



# Transportplansprojekter

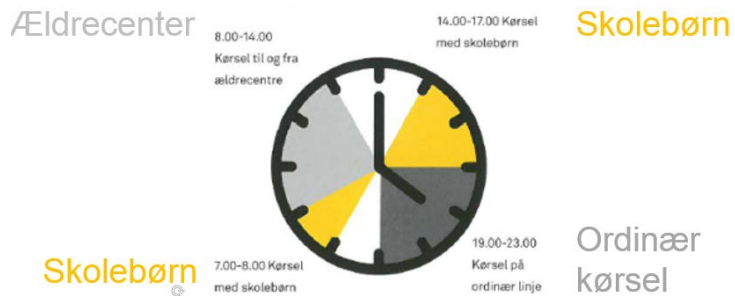
Lars Richter  
LRI@moviatrafik.dk

Trafikbestillerkonference  
22. maj 2017



# Transportplans- projekter

Mere service for færre penge

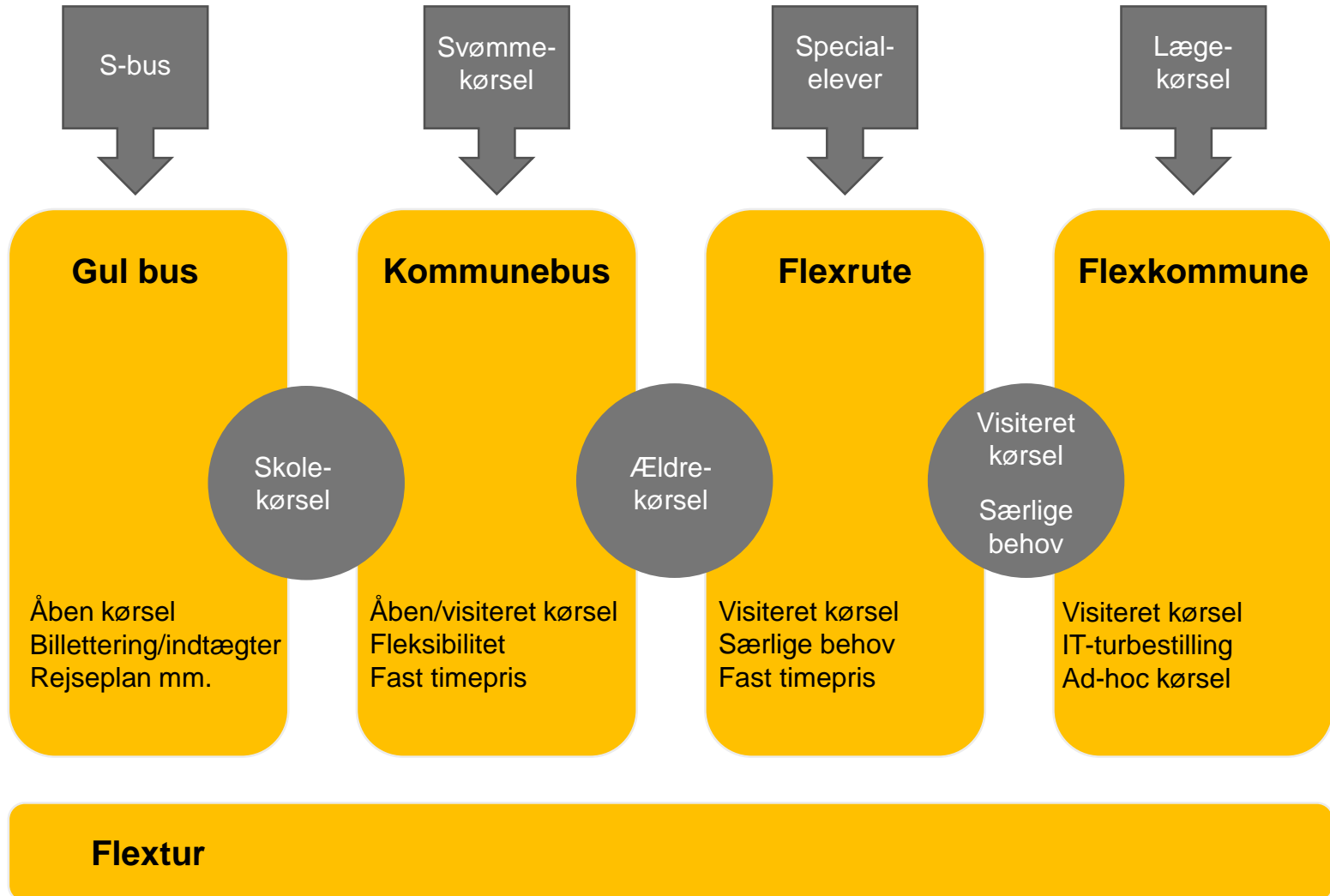


Erfaringer fra tidligere projekter viser, at kommunerne kan opnå bedre betjening og samtidigt reducere omkostninger med 5-15 pct.





