



Dok. nr. 544110

# Resume: Analyse af arrestanttransporter

## Baggrund og formål

Rigspolitiet har analyseret området vedr. arrestanttransporter, da området vurderes at kunne varetages af andre aktører end politiet, og fordi overdragelse af området vil frigøre politifaglige ressourcer og dermed styrke varetagelsen af politiets kerneopgaver. Desuden giver området med jævne mellemrum udfordringer i kredsenes daglige drift, der forstyrrer af, at der skal afgives politifaglige ressourcer til kørsel med arrestanter. Det vurderes, at alle arrestanttransporter kan overdrages til en anden aktør, undtagen de transporter, som giver politiets tusselsvurdering eller af hensyn til omkostningseffektivitet kun kan varetages af politiet. Arrestanttransporter er en klart afgænsset opgave, der samtidig har en vis volumen. Derved vil opgaven være mulig at udskille fra andre opgaver og er derfor mulig at overdrage til anden aktør. Formålet med analysen er at kortlægge omfanget og karakteren af arrestanttransporter med henblik på at vurdere muligheden for overdragelse til anden aktør.

## Kort om arrestanttransporter

- Politiet har i dag ansvaret for at transportere *arrestanter* (personer, der er varetægtsfængslet). *Bevogtning* af arrestanten under aftalen (fx retsmødet) er en del af de fleste arrestanttransporter. Det er kriminalforsorgen, der har ansvaret for transport af *atsøner* (dømte personer, der sidder i fængsel).
- I Københavnsområdet varetages en del af arrestanttransporterne af Københavns Fængsler, hvorfor kriminalforsorgen har erfaring med kørsel af både atsøner og arrestanter.

## Data og datakvalitet

- Alle transporter registreres (antal) i arrestantstyret. De fleste kredse har forholdsvis god datadisciplin. Tidstofbrugsangivelser i arrestantstyret er skøn, men vurderes rimelig rekvise. Således vurderes datakvaliteten at være forholdsvis god.

## Opførelse af arrestanttransporter

- Der foretages ca. 17.000 arrestanttransporter årligt. Transporter med ingen eller lav tusselsvurdering udgør 95 pct. af det samlede antal transporter.
- Københavns Fængsler varetager 55 pct. af arrestanttransporterne i Københavnsområdet.
- Det estimeres, at der anvendes 132 årsværk på arrestanttransporter. Politiet anvender 105 årsværk på området. Københavns Fængsler estimeres at anvende 27 årsværk på arrestanttransporter for politiet.
- Op til 89 årsværk vurderes umiddelbart at være egnet til overdragelse, da der er ingen eller lav risiko forbundet med transporterne. Det skal undersøges, om der er faktorer, der vil gøre det økonomisk urønsabelt at overflytte disse transporter til en anden aktør. Dette vil kunne reducere antallet af ÅV som økonomisk meningsfyldt kan overdrages til en anden aktør. Politiet anvender en række civile årsværk på transportplanlægning, og delvis overførsel af disse årsværk til Kriminalforsorgen eller anden aktør vil desuden skulle afklares nærmere.

## Egnethed til overdragelse til anden aktør

- Der er to primære scenarier for overdragelse af arrestanttransporter, som begge vurderes egnede: 1) Overdragelse til Kriminalforsorgen, 2) Udlicitering af politiets og kriminalforsorgens transport af både arrestanter og atsøner:
  1. Overdragelse til Kriminalforsorgen vurderes at være en god mulighed, da Kriminalforsorgen allerede håndterer transporter af både atsøner og arrestanter i Københavnsområdet og har tilstrækkelige magtbeføjelser.
  2. Udlicitering til privat aktør, der har stor erfaring med logistik eller vagtvirksomhed, kan give konkurrence og medføre en mere effektiv og innovativ transportfunktion, men det er også en løsning, der kræver udvidede magtbeføjelser og uddannelse af personale.

## Vurdering af overdrags-scenarier

1. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen: Mere simpel løsning, med mulighed for hurtigere implementering.
  2. Udlicitering til privat aktør: Økonomisk mest attraktiv, men indebærer udbudsproces og langsomme implementering.
- For endeligt at vurdere, hvilket scenarie der er mest attraktivt, skal der gennemføres yderligere analyser af juridiske, økonomiske og politifaglige aspekter af overdrags-scenarierne.
  - Det vurderes nødvendigt, at udlicitering/overdragelse af opgaverne sker på en måde der sikrer, at de politifagsværk, der i dag beskæftiger sig med arrestanttransporter kan fastholdes i politiet, således at den strategiske reserve til håndtering af uvarslede hændelser som f.eks. terrorangreb kan fastholdes på samme niveau som i dag. I dagligdagen vil det mindste oprøringsbehovet i politiet.

# Agenda

- Baggrund og formål
- Kort om arrestanttransporter
- Data og datakvalitet
- Opgørelse af arrestanttransporter
- Scenarier for overdragelse
- Vurdering af scenarier
- Bilag

# Baggrund og formål

## Baggrund og formål

---

Figspolitiet har analyseret området vedr. arrestanttransporter, da området vurderes at kunne varetagelse af andre aktører end politiet, og fordi overdragelse af området vil frigøre politilaglige ressourcer og dermed styrke varetagelsen politiets kerneopgaver. Desuden giver området med jævne mellemrum udfordringer i kredsenes daglige drift, der forstyrrer af, at der skal afgives politilaglige ressourcer til kørsel med arrestanter. Baggrunden for at analysere arrestanttransporter er, at en væsentlig del af opgaven er klart afgrænset, er planlagt og har en vis volumen. Opgaven er mulig at udskille fra andre opgaver og er derfor mulig at overdrage til anden aktør og er derfor *udliciteringsegnet*.

**Formålet** for denne analyse er at udarbejde en *konsoletteret* opgørelse af ressourceforbruget på og karakteren af arrestanttransporter for at kunne vurdere muligheden for udlicitering eller overførsel af opgaven til kriminalforsorgen.

## Relevante datakilder

---

- **Arrestantsystemet:**

Opgørelsen af arrestanttransporter udarbejdes på baggrund af data fra *arrestantsystemet*, hvor arrestanttransporter oprettes og data for turene registreres. Det vurderes, at disse data er forholdsvis valide.

- **Data fra Kriminalforsorgen**

Tidsregistrering fra Københavns Fængsler anvendes til at undersøge ressourceforbruget ved arrestanttransporter i dag i Kriminalforsorgen. Data herfor kan indikere, om det vil være økonomisk meningsfuldt at overdrage arrestanttransporter til kriminalforsorgen

## Opgørelse og løsningsscenarier

---

Analysen opgør først antal og omfang af arrestanttransporter i både politiet og Københavns Fængsler, som kører en del af arrestanttransporterne i Københavnsområdet.

Heretter præsenteres to primære løsningsscenarier:

1. Overdragelse af politiets arrestanttransporter til Kriminalforsorgen
2. Samlet udlicitering af både politiets og Kriminalforsorgens transporter til en privat aktør.

# Agenda

- Baggrund og formål
- Kort om arrestanttransporter
- Data og datakvalitet
- Opgørelse af arrestanttransporter
- Scenarier for overdragelse
- Vurdering af scenarier
- Bilag

# Analysen undersøger primært planlagte arrestanttransporter

## Politiet transporterer arrestanter

Politiet har i dag ansvaret for at transportere *arrestanter* (personer der er varetægtsfængslet). *Bevogtning* af arrestanten under aftalen (fx retsmødet) er en del af de fleste arrestanttransporter. Det er kriminalforsorgen, der har ansvaret for transport af *afsonere* (dømte personer, der sidder i fængsel).

## Analyserer alene arrestanttransport

Arrestanter skal primært transporteres til retsmøder/domsforhandlinger, men også fristforlængelser, lægebesøg og lignende. Transporterne ligger primært i dagtimerne (kl. 07-18). Akutte politikørsler som følge af eksempelvis et opkald til en vagtcentral er ikke arrestant-transporter og indgår ikke i analysen

## Arrestanter trusselsvurderes

For at kunne iværksætte den tilstrækkelige bevogtning i forbindelse med transporterne udføres en konkret trusselsvurdering af arrestanten. I vurderingen skal der tages stilling til arrestantens farlighed, flugtitruslen samt truslen mod arrestanten fra en eventuel modpart. Trusselsvurderingen er opdelt i fire niveauer:

## Kriminalforsorgen transporterer arrestanter i Københavnsområdet

I Københavnsområdet varetages en del af arrestanttransporterne af Københavns Fængsler (KF), som primært kører til og fra Vestre Fængsel og Blegdamsvejens Fængsel. I 2016 kørte KF over 55 pct. af transporterne i Københavns og Københavns vestegns politi.

