Oplæg til politisk drøftelse af serviceniveau for borgerrettet kørsel som grundlag for udbud med virkning fra 1. august 2020

I dette notat gennemgås centrale spørgsmål vedr. serviceniveau og organisering af henholdsvis Skolebuskørsel og Anden kørsel af betydning for det udbud af borgerrettet kørsel, som gennemføres i 2019 og afgøres af Økonomi- og Erhvervsudvalget i januar 2020.

Fakta

Der bliver dagligt transporteret ca. 350 børn og unge på specialområdet samt 100 inden for Social, Sundhed & Omsorg. Hertil kommer ca. 1.150 elever, der befordres med lukket skolebus og yderligere ca. 450 med kollektive busruter.

I tabel 1 fremgår volumen (fakturerede km.) og pris for kørslen i de fem delaftaler i 2018.

Tabel 1. Omfang af borgerrettet kørsel 2018.

Distrikt	Lukket skolebus		Anden kørsel			Kørsel i alt
	Antal km.	Pris	Antal kørsler	Antal km.	Pris	Pris
1	76.111	3.402.227	32.982	440.210	4.606.292	8.008.519
2	68.934	2.155.337	34.932	392.623	4.105.656	6.260.993
3	61.580	1.930.118	33.122	483.791	5.053.486	6.983.604
4	48.592	1.189.333	35.944	472.028	4.942.891	6.132.224
5	67.234	2.156.283	25.459	293.955	4.803.506	6.959.789
I alt	**322.451**	**10.833.298**	**162.439**	**2.082.607**	**23.511.831**	**34.345.129**

Note: Hertil kommer mellemkommunal kørsel for ca. 1 mio. kr. i distrikt 1-4.

Skolebuskørsel

Område	Emne	Nuværende ordning	Bemærkninger / forslag til justering
BUU	Planlægning af skolebuskørsel	Ansvaret for planlægning af skolebusruterne ligger hos Viborg Kommune, og varetages af trafikplanlæggeren i Trafik og Veje. Vognmanden kontrollerer ruten ift. evt. optimering. Børn opsamles typisk ved offentlig vej, ofte ved opsamlingssteder, jf. nedenfor.	Planlægning af skolebuskørslen har i indeværende kontraktperiode bidraget til et væsentligt økonomisk rationale på det samlede kørselsområde, men samtidig har givet anledning til, at der er stillet spørgsmålstegn ved, om kørselsmængde og fleksibilitet stemmer overens med det, der blev stillet i udsigt ved udbuddet i 2015. Forvaltningen har været i dialog med Skive Kommune med at have lagt den detaljerede ruteplanlægning ud til vognmanden. Skive Kommune og vognmanden planlægger kørslen ved kontraktstart, og efterfølgende planlægger vognmanden kørslen. Ændringer på op til +/-10% giver ikke ændret afregning. En placering af planlægningsopgaven for skolebusruterne hos vognmanden forventes at reducere antallet af potentielle firmaer, der vil byde på opgaven (de mindre vognmænd vil formentlig ikke byde), ligesom muligheden for løbende at koordinere ruteplanlægningen med den kollektive trafik vil være reduceret. Modsat vil vognmanden have mulighed for at optimere kørslen, da det er chaufføren, som i praksis kender veje og vendepladser, ligesom det er chaufføren, der kender borgerne og institutioner og kan tage hensyn til særlige forhold i planlægningen. Et partnerskab mellem vognmand og kommunen i forhold til planlægning af skolebuskørselen vurderes at give grundlag for gensidig budgetsikkerhed og mere faste ruter. Der er en risiko for øgede udgifter pga. princippet om +/- 10%. Til gengæld vurderes administration på skolerne i forhold til fakturering at reduceres betragteligt. Et andet alternativ er at lade skolebuskørslen overgå til Midttrafik. Meldingen herfra er dog, at ruter, der alene er tilpasset den enkelte skoles befordringsbehov, nødigt overtages, idet køreplanerne typisk vil variere en del hen over året som følge af nye elever og omlagte skemaer i forbindelse tidsbegrænset fagundervisning, emneuger m.v.

