

## BILAG 2

Til: **Forretningsudvalget og regionsrådet**

**Opgang** Blok C  
**Afsnit** 1. sal

**Telefon** 38 66 50 00  
**Mail** oekonomi@regionh.dk

**Web** www.regionh.dk

CVR/SE-nr: 30113721

Dato: 1. september 2017

### **VURDERING AF ØKONOMISKE POTENTIALER VED EN ALTERNATIV MODEL FOR SIDDENDE PATIENTBEFORDRING I REGION HOVEDSTADEN FRA 2018**

Region Hovedstadens kontrakter med Falck vedrørende siddende patientbefordring udløber oktober 2018 og kan ikke forlænges. Falck varetager i dag opgaven i fire af Region Hovedstadens fem planlægningsområder svarende til ca. 80% af den siddende patientbefordring i regionen. I område Syd varetages den siddende patientbefordring af Movias flextrafik, og såfremt aftalen med Movia skal udvides, skal dette ifølge kontrakten varsles et år i forvejen. Der skal derfor tages stilling til, hvilke planlægningsområder der skal i nyt udbud, eller om den siddende patientbefordring skal overgå til flextrafik i flere planlægningsområder i 2018. En brugerundersøgelse gennemført i forbindelse med administrationens analyse af siddende patientbefordring i Region Hovedstaden viser, at regionen med de nuværende ordninger ved Falck og Movia leverer en god service til patienterne. Mellem 87% og 88% er tilfredse eller meget tilfredse med ordningerne. Samlet set kan det *ikke* konkluderes, at der er forskel i den oplevede kvalitet ved de to ordninger.

Som trafikelskab fungerer Movia således, at selskabet varetager kørselsplanlægningen, mens selve kørslen årligt udbydes til og varetages af en række private vognmænd. Dertil er Movia oprettet med hjemmel i Lov om trafikelskaber med det formål at varetage offentlig servicetrafik. Som følge heraf kan Movia med en beslutning i regionsrådet derfor varetage regionens udbudsforpligtelse vedrørende siddende patientbefordring, som det ved den nuværende ordning er tilfældet i planlægningsområde Syd.

Regionsrådet har med Budget 2017 også besluttet, at der skal ses nærmere på forskelle mellem regioner og hospitaler på området, og om der er grundlag for at justere for eksempel organiseringen eller visitationen<sup>1</sup>. Det er politisk besluttet, at der skal effektiviseres for 10 mio. kr. om året.

---

<sup>1</sup> I henhold til Bekendtgørelsen om befordring og befordringsgodtgørelse efter Sundhedsloven har en person ret til befordring eller befordringsgodtgørelse, hvis personen modtager pension, afstanden til hospitalet, hvor den nødvendige

I dette notat præsenteres en alternativ model, som ved realisering i 2018 forventes at resultere i en gennemsnitligt lavere enhedspris per kørsel til samme serviceniveau for patienterne som i dag. Samlet set forventes en gevinst på mellem 1,9 mio. kr. og 3,2 mio. kr. i 2018 og mellem 8,9 mio. kr. og 14,1 mio. kr. i 2019 i forhold til at fortsætte med den nuværende model. Dertil forventes modellen at give de bedst mulige forudsætninger for at arbejde med yderligere optimeringstiltag fremadrettet.

På baggrund undersøgelsen af patienternes tilfredshed med de nuværende ordninger ved Falck og Movia forventes alternativet at kunne implementeres, uden at dette er på bekostning af den oplevede kvalitet.

### **Den alternative model**

Den alternative model afspejler administrationens anbefalinger om øget andel flextrafik og centralisering af visitation og bestilling med forventning om effekt i form af færre forgæves kørsler og lavere gennemsnitlig pris per kørsel. Modellen anbefales på baggrund af en analyse gennemført med henblik på at synliggøre, hvilken samlet model for visitation, kørselsbestilling, kørselsplanlægning/-disponering og kørsel, som fremadrettet både kan frigøre økonomiske ressourcer og fortsat sikre et højt serviceniveau over for patienterne. Jf. *Siddende patientbefordring, Analyse og forberedelse af udbud, April-Juni 2017*. Den alternative model svarer til en udbredelse af den nuværende model i planlægningsområde Syd med flextrafik og Kørselsservice Syd, som blev etableret i 2012 med henblik på at afprøve modellen i Region Hovedstaden. Ifølge analysen har modellen vist sig at levere befordring til patienterne af høj kvalitet til færre omkostninger.