# Produkter og grænseflader - eksempler



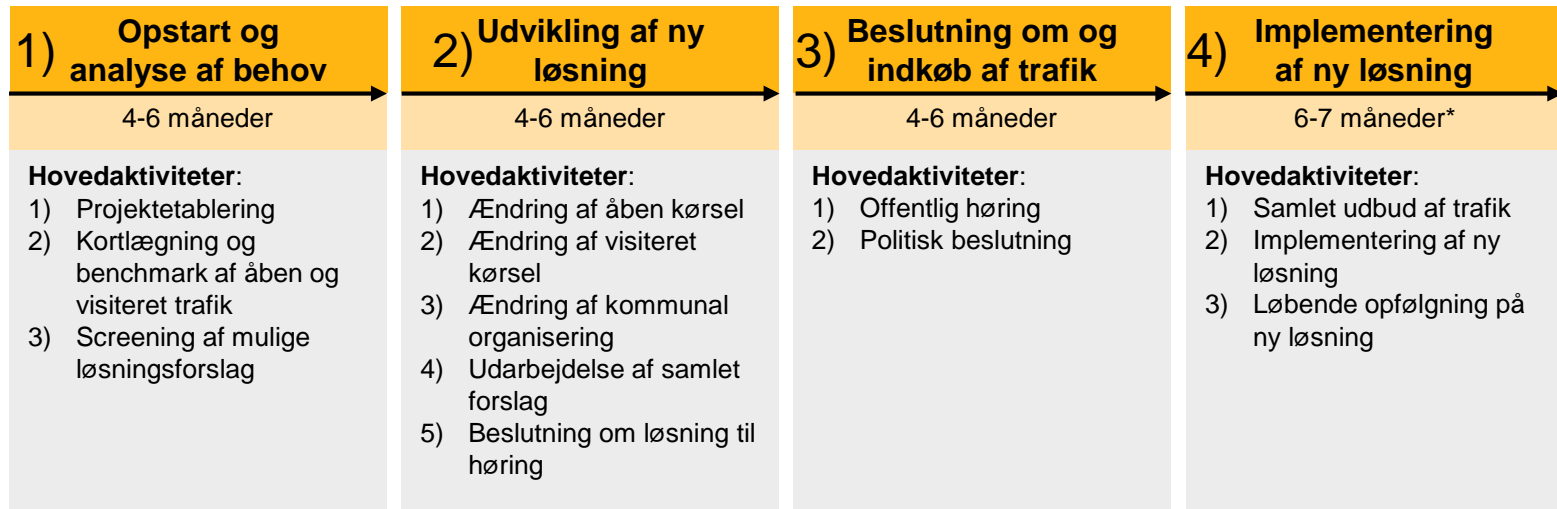
# Transportplaner

Formål: En mere effektiv kommunal betjening

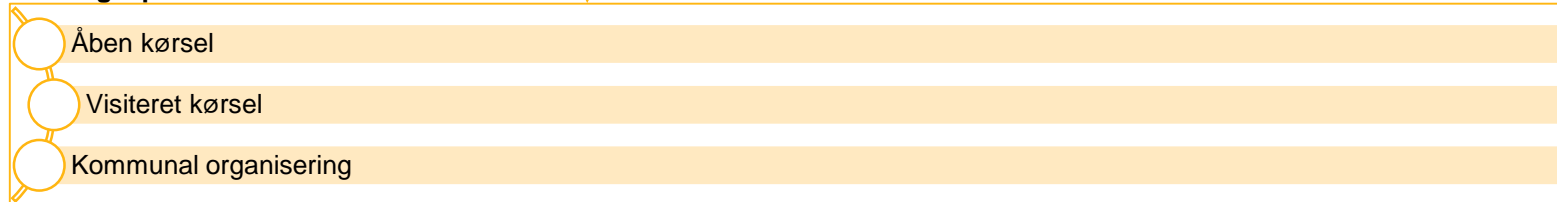
Reelle forbedringer af kommunernes trafik- og kørselsbetjening kræver ofte et samlet eftersyn, et såkaldt **Transportplansprojekt**



# Projektmodel: Transportplansprojekt



## Løsningsspor











- Transportplansprojekter har **4 faser og 3 løsningsspor**.
- Hver fase har en række hovedaktiviteter.