			Det anbefales at Viborg Kommune lader sig inspirere af de gode erfaringer fra Skive Kommune og i højere grad overdrager planlægning af skolebusruterne til vognmanden, dog således at Viborg Kommune foretager den grundlæggende ruteplanlægning ved hvert skoleårs begyndelse. Der faktureres efter rutekilometer på baggrund af Viborg Kommunens godkendelse af ruterne. Ved kontraktstart kommer kommunen med et forslag til ruteplanlægning tilpasset den kollektive trafik og med opsamlingssteder m.v. Der vil endvidere ved hvert skoleårs begyndelse være dialog mellem vognmanden og trafikplanlæggeren i forhold til tilpasning af ruterne til den ny elevsammensætning. Dette sker på initiativ af Viborg Kommune, der har kompetence til endeligt at fastlægge ruterne, der danner grundlag for fakturering det følgende år. Ændringer på op til +/-10% giver ikke ændret afregning.
BUU	Lukkede eller åbne skolebusser	Ifølge gældende lovgivning må alene børn, der er kørselsberettigede, befordres med lukkede skolebusser. Dette vil sige, at de skal opfylde afstands- og/eller trafikfarlighedskriteriet og befordres direkte til og fra skole. F.eks. må busserne ikke medtage ikke-kørselsberettigede børn, der har legeaftaler med kørselsberettigede børn, ligesom i øvrigt kørselsberettigede børn ikke må befordres, hvis de efter skole benytter sig af SFO. I Viborg Kommune har Børne- og Ungdomsudvalget besluttet, at ikke-kørselsberettigede børn (legekammerater og hjemkørsel efter SFO) kan befordres gratis med skolebussen, såfremt der er plads i bussen. Der tages ikke hensyn til denne gruppe ikke-kørselsberettigede børn i ruteplanlægningen. I planlægningen søges der i videst muligt omfang tilvejebragt oplysninger om, hvilke af de kørselsberettigede børn der rent faktisk ønsker at benytte den gratis befordring. Der er dog fortsat forældre med varierende arbejdstider m.v., som ikke kan redegøre for forventet faktisk brug af skolebussen. I sådanne tilfælde planlægges der efter, at børnene skal befordres, når de er berettiget til det.	Viborg Kommune har mulighed for at udbyde skolebuskørslen som åbne ruter. Ved en sådan ordning skal kørsel stilles gratis til rådighed for alle borgere. Ved ruteplanlægningen, herunder fastlægning af opsamlingssteder, skal der alene tages hensyn til de kørselsberettigede børn og skolens ringetider. Åbne busruter fordrer en vis stabilitet i ruteplanlægningen, ligesom der kan være kapacitetsovervejelser hos vognmanden, hvis f.eks. en hel skoleklasse skal med bussen til børnefødselsdag, eller en lokal forening skal på tur. Med åbne busser kan der således ikke garanteres befordring til ikke-kørselsberettigede borgere, særligt på morgenturene hvor buskapaciteten udnyttes mest. Vognmanden bør dog – f.eks. ved at anvende kapacitet med stående passagerer – tilstræbe at medtage alle borgere. **Det anbefales**, at de lukkede skolebusser åbnes for alle borgere i det omfang, der er ledig kapacitet, så også SFO-børn, ikke-kørselsberettigede søskende og legekammerater kan medtages. Der ruteplanlægges fortsat alene for kørselsberettigede elever. Der må ikke opkræves betaling fra ikke-kørselsberettigede borgere for at benytte skolebusserne.

