

Mobil i Odense styrer kommunens specialkørsel

Af: Mikael Hansen

Efter en kaotisk start for seks år siden er der kommet orden i tingene, og det skyldes ikke mindst at de komplekse kørselsdata er blevet systematiseret i et IT-system, som Odense Kommune selv har udviklet.

"Mobil i Odense" er en enhed under By- og Kulturforvaltningen i Odense Kommune. Mobil i Odense blev oprettet i 2014 med det formål at koordinere Odense Kommunes specialkørsel. Anledningen var, at kommunerne havde fået nedsat deres bloktilskud i økonomiaftalen med Finansministeriet på baggrund af en stribe konsulentrapporter, som havde påvist store potentialer for rationalisering.

Specialkørsel er i denne sammenhæng defineret som individuelle kørsels- og befordringstilbud, som kommunen er forpligtet til at tilbyde borgerne. Kørselsordningerne er beskrevet i love på en lang række sociale, undervisnings- og sundhedsrelaterede områder. Hver kørselsordning har sit eget regelsæt, fælles er dog, at der skal ske en visitering – en vurdering af, om den enkelte borger opfylder lovens betingelser for at benytte kørselsordningen. En visiteret borger har typisk adgang til gratis befordring eller med en mindre egenbetaling

En slags kørselskontor

Mobil i Odense er et kørselskontor, som samler alle visiteringer, bestillinger, operatørkontrakter og de særlige informationer, som er nødvendige for udførelse af kørslen.

-Der er jo typiske tale om borgere, som har en funktionsnedsættelse eller en anden fysisk eller psykisk udfordring, der skal tages hensyn til, forklarer Rasmus Bach Mandø, som er kontorchef i By- og Kulturforvaltningen med enheden "Mobil i Odense" i hans kontor. Han forklarer videre:

-Specialkørsel er bare en samlebetegnelse for en lang række meget specialiserede kørselsordninger. De "nemme" er blandt andet lægekørsel, hvor ældre og svagelige borgere kører til og fra konsultation eller behandling hos en praktiserende læge eller en speciallæge. De "tunge" kørser er blandt andet kørsel med elever til specialskoler. Nogle af disse elever kræver en helt individuel behandling, som både vi i Mobil i Odense, vognmanden og chaufføren skal have detaljeret kendskab til.

Rasmus Bach Mandø nævner som eksempel, at for én elev kan det eneste rigtige være, at chaufføren giver eleven et klap på skulderen, for en anden elev kan det samme være anledning til voldsomme reaktioner, som sætter både transporten og de følgende dages aktiviteter helt i stå. Nogle elever kan være så udadreagerende, at de er visiteret til individuel befordring. De "tunge" transporter stiller derfor meget store krav til alle parter i kæden – fra skolen til Mobil i Odense, til forældrene og videre til chaufføren.

En kaotisk start

Da Mobil i Odense startede i 2014, var konceptet, at FynBus' Flextrafik skulle være både den planlæggende og udførende part for kørslerne.

Rasmus Bach Mandø har været med næsten fra starten, og han forklarer:

-Udgangssituationen var meget kompliceret. Tidligere blev kørslen planlagt og bestilt ude på de enkelte skoler og institutioner af personer, som typisk havde andre opgaver som deres primære funktion. Der var hele 31 kørselskontrakter, da vi startede. Vi i Mobil i Odense skulle så samle trådene, skabe en ny orden i de mange kontrakter og tilføre transportfaglig viden og ekspertise. Det sidste blev dog en lang proces, for blot indsamlingen af de nødvendige kørselsdata var en lang og vanskelig proces. Hverken vi eller dem, der afgav opgaven, var opmærksom på betydningen af en lang række detaljer, som nu er en integreret del af vores kørselsdata.

-Vi havde fra starten ansat fem trafikplanlæggere, som skulle lægge kørslerne ind i Flextrafik-systemet, men det blev hurtigt klart, at koordineringsgraden var for lille og at systemet havde svært ved at håndtere de "tunge" kørsler. Det skyldtes især, at vi som kommune ikke havde tilstrækkeligt styr på de komplekse kørselsdata.

- Efter en meget kaotisk periode med alt for mange fejl, ændrede vi konceptet og trak os ud af Flextrafik til fordel for et forenklet koncept. Vi indgik nogle nye operatørkontrakter, som lagde ansvaret for koordineringen over på operatørerne. Det gjorde vi ved at give et fast pris pr. tur, så var det operatørens ansvar at planlægge kørslen på en sådan måde, så der kunne køre flere passagerer i bilen ad gangen.

Et nyt IT-system til kørselsdata

Mobil i Odense gik samtidig i gang med at udvikle sit eget IT-system til registrering af visiteringer og alle nødvendige kørselsdata. Det viste sig at være en god strategi. Der sidder nu to kørselsplanlæggere, som bruger og vedligeholder kørselsdata i IT-systemet. Systemet er nu kernen i Mobil i Odense.

-Vi har nu to operatørkontrakter på den specialiserede kørsel, som bygger på faste priser pr. tur og omvendt fakturering, altså fakturering på baggrund af kommunens kørselsdata. De to kørselsplanlæggere arbejder meget tæt sammen med operatørerne, så vi hele tiden har styr på alle de små og store ændringer, der kan være i kørslerne, siger Rasmus Bach Mandø og fortsætter:

-Der er heldigvis orden i tingene nu. Selvfølgelig kan der opstå fejl, men de kan som regel rettes hurtigt og uden at der opstår problemer. Vi er nu nået så langt, at vi faktisk har givet specialkørslen det løft i kvaliteten, der var ønsket, og samtidig har vi opnået de rationaliseringsgevinster, som var hele anledningen til at oprette Mobil i Odense.

Rasmus Bach Mandø fortsætter:

-Mobil i Odense har også opgaven med at planlægge kommunens skolebuskørsel. Her handler visiteringen om udpegning af farlige skoleveje. Vi arbejder tæt sammen med politiet. Det er lykkedes at fjerne nogle farlige skoleveje ved forbedringer i vejnettet, og så kan vi spare på skolebusserne. Vi har stadig 8-10 skolebusser, som hovedsagelig kører i kommunens yderområder. Vi kan nok ikke komme længere ned.

SBH-kørsel går på tværs

Som en illustration af specialkørselens udviklede regelsæt kan nævnes den såkaldte SBH-kørsel – en særlig fynsk terminologi for det, som andre steder hedder "Individuel handicapkørsel til fritidsformål". SBH står for Svært Bevægelses Handicap. Denne specialkørselsordning udføres af FynBus – sådan står der i loven. Kørslen har også sine egne takster, men visitering og dækningen af underskuddet er stadig et kommunalt ansvar.

-Lovgivningen sætter meget konkrete rammer om, hvordan SBH-kørslen skal udføres, og det lever vi sådan set fint med, siger Rasmus Bach Mandø og slutter:

-Det er en lidt bagvendt ordning, at det er trafikselskabet som fastsætter serviceniveau og takster, mens det er kommunen der betaler. Reglerne for specialkørslen er fordelt på rigtig mange forskellige love. En forenkling af lovgivningen på området - måske ligefrem en særskilt specialkørselslov - ville gøre vores arbejde nemmere og kunne medføre en administrativ forenkling.

Læs også:

[Kørselskontoret i Aarhus Kommune samler trådene i specialkørslen](#)

[Flextrafik](#) [It og teknologi](#) [Kundeservice](#)