i 2007 på knap 600 kr. Der er stor forskel kommunerne imellem varierende med mere end 100 % fra den billigste til den dyreste.

*Tabel 1.1. Skøn over kommunernes udgifter i 2007*

I mio.kr.	Fra HUR		Fra Roskilde Amt	Nuværende udgifter		I alt	Kr. pr. indbygger
	Rutekørsel	Handicap		Skole	Ældre		
Greve	10,3	1,5	3,4	2,8	3,1	21,1	443
Solrød	5,0	0,4	1,6	0,6	0,9	8,6	417
Ny køge	15,2	1,6	4,7	7,4	3,4	32,4	590
Ny Stevns	6,7	0,7	1,4	3,0	2,1	14,0	643
Ny Lejre	12,0	0,8	2,6	4,8	1,7	22,0	844
Ny Roskilde	26,1	2,5	5,9	7,2	6,9	48,6	612
Alle	75,3	7,6	19,7	25,9	18,2	146,7	586
Fordeling	51%	5%	13%	18%	12%	100%	

Udgifter til lokal busstrafik udgør næsten alle steder halvdelen af de samlede udgifter. Den individuelle handicap-ordning udgør de fleste steder ca. 5 % af de samlede udgifter. De øvrige udgifters andel af de samlede transportudgifter varierer en del kommunerne imellem. Særligt udgifter til transport af skoleelever er meget forskellig.

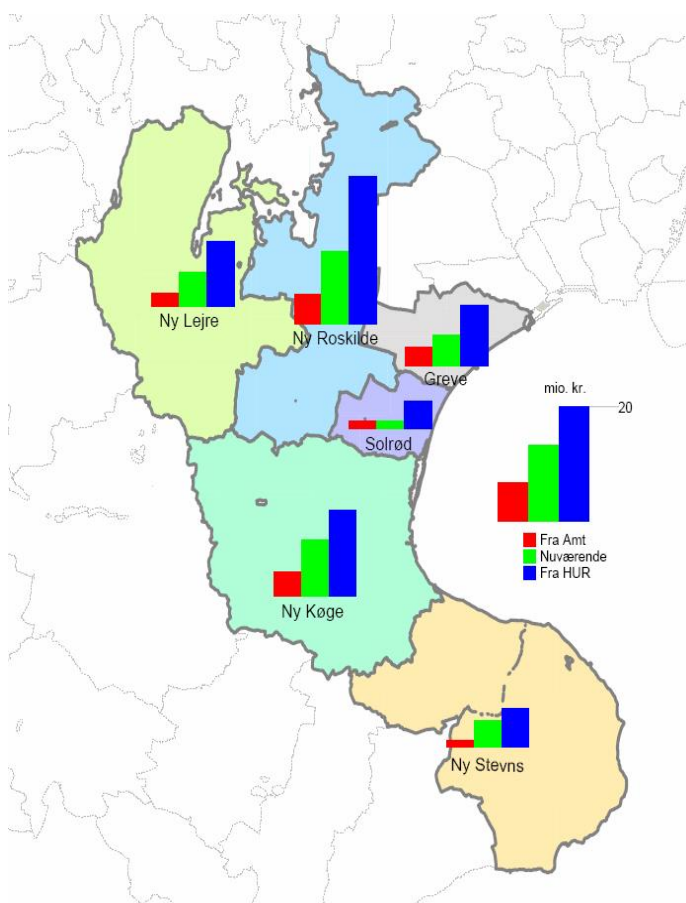
### Budgetposter fra HUR

Fra HUR overtager kommunerne finansieringen af den lokale kollektive busstrafik samt udgifter til den individuelle handicapkørsel. Samlet set udgifter på over 80 mio. kr. pr. år.

Rapporten indeholder en beskrivelse af den lokale busstrafik i kommunerne baseret på en opsamling fra de nøgletalsrapporter, som HUR har udarbejdet for hver enkelt af de nuværende kommuner samt indhentning af oplysninger fra Storstrøms Trafikselskab (STS). Trafikselskab Sjælland skal fremover varetage rutekørslen, herunder gennemføre udbud samt fastlægge, hvilket takst- og billetteringssystem der skal anvendes.

Det er endnu ikke besluttet, hvilken finansieringsmodel der vil blive endeligt lagt til grund for kommunernes betaling for den lokale busstrafik. De skønnede tal på samlet set ca. 75 mio. pr. år for alle kommunerne skal derfor tages med forbehold. De endelige tal vil kunne vise sig at afvige 33 % i både opad og nedadgående retning – og forskelligt kommunerne imellem.

I den individuelle handicapordning tilbydes svært handicappede kørsel til fritidsformål. Ordningen, der er fastlagt ved lov, har fungeret som en fælles ordning for hele Hovedstadsområdet siden 1979. HUR har hidtil haft det fulde ansvar for visitering, drift og finansiering. Fremover skal kommunerne selv betale for egne borgeres brug af ordningen. Der er i første omgang overvejende tale om at overtage en udgiftspost på knap 8 mio. kr. På længere sigt må det imidlertid forventes, at der med kommunernes direkte finansiering også følger et ønske om en større indflydelse på, hvem der kan visiteres og på hvilket serviceniveau.



Figur 1.2. Skøn over udgifter i 2007

Trafikselskab Sjælland har endnu ikke fastlagt en finansieringsmodel for den individuelle handicapordning. Mest sandsynligt er det imidlertid, at man i første omgang vælger den model, der allerede anvendes i Storstrøms og Vestsjællands Amter nemlig, at der betales pr. visiteret bruger.

### **Nye budgetposter fra Roskilde Amt**

En stor del af amternes nuværende serviceforpligtigelser overføres til kommunerne. I alt skønnes transportopgaver for ca. 20 mio. kr. pr. år overført. Kommunerne overtager transportopgaver indenfor følgende områder:

- Genoptræning efter sygehusophold
- Vidtgående og kompenserende specialundervisning
- Arbejdstilbud mm til unge og voksne handicappede
- Specialbørnehaver

Sundhedsloven fastlægger, at kommunerne får myndighedsansvar i forhold til al *genoptræning* som tilbydes patienter efter udskrivning fra et sygehus. Det kan i nogle kommuner betyde, at noget af genoptræning med tiden vil flytte sig fra sygehusene og ud på kommunernes egne plejehjem og dagcentre eller sundhedscentre, hvor der allerede finder forskellige former for træning sted. Samlet set skønnes at de 12 kommuner får udgifter på lidt under én mio. kr. pr. år til denne opgave.

Den *vidtgående specialundervisning* vedrører børn der har helt særlige behov pga. fysiske funktionsnedsættelser eller pga. mentale udviklingsforstyrrelser. Den *kompenenserende specialundervisning* gives til unge og voksne borgere med forskellige former for handicap. Roskilde Amt har i dag udgifter på ca. 12 mio. kr. pr. år til denne kørsel.

Kommunerne overtager en række sociale institutioner fra amtet: Specialbørnehaver, aflastningshjem for børn, beskyttede værksteder for mentalt og fysisk voksne handicappede, krisecentre for kvinder, misbrugsinstitutioner, bofællesskaber mm. Fælles for alle, med specialbørnehaverne som en undtagelse, er at transport af brugerne er decentraliseret til institutionen, og indgår som en del af institutionernes egne budgetter.

Samlet er det opgjort, at amtet i dag har udgifter til kørsel på ca. 7 mio. kr. til disse *sociale institutioner*. Størstedelen af udgifterne knytter sig til transport af handicappede børn og voksne. På kort sigt forventes der ikke at ske de store ændringer i, hvilke institutioner de enkelte brugere er knyttet til.

## Kørsler som allerede er i kommunerne

Kommunerne har allerede i dag en række lovbundne kørselsforpligtigelser, hvoraf de største udgifter knytter sig til:

- Folkeskoleelever med lang eller farlig skolevej
- Elever til kommunens specialklasser og -skoler
- Kørsel af ældre til daghjem og -centre
- Kørsel af ældre til læge og speciallæge

Kørselsbehov og måden det praktisk imødekommes på er meget forskellig fra kommune til kommune. Dertil kommer, at viden om denne kørsel i de enkelte kommuner er spredt på flere forskellige forvaltninger. Det har derfor været nødvendigt at gennemføre en spørgeundersøgelse, hvor hver enkelt kommune har indberettet nøgletal. Alle kommuner har besvaret ét skema for folkeskoleområdet og ét skema for ældreområdet.

Kommunerne skal sørge for at *folkeskoleelever* kan komme i skole og stille en transportmulighed til rådighed, hvis eleven har langt til skole eller skolevejen anses for at være farlig at færdes på. Elever som skal til *kommunale specialklasser og -skoler* vil ofte få længere vej til skole og dermed være omfattet af kriteriet om lang skolevej. Samlet set bruger de 12 kommuner ca. 26 mio. kr. pr. år på transport af skoleelever herunder specialskoleelever.

På ældreområdet relaterer kommunens opgaver sig på nuværende tidspunkt til at sikre, at de ældre kan komme frem og tilbage til tilbud på de kommunale *daghjem og dagcentre*. Derudover skal kommunen sikre, at ældre kan komme til og fra *lægebesøg*. Nogle kommuner vælger udover disse tilbud, selv at give en yderligere service. Det kan f.eks. være i form af en servicebus. Samlet set anvendes der ca. 18 mio. kr. pr. år til transport af ældre.

## Udfordringer og muligheder

Der er stor forskel på de behov forskellige brugere af kørselstilbud har, og derfor også i på hvilken måde transporten udføres rundt om i de 12 kommuner. I tabel 1.2 er spændvidden illustreret.

Betjeningsmæssigt er det ene yderpunkt den rute- og køreplanlagte kollektive transport som er den, der udføres med store gule busser. Det andet yderpunkt er den individuelle handicapordning, der er fuldstændig behovsstyret, idet kørslen tilrettelægges løbende efter de indkomne bestillinger.

Skaren af brugere er meget sammensat. Der er brugere som er helt selvhjulpne, og brugere der har brug for meget omfattende hjælp. Det er ikke muligt at imødekomme samtlige behov i én og samme form for standardiserede kørselsordning. Alle kommuner vil fortsat have behov for almindelig bustrafik og for individuelt tilrettelagt og behovsstyret transport.



Tabel 1.2 Spændvidden i kørselstyper og brugergrupper

Kørselstype	Vognstype	Brugere
Køreplanlagt	Stor gul bus	<i>Med prisreduktion eller gratis transport:</i> Folkeskoleelever Pensionister Uddannelsessøgende
	Minibus	<i>Med fuld egenbetaling:</i> Pendlere Øvrige brugere
Behovstyret	Taxa	<i>Med regelmæssige rejser</i> Børn til specialbørnehaver Elever til specialskole/klasse Unge og voksne handicappede til arbejdstilbud Ældre til dagcentre- og daghjem
	Minibus	<i>Med spontane rejser</i> Handicappede til fritidsformål Elever til kompenserende specialundervisning Ældre til læge Genoptræning/efterbehandling Forskellig klubaktiviteter

I den lokale bustrafik er det set fra brugernes side det vigtigste, at bussen kører, der hvor der er brug for den og på det rigtige tidspunkt. For brugerne er det ligegyldigt, hvilken myndighed der har ansvar for hvad. Derfor er det vigtigt at kommunerne nøje overvejer, hvilke ændringer der eventuelt skal gennemføres, og at det gøres konsekvent med borgernes og brugernes behov for øje. Hvis potentialet for forbedringer og/eller besparelser skal udløses, er det imidlertid vigtigt, at kommunerne har fokus på opgaven. For den almindelige lokale bustrafik er der behov for et beredskab rette mod:

- At formulere det serviceniveau som man ønsker lokalt for den offentligt tilgængelige kollektive bustransport, og som ligger indenfor de økonomisk realistiske rammer
- At opsamle lokale ønsker og behov i befolkningen mht. lokal bustrafik. Den lokale forankring muliggør forbedringer også i detaljen.
- At bliver gode indkøbere af lokal kollektiv bustransport fra HUR, som står for den praktiske realisering f.eks. i form af konkrete køreplaner, udbud og entreprenørkontakter

For mange brugere af *specialkørselsordninger* er det utrolig vigtigt, at der er stabilitet og ensartethed i deres hverdag. Det gælder f.eks. et autistisk barn eller en dement ældre. Andre brugere er mere robuste og tåler godt ændringer. Alene volumen af særkørselsordningerne i de nye kommuner gør, at det er et område, hvor man med fordel kan se på potentialer for forbedringer og måske ressourcebesparelser. Men også her er det vigtigt at forandringer foretages med udgangspunkt i brugernes konkrete og meget forskelligartede behov.

For særkørselsordningerne er der behov for et beredskab rettet mod:

- At se på tværs af forvaltninger, men henblik på kørselskoordinering hvor det er muligt – og i respekt for brugernes meget forskelligartede behov
- At sikre de mest hensigtsmæssige indkøb af transport – i mange tilfælde via offentlige udbud

Der findes mange forskellige måder at varetage opgaven på. Hver enkelt kommune har forskellige vilkår, behov og ønsker. De 12 kommuner der er analyseret er så forskellige, at det ikke er muligt at give egentlige anbefalinger for dem alle tilsammen. Med opbrydningen af Amtets grænser, etablering af de nye storkommuner og den nye rollefordeling er der åbnet op for helt nye samarbejdsrelationer – internt i de nye kommuner samt udadtil i forhold til nabokommuner, regionen og trafikskabet.

## 2. Indledning

### 2.1 Baggrund

Efter Strukturreformen får kommunerne i Roskilde Amt, ligesom resten af kommunerne i landet, en række nye opgaver mht. persontransport:

- Kommunerne skal fremover selv betale for *almindelig lokal kollektiv bustransport* i deres område. Trafikselskab Sjælland skal varetage rutekørslen, herunder gennemføre udbud samt fastlægge, hvilket takst- og billetteringssystem, der skal anvendes
- Kommunerne skal selv betale for bevægelseshæmmede borgeres brug af den *individuelle handicapordning*. Trafikselskab Sjælland skal varetage kørslen, herunder gennemførelse af udbud samt håndtering af den løbende kørselsbestilling
- *Fra amtet overtages en række opgaver* indenfor sundheds-, uddannelses- og socialområdet. I det omfang opgaverne indebærer et transporttilbud til brugerne, følger det også med

Kommunerne har allerede i dag en række serviceforpligtigelser, der indebærer, at der skal stilles et transporttilbud til rådighed. De største opgaver knytter sig til transport af skoleelever samt af ældre borgere.