			Det anbefales endvidere, at det indskrives i kontrakterne, at grupper på 5 personer eller flere senest to hverdage i forvejen bør kontakte vognmanden for at forhøre sig om ledig kapacitet. I forhold til en ligebehandlingsbetragtning bør det fremhæves, at med åbne skolebusser vil ikke-kørselsberettigede børn i disse busser være bedre stillet end ikke-kørselsberettigede børn (og andre borgere) med bopæl i nærheden af en lokalrute, der administreres af Midttrafik og med betaling. Hvor førstnævnte får mulighed for at benytte bussen gratis, må sidstnævnte løse billet.
BUU	Køretid	*"Den samlede køretid for den enkelte elev/borger må ikke overstige 60 minutter, medmindre andet er aftalt."*	Det nuværende krav i kontrakten om, at borgeren højst må befordres 60 minutter pr. vej er ifølge informationer indhentet fra Midttrafik, DPT og øvrige kommuner et generelt gældende serviceniveau på tværs af kommunerne. Ser man på de nuværende køreplaner for Lukket skolebus, benyttes der til morgenkørslerne, hvor kørselsmængden er størst, 24 busser. På 13 af disse busser sidder nogle af børnene mere end 45 minutter og på 18 af busserne mere end 40 minutter. Fastsatte man serviceniveauet til f.eks. 45 minutter, ville det alt andet lige betyde et øget kapacitetskrav til vognmændene på ca. 50 procent svarende til min. 5 mio. kr. Dette hænger sammen med, at vognmændene vil skulle skaffe sig ekstra materiel samt ansætte chauffører til betjening af disse ekstra køretøjer. Vognmændene understreger, at det med de nuværende konjunkturer er vanskeligt at skaffe sig egnede chauffører, der vil påtage sig arbejdet med et forholdsvist lavt timetal pr. uge (som følge af de korte ruter). Et serviceniveau på 40 min. med den nuværende elevsammensætning vil betyde et øget kapacitetskrav på ca. 75% og en forventet merpris på ca. 7,5 mio. kr. En opgørelse fra delaftale 5 i uge 48-49 2018 vedr. kørslen til Vestfjendsskolen viser, at på fire af fem morgenkørsler sad én elev i mere end 40 minutter. På den sidste morgenkørsel gjaldt det 7 elever.

			Om eftermiddagen den pågældende uge var alle elever sat af efter maksimalt 36 minutter. **Det anbefales**, at det nuværende serviceniveau på 60 minutters køretid fastholdes. Den samlede køretid for det enkelte barn søges minimeret.
BUU	Køretøjers alder, sikkerhed og fremtræden	*"Alle vogne skal til enhver tid opfylde alle love og myndighedskrav vedrørende personbefordring. Køretøjer og udstyr skal endvidere opfylde de krav om indretning og færdselssikkerhed som myndighederne måtte stille hertil. Kørselsmateriellet skal være vel vedligeholdt, rene, røgfrie og fremtræde præsentable. Ordregiver kan foretage løbende kontrol af Tilbudsgivers materiel, og sikre at udstyr i køretøjet er i forsvarlig stand.* *De anvendte køretøjer skal være egnede til kørselsopgaven og være i forsvarlig stand. Der er forskellige krav til udstyr og indretning alt afhængig af den enkelte borger.* *Der må ikke befordres flere passagerer end køretøjet er godkendt til.* *Alle køretøjer skal være forsynet med lovmæssigt og relevant sikkerhedsudstyr herunder førstehjælpskasse og ildslukker.* *Der må ikke forekomme hullede sæder, punkterede ruder, ødelagte paneler og gulv eller lign.* *Der skal være velfungerende indeklima/temperaturreguleringssystem i alle køretøjer.* *De formelle krav til sikkerhedsseler skal til enhver tid svare til den pågældende lovgivning for køretøjets type og alder.* *Køretøjer til den Lukket skolekørsel skal under kørslen tydeligt skiltes med rutenummer, men der er ikke krav om skilte udformning.* *Alle køretøjer skal være forsynet med tydelig angivelse af tilbudsgivers firmanavn.* *I tilfælde af driftstop, skal der omgående indsættes et andet køretøj.*	Der er i de nuværende kontrakter lagt vægt på prisen. Dette betyder, at der ikke er fastlagt en maksimal alder for busser til mere end 28 passagerer, som oftest benyttes til Skolebuskørsel. Busserne skal overholde gældende lovgivning også for så vidt angår seler til fastspænding. Der benyttes i dag ikke seler i de ældre busser. Skærpede krav til alder og udstyr i skolebusserne vil alt andet lige betyde højere priser. **Det anbefales,** at de nuværende krav til køretøjernes alder og udstyr fastholdes. Institutionerne vil i forbindelse med kontraktstart blive opfordret til at henvende sig til kørselskoordinatoren, såfremt de ikke finder køretøjernes funktionsevne og/eller fremtræden i overensstemmelse med det beskrevne med henblik håndhævelse og evt. bod.