## Analysen undersøger primært planlagte transporter

Analysen undersøger primært planlagte arrestanttransporter. Akutte arrestanttransporter, fx som følge af fejlregistrering eller akut behov, vurderes at være af mindre omfang, men dette vil skulle valideres yderligere i forbindelse med udarbejdelse af en overdragelsesløsning. Det er ikke nogen systematik i, om kredsene (etter)registrerer akutte arrestanttransporter

- **Grøn:** Ingen trussel, 2 betjente udfører transport.
- **Gul:** Lav trussel, 3-4 betjente udfører transport
- **Orange:** Middel trussel, taktisk plan udarbejdes
- **Rød:** Høj trussel, vil kun sjældent skulle anvendes, og kun efter beslutning på strategisk eller operationelt niveau.

# Københavns Fængsler (KF) kører arrestanttransporter i Københavnsområdet

## Regulering af arrestanttransporter sker i CPl-aftale og i en lokal aftale i Københavnsområdet

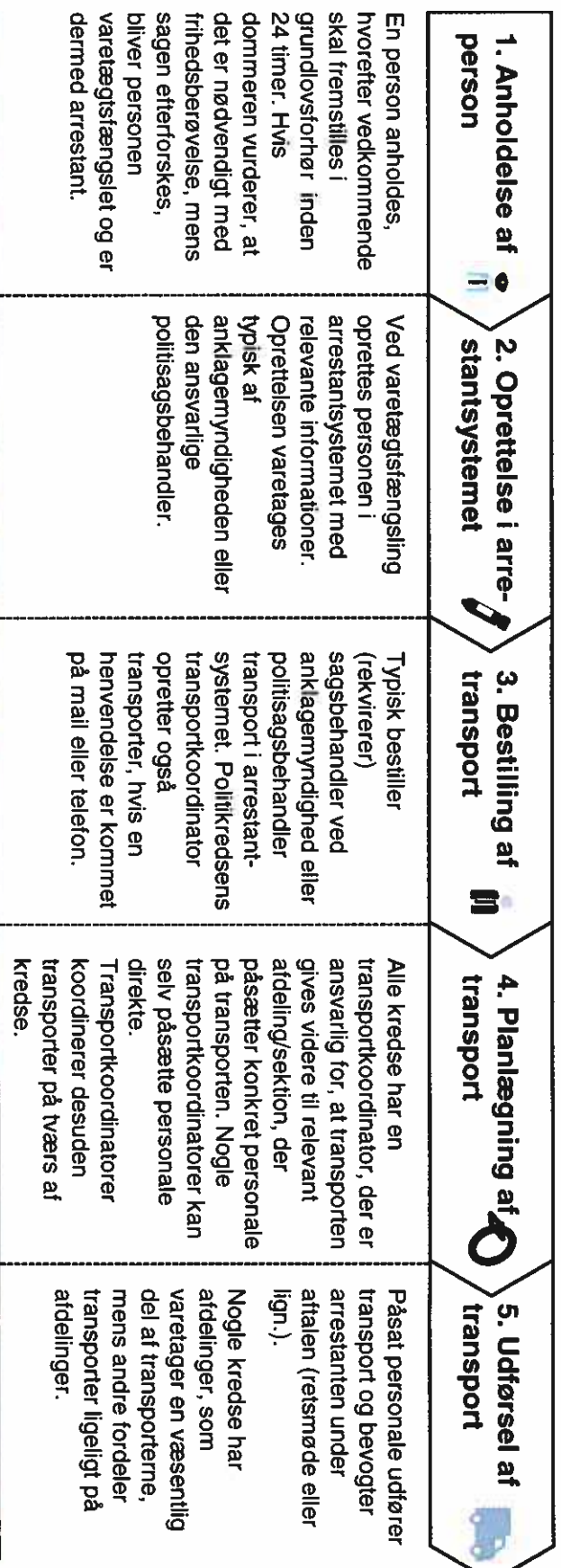
- **CPl-aftalen.** I november 2012 blev der indgået en ny CPl-aftale om arrestanttransport, som skulle sikre bedre planlægning, koordinering og gennemførsel på tværs af politikredse.
- **Københavns Fængsler kører arrestanttransporter i Københavnsområdet.** Københavns Fængsler varetager en del af Københavns og Københavns Vestegns Politis arrestanttransporter, hvilket skyldes gamle lokale aftaler. Den nuværende aftale med Københavns Fængsler bærer præg af at være en uformel transportaftale, som ikke er fuldstændig entydigt reguleret.
- **Københavns Fængsler (KF) kører primært fra to arrestere.** 90 pct. af KF's transporter for politiet kører fra Vestre Fængsel eller Blegdamsvejens Arrest. KF kører primært transporter fra de to førnævnte arrestere, når transporten omhandler retsmøde eller fristforlængelse. De kører derimod ikke en del kredsoverskridende transport og læge- og tandlægebesøg.



## Tilfredshed med KF, som udfører over halvdelen af arrestanttransporterne i Københavnsområdet

- **Københavns Fængsler kørte samlet set 55 pct. af arrestanttransporterne i Københavnsområdet i 2016.** KF kører flest af de grønne transport (58 pct), men også en væsentlig del af de gule (39 pct.) i Københavnsområdet.
- **Kriminalforsorgen kan varetage grønne og gule transport.** I tidligere analyser af arrestanttransporter er det vurderet, at kriminalforsorgen vil kunne varetage grønne og en del af de gule transport (det vurderes, at alle gule transport kan overdrages til en anden aktør, undtagen de transport, som givet politiets trusselvurdering kun kan varetages af politiet). Orange og røde transport skal varetages (eller som minimum understøttes) af politiet.
- **Tilfredshed med KF's transport.** Interviewede personer fra Københavns politi udtrykker tilfredshed med Københavns Fængsler's transport af arrestanter, som er en betydelig ressourcemæssig hjælp til politiet i Københavnsområdet.

# Overordnet proces for arrestanttransporter



## Forskellig organisering af transporter og roller i kredsene

Interviews med fire kredses transportkoordinatorer viser, at der er forskellig praksis for, hvordan setup'et omkring arrestanttransporter er organiseret, og hvem der har hvilke roller. Ligeledes betyder omorganisering af flere kredse i øjeblikket, at dette setup ændres.

## Alle kredse bruger arrestantsystemet og transportkoordinatorer sikrer en vis ensartethed i data

På trods af forskellig organisering af, hvem der foretager transporter, og hvor transportkoordinatoren er tilknyttet bruges arrestantsystemet konsekvent i alle kredse. Arrestantsystemet indeholder data (mødetid, returtid, adresser mv.), som er nødvendige for, at en transport kan gennemføres. Transportkoordinatorer sørger samtidig for, at transporter er registreret tilstrækkeligt. Udover selve kørslen bliver data blandt andet brugt til at lave opgørelser over, hvilke afdelinger i en kreds, der udfører transporterne.