Modellen indebærer en udvidelse af den nuværende aftale med Movia, således at flextrafik fra oktober 2018 dækker planlægningsområderne Nord, Midt, Byen og Syd. Kontrakten med Movia vil således dække det størst mulige geografiske område i Region Hovedstaden. Planområde Bornholm er ikke omfattet af muligheden for flextrafik og skal derfor fortsat i udbud minimum hvert 6. år.

Dertil viser analysen, at der er en sammenhæng mellem organiseringen omkring visitation og bestilling samt andelen af forgæves kørsler, således at der ses en lavere andel af forgæves kørsler ved en central organisering af opgaverne. Beregningerne i dette notat baserer sig derfor på en centraliseret model med en lavere andel af forgæves kørsler til følge. I dag er opgaverne imidlertid fordelt på flere medarbejdere på hospitalsafdelinger, særligt i planlægningsområderne Nord, Midt og Byen. Flytning af arbejdsopgaver, som er fordelt på flere medarbejdere, der i praksis løser flere forskellige opgaver, kan være en svær proces afhængig af den lokale arbejdsfordeling. Derfor an-

---

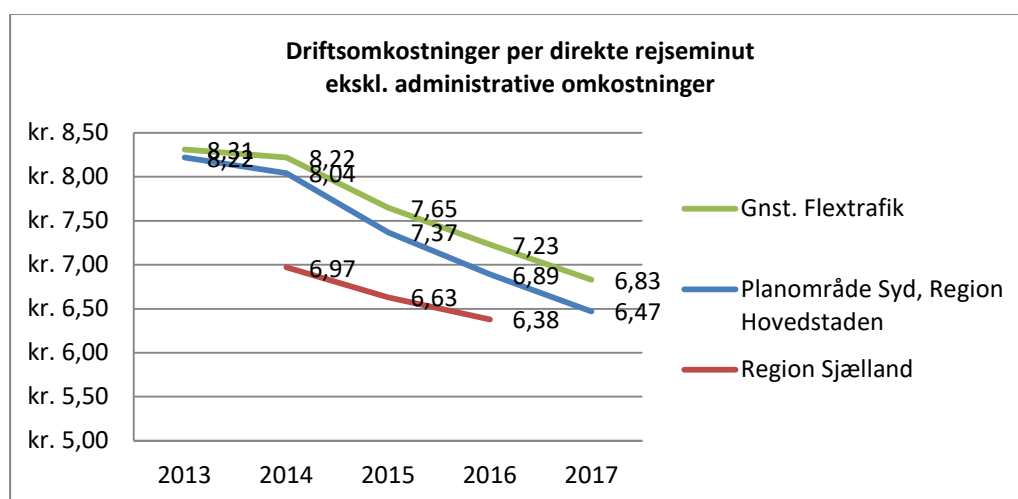
behandling efter visitation kan finde sted, overstiger 50 km, eller personens tilstand udelukker befordring med offentlige transportmidler, herunder bus, tog og færges.

befales, at de praktiske muligheder for centralisering af opgaverne i Region Hovedstaden afdækkes nærmere, inden der træffes beslutning herom.

#### *Lavere gennemsnitlig pris per kørsel*

Der er flere grunde til at anbefale en udvidelse af kontrakten med Movia. Prismæssigt kan der konstateres et jævnt fald i flextrafikken de seneste år, og et lignende prisfald kan derfor forventes i Region Hovedstaden i de kommende år. Region Hovedstaden afregner med Movia på baggrund af de faktiske driftsomkostninger samt faste administrative tillæg per kørsel. Dermed resulterer faldende priser i umiddelbar besparelse for regionen.