		I samtlige køretøjer skal der forefindes kommunikationsudstyr f.eks. mobiltelefon, således at chaufføren kan kontaktes. Telefonen skal være forsynet med udstyr, så den til enhver tid kan betjenes under kørslen efter gældende lovgivning. *Hvis Ordregiver ønsker det, kan det kræves at få installeret GPS-udstyr i alle køretøjer til opsamling af data til optegning af ruter og køreplan. Udgifter hertil afholdes af Ordregiver.* *Køretøjer skal i vinterperioden 1. oktober til 31. marts have påmonteret vinterdæk.* *Køretøjer op til 28 passagerer må højest være 12 år gamle i kontraktperioden."*	
BUU	Egenbefordring til opsamlingssted	I dag må der stilles krav om, at kørselsberettigede elever efter folkeskoleloven befordrer sig fra bopælen til et opsamlingssted maksimalt den halve distance af den, der for klassetrinnet udløser ret til befordring: 0.-3. klasse: 2,5 km. 4.-6 klasse: 6 km. 7.-9. klasse: 7 km. 10. klasse: 9 km.	Det nuværende serviceniveau vurderes at balancere hensynet mellem, hvor langt eleverne skal gå til et opsamlingssted, og hvor mange opsamlingssteder, der skal planlægges ud fra. **Det anbefales** at fastholde det nuværende serviceniveau. Der kan kun efter skriftlig aftale mellem forældre og vognmand planlægges med, at kørselsberettigede børn skal krydse en trafikfarlig vej. En chauffør kan i særlige tilfælde planlægge med at følge et barn over en trafikfarlig vej, såfremt det er kortvarigt, og bussen ikke efterlades ude af syne.
BUU	Ringetid og ventetid på skolerne	Skolebusserne planlægges i dag med ankomst mellem 7.45 og 8.15. I nogle tilfælde kan forskudte ringetider på nærtliggende skoler optimere planlægningen, idet den samme bus kan benyttes til to morgenkørsler. I henhold til gældende bekendtgørelse har skolen tilsynspligt med eleverne fra 10 minutter før undervisningsstart. Skolebusserne planlægges derfor med ankomst tidligst 10 minutter før, det ringer ind til første time. I henhold til det nuværende serviceniveau har den enkelte skole som udgangspunkt ret til to hjemkørsler. Med de påtænkte justeringer af folkeskoleloven og mindre timetal kan der blive behov for op til tre	**Det anbefales**, at der fortsat planlægges med ankomst for skolebusser mellem kl. 7.45 og 8.15. Fastlæggelsen af de konkrete ankomsttidspunkter sker i dialog mellem den enkelte skole og planlæggeren (Viborg Kommune eller vognmanden, jf. punkt om planlægning ovenfor). Kan der ikke opnås enighed om afvejning mellem ankomsttidspunkt og ruteeffektivitet, beslutter skolechefen, hvad der skal være gældende. **Det anbefales**, at aflevering fortsat sker tidligst 10 minutter før ringetid om morgenen. Efter konkrete overvejelser, herunder afvejning af ruteøkonomi og øgede udgifter til opsyn, kan skolechefen dog beslutte, at der gives mulighed for tidligere aflevering.

		hjemkørsler. Flere hjemkørsler vil alt andet lige betyde øgede udgifter til skolebuskørsel.	**Det anbefales,** at der planlægges efter de kørselsberettigede elevers ringetider med op til tre daglige hjemkørsler.
BUU	Arrangements-kørsel	*"Arrangement kørsel vedrører ekskursioner, lejr eller forskellige skolearrangementer og indgår i udbuddet som en option, der kan benyttes af Ordregiver.* *Arrangementskørsel er rutekørsel mellem skolerne og et antal lokaliteter, hvor en eller flere skoleklasser skal hen for at få en undervisning eller indlæring, som ikke umiddelbart kan gives på den enkelte folkeskole. Ruterne forløber mellem den enkelte skole og den ønskede aktivitet ad nærmeste vej. Der kan ikke på forhånd angives, hvor mange gange de enkelte steder skal besøges i løbet af skoleåret. Kørslen forventes at skulle udføres indenfor den almindelige undervisningstid på skoledage.* *Det fremgår hvilke lokaliteter, der kan forventes som arrangementskørsel i forbindelse med undervisningsaktivitet."*	**Det anbefales**, at der sammen med prisen for Skolebuskørsel afgives særskilt timepris for Arrangementskørsel. Denne pris vægtes (dog med lav vægt ift. vægt af prisen for Skolebuskørsel og Anden kørsel) i udvælgelsen af det samlet set mest fordelagtige tilbud. Arrangementskørsel skal køres med køretøjer, der er indregistreret til turistkørsel, og dermed kan kørslen ikke momsfritages. **Det anbefales,** at Arrangementskørsel vedrører kørsel til alle destinationer i Viborg Kommune, primært i regi af KLC Viborg. Kørsel til destinationer uden for Viborg Kommune er ikke omfattet af aftalen om Arrangementskørsel. Prisen for disse kørsler forhandles mellem den enkelte skole og en vognmand efter frit valg.