Transport er ikke et mål i sig selv men et middel til at komme mellem de aktiviteter, der er det egentlige mål. I overensstemmelse hermed er det en budgetpost, der ofte knytter sig til de primære aktiviteter og som ligger spredt over mange forskellige dele af forvaltningen. Almindelig rutekørsel vil formentlig være at finde hos tekniske forvaltning, handicapkørsel hos socialforvaltningen, transport af elever i børne- og ungdomsforvaltningen osv. En yderligere spredning ligger i, at det ofte er de enkelte institutioner, der har budgetposten som en del af en samlet bevilling.

Volumenet af de transportopgaver der skal løftes i kommunerne stiger ikke alene fordi kommunerne bliver større, men også fordi opgaverne bliver flere. Det er en naturlig anledning til et serviceeftersyn af, hvordan opgaven med persontransport håndteres i de nye kommuner. Sker det på den mest hensigtsmæssige måde, eller kunne det måske gøres på andre måder, hvor man kan opnå en bedre betjening og/eller en bedre ressourceudnyttelse? En sådan

vurdering vanskeliggøres af, at der mange steder savnes et overblik over transportens omfang og karakter, fordi det ikke er en særskilt opgave, men en aktivitet der er tæt knyttet til mange forskellige former for kommunale opgaver.

## 2.2 Formål

Kommuneforeningen i Roskilde Amt har derfor, som en sidste aktivitet inden nedlæggelsen i 2006, ønsket en kortlægning af kommunale kørselsforpligtigelser i amtets kommuner. *Formålet med udredningen er at skabe et overblik over de kommende kommunale kørselsforpligtigelser indenfor transportområdet i kommunerne i Roskilde Amt: Greve, Solrød, Skovbo, Køge, Vallø, Bramsnæs, Hvalsø, Lejre, Gundsø, Roskilde og Ramsø. Endvidere inddrages Stevns Kommune, idet den fusioneres med Vallø.*

Kommunernes transportaktiviteter kortlægges og synliggøres for på den måde at åbne op for vurdering af, om der er nogle interessante potentialer for at samtænke forskellige typer af transportopgaver. Endvidere kan udredningen forhåbentlig bidrage til, at kommunerne kan lade sig inspirere af, hvordan man gør i andre kommuner.

Det ligger udenfor udredningen opdrag at komme med konkrete anvisninger på, hvordan tingene kan gøres anderledes i de enkelte kommuner. Udredningen kan betragtes som en slags ”hjælp til selvhjælp” i en proces, hvor de kommunale kørselsforpligtigelser sam- og måske nytænkes. I 2007 vil fokus de fleste steder formentlig være på selve overdragelsen af de nye opgaver. Forbedringer og/eller ressourcebesparelser ved en bedre koordinering af de mange kørselsopgaver kræver et fuldt overblik over behov og muligheder og bør planlægges nøje. Derfor vil det mange steder være et skridt, man kan tage på lidt længere sigt.

Udredningen dækker over et bredt spekter af kørselsformer og brugergrupper. Yderpunkterne i kørselsformerne er almindelig rutekørsel efter en køreplan (en gul bus) og behovsstyret kørsel efter bestilling (i taxa el. minibus). De behov, brugerne har, er meget forskellige og afhængige af deres fysiske og psykiske formåen. Langt fra alle kørselsformer og brugergrupper kan matches. Det vil i hver enkelt kommune være en konkret vurdering, hvilke potentialer og muligheder, der er realistiske her.

## 2.3 Indhold og datagrundlag

Udredningen baserer sig på indhentning af viden fra en række forskellige kilder og sammenskrivning af denne. Oplysninger fra kommunerne er indsamlet via standardiserede spørgeskemaer.

Den *almindelige kollektive transport* (kapitel 3), hvor kommunerne nu overtager størstedelen af finansieringen, er velbeskrevet, idet HUR udarbejder nøgletalsopgørelser over produktion, benyttelse mm på kommuneniveau. Et væsentligt nøgletal, nemlig hvad det kommer til at koste kommunerne, mangler imidlertid. Der er endnu ikke taget beslutning om, hvilken konkret model

der vil blive anvendt til beregning af hver enkelt kommunes økonomiske bidrag til Trafikselskab Sjælland. En model skal på retfærdig vis kunne tage højde for, at mange lokale busruter overskrider kommunegrænser og, at det i forskellig grad er kommunens egne borgere og andre "udefra" der benytter lokalbusserne. Opgaven med at opnå enighed om en fordelingsmodel ligger i øjeblikket hos Trafik- og Energiministeriet og forberedelsesudvalgene i de nye Regioner. Udredningens opgørelse er derfor på nuværende tidspunkt et groft skøn, der skal tages med forbehold.

Den *individuelle handicapordning* (kapitel 4), som er en ordning hvor svært bevægelseshæmmede tilbydes kørsel til fritidsformål, er en helt ny opgavetype for kommunen. Derfor indeholder udredningen en beskrivelse af selve ordningen. Heller ikke her kender man endnu de præcise budgетtall for de enkelte kommuner, men her er det muligt at foretage et mere præcist estimat end for den lokale bustrafik.

Opgaverne *som overdrages fra amtet* (kapitel 5) er der indhentet oplysninger om fra Roskilde Amt. Det har krævet indhentning af oplysninger fra flere forskellige dele af amtets forvaltning. De fleste udgifter har det været nødvendigt at dele ud forholdsmæssigt, efter forskellige kriterier, til de enkelte kommuner, da aktiviteten ikke opgøres specifikt for hver enkelt kommune.

Opgaver *som kommunerne har i dag* (kapitel 6) er identificeret via en spørgeskemaundersøgelse. Der er udsendt to spørgeskemaer til hver af de 12 kommuner: Ét skema vedrørende folkeskoleelever inkl. specialklasselever og ét skema vedrørende ældre. Begge skemaer har i flere kommuner måtte besvares af flere forskellige dele af forvaltningen, fordi opgaverne ligger spredt også indenfor børne- og ældreområderne. Det er vanskeligt på en ensartet måde via et spørgeskema at indhente oplysninger, fordi praksis er meget forskellig. De samlede tal vurderes imidlertid at være meget tæt på de faktiske forhold.

De udfordringer og muligheder kommunerne står over for skitseres helt overordnet (kapitel 7). Endelig er der til sidst (kapitel 8) en opstilling af nøgletal for hver af de nye kommuner. For en samlet beskrivelse på tværs af opgavetyperne henvises til sammenfatningen (kapitel 1).

### 3. Lokal rutekørsel

I dette kapitel beskrives kort omfang og karakter af den lokale rutekørsel i de 12 kommuner. Beskrivelsen baserer sig på en opsamling fra de nøgletalsrapporter, som HUR har udarbejdet for hver enkelt af de nuværende kommuner<sup>1</sup> samt indhentning af oplysninger fra Storstrøms Trafikselskab (STS). Der gives også et meget groft skøn over de nye kommuners udgifter til lokal rutekørsel. Tallene baserer sig på beregningseksempler, som HUR i efteråret 2005 har fremlagt på dialogmøder med kommunerne. Her er fem forskellige modeller gennemregnet. Det skal bemærkes, at der for hver enkelt kommune er meget stor forskel på beregningsresultatet afhængig af, hvilken konkret model det lægges til grund (plus/minus 33 %), hvorfor tallene skal tages med et meget stort forbehold. Endelig ved man endnu ikke, om det overhovedet er en af disse modeller der bliver den endelige.

#### 3.1 Beskrivelse

Der er på en hverdag 42.000 passagerer, der bruger bus i Roskilde Amt, og der produceres 1173 køreplantimer – se tabel 3.1. Det svarer til, at der samlet set er 37 passagerer pr. køreplantime i hele Roskilde Amt. En tredjedel af buspassagererne passerer en af de nuværende kommunegrænser med bus. Endnu flere buspassagerer passerer en kommunegrænse, når de på deres rejse også anvender tog. Med de nye sammenlagt kommuner vil aktiviteten over kommunegrænser blive mindre, idet nogle af de rejser der i dag er kommuneoverskridende, bliver kommuneinterne.

Som det fremgår af tabel 3.1 er der meget stor forskel kommunerne imellem på, hvilket omfang den lokale kollektive bustransport har. Roskilde har de fleste brugere både i absolutte tal og i forhold til indbyggertal. Det forklares delvis med, at det er en bykommune, hvor indbyggere normalt oftere anvender kollektiv transport end i en landkommune. Men det har også en sammenhæng med byens udbud af arbejds- og ikke mindst uddannelsespladser.

---

<sup>1</sup> Kan downloades på HURs hjemmeside <http://trafikweb.hur.dk/KIa/nogletal2005.asp>. Her er opgørelser på de gamle kommuner, samt HUR's såkaldte kommunegrupper. Der findes ikke opgørelser på de nye kommuner.

Tabel 3.1. Passagerer og køreplantage. Hverdag februar 2005

	Passagerer				køreplan timer	Indbyggere
	i hele kommunen*	over kommune grænsen**	i kommunen pr. køreplantage	i kommunen pr. indbygger		
Greve	6719	1945	42	0,14	160	47700
Solrød	1523	1070	31	0,07	49	20700
Skovbo	1376	181	16	0,09	86	14900
Køge	7886	921	39	0,20	202	40100
Vallø	1024	271	35	0,10	29	10300
Stevns	971	72	17	0,09	56	11400
Bramsnæs	1703	789	19	0,18	90	9400
Hvalsø	660	331	27	0,08	24	7900
Lejre	1141	1758	19	0,13	60	8700
Gundsø	1781	2176	25	0,11	71	15700
Roskilde	18063	4093	55	0,33	328	54400
Ramsø	136	691	8	0,01	17	9300
Alle	42983	14298	37	0,17	1173	250500

\*(Påstigere + afstigere)/2

\*\*Kun til nabokommuner i Hovedstadsområdet. Gennemkørende tæller to gange.

Passagerer over kommunegrænsen kan derfor være større end passagerer i kommunen

Produktudbuddet varierer meget kommunerne imellem – se tabel 3.2. HUR skelner mellem følgende bustyper:

- *Almindelige gule busser*, der for størstedelens vedkommende varetager lokale behov og som fremover skal betales af kommunerne
- *S-busser* som betjener over længere afstande, gennem mange kommuner, og som fremover finansieres af de to regioner
- *E & P busser samt natbusser*, som betjener på tider og i relationer, hvor der er helt særlige behov. Fremover vil de skulle betales af kommunerne
- *Servicebusser* som er særligt tilpasset ældre og bevægelsehæmmede og som betjener helt lokalt. 2/3 af udgifterne dækkes i dag af kommunen og 1/3 af HUR. Fremover skal de fuldt ud finansieres af kommunerne
- *Telebusser*, som overvejende varetager lokale behov i tyndt befolkede områder, og fremover skal finansieres af kommunerne selv

I tabel 3.2 er vist en opgørelse over hvilke linietyper, der er i de 12 kommuner. Med tal er markeret, hvor mange linier der er af typen. Med farve er markeret, hvor stor en andel af køreplantimerne for den enkelte buslinie der ligger i selve kommunen. En mørk markering viser således, at størstedelen af den pågældende bustypes køreplantage er i kommunen. Lyse farver viser, at størstedelen af køreplantimerne for de aktuelle linier er i andre kommuner.

Tabel 3.2. Antal linier af forskellige bustyper. Andel af liniernes køreplantimer indenfor kommunen er vist med farver

	Bustype - antal linier*						% af linietydens køreplantimer som ligger i kommunen
	Almindelig	S-bus	E & P bus	Nat bus	Servicebus	Telebus	
Greve	3	3	1	1	1	1	100%
Solrød	6		1	1			50-99%
Skovbo	3					4	10-49%
Køge	12			1	1	4	1-9%
Vallø	6						0%
Stevns	5	3		1			
Bramsnæs	13					2	
Hvalsø	5					1	
Lejre	8					4	
Gundsø	3	1					
Roskilde	21	1	1	1	3	2	
Ramsø	4		1			1	

\*Incl. linier der drives af VT og STS

Alle kommuner har ”almindelige” gule busser. Ingen af kommunerne har *samlet* set alle køreplantimer i denne kategori indenfor egen kommune. Som der vendes tilbage til under beskrivelsen af skolebuskørsel, er enkelte af ruterne skolebusruter, som kommunerne tilkøber og selv betaler, men som er åbne for andre brugere og derfor optaget i køreplanen.

Otte af kommunerne har telebusser flere dog kun i begrænset omfang. Som der vendes tilbage til under beskrivelse en kommunale kørselsordninger for ældre, finder der flere steder et samarbejde sted, hvor kommunen tilkøber telebustimer til af HUR til varetagelse af lovpligtig ældrekørsel.

Tre kommuner – Greve, Roskilde og Køge – har servicebusser. Det er den eneste bustype, hvor alle køreplantimer ligger indenfor én kommunens grænser.

S-, P-, E- og natbusser er bustyper der overvejende knytter sig til de tættere befolkede områder.

### 3.2 Udgifter til lokal rutekørsel

I dag betales de lokale busruter fuldt ud af fællesskabet i HUR. Stevns Kommune derimod betaler allerede selv direkte for lokal kørsel. De 11 kommuner overtaget nu ligesom Stevns det fulde finansieringsansvar.

Kommunernes udgifter til køb af kørsel af Trafikselskab Sjælland kendes ikke endnu. HUR har tidligere fremlagt fem forskellige beregningsmodeller, men man ved endnu ikke om det overhovedet er nogle af disse, som i sidste ende bliver den endelige. I tabel 3.3 er vist et groft skøn ud fra disse fem mo-



deller. Det skal imidlertid bemærkes, at der for nogle af kommunerne er forskelle på op mod 33 % i både opad- og nedadgående retning fra tallet i tabel 3.3 afhængigt af, hvilken model der lægges til grund. Derfor skal tallene tages med et stort forbehold.

De udgifter som kommuner med servicebusser overtager kendes præcist. Man skal her være opmærksom på, at de udgifter kommunerne allerede har i dag er opgjort under eksisterende udgifter til kørsel af ældre (kapitel 6). Tilsvarende er kommunernes udgifter ved tilkøb fra HUR af f.eks. skolebuskørsel og ældre kørsel ikke medregnet i tabellen. Tabel 3.3 er dermed udtryk for de samlede udgifter kommunerne må forvente at overtage fra HUR med hensyn til almindelig kollektiv bustrafik – under forudsætning af uændret driftsomfang i forhold til dagens situation.