Prisfaldet hænger både sammen med en øget konkurrence på markedet grundet Movias forretningsmodel med årlige udbudsrunder og øget grundlag for samkørsel af passagerer. Nedenstående graf viser prisudviklingen opgjort i gennemsnitlig pris per direkte rejseminut eksklusive administrative omkostninger i Region Sjælland, hvor flextrafikken 93% af den siddende patientbefordring, Planområde Syd og i flextrafikken samlet set 2013-2017.



Administrationens analyse viser, at Movia kan gennemføre kørsler i planområde Nord, Midt og Byen til en gennemsnitligt lavere pris per kørsel inklusive fordelte administrative omkostninger end ved den nuværende aftale med Falck. Forskellen i prisen per kørsel for de tre planområder samlet set er mellem 7 kr. og 18 kr.<sup>2</sup> per kørsel med den største prisreduktion i planområde Nord og Midt. Det svarer til, at den gennemsnitlige pris per kørsel skal være mindst 7 kr. lavere ved udbud, end ved nuværende aftale, for at det kan svare sig fortsat at holde fast i udbudsmodellen.

Den gennemsnitlige pris per kørsel ved udbud efter oktober 2018 kendes ikke, men det vurderes, at der er et begrænset antal udbydere på markedet, som har en virksom-

<sup>2</sup> Nedre grænse er baseret på 2016 priser og øvre grænse er baseret på 2017 priser for flextrafik.

hedsmæssig volumen til at varetage opgaven til samme kvalitet som ved nuværende leverandør. I en analyse gennemført af Deloitte for Finansministeriet i starten af 2017 anbefales at øge konkurrencen på markedet.

#### *Øget grundlag for samkørsel*

Et øget grundlag for samkørsel som følge af en øget kommunal tilslutning til Movias flextrafik de seneste år er også bidragende til flextrafikens prisfald. Øget samkørsel betyder rent praktisk, at chaufførerne har mulighed for at køre med flere passagerer i vognene inden for de aftalte servicetider. Dermed er der flere passagerer, en vognrun- des driftsomkostninger skal fordeles på.

Movia har fra 2017 indgået aftale med Københavns Kommune om flextrafik på socialområdet, hvilket har øget kørslen i planlægningsområde Byen. Der forventes yderligere kommunal tilslutning til flextrafik de kommende år, såfremt Region Hovedstaden udvider aftalen med Movia. De forventelige fremadrettede samkørselsmuligheder vil bidrage til yderligere prisfald. Dertil har de øgede samkørselsmuligheder en miljø- mæssig gevinst.

#### *Reducerede transaktionsomkostninger*

Overgang til flextrafik medfører fremadrettet en reduktion i de økonomiske og kvalitetsmæssige transaktionsomkostninger, der er forbundet med jævnlige regionale udbud og potentielle skift af leverandører. Flextrafik håndterer de løbende udbud og aftaler med leverandører af selve kørslen, og der vil derfor fremadrettet skulle bruges færre ressourcer til at håndtere udbudsprocesser. Patienterne vil også i mindre omfang opleve de kvalitetsmæssige omkostninger, der er forbundet med potentielle skift af større leverandører, som det sås ved overgangen fra VBT i 2012. Ved anvendelse af flextrafik vil der fortsat være udskiftning i leverandører af kørslen, hvorimod overholdelse af servicetider over for patienterne og planlægning af kørsel håndteres af Movia. Med kontrakten med Movia vil kvalitets- og servicekrav kunne justeres ved kontraktfornyelse.

#### *Centralisering af visitation og bestilling i Region Hovedstaden*

Administrationens analyse viser en sammenhæng mellem organiseringen i enheder, hvor kørsel er kerneopgaven, og andelen af forgæves kørsler. Andelen af forgæves kørsler i 2016 var på 3,6% i planområde Syd, 3,0% på Bornholm og 2,7% i Region Sjælland, hvor visitation og bestilling primært varetages via kørselskontorer, mens andelen var på 6,1% i Region Hovedstaden samlet set. Den alternative model, som er vurderet i dette notat, indebærer derfor en centraliseret organisering, for eksempel via et fællesregionalt kørselskontor, med en lavere andel forgæves kørsler til følge.