- **Løsningssporene fungerer som ramme** om hovedaktiviteterne – specielt i udviklingen af ny løsning – og går på tværs af hele projektet.

\*Dækker kun over trafikopstart, dvs. ekskl. "4.3) Løbende opfølgning på ny løsning".

# Ansvar og roller i Transportplansprojekt

Faser

	1) Opstart og analyse af behov 4-6 måneder	2) Udvikling af ny løsning 4-6 måneder	3) Beslutning om og indkøb af trafik 4-6 måneder	4) Implementering af ny løsning 6-7 måneder*
Bidrag	 <b>Kommune</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sikre kommunal projekt organisering og deltagelse.</li> <li>Indsamle data til kortlægning.</li> </ul> <p><i>Beslutning om igangsættelse af projekt.</i></p>	 <b>Kommune</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinere med institutioner</li> </ul> <p><i>Beslutning om servicekrav, visiteringspraksis og materielkrav (bus-indretning og miljøkrav) til kommunal kørsel.</i></p>	 <b>Kommune</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinere offentlig høring og høring i udvalg.</li> </ul> <p><i>Godkendelse af endelig løsning på baggrund af høring</i></p>	 <b>Kommune</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Indsamle borgerlister.</li> <li>Producere skolekort.</li> </ul> <p><i>Godkendelse af udbudsgrundlag</i></p>
	 <b>movia</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Analysere åben og visiteret trafik via kortlægning og benchmark evt. i samarbejde med konsulent.</li> <li>Screenne mulige løsningsforslag</li> </ul>	 <b>movia</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Udarbejde ny trafikplan for åben og visiteret kørsel baseret på kommunens beslutninger.</li> </ul>	 <b>movia</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bistå offentlig høring og høring i udvalg som faglig ansvarlig.</li> </ul>	 <b>movia</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Design og udarbejde udbudsmateriale samt kontrakter.</li> <li>Gennemføre udbud og indgå kontrakter.</li> </ul>

 Politiske beslutninger

# Organisering

af et  
Transportplansprojekt





# Hvornår er kørselskontor relevant?

## Illustration af afvejning mellem kørselskoordinator og -kontor

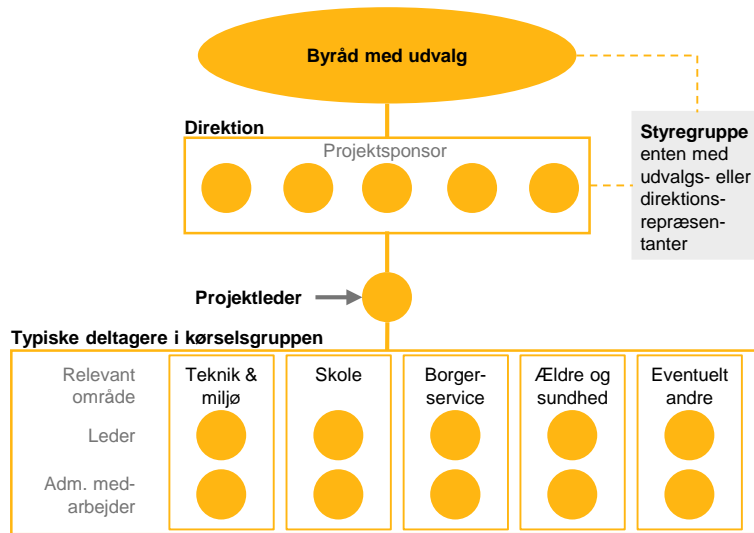


- Hvis behovet for effektivisering er lavt og kommunen er lille er der ikke behov for at oprette **hverken kørselskoordinator eller –kontor**.
- Hvis behovet for effektivisering er moderat til relativt højt og/eller kommunen er mellemstor anbefales en **kørselskoordinator**.