# Agenda

- Baggrund og formål
- Kort om arrestanttransporter
- Data og datakvalitet
- Opgørelse af arrestanttransporter
- Scenarier for overdragelse
- Vurdering af scenarier
- Bilag

# Datakvaliteten i arrestantsystemet vurderes forholdsvis høj og bruges som primær datakilde

## Datakilder

- **Arrestantsystemet:** Opgørelsen af arrestanttransporter udarbejdes på baggrund af data fra *arrestantsystemet*, hvor arrestanttransporter oprettes og data for turene registreres. ✓
- **POL TID:** Betjentes tid brugt på arrestanttransporter skal registreres på konto *241300 – Transport og bevogtning*. Det er ikke muligt at isolere tiden brugt på transport, *hvorfor POL TID ikke anvendes*. ✗
- **Ny data fra Kriminalforsorgen:** De arrestanttransporter, som Københavns fængsler udfører for Københavns Politi, er mangelfuldt registreret i arrestantsystemet. En analyse af KF's transporter med tidsregistreringsdata udarbejdet af BCG for Justitsministeriet gør det muligt at få mere valide data for KF's ressourceforbrug. ✓
- **Interviews af ressourcepersoner.** For at blive klogere på arrestantsystemet og kredsens registreringspraksis er der gennemført interviews med transportkoordinatører i fire politikredse samt andre ressourcepersoner med viden om arrestanttransporter. ✓

## Datakvalitet i arrestantsystemet

- **Alle transporter registreres.** Datakvaliteten i arrestantsystemet er forholdsvis høj. Dette er dog undtaget transporter, som foretages af KF for Københavns og København Vestegns politikreds, da KF ikke har adgang til arrestantsystemet og derfor ikke kan registrere detaljer (herunder tidsforbrug) om transporten. Desuden har et interview indikeret, at datadisciplinen i København er mindre god. Alle planlagte transporter registreres dog i systemet, uanset hvilken myndighed der udfører transporten. Nogle akutte transport (efter)registreres, men ikke alle.
- **Tidsforbrug er skøn, men vurderes rimelig retvisende:** Ansvarer for at udfylde og opdatere tidsforbrug i arrestantsystemet ligger hos de medarbejdere (eller deres chefer), der udfører en transport. Transportkoordinatørerne siger dog, at det ofte er dem, der udfylder tidsforbrug på baggrund af data i systemet. De kan således se møde- og returtidspunkt samt evt. google rutens varighed. Tidsforbruget er således et skøn, men transportkoordinatørerne vurderer, at tallet er rimeligt retvisende. Der var i 2016 tidsforbrugsangivelser for mellem 87-100 pct. af transporterne i kredsene, Københavns og Københavns Vestegns Politi undtaget. Dette indikerer en rimelig registreringspraksis for tidsforbrug.

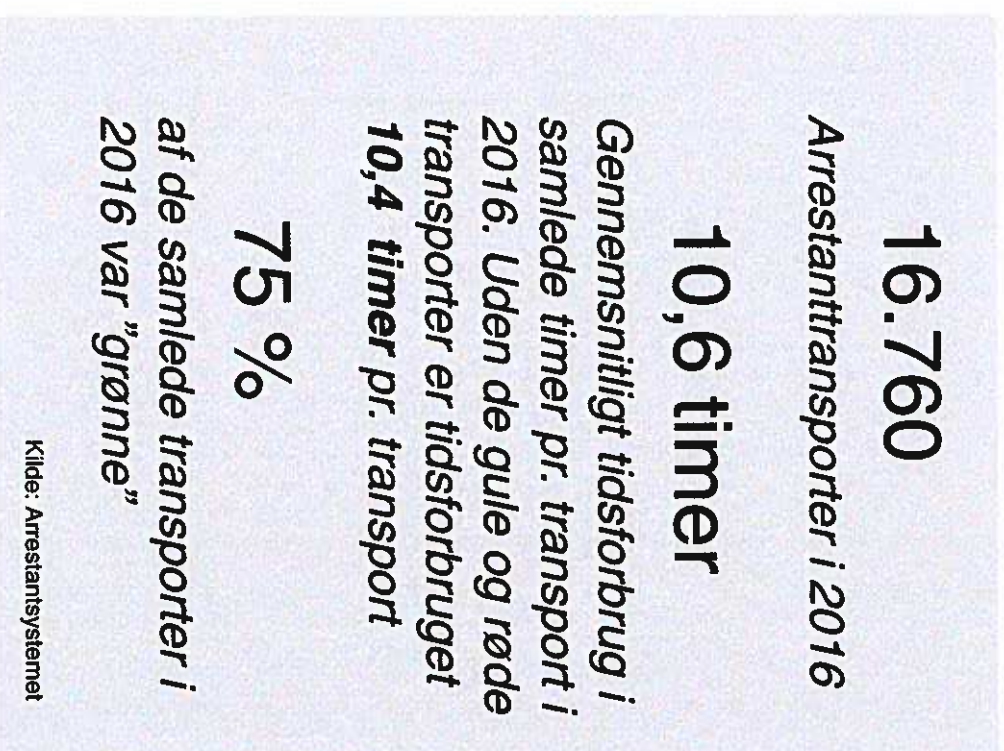
# Agenda

- Baggrund og formål
- Kort om arrestanttransporter
- Data og datakvalitet
- Opgørelse af arrestanttransporter
- Scenarier for overdragelse
- Vurdering af scenarier
- Bilag

# Der var 16.760 arrestanttransporter i 2016

## Arrestanttransporter 2016 i hovedtal

- **16.760 arrestanttransporter i 2016.** Tallet faldet fra 19.163 transporter i 2015, hvilket primært skyldes et fald i fristorlængelser grundet øget brug af videokonference (Video3).
- **10,6 timer pr. arrestanttransport i 2016.** Jo højere en trusselsvurdering, desto højere et tidsforbrug. Fratages gule og røde transporter er gennemsnittet 10,4 timer. pr. arrestanttransport.
- **Primært grønne transporter (75 %) og gule transporter (20 %).** Arrestanttransporterne fordelte sig på følgende måde ift. trusselsvurdering:
  - • Ej vurderet: 4%
  - • Grønne: 75%
  - • Gule: 20%
  - • Orange: 1%
  - • Røde 0% (indgår ikke i arrestantsystemet)
- **Hyppigste transportformål** er retsmøde/domsforhandling (49 pct.), fristorlængelse (22 pct.) og behandling/sundhed (12 pct.). Desuden køres der bl.a. til udvisning af udlændinge (5 pct.), flytning af arrestantlokation (4. pct.)



Se evt. uddybende tabeller i bilag A1-A3

# Københavns Fængsler kørte 55 pct. af arrestanttransporterne i Københavnsområdet

## Arrestanttransporter kørt af Københavns Fængsler i 2016 i hovedtal

- **Københavns Fængsler anvendte 81 ÅV på transport i 2016.** Københavns Fængsler brugte 66.429 effektive timer eller 53 effektive årsværk (1 ÅV = 1250 timer) i 2015 og 101.581 effektive timer eller 81 effektive ÅV i 2016 på transport. Dette dækker både over arrestanter og afsonere. \*
- **KF kørte 55 pct. at arrestanttransporterne i Københavnsområdet.** KF kørte således 4354 ud af 7885 arrestanttransporter i Københavnsområdet i 2016. \*\*
- **Flest grønne transport.** KF kører 58 pct. af de grønne transport i Københavnsområdet og 39 pct. af de gule. \*\*
- **Gennemsnitligt tidsforbrug per transport bestilt af politiet er 11,0 timer.** Hvis der i stedet ses på tidsforbrug pr. transporteret klient falder tallet til 7,6, da der er mulighed for samløsning af nogle arrestanter og/eller afsonere. \*
- **82 udliciteringsegnede ÅV i Kriminalforsorgen.** BCG/Struensee konkluderer, at der er 82 udliciteringsegnede ÅV (1 ÅV = 1440 timer) i kriminalforsorgen relateret til transport af arrestanter og afsonere. Desuden estimeres det, at en udlicitering vil være 4-16 pct. billigere end ved at fastholde transportopgaven i Kriminalforsorgen. \*

\* Kilde: Tidsregistrering i kriminalforsorgen

\*\* Kilde: Arrestantsystemet

## Gennemsnitligt tidsforbrug på tværs af institutioner skal sammenlignes varsomt

- Da transport varetager af politiet ikke nødvendigvis er sammenlignelige (ens) med dem, som Københavns Fængsler varetager for politiet i dag kan det være svært at sammenligne direkte. Eksempelvis starter 90 pct. af Københavns Fængslers transport for politiet fra to lokationer. Data stammer desuden fra to forskellige datakilder, hvilket også kræver varsomhed i sammenligninger.