*Samlet set forventes kommunerne at overtage udgifter af størrelsesordenen 75 mio. kr. pr. år til lokal buskørsel.*

*Tabel 3.3. Udgifter som kommunerne overtager fra HUR til lokal buskørsel  
Udgifter i 1000 kr. Bemærk "almindelige lokalbusser" er groft skøn*

	Almindelige lokalbusser	Service busser**	I alt
Greve	10000	337	10300
Solrød	5000		5000
Skovbo	} 15000	204	} 15200
Køge			
Vallø	3000		} 6700
Stevns*	3700		
Bramsnæs	} 12000		} 12000
Hvalsø			
Lejre			
Gundsø	} 25000	1085	} 26100
Roskilde			
Ramsø			
Alle	73700	1626	75300

\*Nuværende betaling til lokalruter \*\*1/3 af de samlede udgifter

#### 4. Individuel Handicapkørsel

Kommunerne overtager det fulde finansieringsansvar for den individuelle handicapkørsel. Her tilbydes svært handicappede kørsel til fritidsformål. Ordningen har eksisteret som en fælles ordning i Hovedstadsområdet siden 1979. HUR har hidtil haft det fulde ansvar idet visitering, drift og finansiering har været et fælles anliggende for de tre amter og to centralkommuner i Hovedstadsområdet. Trafikselskabet skal ifølge loven fremover varetage den individuelle handicapordning på hele Sjælland. En væsentlig forskel for kommunerne i Hovedstadsområdet er imidlertid, at de nu selv direkte skal finansiere deres borgeres brug af ordningen.

Det er lovmæssigt defineret, hvilke brugergrupper der som minimum skal kunne anvende den individuelle handicapordning. Visitering foretages i dag af HUR. Det er i nogle tilfælde en vurderingssag om en person kan visiteres. Med flytning af finansiering til kommunerne vil visiteringsansvaret måske også blive flyttet hertil, således at bestiller og betaler er den samme myndighed. Det er endnu ikke afklaret.

Loven foreskriver et minimumsniveau for service. Men der kan være kommuner der ønsker et højere niveau på nogle områder, hvilket måske også kan blive en realitet, når kommunerne selv direkte skal betale for egne brugere.

Trafikselskab Sjælland har endnu ikke fastlagt en finansieringsmodel for den individuelle handicapordning. Mest sandsynligt er det imidlertid, at man i første omgang vælger den model, der allerede anvendes i Storstrøms og Vestsjællands Amter nemlig, at der betales pr. visiteret bruger. Mere sofistikerede modeller, hvor der tages hensyn til hver enkelt brugers kørselsomfang, kan komme på tale, men næppe allerede i 2007, da det kræver et bestillingssystem som detaljeret kan håndtere afregning for hver enkelt gennemført tur.

I det følgende introduceres den individuelle handicapordning kort. Derefter estimeres de udgifter de enkelte kommuner kan forvente til ordningen, idet der tages udgangspunkt i en simpel forholdsmæssig fordeling af udgifter efter antal brugere.

#### 4.1 Beskrivelse af ordningen

I den individuelle handicapordning tilbydes svært handicappede kørsel til fritidsformål. Ved en lovændring i 1992 blev alle kommuner og amter pålagt at indføre kørselsordninger, hvor handicappede, der er afskåret fra at benytte almindelig kollektiv transport, gives mulighed for at komme til og fra selvvalgte fritidsaktiviteter. Den landsdækkende introduktion af ordningen var begrundet i et ønske om ligestilling af handicappede med brugere af den almindelige kollektive transport og var i høj grad inspireret af en ordning som blev indført i Hovedstadsområdet allerede i 1979.

Ordningen retter sig mod personer over 18 år som er svært bevægelses-hæmmede, hvilket defineres som kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke, gangbukke eller lignende. Det udelukker visse handicapgrupper fra ordningen. f.eks. kan blinde og psykisk syge ikke alene visiteres pga. disse handicaps.

Brugerne må kun anvende ordningen til fritidsformål f.eks. besøg hos venner og familie, indkøb og kulturelle aktiviteter. Ordningen er overvejende tænkt som en mulighed for at foretage selvvalgte, spontane aktiviteter dog under hensyntagen til, at det normalt er nødvendigt med en vis bestillingstid. Til faste kørsler, f.eks. daglige besøg på et dagcenter, har de fleste kommuner andre kørselstilbud.

Loven foreskriver et minimumsserviceniveau:

- Der skal mindst tilbydes 104 ture pr. år
- Kørslen skal omfatte kørsel i eget amt og naboamt
- Prisen bør ikke ligge væsentligt højere end prisen på almindelig kollektiv transport
- Kørslen skal foregå så tæt på gadedøren som muligt

Med udgangspunkt i disse minimumskrav forvaltes den individuelle handicapkørsel meget forskelligt rundt om i landet. I Hovedstadsområdet har man f.eks. en udvidet service, idet der tilbydes betjening helt til entrédør, også selv om det betyder opbæring med trappemaskine. HUR ændrede i 2005 prisen for at benytte ordningen. Fra en abonnementsordning overgik man til den betalingsform, der er udbredt i store dele af landet, nemlig betaling efter forbrug. Prisændringen blev stærkt kritiseret af handicaporganisationer. Såvel ændringen som den efterfølgende diskussion har tilsyneladende bidraget til et kraftigt fald i brugen af ordningen. Antallet af brugere er således reduceret med ca. 25 % siden ændringen af betalingsreglerne.

#### 4.2 Udgifter til individuel handicapkørsel

Den udgiftsmodel der vurderes at blive lagt til grund for fordeling af udgifter i 2007 vil basere sig på en enhedspris pr. visiteret bruger fra de enkelte kommuner. En model baseret alene på befolkningstal vil ikke i tilstrækkeligt omfang afspejle, at der er forskellige behov i kommunerne, bl.a. som følge af

aktuel handicappolitik og andre kørselstilbud i kommunen. En model baseret alene på kørselsforbrug vurderes ikke på kort sigt praktisk gennemførlig, idet det stiller andre krav til registrering af alle gennemførte ture, end man aktuel gør i dag.

I tabel 4.1 er vist, hvor mange visiterede brugere der er i de 12 kommuner. For de 11 kommuner i Roskilde Amt er anvendt en opgørelse fra d. 20. februar 2006. For Stevns er tallet skønnet som en mindre reduktion i det samlede antal brugere i 2005. I hele amtet er der knap 1.300 visiterede brugere af den individuelle handicapordning. Ca. halvdelen er såkaldte tunge brugere, hvilket betyder, at der er behov for liftvogn til kørslen. I de fleste tilfælde fordi der er tale om en kørestolsbruger. Den anden halvdel er såkaldte lette brugere, for hvem kørslen godt kan foretages i en almindelig taxa.

Tabel 4.1. Individuel handicapkørsel. Visiterede og skøn over udgiftsfordeling

	Visiterede 20.2.2006				Udgifter	
	Let	Tung	Alle	pr. 1000 indbyg.	Skøn i 1000 kr.	
Greve	132	125	257	5,4		1.526
Solrød	38	36	74	3,6		439
Skovbo	32	34	268	4,4	4,9	1.591
Køge	75	127		5,0		
Vallø	24	28	122	5,0	5,6	724
Stevns		70*		6,1		
Bramsnæs	27	24	136	5,4	5,2	807
Hvalsø	19	19		4,8		
Lejre	20	27		5,4		
Gundsø	38	38	429	4,8	5,4	2.547
Roskilde	132	183		5,8		
Ramsø	20	18		4,1		
Roskilde Amt+Stevns			1.286	5,1		7.634
Hovedstadsområdet			13.800	7,6		82.000

\*Skøn. Der var 80 brugere i hele 2005

Målt i forhold til indbyggertal ligger kommunerne i Roskilde Amt i den lave ende med hensyn til, hvor mange der visiteres til ordningen sammenlignet med hele Hovedstadsområdet. Alle de nye kommuner i Roskilde Amt ligger under det gennemsnitlige antal på 7,6 visiterede 1.000 indbyggere i hele Hovedstadsområdet. Men også kommunerne imellem er der stor forskel. Allerede i dag har kommunerne en rolle med hensyn til at informere og hjælpe deres borgere med en visitation til ordningen. Den lokale praksis kan derfor have en betydning for, hvor mange af borgerne der rent faktisk tilsluttes ordningen. Forskelle i hvor mange der visiteres har også en sammenhæng med, hvor

mange svært bevægelseshæmmede der er bosat samt, hvilke transporttilbud kommunen i øvrigt har til denne gruppe. Man kan altså ikke entydigt konkludere, at kommuner med et relativt lavt antal visiterede også har et lavt serviceniveau mht. at opfylde transportbehov for målgruppen af svært bevægelseshæmmede.

HUR forventer i 2006 at have et tilskudsbehov på samlet set 82 mio. kr. Tilskudsbehovet forventes at være af samme størrelsesorden i 2007. Hertil kommer brugerbetalingen, som i 2004 var på knap 25 % af bruttoudgifterne. Efter en større ændring af taksterne i 2005 kan der forventes en ændring i brugerbetalingsandelen. I hvilken retning kan det imidlertid være vanskeligt at vurdere på nuværende tidspunkt, bl.a. fordi takstændringen faldt sammen med et fald i antallet af brugere på ca. 25 %.

Udgifter for kommunerne er beregnet under følgende forudsætninger:

- Kommuner betaler en fast pris pr. visiteret borger
- Tilskudsbehovet er på 82 mio. kr. pr. år i hele Hovedstadsområdet
- Der er et uændret antal visiterede i de enkelte kommuner
- Stevns Kommune får samme omkostninger pr. visiteret som kommunerne i Roskilde Amt

Med udgangspunkt i disse forudsætninger beregnes det, at *udgifterne i de 12 kommuner til individuel handicapkørsel samlet set vil være af størrelsesordenen 7,6 mio. kr.*

## 5. Transportopgaver der overtages fra amtet

En stor del af amternes nuværende serviceforpligtigelser på sundheds-, uddannelses- og socialområdet overføres til kommunerne. Forpligtigelsen til at sørge for brugernes transport påhviler de myndighed, der har serviceforpligtigelsen. Transportopgaven følger derfor også med over til kommunerne. Der kan identificeres fem typer af transportopgaver som kommunerne overtager:

<i>Sektor</i>	<i>Type</i>	<i>Primær målgruppe</i>
Sundhed	Genoptræning efter sygehusophold	Ældre
Uddannelse	Vidtgående specialundervisning	Skolebørn med handicap
Uddannelse	Kompenserende specialundervisning	Unge og voksne handicappede
Social	Beskyttede værksteder mm	Unge og voksne handicappede
Social	Specialbørnehaver	Førskolebørn med handicap

### 5.1 Sundhedsområdet<sup>1</sup>

Sundhedsloven fastlægger, at kommunerne får myndighedsansvar i forhold til al genoptræning som tilbydes patienter efter udskrivning fra et sygehus. Herunder får kommunen også ansvar for patienters transport til og fra genoptræningen.

I dag er det en transportopgave, der varetages af amtets sygehuse. Roskilde Sygehus har en bestillerfunktion, hvor al patientkørsel i hele amtet administreres fra.

<sup>1</sup> Kilder:

Roskilde Amts Sygehusvæsen. "Hvem betaler Deres kørsel til sygehuset"

Amtsrådsforeningen. "Budgetvejledning 2006"

Roskilde. Oversigt over fordeling på kommuner af patienter til genoptræning  
Danmarks Statistik. Statistikbanken

Der tilbydes afhentning af:

- Patienter med behov for liggende transport
- Pensionister der ikke har helbred til selv at sørge for transport til genoptræning og ambulans behandling

Udgifter til transport refunderes endvidere delvist for patienter med mere end 50 kilometer til behandlingsstedet.

Til udførelse af kørslen har Sygehusene kontrakt med BRAM, som er en sammenslutning af taxavognmænd i Roskilde Amt. Kontrakten udløber 31.12.2009. Desuden varetager Falck og Roskilde Brandvæsen liggende patientbefordring, idet de hver især dække ca. halvdelen af Roskilde Amt.

Patienter med behov for liggende transport vil kun i enkeltstående tilfælde være udskrevne patienter. Derfor vil det kun undtagelsesvis være en kørselsform kommunerne overtager ansvaret for. Refusion af transportudgifter fordi der er mere end 50 kilometer, vil heller ikke i væsentligt omfang være noget, der overgår til kommunerne.

Kommunernes kommende kørselsopgaver på området vil derfor overvejende relatere sig til pensionister, der skal til genoptræning. I nogle kommuner vil noget af genoptræning måske med tiden vil flytte sig fra sygehusene og ud på kommunernes egne plejehjem, dagcentre og sundhedscentre, hvor der allerede finder forskellige former for træning sted. Transportmæssigt åbner det på længere sigt op for at integrere kørslen med de allerede eksisterende kommunale kørselsordninger i ældreplejen.

I det omfang genoptræningen fortsat vil finde sted på sygehusene - evt. i en overgangsperiode - kan kørslen forsat integreres i sygehusets eksisterende bestillingsfunktion, og afregningen ske fra kommune til regionen.

Hvert år køres der over 100.000 ture med patienter, der skal til forskellige behandlinger på Roskilde Amts Sygehuse. Udgifterne beløber sig samlet set til 20 mio. kr. pr. år. Det er ikke muligt ud fra bestillerfunktionens opgørelser at skille ud, hvor stor en del af disse udgifter der knytter sig til den genoptræning kommunerne nu overtager ansvaret for.

En måde at skønne kommunernes kommende udgifter på er at tage udgangspunkt i kendskab til fordelingen af patienter til genoptræning i de forskellige kommuner samt det beløb kommunerne tilføres af staten til denne opgave. Fordelingen af antal patienter på Reumatologisk Afdeling på Roskilde Amts Sygehus i Roskilde og på Ergo- og Fysioterapeutisk Afdeling på Roskilde Amts Sygehus i Køge er vist i tabel 5.1. Kommuner i hele Danmark tilføres 18,5 mio. kr. fra staten som følge af flytning af opgaven. Roskilde Amts andel heraf er skønsmæssigt 0,81 mio. kr. idet amtets befolkning udgør ca. 4,4 % af den samlede befolkning i Danmark. Det antages at Stevn har samme antal patienter og samme udgiftsniveau som Vallø Kommune<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> En alternativ beregningsmetode er at tage udgangspunkt i de forventninger, der er kommet til udtryk for nylig ved udbud af den siddende patientbefordring i Region Hovedstaden. Her forventes 11.000

Med udgangspunkt i disse antagelser kan det skønnes at de seks nye kommuner i de første år må forvente udgifter til befordring til genoptræning af den størrelsesorden der fremgår af tabel 5.1.