- Hvis behovet for effektivisering er meget højt eller kommunen er meget stor anbefales et **kørselskontor**.
- **Kørselskoordinator dækker bredest**, hvorfor den også anbefales til de fleste kommuner.

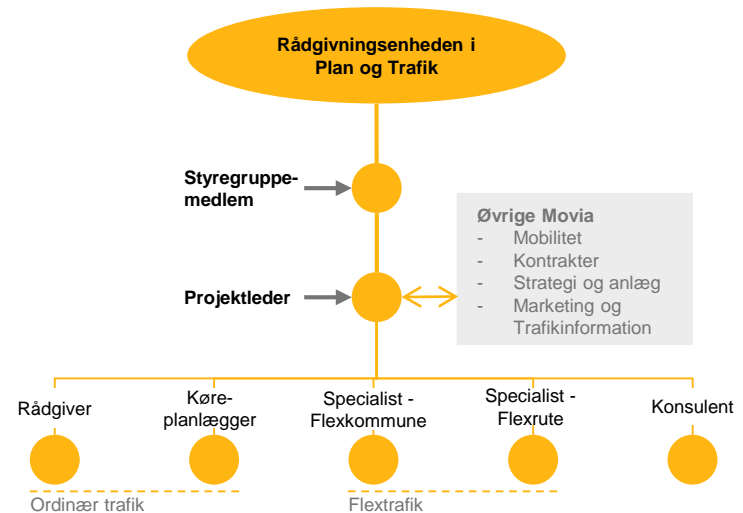
# Organisering af Transportplansprojekter

Organisering i **kommunen** (projekt og drift)



- **Styrelsen** på projektet kommer enten fra byrådet eller direktionen.
- **Projektlederen** hos kommunen bør ideelt set have en stærk interesse for trafik-området og kan se sig selv arbejde med dette efter projektets afslutning.
- **Kørselsgruppen** bør involvere alle områder, hvor kommunen har kørsel.

Organisering hos **Movia** (projekt)