Sammenhængen kan skyldes, at der er en bedre forventningsafstemning med patienterne, når de så vidt muligt selv bestiller kørslen, ligesom der med kørsel som en kerneopgave sikres bedst mulig koordination mellem patienternes aftaler og kørsel. Dertil vurderes det på baggrund af analysen, at en centraliseret organisering giver bedst mu-

ligt grundlag for at arbejde med yderligere effektiviseringstiltag fremadrettet. Centralisering af opgaverne omkring visitation og rejsebestilling i regionen forudsætter, at et fællesregionalt kørselskontor kan finansieres ved at flytte opgaver og ressourcer fra afdelingerne. Flytning af arbejdsopgaver, som er fordelt på flere medarbejdere, der i praksis løser flere forskellige opgaver, kan være en svær proces afhængig af den lokale arbejdsfordeling. Det anbefales derfor, at de praktiske muligheder for centralisering af opgaverne i Region Hovedstaden afdækkes nærmere.

#### *Muligheder for yderligere tiltag på længere sigt*

Movia har vist sig samarbejdsdygtige i Region Sjælland, for så vidt angår yderligere tiltag for at optimere kørslen, for eksempel i forbindelse med indførslen af hvilende befordring, hvormed et omfang liggende kørsler er konverteret til mindre omkostningstunge befordringstyper. Lignende samarbejde kan forventes i Region Hovedstaden. Med overgang til flextrafik er der også optimalt grundlag for at overveje tværregionalt samarbejde på området.

I Region Sjælland er der i de senere år indrettet mødesteder på hospitalerne, der fungerer som fælles afhentnings- og afsætningssteder. Tiltaget har vist sig at reducere andelen af ture, hvor chaufføren følger patienten til den pågældende afdeling, hvilket har betydning for den samlede kørselstid for en given vognrunde. Andelen af ture, hvor patienterne blev fulgt til afdelingerne lå i 2016 på 66% i Region Hovedstaden, mens den i Region Sjælland lå på under 40%. Mulighederne for lignende tiltag i Region Hovedstaden, uden det forringer patientoplevelsen, afhænger af de fysiske forhold på de enkelte hospitaler, hvorfor evt. gevinst ikke kan estimeres på nuværende tidspunkt.

På baggrund af Movias årlige brugerundersøgelse kan det konkluderes, at tiltagene i Region Sjælland *ikke* har påvirket kvaliteten i den patientmæssige oplevelse.

Mulighed for øget koordinering af patienternes aftaler på hospitalerne kan også være et muligt indsatsområde, der potentielt kan bidrage til at nedbringe det samlede antal kørsler.

#### **Forventede omkostninger ved den nuværende og alternative model**

Af tabellen nedenfor fremgår de forventede omkostninger og den forventede gevinst ved at implementere den alternative model baseret på 2016 priser. Antallet af kørsler er fremskrevet med en gennemsnitlig årlig stigning baseret på stigningen de seneste to år.

Tabel 1: Forventede omkostninger og gevinst baseret på 2016 priser

	OMKOSTNINGER	
	2018	2019
<b>NUVÆRENDE MODEL</b>	<i>Total: 147,5 mio. kr.</i>	<i>Total: 148,5 mio. kr.</i>
<i>Flextrafik: Planområde Syd</i>		
<i>Udbud: Planområde Nord, Midt, Byen og Bornholm</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>
Overvejende <i>decentral</i> organisering:	<i>7,9 mio. kr.</i>	<i>7,9 mio. kr.</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• I planområde Syd via Kørselsservice Syd, hvor patienterne ringer til og visiteres til og bestiller sin kørsel</li> <li>• På Bornholm bestilles og koordineres med øvrig patienttransport via Patientrejser</li> <li>• I planområderne Nord, Midt og Byen visiteres og bestilles via kørselsansvarligt personale på hospitals- eller afdelingsniveau</li> </ul>		
<b>ALTERNATIV MODEL</b>	<i>Total: 145,7 mio. kr.</i>	<i>Total: 139,6 mio. kr.</i>
<i>Flextrafik: Planområde Nord, Midt, Byen og Syd</i>		
<i>Udbud: Planområde Bornholm</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>
<i>Central</i> organisering i et fællesregionalt kørselskontor i Region Hovedstaden.	<i>6,8 mio. kr.</i>	<i>2,2 mio. kr.</i>
<b>DIFFERENCE</b>	<i>Total: 1,9 mio. kr.</i>	<i>Total: 8,9 mio. kr.</i>
	<i>Forgæves kørsler:</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>
	<i>1,0 mio. kr.</i>	<i>5,6 mio. kr.</i>