Anden kørsel

Område	Emne	Nuværende ordning	Bemærkninger / forslag til justering
BUU ÆAU BSU SSU	Køretid	*"Den samlede køretid for den enkelte elev/borger må ikke overstige 60 minutter, medmindre andet er aftalt."*	Jf. under Skolebuskørsel. Der kan ikke opgøres særskilt fordyrelse ved serviceniveau under 60 minutters køretid, men en væsentlig fordyrelse er forventelig. Erfaringerne med de nuværende kontrakter viser, at serviceniveauet på 60 minutters køretid sjældent giver anledning til problemer, primært undtaget kørsler over kommunegrænsen. **Det anbefales, a**t nuværende serviceniveau på maksimalt 60 minutters køretid fastholdes.
BUU ÆAU BSU SSU	Hente og følge borgere ved afhentning og afsætning	<u>Børn & Unge – specialområdet:</u> *"Aflevering af elever skal ske til tredje person, medmindre andet er aftalt. Hvis ikke der er en tredjemand tilstede, skal chaufføren kontakte bestilleren af den pågældende kørselsopgave for aftale om det videre forløb.* *Chaufføren skal ved afhentning og aflevering af borgerne hjælpe disse ind og ud af køretøjet sammen med vedkommendes ejendele.* *Børn kan have meget bagage f.eks. i forbindelse med kørsel til og fra aflastning.* *Ved afhentning er det ikke altid, at alle elever er klar. Chaufføren skal derfor minimum vente fem minutter, før han må fortsætte turen og eventuelt efterlade eleven på afhentningsstedet. I tilfælde af at eleven efterlades, skal der straks tages kontakt til institutionen, og det skal sikres, at eleven ikke efterlades alene.* *Der kan i gruppen være børn, som ikke selv kan gå, og som har brug for rollator, kørestole mm. Nogle børn befordres i deres kørestol."* <u>Aktivitet, træning og genoptræning:</u>	**Det anbefales** at indskrive nedenstående præcisering af serviceniveauer i de nye kontrakter. Dette vil betyde en bedre planlægning af tidsforbrug i forbindelse med afhentning og ankomst. Det er Viborg Kommunes bestillere, der fastlægger serviceniveauet. Der må i vognmandens planlægning påregnes tid til at hjælpe borgere indenfor og ind og ud af bussen. Der vil ikke være opsyn med borgere, der sidder i bussen, mens chaufføren følger elever eller ældre og/eller syge borgere indenfor eller afleverer elever til tredje person. Kørselsplanlægningen skal tilrettelægges, så borgere, der har behov for opsyn, hentes sidst og afleveres først. • **Kantsten-til-kantsten**: Borgeren kan klare sig selv og skal afhentes/afleveres ved kantsten. Såfremt der ikke aftentes efter fast køreplan, skal chaufføren varsle borgeren 10 minutter før ankomst. • **Til indenfor** (gælder ikke børn/elever): Borgeren har brug for at bliver hentet/fulgt indenfor, og kan have brug for hjælp med overtøj, tasker, nøgler (finde og låse op/af) og hjælpemidler. • **Hånd-til-hånd**: Borgeren modtages ved bussen/bilen og afleveres til tredje person ved bussen/bilen. Hvis der ikke er tredje person tilstede, skal chaufføren kontakte bestilleren af den pågældende kørselsopgave for at aftale om det videre forløb.