2015-data	Gennemsnitlig tidsforbrug pr. transport (timer)	Gennemsnitlig tidsforbrug per klient ved transport (timer)
Alle transport (arrestanter og indsatte)	9,4	6,2
Transporter bestilt af politiet	11,0	7,6

Kilde: \*

**Københavns Fængslers arrestanttransporter: 11 timer pr. transport og 7,6 timer pr. transporteret klient. Gennemsnitligt tidsforbrug på tværs af institutioner skal sammenlignes varsomt**

Se evt. uddybende tabeller i bilag A1-A3

# Ca. 130 ÅV anvendes på arrestanttransporter i politiet og Kriminalforsorgen

Det estimeres, at der anvendes ca. 132 ÅV på arrestanttransporter. Politiet anvender 105 ÅV, Københavns Fængsler 27 ÅV

## Politiet estimeres at anvende 105 ÅV på arrestanttransporter

Der var i 2016 16.760 arrestanttransporter, hvoraf politiet varetog 12406 transporter og Københavns Fængsler (KF) varetog 4354 transporter for Københavns og Københavns Vestegns Politi. Hvis det vægtede gennemsnit for tidsforbrug pr. tur (10,6 time) antages for alle politiets transporter betyder det, at politiet bruger 105 ÅV (1 ÅV = 1250 timer<sup>1</sup>).

## Københavns Fængsler estimeres at anvende 27 ÅV på arrestanttransporter for politiet

KF varetog 4354 arrestanttransporter for Københavns og Københavns Vestegns politi i 2016. Hvis det antages, at tidsforbruget for hvert transport er 11,0 timer svarer det til 38 ÅV. Hvis tidsforbruget antages at være 7,6 timer pr. transport, så svarer det til 27 ÅV. Umiddelbart vurderes det, at de 27 ÅV er kriminalforsorgen faktiske tidsforbrug, da de har mulighed for samkørsel. Det skal dog her pointeres, at kriminalforsorgen ikke nødvendigvis vil kunne varetage yderligere af arrestanttransporter i politiet ud fra denne benchmark.

## Ca. 130 ÅV anvendes på arrestanttransporter i politiet og Kriminalforsorgen

Dette tal er alene tidsforbruget anvendt på transporter og inkluderer ikke tid brugt på administration og visitation.

## Umiddelbart ikke indikationer på, at Københavns Fængsler anvender flere ressourcer pr. transport, end der gøres i politiet

Det skal her bemærkes, at arrestanttransporterne, som Københavns Fængsler kører, ikke nødvendigvis kan sammenlignes med de resterende ture i politiet.

Det skal undersøges yderligere, om der er faktorer, der vil gøre det økonomisk urentabelt at overflytte visse transporter til en anden aktør, fx hvis en anden aktør har mindre opgaveløbsbillet end politiet og derfor potentielt vil have dårligere kapacitetsudnyttelse. Det kan fx være visse transporter med meget kort planlægningshorisont eller i særlige geografier.

<sup>1</sup> Note: 1250 timer pr. årsværk anvendes som tidsnorm, da det anvendte tidsforbrug alene er effektivt tidsforbrug (eksl. møder, ferie, sygdom mv)  
Side 14 / 18. oktober 2017

Umiddelbart indikerer analysen, at det er en mulighed at flytte arrestanttransporter til Kriminalforsorgen ud fra et økonomisk perspektiv

# Agenda

- Baggrund og formål
- Kort om arrestanttransporter
- Data og datakvalitet
- Opgørelse af arrestanttransporter
- Scenarier for overdragelse
- Vurdering af scenarier
- Bilag

# Model for overdragelse af arrestanttransporter

Nedenstående model-antagelser for udregning af de to primære muligheder for overdragelse af arrestanttransporter bygger på de erfaringer, som er opnået i Københavnsområdet, hvor Københavns Fængsler kører arrestanttransporter. Modellen skal kvalificeres gennem yderligere analyse.

## Umiddelbar model for overdragelse – uanset om myndighedsoverdragelse eller udlicitering

### • Alle grønne transporter overdrages (100 pct.)

- **Begrundelse:** KF varetager allerede de fleste grønne transporter i Københavnsområdet. De grønne transporter KF ikke varetager i dag skyldes primært, at de ikke ligger inde for den nuværende aftale, og ikke at KF ikke er egnet til at udføre dem.

### • Alle gule transporter overdrages, undtagen de transporter, som givet politiets trusselsvurdering kun kan varetages af politiet

- **Begrundelse:** KF varetager 39 pct. af de gule transporter i Københavnsområdet i dag. Det forventes, at KF eller anden aktør vil kunne overtage en lidt større del (50 pct.) af de gule transporter på landsplan, men at politiet grundet sikkerhedsvurderingen fortsat vil skulle varetage en del af disse.

### Ingen af de røde eller orange transporter overdrages

- **Begrundelse:** Pga. af sikkerhedsvurderingen vil ingen orange eller røde transporter overdrages til anden aktør.

## Hovedtal som følge af model

- **Ca. 10.800 arrestanttransporter.** Antal transporter (2016), som potentielt kan overdrages fra politiet til anden aktør
- **Op til 89 af politiets 105 ÅV kan overdrages.** Ud fra modellens antagelser kan en anden aktør overtage op til 89 ÅV (ÅV = 1250 timer) udregnet på baggrund af gennemsnitligt tidsforbrug for de enkelte trusselsvurderingskategorier.
- **16 ÅV kan ikke overdrages.** Der vil være transporter svarende til 16 ÅV tilbage i politiet, som ikke kan overdrages grundet sikkerhedshensyn.
- **Yderligere analyse.** Det skal undersøges, om der er faktorer, der vil gøre det økonomisk urentabelt at overflytte visse transporter til en anden aktør. Dette vil kunne reducere antallet af ÅV, som økonomisk meningsfyldt kan overdrages til en anden aktør.

## To primære løsningsmuligheder

1. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen
2. Samlet udlicitering af politiets og Kriminalforsorgens transporter (arrestanter og afsonere)
  - A. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen og konsolidering af en samlet transportfunktion med efterfølgende udlicitering
  - B. Samlet udlicitering af transportopgaver i politiet og Kriminalforsorgen, men uden forudgående konsolidering



# Økonomi i scenarier

## Baggrund

For at kunne sammenligne økonomien i de forskellige scenarier, er det nødvendigt at sammenligne effektive timepriser inkl. overhead for de forskellige grupper, som indgår i de enkelte scenarier.

En budgetanalyse af kriminalforsorgen udført af BCG og Struensee for Justitsministeriet i efteråret 2016, viste, at en udlicitering af Kriminalforsorgens transporter vil kunne udføres billigere af en privat aktør (4 – 16 pct. afhængigt af antagelser).

## Data

- Politiets årsværkspriis (ekskl. overhead): **448.000** kr. \*
- Kriminalforsorgens årsværkspriis (ekskl. overhead): **412.000** kr. \*\*
- Politiet har umiddelbart et højere overhead end kriminalforsorgen. Det kvalificeres, hvilken overheadsats der skal bruges i en sammenligning med en privat aktør.
- En privat aktør kan udføre transporterne billigere end Kriminalforsorgen\*\*




## Konklusion

- Umiddelbart indikerer sammenligningen, at:*
- Kriminalforsorgen vil kunne udføre transporterne billigere end politiet (forudsat, samme timeforbrug)
  - En privat leverandør vil formentlig kunne udføre transporterne billigere end både Kriminalforsorgen og politiet. Afklaring af dette kræver dog nærmere analyse

\* Kilde: Notat om årsværk og timepriser, Rigspolitiet

\*\* Kilde: Budgetanalyse af kriminalforsorgen udført af BCG og Struensee for Justitsministeriet, efterår 2016