En reduktion i andelen af forgæves kørsler fra 6,1% til 3,6% er indregnet i hele 2019. Et fald i omkostningerne til forgæves kørsler i 2018 er alene udtryk for prisfald per forgæves kørsel i den alternative model. Gevinsten vil derfor være mindre på forgæves kørsler, hvis regionen opnår en reduktion af forgæves kørsler allerede i 2018.

Når udgangspunktet i ovenstående tabel er 2016 priser, er det for at basere beregningerne på et årsgrundlag og for at give et robust resultat. 2016 priser er imidlertid overestimeret, da der er konstateret et faktisk prisfald i flextrafik i 2017. Beregningerne er derfor gentaget i nedenstående tabel, men beregnet ud fra 2017 priser for flextrafik. Priserne er baseret på årets første fem måneder og forventes at være reelle, men kan påvirkes af sæsonudsving.

Tabel 2: Forventede omkostninger og gevinst baseret på 2017 priser for flextrafik

	OMKOSTNINGER	
	2018	2019
<b>NUVÆRENDE MODEL</b>	<i>Total: 145,9 mio. kr.</i>	<i>Total: 146,8 mio. kr.</i>
<i>Flextrafik: Planområde Syd</i>		
<i>Udbud: Planområde Nord, Midt, Byen og Bornholm</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>
Overvejende <i>decentral</i> organisering:	<i>7,9 mio. kr.</i>	<i>7,9 mio. kr.</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• I planområde Syd via Kørselsservice Syd, hvor patienterne ringer til og visiteres til og bestiller sin kørsel</li> <li>• På Bornholm bestilles og koordineres med øvrig patienttransport via Patientrejser</li> <li>• I planområderne Nord, Midt og Byen visiteres og bestilles via kørselsansvarligt personale på hospitals- eller afdelingsniveau</li> </ul>		
<b>ALTERNATIV MODEL</b>	<i>Total: 142,7 mio. kr.</i>	<i>Total: 132,7 mio. kr.</i>
<i>Flextrafik: Planområde Nord, Midt, Byen og Syd</i>		
<i>Udbud: Planområde Bornholm</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>
<i>Central</i> organisering i et fællesregionalt kørselskontor i Region Hovedstaden.	<i>6,8 mio. kr.</i>	<i>2,2 mio. kr.</i>
<b>DIFFERENCE</b>	<i>Total: 3,2 mio. kr.</i>	<i>Total: 14,1 mio. kr.</i>
	<i>Forgæves kørsler:</i>	<i>Forgæves kørsler:</i>
	<i>1,0 mio. kr.</i>	<i>5,6 mio. kr.</i>

Ovenstående beregninger viser samlet set en potentiel besparelse på mellem 1,9 mio. kr. og 3,2 mio. kr. i 2018 og mellem 8,9 mio. kr. og 14,1 mio. kr. i 2019, hvor besparelsen ventes at ligge tættest på det øvre estimat.