*Tabel 5.1. Skøn over kommunernes udgifter til befordring i forbindelse med genoptræning*

	Antal patienter	Udgifter skøn i 1000 kr.
Greve	440	143
Solrød	205	71
Ny Køge	617	210
Ny Stevns*	238	86
Ny Lejre	246	82
Ny Roskilde	751	263
I alt	2497	855

\*Stevns antages lig Vallø

## 5.2 Uddannelsesområdet<sup>1</sup>

To væsentlige opgaver indenfor uddannelsesområdet overgår til kommunerne: Den vidtgående specialundervisning og den kompenserende specialundervisning. Almindelige ungdomsuddannelser bliver selvejende institutioner under staten, og kommunerne overtager ikke her kørselsforpligtigelser.

Den *vidtgående specialundervisning* vedrører børn der har helt særlige behov pga. fysiske funktionsnedsættelser eller pga. mentale udviklingsforstyrrelser f.eks. autisme eller DAMP. Børnene er normalt i undervisningsforløb på daglig basis og over en længere tidsperiode. Den *komparerende specialundervisning* gives til unge og voksne borgere med forskellige former for handicap og kan være både færdighedstræning og fritidstilbud. Der er tale om individuelt tilrettelagte forløb. Nogle modtager kompenserende specialundervisning i en længere periode og nogle kun i en kortere.

Ca. 430 børn fra amtets kommuner modtager vidtgående specialundervisning. De fordeler sig således på forskellige institutionstyper:

- Amtets to specialskoler: Ca. 45 %

kørsler i Frederiksborg Amt overført til kommunerne. Det svarer til ca. 7.000 ture i kommunerne i Roskilde Amt. Med en anslået pris på 150 kr. pr tur giver det årligt en merudgift på ca. 1 mio. kr.

<sup>1</sup> Kilder:

Roskilde Amt. "Kortlægningsrapport. Overførslen af amtets opgaver indenfor den vidtgående specialundervisning". Juni 2005

Roskilde Amt. "Kortlægningsrapport. Overførslen af amtets opgaver indenfor den kompenserende specialundervisning". Juni 2005



- Specialklasser på kommuneskoler: Ca. 20 %
- Enkeltintegrerede elever i kommuneskoler: Ca. 13 %
- Institutioner i andre amter: Ca. 17 %
- Døgninstitutioner mm: Ca. 5 %

Knap halvdelen af eleverne går på amtets to *specialskoler*: Fjordskolen beliggende i Roskilde og Bugtskolen der har to afdelinger i Køge og én i Greve. Fordelingen af elever efter hjemkommuner på de to specialskoler er vist i tabel 5.2. Begge skoler har en skolefritidsordning (SFO), som ca. halvdelen af eleverne benytter sig af. Kørsel fra skolefritidsordning er på nuværende tidspunkt en kommunal forpligtigelse og optræder således allerede nu på de kommunale budgetter. Kørslen til specialskolerne varetages for størstedelens vedkommende af to private vognmandsfirmaer: Torkilstrup Bus A/S og VBT A/S. Kontrakter for kørsel udløber d. 31.7.2007.

Tabel 5.2. Skøn over kommunernes udgifter til befordring af elever til vidtgående og kompenserende specialundervisning

	Antal børn med vidtgående Specialundervisning				Skøn over udgifter i 1.000 kr.		
	Special skoler	Special klasser	Enkelt integrerede	Udenfor amt	Vidtgående	Kompen-serende	I alt
Greve	28	32	10	14	1.342	599	1.941
Solrød	19	5	6	4	735	260	995
Ny Køge	50	17	12	22	2.301	689	2.990
Ny Stevns*	8	2	2	6	448	259	707
Ny Lejre	30	7	5	16	1.470	326	1.796
Ny Roskilde	62	15	17	14	2.428	996	3.424
	197	78	52	76	8.724	3.129	11.853

\*Stevns antages lig Vallø

Fem af amtets kommuner driver på entreprenørbasis *specialklasser* for amtet. I alt er der 16 af disse såkaldte § 20-2 klasser: Tre i Solrød, én i Gundsø, to i Skovbo, to i Køge og otte i Greve. Fordelingen af elever i specialklasser på hjemkommuner er vist i tabel 5.2. Befordring af elever i § 20-2 specialklasser forestås af beliggenhedskommunen og afregnes med amtet efter regning.

*Enkeltintegrerede elever* modtager specialundervisning i en almindelig folkeskole enten i en almindelig klasse eller i en specialklasse. Barnet undervises således i sit eget nærmiljø, og der vil normalt ikke være særlige transportforpligtigelser forbundet hermed.

Elever til *tilbud beliggende udenfor amtet* befordres på forskellig vis. Flere af eleverne har meget langt til skole. Der vil ofte være tale om enekørsel. Fordeling af disse elever på hjemkommuner er vist i tabel 5.2.

Amtets udgifter til befording af elever til vidtgående specialundervisning er af størrelsesordenen 8-9 mio. kr. pr. år, svarende til i gennemsnit 20.000 kr. pr. specialskoleelev. Det dækker over elever, hvor der ingen udgifter er og enkelte elever med befodringsudgifter på op mod 150.000 kr. pr. år.

Det er ikke muligt præcist at dele befodringsudgifterne ud på de enkelte former for specialundervisning og kommuner. En rimelig antagelse er imidlertid at transportudgifterne overvejende knytter sig til specialskoleelever og børn der rejser ud af amtet. Fordeles udgifterne (8,5 mio. kr.) efter antal elever i hjemkommuner, får man den fordeling der fremgår af tabel 5.2.

Kompenserende specialundervisning til voksne foregår overvejende på amtets Center for Specialundervisning som er lokaliseret i Roskilde. Derudover har 4 oplysningsforbund og enkelte institutioner i amtet kompenserende specialundervisning. På årsbasis modtager 6.300 kursister kompenserende specialundervisning i kortere eller længere perioder. Det er kun en mindre del af disse elever som har behov for at få stillet befording til rådighed.

Samlet vurderer amtet, at der er befodringsudgifter i størrelsesordenen 3 mio. kr. pr. år for elever til kompenserende specialundervisning. På Center for Specialundervisning har man udgifter på 1,5 mio. kr. til elevtransport. Heraf udgør transport af elever til ungdomsafdelingen 1,1 mio. kr. Transporten til ungdomsafdelingen udføres på kontrakt af Torkilstrup Taxi og Turistfart. Den øvrige kørsel udføres af forskellige taxaselskaber og er ikke på kontrakt.

Det er ikke muligt at opdele transportudgifter på elevers hjemkommuner og der foreligger ikke opgørelser over, hvor mange der i de forskellige kommuner modtager kompenserende specialundervisning. Fordelingen, som den fremgår af tabel 5.2, basere sig derfor på en fordeling efter befolkningstal.

### 5.3 Socialområdet<sup>1</sup>

Kommunerne overtager en række sociale institutioner fra amtet. Roskilde Amt har i dag 30 forskellige institutioner: Specialbørnehaver, aflastningshjem for børn, beskyttede værksteder for mentalt og fysisk voksne handicappede, krisecentre for kvinder, misbrugsinstitutioner, bofællesskaber mm.

Fælles for alle, med specialbørnehaverne som en undtagelse, er at transport af brugerne er decentraliseret til institutionen, og indgår som en del af institutionernes egne budgetter. Kørselsbehovet varierer mellem de enkelte institutionstyper. Beskyttede værksteder vil f.eks. skulle hjælpe flere af deres brugere mellem bopæl og værksted, hvorimod behovet for transport er begrænset på krisecentrene. De største transportudgifter er knyttet til voksenbefording af handicappede. Der findes ikke et overblik over i hvilket omfang institutioner

<sup>1</sup> Kilde: Oplysninger fra Roskilde Amt

entrerer med vognmænd, eller de har egne biler, hvor personalet selv varetager transporten. Det sidste vurderes imidlertid at være tilfældet langt de fleste steder.

At kortlægge alle disse kørsler ville kræve, at man gennemgik samtlige regnskaber for de 30 institutioner, hvilket vi føre for vidt i denne kortlægning. De kommuner der overtager de amtslige institutioner har allerede modtaget regnskabstal for disse. Man kan imidlertid foretage et skøn over den omtrentlige størrelsesorden ved at sammenligne med andre områder i landet. I Århus viser en undersøgelse<sup>1</sup>, at der er omkostninger af størrelsesordenen 12 mio. kr. pr. år til befordring af voksne handicappede til forskellige sociale institutioner. Omsættes erfaringen fra Århus efter befolkningstal vil det svare til transportudgifter på 4,4 mio. kr. i Roskilde Amt. Fordeles disse efter befolkningstal i kommunerne, får man det skøn over transportudgifter, der er vist i tabel 5.3.

*Tabel 5.3. Skøn over kommunernes udgifter til befordring af voksenhandicappede og børn til specialbørnehaver*

	Indbyggere 2004	Skøn over udgifter 2006 i 1.000 kr.		
		Voksen handicappede	Special børnehaver	I alt
Greve	47.700	878	457	1.335
Solrød	20.700	381	198	579
Ny Køge	54.900	1.011	526	1.537
Ny Stevns*	21.700	381	198	579
Ny Lejre	26.000	479	249	728
Ny Roskilde	79.000	1.462	761	2.223
	250.000	4.592	2.389	6.981

\*Stevns antages lig Vallø

Kørsel til specialbørnehaver er en selvstændig post på amtets budget. Amtet har to specialbørnehaver: Bjerget beliggende i Roskilde og Vasebæk beliggende i Køge. Transportudgifter er i 2006 budgetteret til 1,214 mio. kr. på Bjerget og 1,077 mio. kr. på Vasebæk, svarende til udgifter på tilsammen 2,291 mio. kr. Ca. 36 børn er visiteret til de to børnehaver. Størstedelen anvender kørselsordningen, hvor der om morgenen er én udkørsel og om eftermiddagen er to hjemkørsler. Den gennemsnitlige omkostning til transport er dermed knap 65.000 kr. pr. år pr. barn.

Kørslen varetages af AC-Trafik, en underafdeling af Falck, som fik kørslen efter udbud. Kontrakten er netop forlænget til medio 2009. De to Specialbørnehavers beliggenhedskommuner overtager i 2007 kontraktforpligtigelserne

<sup>1</sup> ”Analyse af personbefordringen i Århus Amt”. PLS RAMBØLL Management. 2003

frem til kontraktens udløb. Udgifterne vil fremover indgå som en del af institutionernes budget, og dermed indgå i den betaling som kommuner, der visiterer til specialbørnehaverne, giver til børnehavernes beliggenhedskommuner. Dermed bliver det en udgift, der i sidste ende havner hos børnenes hjemkommuner.

I tabel 5.3 er givet et skøn over fordelingen af udgifterne til kørsel af børn til specialbørnehaver. Det er antaget at udgifterne kan deles ligeligt i forhold til indbyggertal. Det er en forenklet antagelse, idet udgifter varierer afhængigt af de helt konkrete behov, der kan variere meget fra kommune til kommune og fra år til år.

#### 5.4 Udgifter der overdrages fra amtet

I tabel 5.4 er vist en opsamling af de transportudgifter kommunerne skønnes at overtage fra Roskilde Amt. *Samlet set skønnes kommunerne at overtage kørsel for knap 20 mio. kr. pr. år.* Varierende fra 1,4 mio. kr. i Ny Stevns til 5,9 mio. kr. i Ny Roskilde.

Tabel 5.4. Skøn over de transportopgaver som kommunerne overtager fra Roskilde Amt. Udgifter i 1000 kr.

	Sundhed Genoptræning	Social Voksen- handicappede Specialbørnehaver	Uddannelse Specialundervisning Vidtgående Kompenserende	I alt
Greve	143	1.335	1.941	3.419
Solrød	71	579	995	1.645
Ny Køge	210	1.537	2.990	4.737
Ny Stevns	86	579	707	1.372
Ny Lejre	82	728	1.796	2.606
Ny Roskilde	263	2.223	3.424	5.910
I alt	855	6.981	11.853	19.689

En stor del af udgifterne knytter sig til transport af handicappede børn og voksne. På kort sigt forventes der ikke at ske de store ændringer i, hvilke institutioner de enkelte brugere er knyttet til. Derfor må transportudgifterne også på kort sigt forventes at være uforandrede. På lidt længere sigt er det en mulighed at hjemkommunerne i større grad selv etablerer specialtilbud, og hermed er der måske en mulighed for at mindske rejselængder og transportudgifter.

## 6. Eksisterende kommunale transportopgaver

Kommunerne har allerede i dag en række lovbundne kørselsforpligtigelser, hvoraf nogle af de største udgifter knytter sig til følgende hovedområder:

<i>Område</i>	<i>Type</i>	<i>Primær målgruppe</i>
Folkeskole	Lang eller farlig skolevej	Elever med lang/farlig vej
Folkeskole	Kommunale specialklasser (§ 20.1)	Elever med særlige behov
Folkeskole	Sprog-, modtager, -førskoleklasser	Elever der får sprogstimulering
Social	Fritidskørsel af handicappede børn	Hjemkørsel fra SFO
Social	Kørsel til daghjem og -centre	Ældre
Social	Kørsel til læge og speciallæge	Ældre

Kommunerne skal sørge for at folkeskoleelever kan komme i skole, og stille en transportmulighed til rådighed, hvis eleven har langt til skole eller skolevejen anses for at være farlig at færdes på. Elever som skal til kommunale specialklasser vil ofte blive visiteret til skoler som kræver, de får længere vej til skole. Derfor vil det ofte være forbundet med en kommunal kørselsforpligtigelse. Det gælder hvad enten det er såkaldte § 20.1 klasser, hvor man ofte samler børn der har særlige typer af indlærings- eller adfærdsproblemer, eller det er forskellige former for sprogklasser, hvor eleverne normalt kun går for en kortere periode med henblik på senere indslusning i egen hjemskole.

For svært handicappede børn, har amtet en forpligtigelse mht. skolegang, men kommunen overtager forpligtigelsen, når der er tale om fritidskørsel. Den største udgiftspost i den forbindelse er hjemkørsel fra skolefritidsordninger (SFO). Handicappede over 18 år vil mht. fritidskørsel oftest henvises til den individuelle handicapordning.

På ældreområdet relaterer kommunens opgaver sig på nuværende tidspunkt til at sikre, at de ældre kan komme frem og tilbage til tilbud på de kommunale daghjem og dagcentre. Derudover skal kommunen sikre at ældre kan komme til og fra lægebesøg.

Nogle kommuner vælger udover disse tilbud selv at give en yderligere service. Det kan f.eks. være i form af en servicebus eller særlige indkøbsordninger for ældre.