# 1. Overdragelse af transporter til Kriminalforsorgen

<b>Fordele</b>	 <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Erfaring.</b> Københavns Fængsler forestår allerede arrestanttransporter i Københavnsområdet og kører afsøgere i hele landet, hvilket viser, at Kriminalforsorgen er i stand til at løse arrestanttransporter. Ligeledes har politiet og Kriminalforsorgen samarbejdsnetflader, hvilket kan gøre det nemmere at samarbejde.</li><li>• <b>Magtbeføjelser.</b> Kriminalforsorgen har allerede magtbeføjelser (håndjern, stav og peberspray).</li><li>• <b>Central transportfunktion.</b> En samlet transportfunktion på tværs af landet (for både arrestanter og afsøgere) kan give mulighed bedre overblik over og koordination af transporter, især kredsoverskridende transporter.</li><li>• <b>Hurtigere implementering</b> end ved udlicitering, der kræver EU-udbud.</li><li>• <b>Mindre risikofyldt</b> ift. nedgang i kvaliteten end ved en udlicitering, da Kriminalforsorgen er en etableret aktør.</li><li>• Arrestanttransporter er en opgave, som man i politiet gerne vil afgive, særligt i lyset af omprioriteringssituationen.</li></ul>
<b>Ulemper</b>	 <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Kapacitet.</b> Har Kriminalforsorgen kapacitet til at overtage transporterne.</li><li>• <b>Antagelser.</b> Det skal valideres, at Kriminalforsorgen kan transportere arrestanter lige så effektivt som politiet (de 10,6 timer).</li><li>• <b>IT-understøttelse.</b> Kan man give Kriminalforsorgen adgang til arrestantsystemet (transportdelen), eller skal der udvikles andet, så det bliver nemt at bestille transporter. Det er også muligt at opretholde nuværende arbejdsgang i København, hvor der bestilles transporter med en email-blanket eller over telefon.</li><li>• <b>Jura.</b> Hvilke juridiske skridt kræver en myndighedsoverdragelse.</li><li>• <b>Uddannelse:</b> Kræver en overdragelse øget uddannelse?</li><li>• <b>Planlægningsomkostninger og implementeringsomkostninger.</b> I forbindelse med ovenstående skal det afklares, hvor store planlægningsomkostningerne i politiet er, og hvilke andele heraf der skal overføres til Kriminalforsorgen, ligesom implementeringsomkostninger ved scenariet skal afdekkes.</li></ul>
<b>Potentiale -skøn</b>	 <ul style="list-style-type: none"><li>• Kriminalforsorgen er billigere på både årsværkpris og overheadpris, så de forventes at kunne løse opgaven lidt billigere end politiet.</li></ul>

## 2. Samlet udlicitering af politiets og Kriminalforsorgens transport

<b>Fordele</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Effektivitet.</b> Udlicitering til markedet med aktører, der har stor erfaring inden for logistik, kan give konkurrence og medføre en mere effektiv og innovativ transportfunktion. Kan give øgede besparelser.</li><li>• <b>Central transportfunktion.</b> En samlet transportfunktion på tværs af landet (for både arrestanter og afsonere) kan give mulighed for bedre overblik over og koordination af transport, især kredsoverskridende transport.</li></ul>
<b>Ulemper</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Magtbeføjelser kræver uddannelse.</b> Hvis en privat aktør skal kunne gennemføre transport, vil det være nødvendigt at tilvejebringe uddannelse og lovhjælp, der tillægger aktøren nogenlunde samme magtbeføjelser som Kriminalforsorgens personale.</li><li>• <b>Større risiko.</b> En udlicitering vil betyde, at man løber en større risiko ift. kvalitetsforringelser i en implementeringsperiode, når en privat aktør skal overtage uden tidligere erfaring med arrestanttransport. Derved er der også risiko for evt. negative pressehistorier.</li><li>• <b>Tidshorisont.</b> En udlicitering medfører et EU-udbud, hvilket kræver øget tid, hvorfor tidshorisonten for frigivelse af politijensstemænd formentlig vil være længere end ved overdragelse til Kriminalforsorgen. Implementeringshastigheden ved udlicitering vil formentlig også være langsommere, og det vil formentlig være fordelagtigt at udføre et pilotprojekt med overdragelse af en mindre del af transporterne inden fuld udlicitering.</li></ul>
<b>Skal afklares</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Magtbeføjelser.</b> Er der politisk opbakning til at overdrage magtbeføjelser til ekstern aktør, og hvad vil det indebære af juridiske processer?</li><li>• <b>Vil branchen bære våben?</b> Dansk Industri har tidligere udtrykt, at de ikke ønsker at overtage opgaver, som kræver, at deres vagter bærer våben. Det forventes dog umiddelbart ikke, at disse tidligere udmeldinger vil blokere for udlicitering af området.</li><li>• <b>Uddannelse:</b> I dag har de fleste vagter i sikkerhedsbranchen fire ugers uddannelse. Det må formodes, at virksomheder skal efteruddanne vagter, der skal varetage arrestanttransport, yderligere, hvilket kan forøge den effektive timepris.</li><li>• <b>Antagelser.</b> Det skal valideres, at markedet kan transportere arrestanter til den antagede sats i BCG/Struensees rapport.</li><li>• <b>IT-understøttelse.</b> Kan en privat aktør få adgang til arrestantsystemet (transportdelen), eller skal der udvikles andet system, så det bliver nemt at bestille transport.</li></ul>
<b>Potentiale -skøn</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• I BCG/Struensees budgetanalyse af Kriminalforsorgen estimeres det, at en udlicitering vil spare 4-16 pct. på Kriminalforsorgens transportopgaver. Det forventes derfor, at en samlet udlicitering af politiets og Kriminalforsorgens transport vil være den økonomisk mest rentable model, da en privat aktør forventes at være billigere end både politi og Kriminalforsorgen.</li></ul>

# Agenda

- Baggrund og formål
- Kort om arrestanttransporter
- Data og datakvalitet
- Opgørelse af arrestanttransporter
- Scenarier for overdragelse
- Vurdering af scenarier
- Bilag

# Vurdering af overdragelsesscenarier

I nedenstående er der udført en umiddelbart vurdering af de opstillede scenarier. Nærmere analyse af Juridiske, økonomiske og politifaglige aspekter på området skal afgøre, hvilket af nedenstående scenarier, der er mest ønskværdigt.

<p><b>1. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen vil være den mest enkle løsning med den hurtigste mulighed for implementering</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Københavns Fængsler (KF) foreslår allerede arrestanttransporter i Københavnsområdet, og transporterer atsonere i hele landet, hvilket viser, at Kriminalforsorgen kan varetage lignende transportopgaver. Samtidig har Kriminalforsorgen allerede tilstrækkelige magtbeføjelser til at varetage transporterne. En overdragelse til Kriminalforsorgen forventes at kunne gå hurtigere end en udlicitering, hvorfor politijænestemænd vil blive frigjort tidligere til operative opgaver. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen vurderes derfor at være det mindst risikofyldte og hurtigste scenarie med en relativt attraktiv økonomi. Overdragelseshorisonten skal valideres nærmere i samarbejde med Kriminalforsorgen</li></ul>	<p>Tentativ tidsplan</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2019</li></ul>
<p><b>2A. Overdragelse af arrestanttransporter til Kriminalforsorgen med efterfølgende udlicitering kombinerer den enkle overdragelse med det økonomiske perspektiv, der ligger i udliciteringen til privat aktør.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hvis politiets arrestanttransporter overdrages til Kriminalforsorgen, og der derved er etableret en central, konsolideret transportfunktion, vil det efterfølgende være muligt at udlicitere den konsoliderede transportopgave. Den samlede tidshorisont for en sådan løsning vil være længere, men frigørelse af politiresourcer vil ske i samme tempo som i scenarie 1. Formentlig vil dette scenarie mindske risikoen ved en udlicitering af den samlede transport i både politi og Kriminalforsorgen.</li></ul>	<p>Tentativ tidsplan</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2021</li></ul>
<p><b>2B. Samlet udlicitering af transportopgaver i politiet og Kriminalforsorgen, uden forudgående konsolidering, vurderes som den økonomisk mest attraktive, men også den mest komplicerede implementeringsproces.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Umiddelbart skønnes det, at en udlicitering af transportområdet på tværs af politiet og Kriminalforsorgen – uden overdragelse til Kriminalforsorgen først - vil være den økonomisk mest attraktive løsning, men også den mest risikofyldte. Øgede risici skyldes, at en ny, privat aktør vil skulle ind på et nyt område, hvilket blandt andet betyder, at en privat aktør skal have visse magtbeføjelser, og at der skal udarbejdes nye arbejdsgange og samarbejdsrelationer. Risikoen kan afdækkes nærmere ved yderligere analyse.</li></ul>	<p>Tentativ tidsplan</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2021</li></ul>