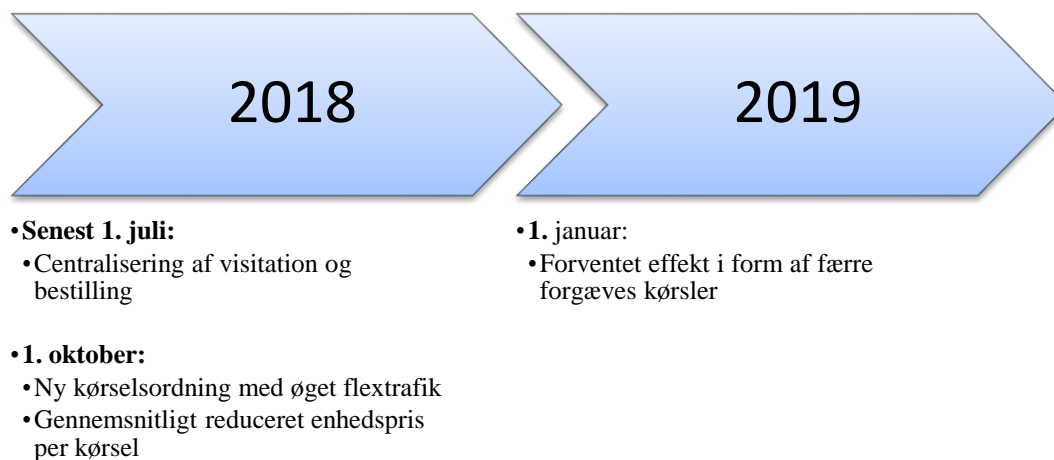
En tilsvarende beregning af potentialet i at bibeholde den nuværende organisering og at udbrede flextrafik til hele regionen, undtagen Bornholm, vurderer det økonomiske potentiale til mellem 1,9 mio. kr. og 3,2 mio. kr. i 2018 og mellem 7,5 mio. kr. og 12,7 mio. kr. i 2019. Potentialet er det samme i 2018 for de to modeller, da effekten i form af færre forgæves kørsler først medregnes i 2019.

De konkrete forudsætninger om implementering, effekter og estimater af kørsler og priser, som beregningerne baserer sig på beskrives nærmere i det følgende.

#### **Forudsat implementeringsplan for alternativ**

Beregningen af alternativets forventede omkostninger baserer sig på en implementeringsplan som skitseret i figur 1.

Figur 1: Implementeringsplan



Centralisering af opgaver omkring visitation og bestilling samt overgang til flextrafik i planområderne Nord, Midt og Byen indebærer, at medarbejdere skal oplæres i et nyt system og en ny arbejdsgang, svarende til arbejdsgangen i Kørselsservice Syd og Patientrejser på Bornholm i den nuværende model. De forventede effekter heraf i form af færre forgæves kørsler medtages i beregningerne fra januar 2019.

### Pris per kørsel

Nedenstående tabel giver et overblik over de prisestimer, beregningerne af omkostninger er baseret på. Blå celler indikerer prisestimer for flextrafik.

Tabel 3: Overblik over priser per kørsel i beregningerne

PLAN-OMRÅDE	NUVÆRENDE MODEL BASERET PÅ 2016 PRISER		NUVÆRENDE MODEL MED FLEXTRAFIK BASERET PÅ 2017 PRISER		ALTERNATIV MODEL BASERET PÅ 2016 PRISER (FRA OKTOBER 2018)		ALTERNATIV MODEL MED FLEXTRAFIK BASERET PÅ 2017 PRISER (FRA OKTOBER 2018)	
	Kørsler ekskl. forgæves	Forgæves kørsler	Kørsler ekskl. forgæves	Forgæves kørsler	Kørsler ekskl. forgæves	Forgæves kørsler	Kørsler ekskl. forgæves	Forgæves kørsler
<b>Nord</b>	298	281	298	281	246	94	235	88
<b>Midt</b>	224	216	224	216	219	84	207	83
<b>Byen</b>	194	183	194	183	198	84	188	83
<b>Syd</b>	198	84	187	83	198	84	187	83
<b>Bornholm</b>	291	285	291	285	291	285	291	285

Gennemsnitlige enhedspriser i hele kr.

Ved estimering af alternativets gennemsnitlige pris per kørsel for flextrafik er planområde Midt og Byen sammenlignet med planområde Syd og planområde Nord er sammenlignet med Region Sjælland. Forskelle i gennemsnitlige priser for forgæves kørs-



ler i planområde Nord, Midt og Byen skyldes forskelle i afregning heraf ved henholdsvis Movia og Falck i den nuværende model.

Andelen af børne- og ungdomspsykiatriens patienter samt trafikale kørselsforhold og kørselstid er de faktorer, der har størst indflydelse på den gennemsnitlige pris per kørsel. For børne- og ungdomspsykiatrien skyldes dette særlige servicekrav af hensyn til patienterne. Alternativets gennemsnitlige priser baserer sig fra oktober 2018 således på en antagelse af, at planområde Midt og Byen er sammenlignelige med planområde Syd på disse parametre. På tilsvarende vis antages, at planområde Nord er sammenligneligt med Region Sjælland. Trafikalt er estimerne vægtet for kørselsdistancer.