Kørselsbehov og måden det praktisk imødekommes på er meget forskellig fra kommune til kommune. Dertil kommer, at viden om denne kørsel i de enkelte kommuner er spredt på flere forvaltninger. Der findes med andre ord ikke for de enkelte kommuner et samlet overblik over de nuværende kørselsforpligtigelser. Det har derfor været nødvendigt at gennemføre en spørgeundersøgelse, hvor hver enkelt kommune har indberettet nøgletal.

## 6.1 Spørgeundersøgelse

Undersøgelsen har været centreret om at få kortlagt de kommunale forpligtigelser indenfor to områder:

- Folkeskolen (inkl. specialelever)
- Ældreområdet

Der er udsendt spørgeskemaer for hvert af disse områder til hver af de nuværende 12 kommuner.

På folkeskoleområdet er forholdene meget forskellige rundt om i kommunerne i spørgsmålet om omfang og karakter af kørselsforpligtigelsen, måden det gennemføres på, og hvordan den regnskabsføres. Særligt i spørgsmålet om børn til specialklasser er praksis meget forskellig. Nogle kommuner varetager selv al specialundervisning, nogle køber sig til den hos andre kommuner og andre igen gør begge dele. I præsentationen af resultater i det følgende skal der derfor tages forbehold for, at det kan være ud fra forskellige forudsætninger der er svaret – og at spørgeskemaet i nogle tilfælde måske ikke har været helt robust overfor lokale forhold.

På ældreområdet har opgørelsen været noget nemmere end på skoleområdet, idet kørselsforpligtigelser overvejende knytter sig til ældre, der skal mellem bopæl og dagcenter/daghjem, samt til ældre der skal til lægen. Som på skoleområdet er der tale om meget forskellig praksis rundt omkring i det tilbud, man giver til ældre medborgere, og den transport man tilbyder i den forbindelse. Som eksempel kan nævnes at træning og fysioterapi i nogle kommuner overvejende ligger i forbindelse med dagcentre og kørsel i den forbindelse opgøres sammen med centrets øvrige kørsler. Andre steder opgøres det som en selvstændig budgetpost. Nogle steder er der kommunale klubtilbud med en tilsluttet kørselsordning. Andre steder er der klubtilbud i private foreninger, men med et offentligt transporttilskud. Endelig skelner man ikke alle steder mellem ældre pensionister og yngre pensionister. Nogle steder er således også yngre medborgere med i opgørelserne. Spørgeskemaet har i nogle tilfælde ikke helt matchet den konkrete måde forholdene opgøres på.

Enkelte kommuner har ikke svaret på alle spørgsmål, og der optræder derfor enkelte ”huller”. På trods af vanskelighederne med at kortlægge et område, hvor praksis er så forskellig, vurderes de overordnede tal at være tæt på det korrekte.

## 6.2 Folkeskoleelever

Ca. 4400 skoleelever i almindelige folkeskoleklasser er berettiget til transport. I de fleste tilfælde fordi de har langt til skole, men i nogle tilfælde også fordi deres skolevej anses for at være farlig at færdes på – se tabel 6.1. Omfanget af denne elevtransport er meget forskellig rundt om i kommunerne.

I Greve, Solrød og Roskilde er der kun 1-2 % af eleverne til almindelige folkeskoleklasser, som er transportberettigede. I Bramsnæs har samtlige elever buskort, og i Ramsø er trefjerdedel berettiget til transport. Midt imellem ligger de øvrige kommuner med meget forskellig andel af transportberettigede elever. Afstandskriteriet er det dominerende kriterie, men farlig skolevej anvendes også rundt omkring. Køge er dog den eneste kommune, hvor farlig skolevej er det kriterie, flest elever opnår transportberettigelse efter.

Tabel 6.1. Folkeskoler og elever ekskl. elever til specialklasser. Med farve er vist hvilket kriterie – afstand eller farlig skolevej - der er dominerende

	Antal folkeskoler		Antal elever			Kriterie		% af transport berettigede
	I alt	m. elev-transport*	I alt	m. transport	Andel m. transport	Afstand	Farlig vej	
Greve	13	2	6231	66	1%	Orange	Yellow	>50 %
Solrød	4	2	2712	29	1%	Orange	Yellow	10-50%
Skovbo	5	4	1910	255	13%	Orange	Yellow	<10 %
Køge	11	9	4996	406	8%	Yellow	Orange	
Vallø	2	2	1185	576	49%	Orange	Yellow	
Stevns	2	2	1449	302	24%	Orange	Yellow	
Bramsnæs	4	4	1213	1213	100%	Orange	Yellow	
Hvalsø	2	2	996	134	13%	Orange	Yellow	
Lejre	4	4	1051	89	8%	Orange	Yellow	
Gundsø	4	3	2166	214	10%	Orange	Yellow	
Roskilde	12	1	5523	102	2%	Orange	Yellow	
Ramsø	3	3	1269	972	77%	Orange	Yellow	
Alle	66	38	30701	4358	14%	Orange	Yellow	

\*>10 elever

Den mest udbredte transportform for disse skoleelever er en åben skolebus under HUR. Knap halvdelen af de transportberettigede benytter en åben skolebusrute – se tabel 6.2. At skolebusruten er åben betyder, at alle brugere mod betaling af almindelig HUR takst kan anvende den. Skolebusser er dog tilrettelagt helt snævert efter skolernes behov, hvorfor de sjældent er attraktive for mange andre end netop skoleelever. De fleste af skolebusserne kører med én måske to udture om morgenen og tre måske fire hjemture om eftermiddagen. Der er forskellige varianter over en åben skolebusrute. Nogle steder er det HUR der udbyder skolebusruten, og kommunen afregner direkte med HUR. Det er tilfældet i Skovbo, Vallø og Hvalsø. I Ramsø og Lejre er det kommu-

nerne der udbyder ruten, og afregning sker ved, at kommune betaler HUR 20 % af billetindtægterne. Der er stor forskel på hvor meget reklame, de fem kommuner der har åbne ruter, gør af disse. Nogle findes på HUR's hjemmeside, nogle kun på kommunens og én enkelt kan man slet ikke finde en køreplan for på internettet.

Tabel 6.2 Kørselsordninger for folkeskoleelever. Antal elever

	Åben skolebus	Køb af buskort	Lukket kommunal ordning	Taxa	Betaling af forældre	Skole har bus	I alt	% af transportberettigede
Greve		16	48	1	1		66	>50 %
Solrød		7	22				29	10-50%
Skovbo	210			43	2		255	<10 %
Køge*		144	73	74			291	
Vallø	573			3			576	
Stevns	240			60	2		302	
Bramsnæs		1213					1213	
Hvalsø	120					14	134	
Lejre	70	19					89	
Gundsø		64	150				214	
Roskilde		102					102	
Ramsø	972						972	
Alle	3750		293	181	5	14	4243	

\*115 uoplyst

Stevns har som tidligere beskrevet et andet lovgrundlag end kommunerne i Hovedstadsområdet. Derfor har Stevns kommune i modsætning til kommunerne i Roskilde Amt hidtil betalt Storstrøms Amt direkte for den lokale rutekørsel. En del af denne kørsel er at sammenligne med kommunernes køb af skolebuskørsel af HUR.

En stor andel af de transportberettigede til almindelige folkeskoleklasser anvender almindelig kollektiv transport, hvor kommunen køber skolekort som udleveres til eleverne. Bramsnæs tegner sig for mere end halvdelen af disse elever. Men også i Roskilde og Køge er det den dominerende ordning for skoleelever.

I Greve, Solrød, Køge og Gundsø har man lukkede skolebusordninger. I de tre førstnævnte kommuner afholder kommunen åbne udbud. I Gundsø sker køb af kørsel direkte hos en lokal vognmand. Udbud af kørslen kan evt. ske sammen med udbud af taxakørsel af elever til almindelige skoleklasser og til specialklasser. I Skovbo, Køge og på Stevns er det endvidere en udbredt prak-



sis, at elever til almindelige folkeskoler køres i taxa. Det vil overvejende være den løsning der anvendes, hvis eleverne bor meget spredt, og der ikke er grundlag for kørsel med større vogne.

Endelig forekommer det, at kommunerne i enkelte tilfælde vælger økonomisk at kompensere forældrene for selv at sørge for transporten. Der er også i Hvalsø et eksempel på, at en skole har eget køretøj som anvendes til at bringe elever til og fra skole.

### 6.3 Specialklasseelever

I den del af spørgeskemaet der omhandler de specialklasseelever, som kommunen har ansvar for, er skelnet mellem elever som midlertidigt er visiteret til andre skoler og derfor har et transportbehov, og de elever der for en længere periode er visiteret til specialklasser. Det har i praksis været vanskeligt at foretage denne skelnen. Flere har i besvarelsenerne derfor valgt at skelne mellem såkaldte § 20.1 klasser som dem, hvor eleverne er i en længere periode og forskellige former for sprogstimulerende undervisning som dem, hvor eleverne er i kortere perioder. Opgørelsen er ikke blevet nemmere af, at praksis for *hvor* eleverne går i skole er meget forskellig. Nogle kommuner varetager selv al deres § 20.1 undervisning og har yderligere elever fra nabokommunerne. Andre kommuner køber sig til pladser i nabokommuner. Fire af de berørte kommuner – Hvalsø, Lejre, Bramsnæs og Ramsø – visiterer f.eks. alle til Peder Syv Skolen i Ramsø. Problemerne med opgørelserne gør, at de følgende tabeller skal tages med et vist forbehold. De overordnede tal vurderes dog at være tæt på de faktiske.

Ca. 600 specialskoleelever har behov for en offentligt betalt kørsel – se tabel 6.3. Størstedelen er elever til § 20.1 klasser og dermed elever som har behov for denne specialundervisning for en længere periode måske permanent.

Individuelt tilpassede kørsler enten med taxa eller med minibusser er den dominerende kørselsform, i overensstemmelse med at kørslerne er spredte geografisk, og derfor vanskeligt kan passes ind i den almindelige rutekørsel. Greve og Stevns er de eneste kommuner, hvor de har oplyst at specialskoleelever anvender almindelig kollektiv transport.

Tabel 6.3. Specialklasser i kommunerne. Specialklasseelever med kommunalt betalt transport inkl. elever til skoler i andre kommuner

	Antal skoler i kommunen med		Antal elever med transport		Elever i alt
	§20.1 klasser	Sprog og modtagerklasser	§20.1 klasser	Sprog og modtagerklasser	
Greve	7	4	113	33	146
Solrød	4	1	15	4	19
Skovbo	4	0	47	0	47
Køge	4	4	ca. 100	44	144
Vallø	1	1	10	0	10
Stevns	3	0	33	0	33
Bramsnæs*	0	0	32**	0	32
Hvalsø*	0	0	16	0	16
Lejre*	0	1	12	3	15
Gundsø	2	0	11	0	11
Roskilde	4	2	94	23	117
Ramsø*	1	0	7	0	7
Alle	30	13	490	107	597

\*Peder Syv Skolen i Ramsø er fællesskole for Bramsnæs, Hvalsø, Ramsø og Lejre

\*\*Skøn

#### 6.4 Transportudgifter - folkeskole og specialklasser

Nogle kommuner kan ikke opgøre deres udgifter til elevtransport opdelt på elever til almindelige klasser og elever til specialklasser, idet kørslen rent praktisk foretages samlet, og afregningen med vognmand også sker samlet. Udgifter er opgjort så detaljeret, som de kan blive i tabel 6.4, hvor der også er sket en opsplitning på forskellige former for kørsel. Udover kørsel til og fra skole indeholder skemaet også udgifter til kørsel af elever med midlertidige funktionshæmmelser (f.eks. brækkede ben) og kørsel til svømmehal. Tabellen indeholder *ikke* hjemkørsel af ”amtsbørn” fra SFO, da det ikke har været muligt at give et rimeligt estimat over fordelingen på kommuner af de samlet set ca. 1,5 mio. kr.

Set under ét er den største udgiftsposter til lukkede kommunale ordninger i form af skolebusruter og individuel afhentning i minibusser og taxa. Mere end halvdelen af udgifterne går til denne form for kørsel. Data muliggør ikke en opdeling i almindelige elever og specialskoleelever for de 12 kommuner som helhed. Udgifter til køb af skolebuskort og til åbne skolebusruter udgør ca. en tredjedel af samtlige udgifter. Størstedelen af disse knytter sig til transport af ”almindelige” skoleelever, men heller ikke her kan der foretages en opdeling i de to elevtyper.

Tabel 6.4 Udgifter til transport fordelt på elev- og kørselstyper. Udgifter i 1000 kr.

		Køb af buskort	Åben skolebus	Lukket kommunal ordning	Taxa	Forældrebetaling	"Brækkede ben"	Svømmehal, idræt	I alt
Greve	Alm elever	45	x	200	26	6	40	500	2808
	Special elever	200	x	x	1791	x	x	x	
Solrød	Alm elever	40	x	481	x	x	28	49	598
	Special elever	x	x		x	x	x	x	
Skovbo	Alm elever	481	852	x	562	8	x	x	1903
	Special elever	x	x	x		x	x	x	
Køge	Alm elever	374	x	4691	}	x	39	420	5524
	Special elever		x			x	x	x	
Vallø	Alm elever	x	1702	x	x	x	x	x	2164
	Special elever	x	x	x	462	x	x	x	
Stevns	Alm elever	316	x	x	530	25	x	x	871
	Special elever		x	x		x	x	x	
Bramsø	Alm elever	1875	x	x	x	x	x	x	2677
	Special elever	x	x	802	{	x	x	x	
Hvalsø	Alm elever	x	1008	134	x	x	x	144	1486
	Special elever	x	x	200*	x	x	x	x	
Lejre	Alm elever	57	393	x	x	5	x	x	655
	Special elever	x	x	200	x	x	x	x	
Gundsø	Alm elever	77	x	747	x	x	x	x	1224
	Special elever	x	x	x	400*	x	x	x	
Roskilde	Alm elever	230	x	x	x	5	x	645	4147
	Special elever	x	x	x	3267	x	x	x	
Ramsø	Alm elever	x	1629	x	x	x	x	x	1815
	Special elever	x	x	100*	x	x	x	86	
Alle		3695	5584	14593	{	49	107	1844	25872

\*Skøn

Som det også fremgår af tabel 6.5 er der stor forskel kommunerne imellem på fordelingen på almindelige og specialskoleelever og på typer af udgifter – hvilket er helt i overensstemmelse med kortlægningen af forskelle mellem behov for og praktisk udførelse af kørslen.