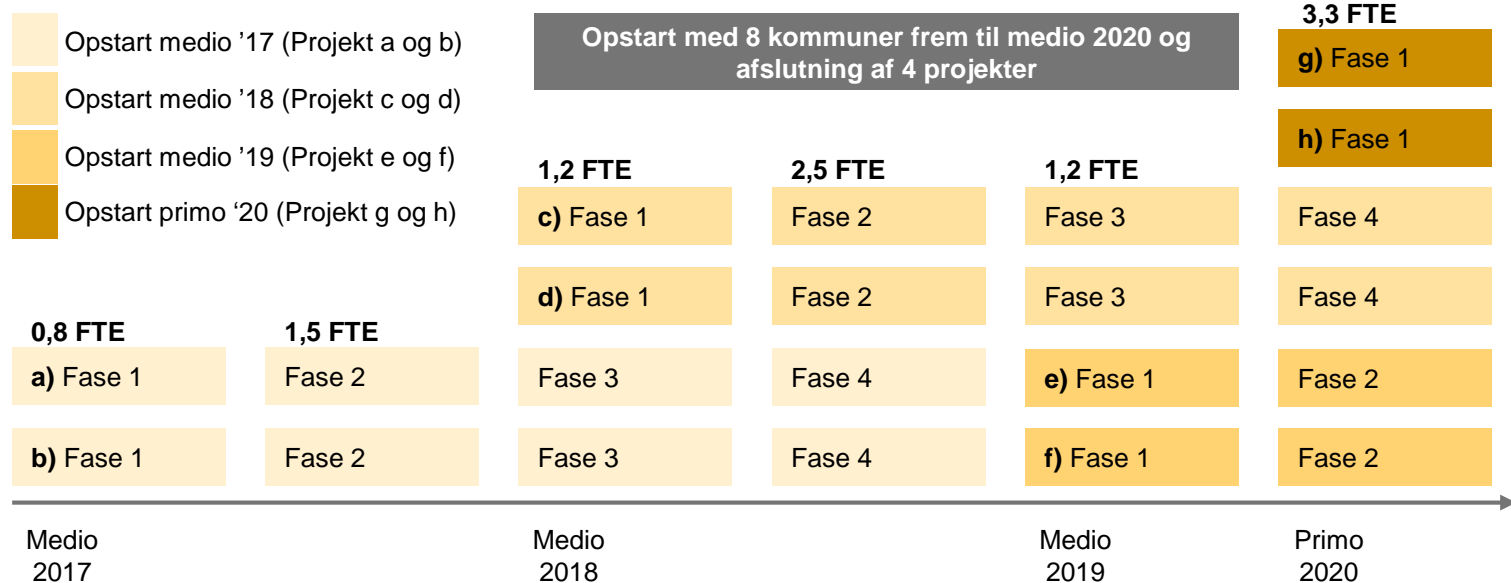


- **Rådgivning hos Plan og Trafik har overordnet ansvaret** for Transportplansprojekter.
- I udgangspunktet stiller Rådgivning med **styrelsesmedlem og projektleder**.
- Rådgiver, køreplanlægger og specialister fra Flextrafik er sammen med konsulent med i **projektarbejdsgruppen** og det øvrige Movia inddrages i nødvendigt omfang.



# Ressourcetræk\* – 8 projekter

Illustration og estimat af ressourcetræk\* ved opstart af 2 nye projekter hvert år



- Modellen viser, at der opstartes to projekter sommeren 2017, og derefter yderlig to projekter sommeren 2018 og 19 samt primo 2020.

- Det betyder, at Movia sommeren 2020 har gennemført eller er i gang med projekter i 8 kommuner.
- I første halvår 2020 kræver projekter 3,3 fuldtidsmedarbejdere.

FTE = Fuldtidsækvivalenter. Udtrykker hvor mange "hoveder", der kommer til at arbejde fuld tid på en given opgave. Hvis årsnormeringen er 1400 timer og en medarbejder skal bruge 700 timer over et halvt år svarer det til 1 fuldtidsækvivalent.

\* Konsulent timer er taget ud beregningen af FTE'er.

# Kørselskoordinator anbefales

Model	Værd at bemærke	
Kørselskoordinator	Fordele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er en omkostningseffektiv løsning til koordinering.</li> <li>• Er simpel og hurtig at etablere.</li> <li>• Samler udvalgte opgaver hos koordinatoren, hvorved kommunen opnår synergi på tværs af forvaltningerne.</li> <li>• Fastholder ansvar for og føling med kørselsopgaven i fagforvaltningerne.</li> </ul>
	Ulemper	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er afhængig af kørselskoordinatorens evne til at drive samarbejde på tværs af forvaltningerne.</li> </ul>
Kørselskontor	Fordele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalerer et tydeligt organisatorisk ansvar.</li> <li>• Samler befordringsarbejdet, hvorved kommunen opnår synergi på tværs af forvaltningerne.</li> </ul>
	Ulemper	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kræver omorganisering og flytning/rekruttering af medarbejdere.</li> <li>• Introducerer risiko for, at fagforvaltninger ikke påtager sig deres del af ansvaret, fx for stramning af serviceniveauer og visitation.</li> <li>• Medfører øget årsværksforbrug (sammenlignet med kørselskoordinator-modellen).</li> </ul>

- **Kørselskoordinator-modellen er omkostningseffektivt**, da det er en god måde at koordinere kørselsaktiviteter på med få ressourcer og lille rokering ved etablering.

- **Kørselskontoret** signalerer et tydeligt organisatorisk ansvar for kørsel og samling af befordringsarbejdet kan sikre synergi på tværs af forvaltninger.
- Kørselskontoret **kræver væsentligt flere ressourcer og større rokering** ved etablering end kørselskoordinator.

# Erfaringer med Trafik- plansprojekter

Case beskrivelser af  
Lolland og  
Frederikssund



# Erfaringer fra Frederikssund



<b>Omkostninger før (DKK/år)</b>	57 mio. kr. for både kollektiv trafik og visiteret kørsel.
<b>Besparelse (DKK/år)</b>	Cirka 9 mio. kr.
<b>Ledelsesmodel i projektet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Direktionen var projektets styregruppe.</li><li>• Projektet blev ledet af kørselskoordinator.</li><li>• Drevet og styret af teknik- og miljø forvaltningen.</li></ul>
<b>Oprettelse af kørselskoordinator</b>	Ja.
<b>Største udfordringer</b>	Kortlægning af den visiterede kørsel, der gemmer sig rundt om i kommunen.
<b>Bedste råd til andre kommuner</b>	Projektet var ikke kun et spareprojekt, men også et eftersyn af vores rehabilitering af borgere med særlige behov. Som resultat heraf er bustræning således en fast del af hverdagen på mange af vores specialtilbud i dag.