### Antallet af kørsler

Beregningerne vedrørende antallet af kørsler i Region Hovedstaden er baseret på nedenstående antagelser.

Tabel 4: Overblik over kørsler og udvikling heri i beregningerne

PLAN-OMRÅDE	ANTAL KØRSLER 2016	VÆKST ANDEL KØRSLER/ÅR	NUVÆRENDE MODEL	ALTERNATIV MODEL (FRA JANUAR 2019)
			<i>Andel forgæves</i>	<i>Andel forgæves</i>
<b>Nord</b>	71.000	-1,2%	4,9%	3,6%
<b>Midt</b>	175.000	2,7%	7,0%	3,6%
<b>Byen</b>	259.000	-2,1%	7,5%	3,6%
<b>Syd</b>	148.000	4,0%	3,6%	3,6%
<b>Bornholm</b>	24.000	-0,7%	3,0%	3,6%

Kørsler oprundet til hele tusinde

Antallet af kørsler er fremskrevet med en gennemsnitlig årlig stigning i kørsler baseret på stigningen de seneste to år. Antallet af kørsler baserer sig dertil på en antagelse af, at der opnås en lavere andel af forgæves kørsler fra januar 2019 i den alternative model, som følge af centralisering af visitation og bestilling i 2018. Der er estimeret med en gennemsnitlig reduktion fra 6,1% ved nuværende model til 3,6% i alternativet svarende til niveauet i 2016 i planområde Syd.

I Region Sjælland, hvor visitation og bestilling er centraliseret, er andelen af forgæves kørsler på 2,7%, og det er derfor sandsynligt, at samme niveau kan nås i Region Hovedstaden.

### Beregninger fordelt på planområder

Af de følgende tabeller fremgår beregningerne af forventet antal kørsler og omkostninger i 2018 og 2019 fordelt på planområder baseret på hhv. 2016 og 2017 priser for flextrafikken.

Tabel 5: Omkostningsprognose for nuværende model i 2018 og 2019 baseret på 2016 priser

	Enhedstype	Antal kørsler		Gennemsnitlig enhedspris i hele kr.		Samlede omkostninger i mio. kr.	
		2018	2019			2018	2019
<b>Nord</b>	Kørsler ekskl. forgæves	65.878	65.066	298		19,6	19,4
	Forgæves kørsler	3.410	3.368	281		1,0	0,9
<b>Midt</b>	Kørsler ekskl. forgæves	171.560	176.152	224		38,4	39,5
	Forgæves kørsler	12.868	13.213	216		2,8	2,9
<b>Byen</b>	Kørsler ekskl. forgæves	229.082	224.171	194		44,4	43,4
	Forgæves kørsler	18.702	18.301	183		3,4	3,4
<b>Syd</b>	Kørsler ekskl. forgæves	154.010	160.141	198		30,4	31,7
	Forgæves kørsler	5.755	5.984	84		0,5	0,5
<b>Bornholm</b>	Kørsler ekskl. forgæves	23.401	23.229	291		6,8	6,8
	Forgæves kørsler	718	713	285		0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>Kørsler ekskl. forgæves</b>	<b>685.385</b>	<b>690.339</b>			<b>139,7</b>	<b>140,7</b>
	Forgæves kørsler	41.451	41.579			7,9	7,9
<b>TOTAL</b>						<b>147,5</b>	<b>148,5</b>

Tabel 6: Omkostningsprognose for alternativ model i 2018 og 2019 baseret på 2016 priser