*Kørsel af elever til og fra skoler beløber sig til ca. 24 mio. kr. pr. år for de 12 kommuner. Dertil kommer knap 2 mio. kr. til svømmehalskørsel og yderligere skønsmæssigt 1,5 mio. kr. til hjemkørsel af "amtsbørn" fra forskellige SFO ordninger<sup>1</sup>.*

<sup>1</sup>Ikke medtaget i tabel 6.4. Beregnet ud fra amtets oplysninger om antal "amtsbørn" der går i SFO samt oplysninger om kørselsudgifter, når de samme elever skal i skole.

## 6.5 Ældre til dagcentre- og daghjem

Mere end 1000 ældre borgere i de 12 kommuner er tilsluttet en kørselsordning til dagcentre og daghjem. Antallet af kørselsberettigede opgøres forskelligt rundt omkring: Som antal personer, som antal kørsler og visse steder inkl. kørsel til forskellige klubtilbud. De fleste daglige brugere af dagcenter og -hjem er tilsluttet en eller anden form for kørselsordning, der kræver visitering. Flere centre har derudover åbne tilbud til brugere, der ikke er visiteret. Disse brugere kan i nogle steder også anvende kørselstilbud andre steder ikke. Skønnet over antal brugere, som er vist i tabel 6.5, skal derfor tages med et stort forbehold.

Tabel 6.5 Kørsel til dagcentre og daghjem. Udgifter i 1000 kr.

	Antal	brugere med kørsel	Centres egne biler*	Kommunal ordning med egen vognmandslicens	Tilkøb fra HUR's telebusser	Kommunal ordning, købt hos vognmand	Taxi	I alt	% af transportudgifter
Greve	4	150	20			1513	25	1558	>50 %
Solrød	2	40				743		743	>50 %
Skovbo	1	9		261				261	10-50%
Køge	5	?		333		982		1315	10-50%
Vallø	2	86					640	640	>50 %
Stevns	1	89		580				580	>50 %
Bramsnæs	2	122	0			553		553	>50 %
Hvalsø	1	35	19	130				149	10-50%
Lejre	1	15				370		370	>50 %
Gundsø	2	44		495				495	>50 %
Roskilde	7	427	317			2189	196	2702	10-50%
Ramsø	1	25				500		500	>50 %
Alle	29	1042	356	1075	724	6850	861	9866	

\*Excl. lønudgifter

Tabel 6.5 indeholder en opgørelse over kommunernes udgifter fordelt på forskellige former for kørsel til dagcentre- og daghjem. I alt har de 12 kommuner udgifter af størrelsesordenen 10 mio. kr. til denne form for transport. Mest udbredt er en model, hvor kommunen køber kørsel af en vognmand, enten efter et åbent udbud eller ved direkte køb.

Knap 80 % af alle udgifter er i form af kommunernes køb af kørsel hos eksterne vognmænd som taxakørsel eller i form af mere sammensatte kørselstilbud, der normalt bliver udført med minibusser. Nogle kommuner har kørselen i udbud, andre køber den direkte hos en lokal vognmand.

Derudover finder man følgende typer af ordninger:

- I Greve, Bramsnæs, Hvalsø og Roskilde er der institutionerne som har deres egen bus, der køres af personale eller af frivillige hjælpere. Flere steder er udgifterne til denne form for kørsel meget små. F.eks. dækker brugerbetaling alle udgifter i Bramsnæs og i Hvalsø har man fået en bus forældre
- Stevns og Gundsø kommuner har egen vognmandstilladelse til kørsel
- Skovbo, Køge og Hvalsø tilkøber ekstrakørsel fra HUR's telebusser. Køge har i tillæg hertil etableret en stewardordning, hvor personale kører med telebussen for at hjælpe de ældre

Udgifter i form af personalelønninger, når institutioner anvender egne biler, er ikke medregnet. De 10 mio. kr. udgør derfor et minimum af ressourcer forbundet med ældres kørsel til forskellige former for dagtilbud.

## 6.6 Ældre – lægekørsel mm

Kommunernes øvrige udgifter til transport af ældre borgere er overvejende knyttet til:

- Kørsel til læge og speciallæge. Ifølge Lov om Offentlig Sygesikring (§ 17 og § 18) *skal* kommunerne stille kørsel til rådighed for pensionister, der ikke kan benytte almindelig kollektiv transport
- Kørsel til klubber både kommunale og private *kan* med hjemmel i Servicelovens § 65 refunderes helt eller delvist
- Kommunerne *kan* med udgangspunkt i Servicelovens § 103 i særlige tilfælde give fribefordring til borgere, der ikke kan benytte almindelig kollektiv transport
- Kørselsordninger som kommunen selv har valgt at etablere f.eks. service- eller indkøbsbusser

Derudover findes en hel række andre muligheder for at yde støtte til forskellige aktiviteter. I praksis er der tilfælde, hvor det er vanskeligt at skelne mellem hvilke form for hjemmel der er til en given transport, ligesom den samme transport kan være hjemlet i flere forskellige paragraffer. I denne sammenhæng er det vigtigste formål med kortlægningen at få identificeret de største budgetmæssige opgaver i forbindelse med transport af ældre borgere. Til det brug er ovenstående inddeling fundet hensigtsmæssig.

I tabel 6.6 er udgifter til de forskellige former for kørsler vist. I tabellen er udover de fire poster listet ovenfor også en udgiftspost kaldet ”træning, fysioterapi mm”, idet denne aktivitet ikke for alle kommuner kan placeres entydigt under én af de øvrige kategorier. Nogle steder er det opført som en selvstændig post, andre steder er det en del af de kørselsudgifter der er opført under dag- og plejehjem (tabel 6.5), og atter andre steder er det opført som en § 103 udgift.

Tabel 6.6. Kørsel til læge mm. Udgifter i 1000 kr.

	Særlige ordninger (servicebus mm)	Lægekørsel	§ 65 Klubber mm	§ 103 Særlige behov	Træning, fysioterapi mm	I alt
Greve	653	212	686	0	0	1551
Solrød	0	109	90	0	0	199
Skovbo	0	165	0	0	0	165
Køge	396	428	0	121	742	1687
Vallø	0	273	0	0	0	273
Stevns	0	536	24	19	57	636
Bramsnæs	0	300	0	0	0	300
Hvalsø	0	60	0	0	0	60
Lejre	0	108	80	101	0	289
Gundsø	38	194	41	0	264	537
Roskilde	2105	276	0	103	69	2553
Ramsø	0	86	0	0	0	86
Alle	3192	2747	1265	1132	1132	8336

Samlet set anvendes der ca. 8 mio. kr. pr. år til disse former for kørsel. Heraf udgør de tre servicebusser i Roskilde, Køge og Greve mere end en tredjedel. Servicebusser er et tilbud som de tre kommuner selv har valgt at supplere den almindelige kollektive transport med. Servicebusserne er åbne for alle og ikke alene forbeholdt ældre borgere. I praksis benyttes servicebusser imidlertid overvejende af ældre, og det er derfor valgt at kategorisere aktiviteten her. Kommunerne betaler i dag 2/3 af udgifterne og HUR betaler den sidste 1/3. Efter 2007 bliver det alene kommunerne, der skal betale.

I Roskilde har man tre busser der betjener på hverdage i dagtimerne og lørdag formiddag. I Køge og Greve har man hvert sted én bus der betjener i dagtimer på hverdage og i Køge desuden lørdag formiddag. Servicebussen i Køge anvendes yderligere som telebus i myldretiderne, hvilket giver en bedre materieludnyttelse og en lavere timepris end i de øvrige byer.

Blandt de særlige ordninger har man i Gundsø én gang om ugen en bus som afhenter ældre borgere ved deres bopæl og kører dem til et lokalt indkøbecenter – og retur. Der er en vis egenbetaling men også et kommunalt tilskud til ordningen.

Læge- og speciallægekørsel fylder en del på de kommunale budgetter - knap tre mio. kr. pr. år. I tabel 6.7 er vist, hvilke former for transport der er dominerende i de forskellige kommuner til varetage af kørsel til læge- og speciallæge. Enkelte steder er der personer som selv sørger for transporten med egen bil eller med kollektiv transport. Langt de fleste transporter finder imidlertid sted med taxa eller som en egentlig sygetransport – f.eks. med kommunens eget beredskab eller med Falck. Det skal bemærkes, at der i kommuner-

nes indberetning i spørgeskemaet formentlig er lidt usikkerhed i, hvornår kørslen indberettes som taxakørsel og som sygetransport og placeringen internt i de to kolonner i tabel 6.7 skal derfor ikke tages for håndfast.

Tabel 6.7. Læge- og speciallægekørsel. Former for transport

	Refusion kørsel i egen bil	Refusion af alm. Kollektiv transport	Taxa	Sygetransport
Greve			>50 %	
Solrød	<10 %		>50 %	10-50 %
Skovbo			10-50 %	>50 %
Køge			10-50 %	>50 %
Vallø	<10 %		>50 %	
Stevns	<10 %	<10 %		>50 %
Bramsnæs	<10 %	<10 %	>50 %	<10 %
Hvalsø			>50 %	
Lejre	<10 %		<10 %	>50 %
Gundsø			>50 %	
Roskilde			>50 %	<10 %
Ramsø			>50 %	

% af transportudgifter  
 >50 %  
 10-50 %  
 <10 %

Udgifter til kørsel til forskellige klubaktiviteter og foreningsaktiviteter, herunder private foreninger, kørsel ved særlige behov, som ikke er dækket af andre ordninger samt kørsel til træning mm beløber sig til knap 2,5 mio. kr. for kommunerne tilsammen. Nogle kommuner yder slet ikke støtte til den form for transport, andre yder en betydelig støtte.

## 6.7 Transportudgifter – ældre

Samlet set anvender de 12 kommunerne i størrelsesordenen 18 mio. kr. pr. år til transport af ældre. Beløbet kan være en smule undervurderet, idet nogle kommuner muligvis har overset aktiviteter ved besvarelse af spørgeskemaet. Tallene er opsamlet i tabel 6.8.

Tabel 6.8. De 12 kommuners udgifter på ældreområdet. Udgifter I 1000 kr

	Døgncentre, daghjem mm	Særlige ordninger Servicebus mm	Lægekørsel	Anden kørsel	I alt
Greve	1533	653	212	686	3084
Solrød	743	0	109	90	942
Skovbo	261	0	165	0	426
Køge	1315	396	428	863	3002
Vallø	640	0	273	0	913
Stevns	580	0	536	100	1216
Bramsnæs	553	0	300	0	853
Hvalsø	149	0	60	0	209
Lejre	370	0	108	181	659
Gundsø	495	38	194	305	1032
Roskilde	2702	2105	276	172	5255
Ramsø	500	0	86	0	586
Alle	9841	3192	2747	2397	18177



## 7. Udfordringer og muligheder

### 7.1 Spændvidden i transportopgaverne

Som det fremgår af opgørelserne, er der en stor spændvidde i de behov, forskellige brugere har, og dermed også på hvilken måde transporten kan udføres. I tabel 7.1 er spændvidden illustreret. Betjeningsmæssigt er det ene yderpunkt den rute- og køreplanlagte kollektive transport, som er den der udføres med store gule busser. Det andet yderpunkt er den individuelle handicapordning, der er fuldstændig behovsstyret, idet kørslen tilrettelægges løbende efter de indkomne bestillinger.

Tabel 7.1. Spændvidden i kørselstyper og brugergrupper

Kørselstype	Vognstype	Brugere
Køreplanlagt	Stor gul bus	<i>Med prisreduktion eller gratis transport:</i> Folkeskoleelever Pensionister Uddannelsessøgende
	Minibus	<i>Med fuld egenbetaling:</i> Pendlere Øvrige brugere
Behovsstyret	Taxa	<i>Med regelmæssige rejser</i> Børn til specialbørnehaver Elevener til specialskole/klasse Unge og voksne handicappede til arbejdstilbud Ældre til dagcentre- og daghjem
	Minibus	<i>Med spontane rejser</i> Handicappede til fritidsformål Elevener til kompenserende specialundervisning Ældre til læge Genoptræning/efterbehandling Forskellig klubaktiviteter

Man skal være selvhjulpnen for at benytte den almindelige køreplanlagt kollektive bustransport. Der er ikke tid til, at chaufføren kan hjælpe ved ind- og udstigning. De almindelige busser har som en vigtig opgave, at stille en trans-

portmulighed til rådighed for borgere, der ikke kan eller ønsker at benytte individuelle transportmidler. Desuden varetager den almindelige kollektive busstrafik væsentlige opgaver for passagergrupper som har en lovhjemlet transportberettigelse og derfor helt eller delvist får reduktioner i den pris de betaler.

Den behovsstyrede transport tilrettelægges med udgangspunkt i den konkrete efterspørgsel. Noget kørsel ligger i faste rammer for kortere eller længere perioder. F.eks. kan dagcenterbrugere i mange år have et fast dagligt behov, hvorimod fysioterapi og genoptræning typisk forløber over et par måneder, og lægekørsel ofte er et enkeltstående behov. Tabellens opdeling i typer af regelmæssige rejser og spontane rejser skal ikke tages alt for håndfast men blot illustrerer, at der findes disse to typer af kørsel som stille forskellige krav til den konkrete kørselstilrettelæggelse.

I den behovsstyrede transport har man både selvhjulpne brugere som ved egen hjælp kan komme ind og ud af vognen, og man har brugere med omfattende behov for hjælp. Børn til specialbørnehaver hører til blandt dem der har udpræget brug for hjælp. Demente ældre til dagcentre er anden gruppe, hvor der er behov for en høj grad af hjælp og omsorg. Begge grupper har endvidere behov for, at det er en forholdsvis lille og stabil gruppe af chauffører, der udfører kørslen.

Det er ikke muligt at imødekomme samtlige behov i én og samme form for standardiserede kørselsordning. Alle kommuner vil fortsat have behov for almindelig bustrafik og for individuelt tilrettelagt og behovsstyret kørsel.

## 7.2 Almindelig rutekørsel

Kommunerne i HUR har hidtil hæftet solidarisk hvad angår den almindelige kollektive transport, med servicebusserne som eneste undtagelse. Kommunerne engagement i den konkrete planlægning har derfor været begrænset. Nu får kommunerne med den direkte kobling mellem serviceniveau og egenbetaling et incitament til at engagere sig mere direkte i udformningen af den lokale kollektive bustrafik.