# Agenda

- Baggrund og formål
- Kort om arrestanttransporter
- Data og datakvalitet
- Opgørelse af arrestanttransporter
- Scenarier for overdragelse
- Vurdering af scenarier
- Bilag

# Bilag A1: Opførelse af arrestanttransporter opdelt på kreds

AR	Sum af Tidsforbrug (hvor registreret), timer		Antal transporter		Transporter varetaget af kriminalforsøg		Andel af transporter med registreret tidsforbrug		Gns-tidsforbrug pr. tur (timer)*	Gns-tidsforbrug pr. tur (timer)*
	2015	2016	2015	2016	2016	2016	2016	2016		
K01 (Nordjyllands polit)	12302	8418	1171	855	0 (0%)		100%	10,5	9,8	
K02 (Østjyllands polit)	13999	12311	1416	1219	0 (0%)		100%	9,9	10,1	
K03 (Midt- og Vestjyllands polit)	9612	8513	1065	958	2 (0%)		83%	10,0	10,7	
K04 (Sydøstjyllands polit)	15692	11683	1218	893	2 (0%)		98%	12,9	13,4	
K05 (Syd- og Sønderjyllands polit)	9475	7509	957	804	0 (0%)		100%	9,9	9,4	
K06 (Fyns polit)	10776	9418	1212	1137	1 (0%)		99%	9,0	8,3	
K07 (Sydsjællands og Lolland-Falsters polit)	10073	10192	935	889	1 (0%)		98%	10,8	11,7	
K08 (Midt- og Vestsjællands polit)	9540	10689	1171	1130	0 (0%)		100%	8,5	9,5	
K09 (Nordsjællands polit)	10171	8313	1147	985	0 (0%)		87%	9,7	9,7	
K10 (Københavns Vestegns polit)	6851	5292	1067	1145	785 (69%)		31%	13,6	15,0	
K11 (Københavns polit)	37368	31414	7798	6740	3563 (53%)		42%	12,4	11,2	
K12 (Bornholms polit)	0	66	3	5	0 (0%)		100%	-	13,2	
Andre	10	0	3	0	0 (0%)		-	-	-	
Hovedtotal (vægtet)	145869	123818	19163	16760	4354 (26%)		70%	10,8	10,6	

Note: Gns-tid pr. tur er estimeret ud fra antal ture med registreret tidsforbrug. Antal transporter i tabellen er opgjort med transporter uden tidsforbrug.

## Pointier:

- **Høj datakvalitet.** Alle kredse, eksklusiv København og Københavns Vestegn (hvor Kriminalforsorgen varetager en del transporter), har registreret tidsforbrug på mellem 83-100 pct. af deres transporter. Dette indikerer en god registreringspraksis for tidsforbrug. Desuden ligger kredsens gennemsnitlige tidsforbrug pr. transport inden for et rimeligt spænd, hvilket indikerer forholdsvist ens registreringspraksis. Størstedelen af transporter uden registreret tidsforbrug er typisk transporter varetaget af Københavns Fængsler, som ikke har adgang til arrestantsystemet.
- **Københavns Fængsler varetager 53 pct. af Københavns politis transporter og 69 pct. af København Vestegns politis transporter.** Det svarer til 26 pct. af de samlede arrestanttransporter.
- **Der var 16.760 arrestanttransporter i 2016.** Der er sket et fald i antallet af transporter ift. tidligere, hvilket primært skyldes nedgangen i fristforlængelser. Nedgangen skyldes muligheden for at udføre fristforlængelse via videokonferencesystemet, Video3.
- **Gennemsnitstid pr. transport i politiet undervurderet tidligere.** Det gennemsnitlige tidsforbrug i 2016 på tværs af kredse var 10,6 mandetimer pr. arrestanttransport. Dette er højere end tidligere estimeret i RCPH, da man tidligere har udregnet gennemsnitligt tidsforbrug for alle ture, ikke kun dem med registreret tidsforbrug, hvilket vurderes at være mindre retvisende end den nuværende opgørelse.

# Bilag A2: Opgørelse af arrestanttransporter opdelt på transportformål

Transportformål	Antal transport		Andel af samlede Transporter (%)	Gns-tidsforbrug pr. tur (timer)*	
	2015	2016			
ÅR	Beskrivelse		2015	2016	
Retsmøde/Domsforhandling	Varetagstfængslet skal til retsmøde mv.	8768	8186	49	14,1
Behandling/sundhed	Tandlægebesej, lægebesej mv. Fristorlængelse ved udløb af varetagstfængsling. Kan ske ved videokonference (video3)	2102	1992	12	4,8
Fristorlængelse	Andre transporter	5396	3611	22	7,3
Andet	Flytning fra en lokation til en anden	796	760	5	6,1
Flytning	Mentalundersøgelse mv.	662	677	4	7,8
Retslægelige undersøgelser	Udvisning af udlændinge (fx til Kastrup lufthavn)	440	532	3	10,7
Udvisning	Transporter ved ankede sager	997	804	5	7,2
Ankesag	Ej antørt	0	198	1	21,1
Video3 fremstilling	Kategorien bruges primært i KBH til at opgøre antallet af video3-fremstillinger i kriminalforsorgen og indebærer derfor ikke transport. Kategorien bruges derfor ikke i denne analyse	2	0	0	-
Hovedtotal (vægtet)		19.163	16.760	100	10,6

Note: Gns-tid pr. tur er estimeret ud fra antal ture med registreret tidsforbrug. Antal transporter i tabellen er opgjort med transporter uden tidsforbrug.

## Pointier:

- **Hyppest transportformål er retsmøde/domsforhandling (49 pct.), fristorlængelse (22 pct.) og behandling/sundhed (12 pct.).**
- **Øget brug af Video3.** Antallet af fristorlængelser er faldet med omkring en tredjedel fra 2015 til 2016. Dette indikerer, at brugen af video3 i kredsene er gået op.
- **Væsentlig forskel på tidsforbrug på tværs af transporter.** Der er væsentlig forskel på tidsforbruget på tværs af transportformål. Tidsforbrug pr. tur for retsmøde/domsforhandling var eksempelvis 14,1 time i 2016.



# Bilag A3: Opførelse af arrestanttransporter opdelt på trusselsvurdering

2016-data (% af total i parentes)	Alle transporter	Gns-tidsforbrug pr. tur (timer)	Transporter KBH og KBH V	Kriminalforsorgen for KBH og KBH V	KF's andel af KBH og KBH V-transporter
<b>Ej vurderet</b>	687 (4)	8,3	291 (4)	206 (5)	71%
<b>Grøn</b>	12.535 (75)	10,1	6216 (79)	3617 (83)	58%
<b>Gul</b>	3.411 (20)	11,7	1313 (17)	518 (12)	39%
<b>Orange</b>	126 (1)	28,9	65 (1)	7 (0)	11%
<b>Rød</b>	1 (0)	30,0	0 (0)	0 (0)	0 %
<b>Total</b>	<b>16.760 (100)</b>	<b>10,6</b>	<b>7885 (100)</b>	<b>4348 (100)</b>	<b>55%</b>



## Pointter:

- **Fløst grønne transporter.** Transporter med grøn trusselsvurdering udgjorde tre fjerdedele af alle transporter i 2016, mens de gule udgjorde en femtedel.
- **En pct. orange transporter.** Orange transporter udgør alene en procent af det samlede antal, og de fylder meget lidt i det samlede volumen. *Røde transporter* indgår ikke i arrestantsystemet.
- **Tidsforbruget pr. transport øges, når trusselsvurderingen stiger.**
- **'Ej vurderet' primært grønne transporter.** Fire procent af transporterne har ikke trusselsvurdering ("Ej vurderet") i arrestantsystemet. Det vurderes, at disse transporter primært er grønne transporter, hvilket bl.a. skyldes, at Københavns fængsler varetager en stor andel af transporterne uden trusselsvurdering i Københavnsområdet.

# Bilag B: Screenshot for transport i arrestantsystemet

Screenshotet viser, hvilke data der registreres i arrestantsystemet. Alle kredse har en transportkoordinator, der står for at koordinere transporter og er med til at sikre korrekt registrerede data.