	Enhedstype	Antal kørsler		Gennemsnitlig enhedspris i hele kr.		Samlede omkostninger i mio. kr.	
		2018	2019	Før okt. 2018	Efter okt. 2018	2018	2019
<b>Nord</b>	Kørsler ekskl. forgæves	65.878	65.066	298	246	18,8	16,0
	Forgæves kørsler	3.410	2.431	281	94	0,8	0,2
<b>Midt</b>	Kørsler ekskl. forgæves	171.560	176.153	224	219	38,2	38,5
	Forgæves kørsler	12.868	6.583	216	84	2,4	0,6
<b>Byen</b>	Kørsler ekskl. forgæves	229.082	224.171	194	198	44,6	44,5
	Forgæves kørsler	18.702	8.377	183	84	3,0	0,7
<b>Syd</b>	Kørsler ekskl. forgæves	154.010	160.141	198	198	30,4	31,6
	Forgæves kørsler	5.755	5.984	84	84	0,5	0,5
<b>Bornholm</b>	Kørsler ekskl. forgæves	23.401	23.229	291	291	6,8	6,8
	Forgæves kørsler	718	868	285	285	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>Kørsler ekskl. forgæves</b>	<b>685.385</b>	<b>673.003</b>			<b>138,9</b>	<b>137,4</b>
	Forgæves kørsler	41.451	24.243			6,8	2,2
<b>TOTAL</b>						<b>145,7</b>	<b>139,6</b>

Tabel 7: Omkostningsprognose for nuværende model i 2018 og 2019 baseret på 2017 priser for flextrafik

Enhedstype	Antal kørsler		Gennemsnitlig enhedspris i hele kr.		Samlede omkostninger i mio. kr.	
	2018	2019			2018	2019
<b>Nord</b>	Kørsler ekskl. forgæves	65.878	65.066	298	19,6	19,4
	Forgæves kørsler	3.410	3.368	281	1,0	0,9
<b>Midt</b>	Kørsler ekskl. forgæves	171.560	176.152	224	38,4	39,5
	Forgæves kørsler	12.868	13.213	216	2,8	2,9
<b>Byen</b>	Kørsler ekskl. forgæves	229.082	224.171	194	44,4	43,4
	Forgæves kørsler	18.702	18.301	183	3,4	3,4
<b>Syd</b>	Kørsler ekskl. forgæves	154.010	160.141	187	28,8	29,9
	Forgæves kørsler	5.755	5.984	83	0,5	0,5
<b>Bornholm</b>	Kørsler ekskl. forgæves	23.401	23.229	291	6,8	6,8
	Forgæves kørsler	718	713	285	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>Kørsler ekskl. forgæves</b>	<b>685.385</b>	<b>690.339</b>		<b>138,0</b>	<b>139,0</b>
	Forgæves kørsler	41.451	41.579		7,9	7,9
<b>TOTAL</b>					<b>145,9</b>	<b>146,8</b>

Tabel 8: Omkostningsprognose for alternativ model i 2018 og 2019 baseret på 2017 priser for flextrafik

Enhedstype	Antal kørsler		Gennemsnitlig enhedspris i hele kr.		Samlede omkostninger i mio. kr.		
	2018	2019	Før okt. 2018	Efter okt. 2018	2018	2019	
<b>Nord</b>	Kørsler ekskl. forgæves	65.878	65.066	298	235	18,6	15,3
	Forgæves kørsler	3.410	2.431	281	88	0,8	0,2
<b>Midt</b>	Kørsler ekskl. forgæves	171.560	176.153	224	207	37,7	36,4
	Forgæves kørsler	12.868	6.583	216	83	2,4	0,5
<b>Byen</b>	Kørsler ekskl. forgæves	229.082	224.171	194	188	44,0	42,1
	Forgæves kørsler	18.702	8.377	183	83	3,0	0,7
<b>Syd</b>	Kørsler ekskl. forgæves	154.010	160.141	187	187	28,8	29,9
	Forgæves kørsler	5.755	5.984	83	83	0,5	0,5
<b>Bornholm</b>	Kørsler ekskl. forgæves	23.401	23.229	291	291	6,8	6,8
	Forgæves kørsler	718	868	285	285	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>Kørsler ekskl. forgæves</b>	<b>685.385</b>	<b>673.003</b>			<b>135,9</b>	<b>130,5</b>
	Forgæves kørsler	41.451	24.243			6,8	2,2
<b>TOTAL</b>						<b>142,7</b>	<b>132,7</b>