Der er lagt op til, at man kan have forskellige serviceniveauer rundt om i kommunerne. En første udfordring er derfor at få artikulert, hvilket serviceniveau man ønsker og beskrevet i hvilket omfang den kollektive bustrafik lever op til dette. Her er det relevant at besvarer spørgsmål som: Hvor stor en andel af kommunens borgere skal have hvor langt til bussen? Og er der særlige brugergrupper som bør prioriteres frem for andre?

På en række områder må forventes et fælles niveau, som vil være gældende for kommunerne i Region Sjælland. Trafikselskabet fastlægger ifølge loven takststruktur og – niveau. Kommunerne kan ikke selv indkræve takster for almindelig rutekørsel, men kan eventuelt vælge et lavere takstniveau og dermed en større kommunal finansiering på enkelte ruter eller produkttyper. Mht. bussernes udseende, indretning og kvalitet, må det også forventes at kommunerne kun får få frihedsgrader. For at produktet overfor kunderne kan

fremstå som sammenhængende, vil man formentlig i de udbud som Trafiksel-skab Sjælland skal gennemfører på vegne af kommunerne gå efter en bestemt materielstandard.

Meget af den lokale bustrafik er gennem mange år bygget op omkring de lo-kale behov f.eks. afhængig af skolernes lokalisering og ringetider, arbejds-pladsernes lokalisering og detailhandelsstrukturen i området. Kommunernes mere direkte involvering kan være et incitament til at tage en bred vifte af løsningsmuligheder i brug. Hvis uhensigtsmæssigheder i skoleringetider f.eks. umuliggør en optimal ressourceudnyttelse, kan forhandling med skoler-ne vise sig fornuftig. Aktiv bus prioritering, f.eks. i signaler eller i form af busbaner, kan i nogle tilfælde lette bussens kørsel i et omfang, hvor investe-ringer i infrastruktur hurtigt er tjent hjem i sparede driftsomkostninger. Frem-over er det også kommunen der selv høster fordele i form af færre driftsudgif-ter ved sådanne tiltag.

Et andet område, hvor en kommunal involvering kan vise sig nyttig er i den konkrete information og markedsføring. Ved introduktion af nye produkter, linier eller ved større omlægninger er det erfaringsmæssigt vigtigt, at kom-munikationen er direkte til beboere, arbejdspladser institutioner mm i de be-rørte områder. Kommunerne må under alle omstændigheder forventes at få flere borgerhenvendelser om bustrafikken, og får som sådan behov for et be-redskab til at håndtere kommunikation med borgere om bustrafik.

### **7.3 Behovsstyret transport**

Kommunerne har allerede en del behovsstyret transport af skoleelever og æl-dre. Måderne at varetage denne på er vidt forskellig fra kommune til kommu-ne og fra opgave til opgave. Nogle steder sker indkøb via åbne udbud, andre steder indkøbes ad hoc direkte hos vognmanden. Nogle kommuner har egen vognmandstilladelse og udfører selv kørsel. Andre steder igen har institutio-nerne egne biler som køres af personalet. Fælles alle steder er imidlertid, at indkøb af kørsel er spredt over flere forvaltninger samt, at den konkrete tilret-telæggelse er en manuel proces med begrænsede mulighed for at nyttiggøre ressourcer på tværs af de forskellige kørselsopgaver.

En undtagelse er de tre kommuner, hvor man fra HUR tilkøber kørsel af æl-dre til dagcentre på de telebusser som alligevel er i området. Tidsmæssigt er der er godt match mellem, at telebusserne betjener ”almindelige” kunder i myldretiderne og kører med ældre udenfor disse tider. Der kan ligge andre lignende potentialer for optimering af brugen af vognmændenes materiel, og dermed muligheder for samlet set at kunne indkøbe kørsel billigere. Fordelen ved at samtænke flere forskellige kørselsbehov ligger overvejende i mulighe-den, for at udnytte samme bil flere timer om dagen, samt at kunne mindske tomkørsel, hvis vognene har opgaver både på ud- og hjemture.

Den individuelle handicapordning, som nu kommer på kommunernes budget-ter, er i HUR en lukket ordning som kun kan benyttes af personer, der er visi-teret til ordningen. Det er en slags lukket taxaordning, hvor biler løbende al-lokeres til de destinationer, hvor en handicappet har en konkret bestilling.

Brugerkredsen og minimumsservice er fastlagt ved lov. Der er dog ikke noget til hinder for, at kommuner vælger at udvide brugerkredsen eller fastlægge et højere serviceniveau.

Trafikselskab Sjælland skal fusionere tre handicapordninger i Storstrøms Amt (STS), Vestsjællands Amt (VT) og Hovedstadsområdet. Der er tale om meget forskellige ordninger. Den ordning man har i VT, og som nu også er besluttet implementeret i STS, er imidlertid interessant idet den giver en række muligheder for i én og samme ordning at varetage en hel række af forskellige kommunale kørselsopgaver. I VT har man i flere år arbejdet på og udviklet det man kalder behovsstyret trafik i et produkt som kaldes VestTur<sup>1</sup>. Her har man opnået en betydelig bedre styring af udgifterne til specialkørslen, ved at åbne handicapordningen op både for at kommunerne kan anvende ordningen til bestilling af andre former for kørsler og for såkaldte åbne brugere, hvor alle for halv taxatakst kan anvende VestTur.

I den nye lov om Trafikselskaber står: *”Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning”*. Der er altså lovhjemmel til, at en ordning i retning af den, man har i VestTur også indføres i Hovedstadsområdet.

Det er også en mulighed for de nye kommuner at oprette egne kørselskoordineringsfunktioner. Flere kommuner i Danmark har allerede sådanne, f.eks. Kolding og Fredericia. Ved at samle ansvaret for bestilling ét sted, opnår man ofte en bedre koordinering og ressourceudnyttelse. Man kan også forstille sig, at opgaven i en eventuel kommunal kørselskoordineringsfunktion overvejende omfatter de faste særkørsler, og som sådan ikke behøver at være i modstrid med, at kommunen til de mere spontane kørsler tilsluttede sig en eventuel fælles løsning under Trafikselskab Sjælland.

## 7.4 Videre arbejde

En række transportopgaver samles i de nye kommuner samtidig med, at rollefordelingen mellem kommune og amt/region er ændret. Trafikselskab Sjælland er under dannelse, og den konkrete arbejdsdeling i forhold til kommunerne er endnu ikke fastlagt, ligesom det ikke er lagt fast, hvilke konkrete ydelser Trafikselskabet vil tilbyde kommunerne.

I den *lokale busstrafik* er det set fra brugernes side det vigtigste, at bussen kører, der hvor der er brug for den og på det rigtige tidspunkt. For brugerne er det ligegyldigt, hvilken myndighed der har ansvar for hvad. Derfor er det vigtigt at kommunerne nøje overvejer, hvilke ændringer der skal gennemføres, og at det gøres konsekvent med borgernes og brugernes behov for øje. Ændringer bare fordi kommunerne nu får ”førertrøjen” kan vise sig problematiske, hvis de ikke har rod i en bevidst prioritering og en analyse af behov.

<sup>1</sup> Ordningen er udviklet i det såkaldte BEKTRA samarbejde, hvor flere amter er gået sammen, og bl.a. har udviklet en fælles IT platform samt fælles telefoncentral på ydertidspunkterne. Man kan læse mere på <http://www.behovstyretrafik.dk/>

Hvis potentialet for forbedringer og/eller besparelser skal udløses, er det vigtigt, at kommunerne har fokus på opgaven. For den almindelige lokale bustrafik betyder det et beredskab rette mod:

- At formulere det serviceniveau som man ønsker lokalt for den offentligt tilgængelige kollektive bustransport og som ligger indenfor de økonomisk realistiske rammer
- At opsamle ønsker og behov i befolkningen mht. lokal bustrafik. Den lokale forankring muliggør forbedringer også i detaljen.
- At bliver gode indkøbere af lokal kollektiv bustransport fra HUR, som står for den praktiske realisering i form af konkrete køreplaner, udbud og entreprenørkontakter mm

For mange brugere af *specialkørselsordninger* er det utrolig vigtigt, at der er stabilitet og ensartethed i deres hverdag. Det gælder f.eks. et autistisk barn eller en dement ældre. Andre brugere er mere robuste og tåler godt ændringer. Alene volumen af særkørselsordningerne i de nye kommuner gør, at det er et område, hvor man med fordel kan se på potentialer for forbedringer og måske ressourcebesparelser. Men også her er det vigtigt, at forandringer foretages med udgangspunkt i brugernes konkrete og meget forskelligartede behov.

For særkørselsordningerne er der behov for et beredskab rettet mod:

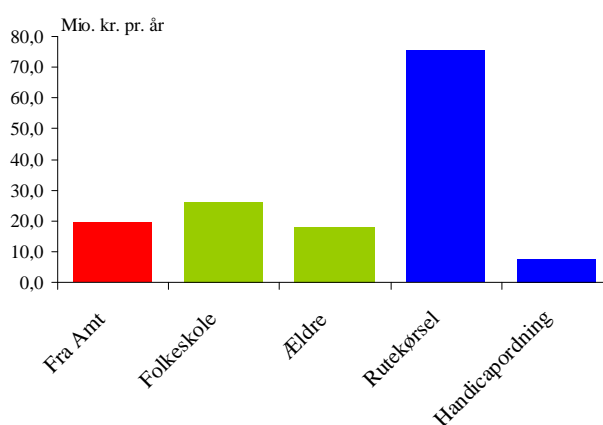
- At se på tværs af forvaltninger, men henblik på kørselskoordinering hvor det er muligt – og i respekt for brugernes meget forskelligartede behov
- At sikre de mest hensigtsmæssige indkøb af transport – i mange tilfælde via offentlige udbud

Der findes mange forskellige måder at varetage opgaven på. Hver enkelt kommune har forskellige vilkår, behov og ønsker. De 12 kommuner der er analyseret er så forskellige, at det ikke er muligt at give egentlige anbefalinger for dem alle tilsammen. Med opbrydningen af Amtets grænser, etablering af de nye storkommuner og den nye rollefordeling er der imidlertid åbnet op for helt nye samarbejdsrelationer – internt i de nye kommuner samt udadtil i forhold til nabokommuner, regionen og trafikselskabet.

## 8. Nøgletal

På de følgende sider er nøgletal opsamlet for hver af de nye kommuner. Det er alle tal som kan genfindes i de tidligere kapitler i rapporten. Der er således alene tale om en anderledes opstilling, rettet mod hver enkelt kommune. Nøgletal er opsamlet for hver af de nye kommuner. Ønsker man en detaljering på de gamle kommuner, kan tallene findes tidligere i rapporten. Alle opgørelser har naturligvis fortsat det vilkår, at der i detaljerne kan være ukorrektheder, fordi det ikke har været muligt at efterkontrollere alle de indberettede oplysninger. De nøgletal der er medtaget er dem, som det har været muligt på en forholdsvis konsistent måde at kortlægge for samtlige kommuner i området.

På figurer er med rødt vist udgifter til transportudgifter som overtages fra amtet, med grønt er vist de nuværende kommunale opgaver på skole og ældreområdet og med blå er vist de udgiftsposter der overtages fra HUR – se figur 8.1. Særligt udgifterne fra HUR skal tages med et stort forbehold, de kan vise sig at blive noget anderledes – afhængig af hvilken udgiftsfordelingsmodel der vælges.



Figur 8.1. Udgiftsfordeling for alle kommunerne

## 8.1 Greve

### Kørsel og brugere

#### Lokal rutekørsel

Primære typer: Almindelig bus, S-bus, servicebus  
160 køreplantimer (hverdag)  
6700 passagerer (hverdag)

#### Individuel Handicapkørsel

Antal visiterede 257

#### Genoptræning

Antal patienter 440

#### Vidtgående specialundervisning

Antal børn 84

#### Almindelige folkeskoleklasser

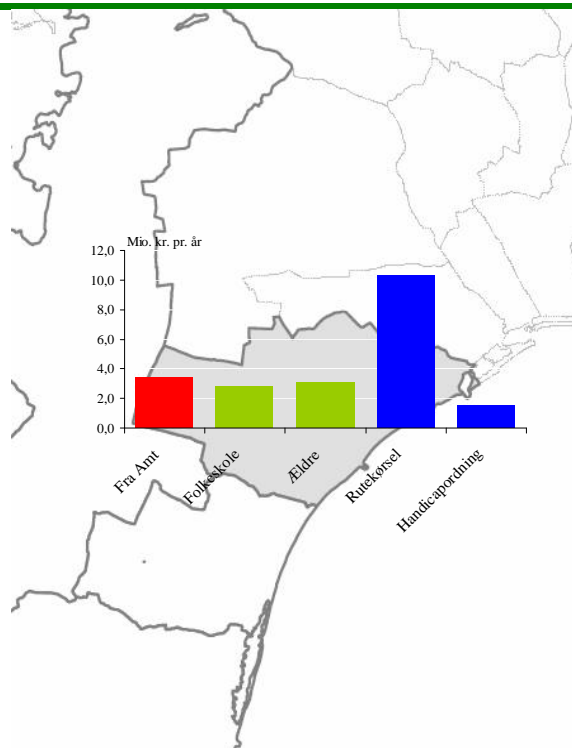
Primær type: Lukket kommunal kørselsordning  
Antal transportberettigede elever 66

#### Kommunale specialklasser/skoler

Antal transportberettigede elever 146

#### Kørsel til dagcentre/hjem

Type: Kommunal ordning med køb hos vognmand



### Skønnede udgifter

Kørselstype	Fra	Skøn mio. kr.
Lokal rutekørsel	HUR	10,3
Individuel Handicapkørsel	HUR	1,5
	<i>I alt</i>	<i>11,8</i>
Genoptræning	Roskilde Amt	0,1
Voksen handicappede	Roskilde Amt	0,9
Specialbørnehaver	Roskilde Amt	0,5
Vidtgående og kompenserende specialundervisning	Roskilde Amt	1,9
	<i>I alt</i>	<i>3,4</i>
Elevtransport, alm. folkeskoler og specialklasser/skoler	Eksisterende i kommunen	2,8
Ældrekørsel til dagcentre/-hjem	Eksisterende i kommunen	1,5
Ældrekørsel, andet	Eksisterende i kommunen	1,6
	<i>I alt</i>	<i>5,9</i>
<b>Skønnede udgifter i alt</b>		<b>21,1</b>

## 8.2 Solrød

### Kørsel og brugere

#### Lokal rutekørsel

Primær type: Almindelig bus  
49 køreplantimer (hverdag)  
1500 passagerer (hverdag)