		"Chaufføren skal påregne at hente og bringe ældre og/eller syge borgere ind og ud af deres bolig og ind og ud på aktivitets-/træningsstedet. *Chaufføren skal ved afhentning og aflevering af borgerne hjælpe disse ind og ud af køretøjet sammen med vedkommendes ejendele. Der kan være behov for hjælpemidler, typisk stokke, rollator, skråpuder, kørestol, mv.* *Borgerne har ofte behov for hjælp til at komme i overtøj, huske taske, nøgler mv."*	Børn følges ikke indenfor på institutionen, da det vil kunne efterlade en resterende gruppe børn uden opsyn i bussen, hvilket ikke er tilladt. Det samme gør sig ikke gældende for voksne borgere. Det indskrives i de nye kontrakter, at chaufføren i lighed med i dag skal bruge den fornødne tid ved afhentning og afsætning – typisk op til 5 minutter. Ved forhold, der gentagne gange påvirker den nødvendige tid til afhentning, aftales håndtering mellem vognmand og kørselskoordinator. For visse børn – f.eks. på Rosenvængets Skole – kan det efter en konkret vurdering af fagpersonalet besluttes, at chaufføren forud for hver afhentning skal kontakte forældrene 10 minutter før ankomst og advisere herom. Dette vil hjælpe børn, der vanskeligt kan håndtere ventetid, i afhentningssituationen, og forældrene vil vide, hvem chaufføren er. Endelig vil børnene i højere grad være parate, når bussen kommer, og dermed undgås forsinkelser for de øvrige børn i bussen.
BUU ÆAU BSU SSU	"Skæve kørsler"	I de nuværende kontrakter søges mest muligt kørsel håndteret via Viborg Kommunes elektroniske bestillings- og faktureringssystem: *"Ordregiver tilstræber at benytte de ugentlige elektroniske bestillingslister i videst muligt omfang til bestilling af Anden kørsel. Dog må Kontrakthaver forvente løbende justering af disse, jf. mulighed for ændring op til en time før planlagt opsamling, samt direkte bestillinger fra borgere – primært børn, hvis forældre selv tilrettelægger kørsel ud fra en ad hoc bevilling fra Viborg Kommune. Det samlede omfang af disse direkte bestillinger vurderes at vedrøre 4-6 borgere pr. distrikt, men kan variere over tid."* Grundlaget for betaling til vognmanden er den kilometerpris, der er budt ind med, uanset kørslens karakter, destination, tidspunkt for afvikling m.v.	For at kunne få så retvisende en pris som muligt for Anden kørsel, vurderes det hensigtsmæssigt at "standardisere" disse kørsler. Dette betyder, at en række særlige kørsler, som er svære at planlægge for vognmanden i forhold til de øvrige kørsler, skal kunne håndteres via skriftlig aftale om særlig honorering med den ansvarlige vognmand eller omplacering af kørslen til anden kontraktholder, ekstern vognmand eller evt. Midttrafik. Den ansvarlige kontrakthaver kan dog ikke ensidigt frasige sig kørsel af enkelte passagerer i delaftalen. **Det anbefales**, at det indskrives i kontrakterne, at kørsel i følgende tilfælde efter beslutning i Viborg Kommune kan omplaceres til anden leverandør: • Ved midlertidig kørsel, som f.eks. brækket ben kørsel til ungdomsuddannelser/folkeskoler, hvis kørslen er kortvarig (f.eks. 2-4 uger), eller øvrig ad hoc kørsel, hvis planlægningen vil betyde, at mange børn/elever får ændret deres kørsel. • Kørsel til Paderup Gymnasiums autistafdeling. Hvis der køres fra forskellige delaftaler, kan ordregiver vælge at køre dem sammen hos én vognmand, til en fast aftalt rutepris. Der skal