**POLITI**

Arrestanter Transportantøjer Respektskontrol Støttekøber Vejledninger/Kontakt Støber Inderer

### Transportantøjer til udførsel

**Transportantøjer**

Transport ID	168198	Hop direkte til	Opvelgge af denne Transporttype
Beslutt af PKR	K05 (Syr- og Sønderjyllands polit)	Arrestansens Stansetid	
Udføres af PKR	K05 (Syr- og Sønderjyllands polit)		
Lokalisering	K0556 Aabenrå Lokalpolit		
Status	Disponeret		
Journanr	3300-71282-00009-16		
Sigtelse			
Transportdato	<b>03-04-2017</b>		
Fremme kl.	<b>1145</b>		
Retur dato	03-04-2017		
Retur kl.	1500		
Transport fra	<a href="#">Arrest, Haderslevvej 1 A, 6700 Aabenrå, Tlf: 7358460</a>		
Transport til	<a href="#">Retten i Sønderborg, Stationsvej 10, 6400 Sønderborg</a>		
Taktisk plan	Nej		
Adgangsforhold til retten			
Formål (Formål, Bemærk ej)	Retsmøde/Domsforhandling		
Rekvirent	SA i Viborg		
Disponert			
Transportmetode	7100 reserveret til transporten		
Førv. medarbejder	8		
Bemærkninger til transporten			
CPR - Navn			
Trusselvurdering	ingen trussel		
Kendt for vold mod flekstemand	Nej		
Kendt for undvigelse	Nej		
Rødder / Bånd	Nej		
Brev- og besøgskontrol	Nej		

2A: Arrestanten må ikke føre uovervåget samtale med andre end sin forsvarer. Arrestanten må ikke have fysisk eller verbal kontakt med andre end mindre dette konkret er aftalt med sagsbehandler eller anklager.

# Bilag C: Hvilke transporter indgår i arrestantsystemet

Transporter i arrestantsystemet

Transporter, der ikke er i arrestantsystemet

<ul style="list-style-type: none"><li>• Arrestanter, som skal til retsmøder, fristforlænges, behandling. (læge/landlæge), flyttes til ny arrest mv.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Akutte transporter, der ikke efterregistreres</li><li>• Afhøringer eller andre efterforskningsmæssige tiltag, som oftest varelages af sagsbehandleren selv.</li><li>• Transport af anholdte, som endnu ikke er varerægtstængslede. Fx fra gerningssted til politstation og videre til arrest eller dommervagt.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Arrestanter, som er i surrogat på psykiatriske afdelinger.</li><li>• Behandlingsdømte (ikke arrestanter) i psykiatrien,</li><li>• Transport af særligt vanskelige behandlingsdømte, der har ophold i Kriminalforsorgen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Akutte transporter af arrestanter i surrogat eller behandlingsdømte, der ikke efterregistreres</li><li>• Akutte transporter af særligt udadreagerende psykisk syge, der ikke er behandlingsdømte</li><li>• Tvangsindlæggelser (ikke behandlings- eller forvaringsdømte)</li></ul>

- Note:** Transport af psykisk syge kan ikke isoleres i arrestantsystemet, da transporter alene er opdelt på formål. Transporter af atsonere, dømte personer, står Kriminalforsorgen for.
- Det er i flere interviews indikeret, at andelen af akutte transporter, som ikke indgår i arrestantsystemet er meget lille

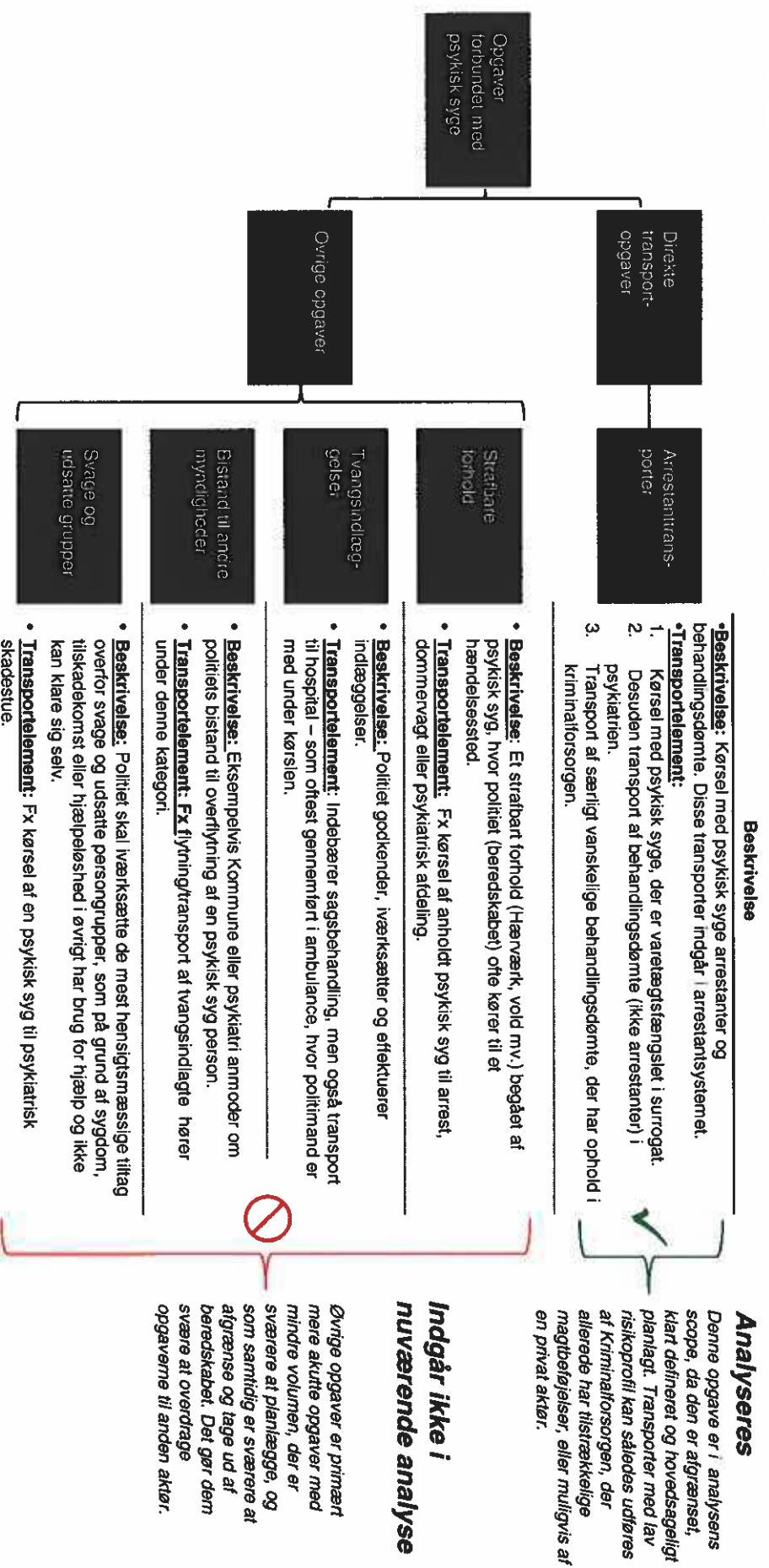
## Typiske formål for arrestanttransporter

- Retsmøde/Domsforhandling
- Behandling/sundhed
- Fristforlængelse
- Flytning
- Retslægelige undersøgelser
- Udvisning
- Video3-fremstilling
- Ankesag

## Almindelige arrestanter

# Bilag D: Politiets opgaver relateret til psykisk syge

Folketingspolitikere har tidligere spurgt ind til politiets ressourceløst brug relateret til psykisk syge, herunder transportopgaver forbundet med tvangsinlæggelser. Dette slide illustrerer, hvorfor arrestanttransporter analyseres, mens andre opgaver med transportelementer relateret til psykisk syge ikke analyseres i denne analyse. Det primære argument er, at en væsentlig del af arrestanttransporter er en klar afgrænsning og planlagt opgave af en vis volumen, som vil være mulig at udskilte fra andre opgaver og derfor vil være mulig at overdrage til anden aktør. De øvrige opgaver relateret til psykisk syge er primært mere akutte opgaver med mindre volumen, der er sværere at planlægge, og som samtidig er sværere at afgrænse og tage ud af beredskabet, hvilket gør det svært at overdrage opgaverne til anden aktør.