#### Individuel Handicapkørsel

Antal visiterede 74

#### Genoptræning

Antal patienter 205

#### Vidtgående specialundervisning

Antal børn 34

#### Almindelige folkeskoleklasser

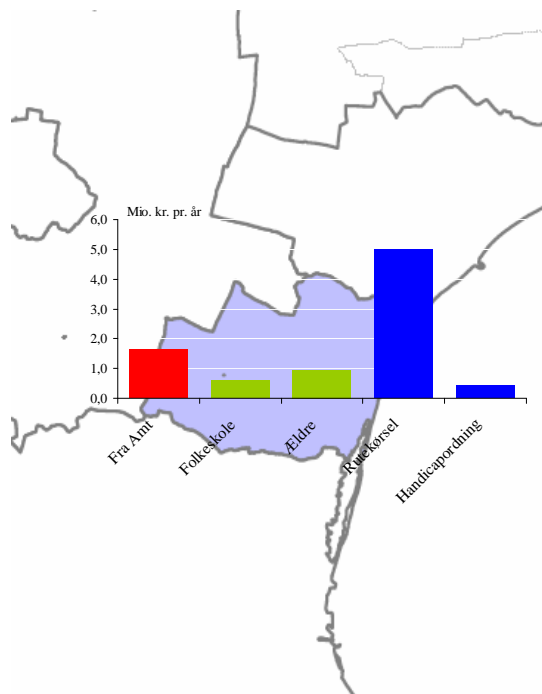
Primær type: Lukket kommunal kørselsordning  
Antal transportberettigede elever 29

#### Kommunale specialklasser/skoler

Antal transportberettigede elever 19

#### Kørsel til dagcentre/hjem

Type: Kommunal ordning med køb hos vognmand



### Skønnede udgifter

Kørselstype	Fra	Skøn mio. kr.
Lokal rutekørsel	HUR	5,0
Individuel Handicapkørsel	HUR	0,4
	<i>I alt</i>	<i>5,4</i>
Genoptræning	Roskilde Amt	0,1
Voksen handicappede	Roskilde Amt	0,4
Specialbørnehaver	Roskilde Amt	0,2
Vidtgående og kompenserende specialundervisning	Roskilde Amt	1,0
	<i>I alt</i>	<i>1,6</i>
Elevtransport, alm. folkeskoler og specialklasser/skoler	Eksisterende i kommunen	0,6
Ældrekørsel til dagcentre/-hjem	Eksisterende i kommunen	0,7
Ældrekørsel, andet	Eksisterende i kommunen	0,2
	<i>I alt</i>	<i>1,5</i>
<b>Skønnede udgifter i alt</b>		<b>8,6</b>



## 8.3 Ny Køge

### Kørsel og brugere

#### Lokal rutekørsel

Primære typer: Almindelig bus, telebus  
288 køreplantimer (hverdag)  
9300 passagerer (hverdag)

#### Individuel Handicapkørsel

Antal visiterede 268

#### Genoptræning

Antal patienter 617

#### Vidtgående specialundervisning

Antal børn 101

#### Almindelige folkeskoleklasser

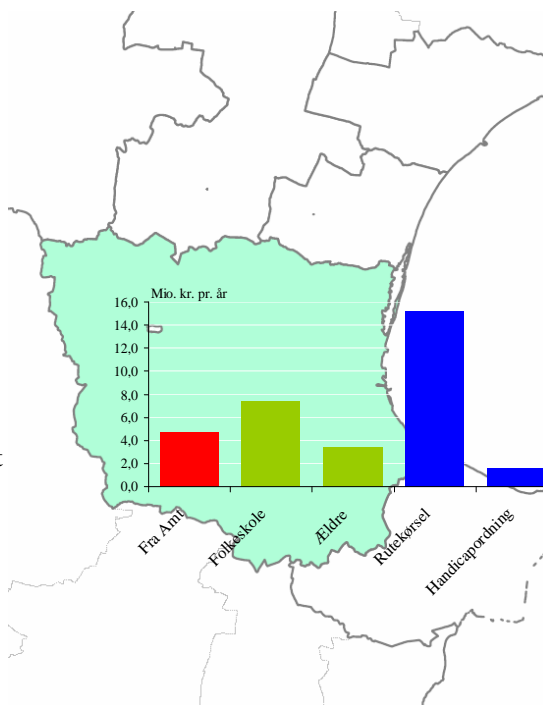
Primær type: Åben skolebus, køb af buskort, lukket kommunal kørselsordning, taxa  
Antal transportberettigede elever 661

#### Kommunale specialklasser/skoler

Antal transportberettigede elever 191

#### Kørsel til dagcentre/hjem

Type: Tilkøb HUR telebusser, kommunal ordning med køb hos vognmand



### Skønnede udgifter

Kørselstype	Fra	Skøn mio. kr.
Lokal rutekørsel	HUR	15,2
Individuel Handicapkørsel	HUR	1,6
	<i>I alt</i>	<i>16,8</i>
Genoptræning	Roskilde Amt	0,2
Voksen handicappede	Roskilde Amt	1,0
Specialbørnehaver	Roskilde Amt	0,5
Vidtgående og kompenserende specialundervisning	Roskilde Amt	3,0
	<i>I alt</i>	<i>4,7</i>
Elevtransport, alm. folkeskoler og specialklasser/skoler	Eksisterende i kommunen	7,4
Ældrekørsel til dagcentre/-hjem	Eksisterende i kommunen	1,6
Ældrekørsel, andet	Eksisterende i kommunen	1,9
	<i>I alt</i>	<i>10,9</i>
<b>Skønnede udgifter i alt</b>		<b>32,4</b>

## 8.4 Ny Stevns

### Kørsel og brugere

#### Lokal rutekørsel

Primære typer: Almindelig bus, S-bus/regionalbus  
85 køreplantimer (hverdag)  
2000 passagerer (hverdag)

#### Individuel Handicapkørsel

Antal visiterede 122

#### Genoptræning

Antal patienter 238

#### Vidtgående specialundervisning

Antal børn 18

#### Almindelige folkeskoleklasser

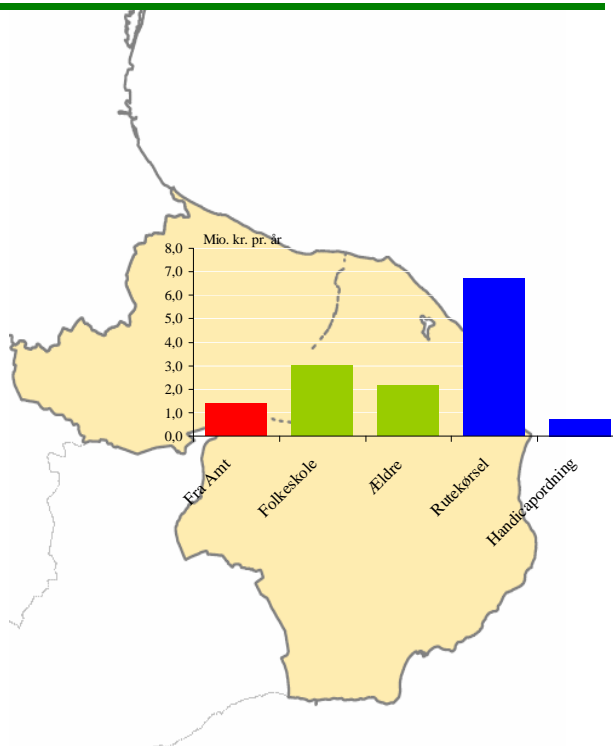
Primær type: Åben skolebus/lokalbus  
Antal transportberettigede elever 878

#### Kommunale specialklasser/skoler

Antal transportberettigede elever 43

#### Kørsel til dagcentre/hjem

Type: Kommunal ordning med egen vognmandstilladelse, taxa



### Skønnede udgifter

Kørselstype	Fra	Skøn mio. kr.
Lokal rutekørsel	HUR	6,7
Individuel Handicapkørsel	HUR	0,7
	<i>I alt</i>	<i>7,4</i>
Genoptræning	Roskilde Amt	0,1
Voksen handicappede	Roskilde Amt	0,4
Specialbørnehaver	Roskilde Amt	0,2
Vidtgående og kompenserende Specialundervisning	Roskilde Amt	0,7
	<i>I alt</i>	<i>1,4</i>
Elevtransport, alm. folkeskoler og specialklasser/skoler	Eksisterende i kommunen	3,0
Ældrekørsel til dagcentre/-hjem	Eksisterende i kommunen	1,2
Ældrekørsel, andet	Eksisterende i kommunen	0,9
	<i>I alt</i>	<i>5,1</i>
<b>Skønnede udgifter i alt</b>		<b>14,0</b>

## 8.5 Ny Lejre

### Kørsel og brugere

#### Lokal rutekørsel

Primære typer: Almindelig bus, telebus  
174 køreplantimer (hverdag)  
3500 passagerer (hverdag)

#### Individuel Handicapkørsel

Antal visiterede 136

#### Genoptræning

Antal patienter 246

#### Vidtgående specialundervisning

Antal børn 58

#### Almindelige folkeskoleklasser

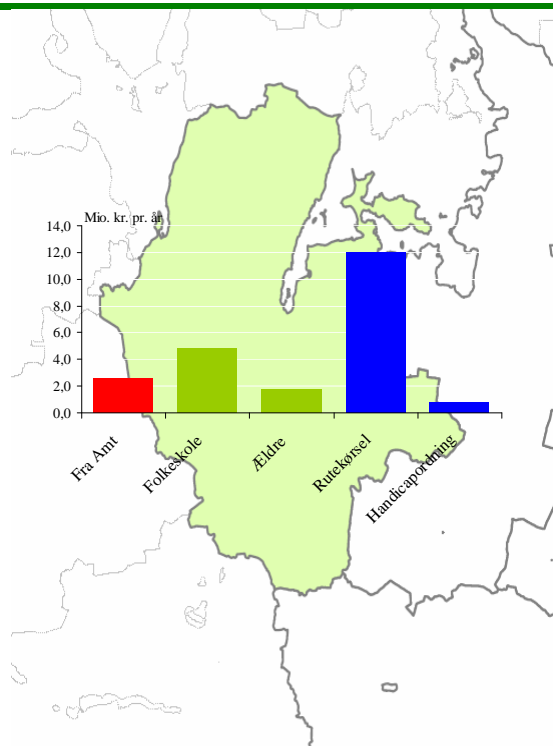
Primær type: åben skolebus, køb af buskort  
Antal transportberettigede elever 1436

#### Kommunale specialklasser/skoler

Antal transportberettigede elever 63

#### Kørsel til dagcentre/hjem

Type: tilkøb HUR telebusser, kommunal ordning  
med køb hos vognmand



### Skønnede udgifter

Kørselstype	Fra	Skøn mio. kr.
Lokal rutekørsel	HUR	12,0
Individuel Handicapkørsel	HUR	0,8
	<i>I alt</i>	<i>12,8</i>
Genoptræning	Roskilde Amt	0,1
Voksen handicappede	Roskilde Amt	0,5
Specialbørnehaver	Roskilde Amt	0,2
Vidtgående og kompenserende specialundervisning	Roskilde Amt	1,8
	<i>I alt</i>	<i>2,6</i>
Elevtransport, alm. folkeskoler og specialklasser/skoler	Eksisterende i kommunen	4,8
Ældrekørsel til dagcentre/-hjem	Eksisterende i kommunen	1,1
Ældrekørsel, andet	Eksisterende i kommunen	0,6
	<i>I alt</i>	<i>6,5</i>
<b>Skønnede udgifter i alt</b>		<b>22,0</b>

## 8.6 Ny Roskilde

### Kørsel og brugere

#### Lokal rutekørsel

Primære typer: Almindelig bus, S-bus og servicebus

416 køreplantimer (hverdag)

20.000 passagerer (hverdag)

#### Individuel Handicapkørsel

Antal visiterede 429

#### Genoptræning

Antal patienter 751

#### Vidtgående specialundervisning

Antal børn 108

#### Almindelige folkeskoleklasser

Primær type: åben skolebus, køb af buskort, lukket kommunal kørselsordning

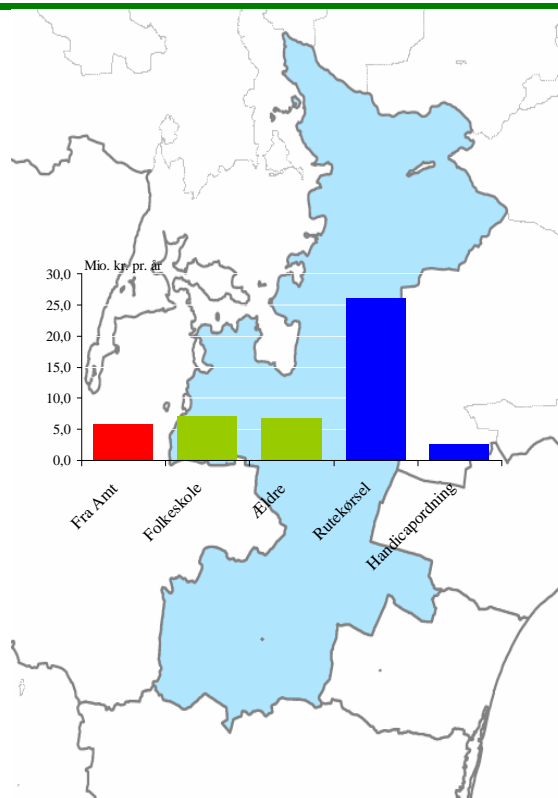
Antal transportberettigede elever 1288

#### Kommunale specialklasser/skoler

Antal transportberettigede elever 135

#### Kørsel til dagcentre/hjem

Type: Centres egne biler, kommunal ordning med egen vognmandstilladelse, kommunal ordning med køb hos vognmand



### Skønnede udgifter

Kørselstype	Fra	Skøn mio. kr.
Lokal rutekørsel	HUR	26,1
Individuel Handicapkørsel	HUR	2,5
	<i>I alt</i>	28,6
Genoptræning	Roskilde Amt	0,3
Voksen handicappede	Roskilde Amt	1,5
Specialbørnehaver	Roskilde Amt	0,8
Vidtgående og kompenserende specialundervisning	Roskilde Amt	3,4
	<i>I alt</i>	5,9
Elevtransport, alm. folkeskoler og specialklasser/skoler	Eksisterende i kommunen	7,2
Ældrekørsel til dagcentre/-hjem	Eksisterende i kommunen	3,7
Ældrekørsel, andet	Eksisterende i kommunen	3,2
	<i>I alt</i>	14,1
<b>Skønnede udgifter i alt</b>		<b>48,6</b>