			ligeledes kunne aftales ventetid for eleverne, så vognmanden kun skal køre én gang ud og én gang hjem. • Kørsel med trappetjener (hjælpemiddel til befordring af kørestole på trapper). • Kørsel med elever/børn med særlige behov (f.eks. barn til dagpleje inkl. to forældre og ventetid på 45 min., kørsel med elever, der meget udadreagerende og kan være til fare for trafiksikkerheden m.v. • Kørsler der overstiger 90 min. • Kørsler der er bestilt akut (f.eks. børn, der bliver syge og skal køres hjem uden varsel, akut bestilt kørsel til aflastning m.v.) Udover ovenstående særlige kørsler, hvis afvikling og/eller prissætning aftales konkret mellem Viborg Kommunes kørselskoordinator, den ift. geografien ansvarlige vognmand og evt. tredjepart, vurderes den standardiserede særkørsel "solokørsel" at burde udløse et fast procentvis kørselstillæg, da denne typer kørsel påvirker vognmandens mulighed for planlægning og optimering. **Det anbefales**, at solokørsel, der er bestilt som sådan af Viborg Kommune, udløser et tillæg på 100%. 20 borgere befordres i februar 2019 med solokørsel (mod 5 borgere ved kontraktstart) for i alt ca. 0,8 mio. kr. Med det foreslåede tillæg vil prisen for disse særligt bestilte kørsler således øges med ca. 0,8 mio. kr. Forventningen er, at tillæg for solokørsler vil kunne gøre den øvrige Anden kørsel billigere. Desuden vil der være et incitament på institutionerne til at minimere antallet af solokørsler.
BUU ÆAU BSU SSU	Afbestillings-frist ift. betaling	*"Kørslen bestilles af institutionen eller forvaltningen. Tidsrummet for kørslen oplyses ved bestilling af kørslen.* *Forvaltning eller institution underretter Tilbudsgiver om daglige ændringer så tidligt som muligt og senest 1 time før afhentning."*	Vognmændene har med de nuværende kontrakter svært ved at håndtere afbud med en times varsel. Dette skal også ses i lyset af, at deres planlægning typisk foretages dagen før, og at chauffører, der møder på arbejde, har krav på 4 timers løn. Desuden vurderes den korte afbestillingsfrist at være årsag til nogen uenighed om faktureringsgrundlaget, hvilket kræver en del administrative ressourcer at opnå enighed om.

			Det anbefales, at det i de nye kontrakter indskrives, at afbud til kørsler indtil kl. 10 skal være vognmanden i hænde senest hverdagen forinden kl. 16. Øvrige kørsler kan afbestilles med 2 timers varsel fra bestilt afhentningstidspunkt. Den ændrede afbestillingsfrist har alene betydning for faktureringen af kørsel. Akut opståede afbud skal fortsat indmeldes af hensyn til chauffører, der eller vil køre forgæves – evt. med forvirring hos borgeren til følge.
BUU ÆAU BSU SSU	Krav til chaufførers og vognmænds kompetencer	*"Chaufføren, skal ved kontraktstart og til enhver tid have gennemført et godkendt førstehjælpskursus inden for de sidste 3 år. Ordregiver kan anmode om dokumentation for gennemførelsen."* *"Chaufører der befordrer demente og senhjerneskadede borgere tilbydes at deltage i kursus omkring demens og senhjerneskader. Kurset afholdt af Ordregiver og forventet varighed er ca. 2 timer."*	Der findes i de nuværende kontrakter krav til chaufførernes grundlæggende kompetencer i forhold til borgerbefordring. Desuden krav om kortere kurser for chauffører, der befordrer demente og hjerneskadede borgere. Der har i dialogen med institutioner og borgere vist sig et ønske om endnu større krav til chaufførernes kompetenceniveau. **Det anbefales**, at der stilles krav om, at alle relevante chauffører gennemgår kortere kurser af f.eks. to timers varighed tilrettelagt af Viborg Kommune vedr. demens, autisme, hjerneskade og konflikthåndtering. Omfang præciseres i det endelige udbudsmateriale. Kurserne gentages halvårligt, så nye chauffører kan kompetenceløftes.
BUU BSU	Frist for "ændret kørsel"	*"Ændringer til allerede fremsendte bestillingslister, f.eks. aflysninger og nye bestillinger, kan forekomme frem til én time før bestilt opsamling."*	På specialområdet køres børn og unge overvejende efter faste ruteplaner. Dette betyder, at ændringer med kort varsel dårligt kan håndteres af vognmændene, ligesom en række borgere, der skal med i samme køretøj, risikerer at blive påvirket af ændringen. Trods kontraktens ordlyd håndteres ændringer i dag de facto efter tidsrammen "løbende uge plus en uge". Denne tidsmargin giver vognmanden mulighed for at tilpasse ruterne til de ønskede ændringer, ligesom øvrige borgere, der bliver påvirket af ændringen, kan blive varslet. Befordring af nye borgere, der er kørselsberettigede, søges i videst muligt omfang håndteret fra dag til dag. Alternativ befordring kan dog komme på tale i en kortere periode (på op til løbende uge plus en uge).