## Hvordan besluttede I projektet?

'Projektet var en del af direktionens effek-tiviseringsforslag til politisk drøftelse. Det var i forlængelse af Deloittes nationale analyse af befordringsområdet. Derudover havde der i en periode været debat om vores busbetjening af dele af kommunen. Det var derfor naturligt for direktionen at foreslå en analyse af vores samlede tra-fikbetjening.'

## Hvad har været de vigtigste resultater fra projektet?

'Vi har i dag en bedre kørselsbetjening end den, vi havde tidligere. Flere byer har fået mere betjening og i højere grad med bus-ser, som er åbne for alle. Samtidig sparer vi omkring 7 mio. kr. om året. Så projek-tet er et godt eksempel på, at eftersyn af den service, som vi leverer til borgerne, kan have stor værdi. Samtidig var projek-tet et vellykket samarbejde på tværs af vores forvaltninger. Sidst, men ikke mindst, er projektet et eksempel på, at vi har været i stand til at skabe en løsning, som er skræddersyet til os – og som ikke bare er Movias hyldevare.'

## Hvordan har I forankret arbejdet?

'Efter analysefasen er Birte, som var kommunens trafikbestiller, fortsat som kørselskoordinator med ansvar for kom-munikation med Movia og vores vogn-mænd, samarbejde med forvaltningerne samt opfølgning på økonomi og vores nye visiteringsprincipper. De kørselsansvarlige i forvaltningerne har stadig den daglige kontakt til institutionerne.'

## Kunne I have brugt Kommunebus?

'Det tror vi bestemt, vi kunne – fx har vi stadig en enkelt lukket busrute, som ville have passet godt til Kommunebus. Vi har også noget svømmekørsel, som kan udby-des mere effektivt, hvis det gøres i sam-menhæng med den øvrige trafik.'

# Erfaringer fra Lolland



<b>Omkostninger før (DKK/år)</b>	75 mio. kr. for både kollektiv trafik og visiteret kørsel.
<b>Besparelse (DKK/år)</b>	Ca. 3,5 til 4 mio. kr.
<b>Ledelsesmodel i projektet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Politisk styregruppe oprettet tidligt, hvilket sikrede politisk forankring igennem projektet.</li><li>• Stor involvering af udvalg.</li><li>• Drevet og styret af teknik- og miljøforvaltningen.</li></ul>
<b>Oprettelse af kørselskoordinator</b>	Nej.
<b>Største udfordringer</b>	Kortlægning af den visiterede kørsel, der gemmer sig rundt om i kommunen.
<b>Bedste råd til andre kommuner</b>	Oprettelse af politisk styregruppe sikrede en alle for en-tankegang,

## Hvordan besluttede I projektet?

'Vi kom fra syv forskellige kommuner med forskellige serviceniveauer både for kollektiv trafik og befordring. Projektet opstod på baggrund af en generel debat om tomme busser og en ensartet betjening af alle geografiske dele af kommunen, herunder hvorvidt vi kunne få mere service for pengene. Projektet blev vedtaget politisk, og udvalgsformændene udgjorde vores styregruppe.'

## Hvad har været de vigtigste resultater fra projektet?

'Vi opnåede en række gode resultater, og grundlæggende er kørslen bedre i dag. Samtidig lykkedes det at spare et sted mellem 3,5 til 4 mio. kr. om året gennem et koordineret udbud, som gav nogle rigtig gode priser.

Med hensyn til Flextrafikken lykkedes det at sikre ensartet visitering på tværs af områder, og mere generelt lykkedes det at harmonere kommunens tilbud på både ordinær og Flex-trafik.'

## Hvordan har I forankret arbejdet?

'Undervejs følte de involverede parter sig godt inddraget, og Movia førte os godt igennem processen. Det hjalp i forhold til at sikre politisk opbakning, ved at Movia løbende fremlagde resultater – ikke kun til administrationen, men også til politikerne.

Projektet har som sådan ikke ført til en ændring i organiseringen af vores arbejde med trafikken.'

## Kunne I have brugt Kommunebus?

'Det kunne vi formentlig. Det forholder sig sådan, at alt, hvad der var relevant, lagde vi over i Movia-regi. Så hvis Kommunebus havde eksisteret, var det formentlig blevet inddraget i den nye løsning.'