			Det anbefales, at det i de nye kontrakter for specialkørsel indskrives, at ændringer af borgerens normale kørsel kan ske med et varsel på løbende uge plus en uge. Nye borgere med behov for kørsel søges håndteret fra dag til dag, alternativt i en kortere periode som "skæv kørsel", jf. ovenfor.
BUU BSU	Faste chaufførerer	*"De specielle krav til befordring, som kan forekomme ved de enkelte elever, skal overholdes. Det kan eksempelvis være, at eleven skal sidde på et forsæde eller forrest i minibussen, eller at eleven ikke må samkøres med andre. Det kan også være, at det skal være den samme chauffør med faste afløsere, der kører alle turene med den pågældende elev. De specielle krav er anført på elevlisterne."*	For nogle børn og unge er forudsigelighed i kørslen afgørende for succesfuld befordring. Dette kan indebære, at en fast chauffør er ønskelig. Af praktiske hensyn kan der ikke stilles krav om én fast chauffør, da denne vil have ferie, sygdom m.v. Endvidere kan varierende kørselsmønstre (f.eks. bopæl, skole og aflastning) have betydning for, om det er praktisk muligt at tilbyde fast chauffør. **Det anbefales**, at der efter en konkret og individuel vurdering fra Viborg Kommunes side gives mulighed at bestille kørsel med faste chaufførerer og faste afløsere, således at en barnet eller den unge blot skal forholde sig til en mindre kreds af chaufførerer.
SSU BSU	Voksne på handicap-, social- og beskæftigelses-området		Denne gruppe borgere er i dag ikke omfattet af kontrakterne for borgerrettet kørsel, idet hovedparten af befordringen sker i institutionernes egne minibusser eller med offentlig transport. Enkelte borgere befordres dog inden for gældende kontrakter. Det drejer sig primært om tidligere elever på STU, som fortsætter i andet tilbud. **Det anbefales**, at handicap-, social- og beskæftigelsesområdet (undtaget STU) som udgangspunkt fortsat ikke er en del af kontrakterne for borgerrettet kørsel. Dog anføres det i udbudsmaterialet, at det må forventes, at enkelte borgere visiteres til kørsel i henhold til kontrakterne. Aktuelt drejer det sig om ca. 10 borgere.
SSU ÆAU	Tidsrum for aktivitet, træning og genoptræning	Der er i de nuværende kontrakter ikke anført tidspunkter for afvikling af de forskellige kørselstyper. Dog var et bagvedliggende hensyn i 2015, at mulighed for maksimal udnyttelse af vognparken, ville give den billigste pris. Heri lå bl.a., at en stor del af kørsel til især træning og	**Det anbefales** at flest muligt tilbud på ældre- og sundhedsområdet fremover søges tilrettelagt, så kørsel kan finde sted i et tidsrum med ankomst fra kl. 8.30 og afhentning senest kl. 13. Dette vil ske under hensyntagen til lokale- og personaleressourcer.

		genoptræning kunne ske med ankomst og hjemkørsel mellem kl. 8.30 og 13, hvor belastningen ift. skole- og specialkørsel er mindst. Efter nuværende praksis ydes der som udgangspunkt ikke befordring til træning og genoptræning før kl. 8.30, men i stedet kørselsgodtgørelse.	**Det anbefales**, at borgere, der skal møde til trænings- og genoptræningstilbud før kl. 8.30, ikke vil blive tilbudt kørsel bestilt af Viborg Kommune, men i stedet blive tilbudt kørselsgodtgørelse efter gældende regler. Tidspunkterne og det forventede omfang time for time bør præciseres i det kommende udbudsmateriale.