# Bilag E: It-systemer

<b>IT-system</b>	<b>Beskrivelse</b>
<b>Arrestantsystemet</b>	<p>I systemet registreres arrestanter, dvs. varetagstægslede personer. I systemet kan der bookes arrestanttransporter og besøgskontroller til arrestanterne. Systemet ejes af Koncern IT, hvor Poul Erik Høj Weidick er ansvarlig for det. Systemet bruges i denne analyse til at opgøre antallet af arrestanttransporter i politiet.</p> <p>I dag har Kriminalforsorgen ikke adgang til arrestantsystemet. Hvis arrestanttransporter overdrages til Kriminalforsorgen, vil der skulle laves en nem måde for politiet til at bestille transporten ved Kriminalforsorgen. Når Københavns politi i dag bestiller transporten ved Københavns Fængsler sker det over mail eller telefon.</p> <p>It-understøttelse ved en evt. udlicitering vil formentlig også kræve et it-system, så politiet nemt kan bestille transporten ved den udførende virksomhed.</p> <p>Det skal således afklares, hvordan bestilling, koordinering og gennemførelse af transporten skal it-understøttes ved en omlægning af transportområdet.</p>

# Bilag F: Internationale erfaringer – slide fra budgetanalyse af Kriminalforsorgen.

3 Analyser og observationer

Klientens behov - udfordringer, øvrig potentielle og erfaringer

## Internationale erfaringer med konkurrenceudsættelse af transport af arrestanter findes bl.a. i Norge

### Forsøg med konkurrenceudsættelse af transport af arrestanter i Norge

Den borgerlige norske regering igangsatte i 2003 et forsøgsprojekt, hvor transporten af arrestanter i amtene Telemark, Vestfold og Søndre Buskerud blev sendt i udbud til private vagtselskaber.



Vagtfirmaet Hafslund Sikkerhet vandt udbuddet, hvorefter deres private vagter blev sat til at varetage transporten i de kommende år.

Det omhandlede mange typer af transport, fx kørsel til afhøringer, fængslinger, sygehusebesøg (fx også indlæggelser over flere døgn), transport fra og til Bergen, Trondheim og Kristiansand

Vagterne varetog også transporten af aggressive arrestanter. Politiet varetog dog fortsat transporten af de farligste arrestanter samt transporten i aften- og nattimerne i løbsperioden 20-06.

Projektet har beskrevet forsøgsprojektet som en succes. Forsøgsprojektet blev afsluttet, da den politiske retning skiftede i 2005. Den nye regering udtrykte tilfredshed med ordningen, men var af den holdning, at disse opgaver skulle løses af myndighederne. Den borgerlige opposition var uenig i beslutningen og ønskede, at ordningen fortsat blev videreført

I flere lande, fx England, Skotland og Australien, er fangertransporter udliciteret til det private marked. Der findes også modeller som i Holland, hvor opgaverne er udliciteret til en anden offentlig myndighed

Kilder: Drammens Tidende (2005), Politimester i Aftenposten (2004), Notat af Kriminalomsorgen (2013) og NRK (2004)

1. Oplæg om fangertransportprojektet 2004-2006, Hafslund

### Vagtleverandøren omstillede sig til myndighedernes krav og opgavens indhold

- Der blev ansat 25 vagter, heraf 12 på fuldtid og 13 på deltid
- Vagterne skal have minimum 3 års relevant erfaring og skal have gennemført en intern oplæring
- Der blev indkøbt 10 biler, der blev særligt konstrueret til transport af arrestanter
- Det inddrager bl a sikring af føreren, GPS samt alarm og kommunikationsudstyr
- Ved endt uddannelsesforløb fik vagterne begrænset myndighedsbeføjelser, fx til anvendelse af håndjern
- Vagterne skulle gennemgå et tre-ugers intensivt uddannelsesforløb på politiskolen

### Resultater og gevinster ved forsøgsprojektet

- Ifølge vagtfirmaet Hafslund sikkerhet og politi var der flere gevinster:
- Deltidsansatte vagter gav øget fleksibilitet og mindre overtid
- Frigivelse af ~30.000 arbejdstimer til mere klassisk politiarbejde
- Indlagte inddannelser i betalingsstrukturen, der gør det fordelagtigt at transportere flere arrestanter ad gangen
- Meget lavt sygefravær blandt vagter (gns. 0,1% sygefravær om året)
- Gennemførelse af 416 transporter den første måned, hvilket var ~88 pct. af samtlige transporter i amtene

Lignende gevinster er også opnået i Danmark, hvor private firmaer står for transport af psykiatriske patienter for flere af kommunerne

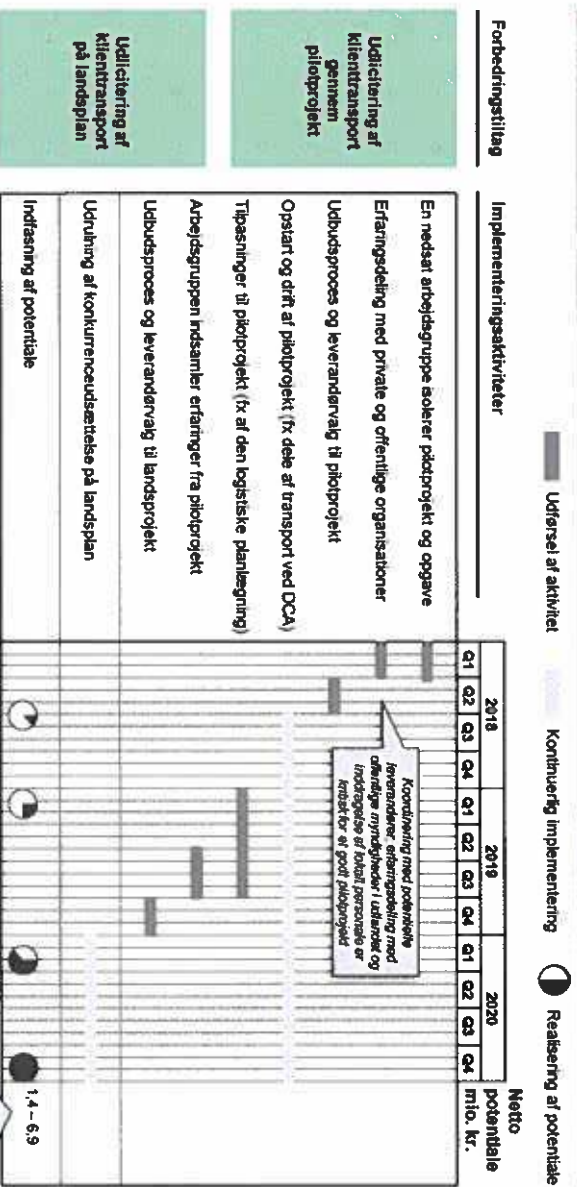
# Bilag G: Udliciteringsplan for Kriminalforsorgens transport

BOG/Struensees bud på en tidsplan for en evt. udlicitering af Kriminalforsorgens transport. Tidsplanen indeholder et pilotforsøg, hvor erfaringer med udlicitering testes. Tiden til et EU-udbud i understående vurderes at være meget ambitiøs, og forventes umiddelbart at tage længere tid. Tidsplanen kan bruges som indikation på, hvor lang tid en udlicitering af arrestanttransporter vil tage.

## 5 Potentiale og implementering

### Udlicitering – Klienttransport: Oversigt over sekvensering

- Noter for illustreres nedvendige implementeringsaktiviteter i forbindelse med konkurrenseudvælgelse af klienttransport
- Forbedringsstiltaget vedrører den transport af afsøgnere og arrestanter, som på forberedelse af Kriminalforsorgen (arrestanter læres af politiet udenfor København)
- Den generelle implementeringsplan er, at der fra 2018 skal opstartes pilotprojekter, hvorved erfaringer bruges på landsplan i/m. med en bred konkurrenseudvælgelse fra 2020



THE BOSTON CONSULTING GROUP & STRUENSEE

36

Copyright © 2018 by The Boston Consulting Group, Inc. All rights reserved.

# Bilag H: Opmærksomhedspunkter

## Opmærksomhedspunkter

---

•**Juridiske barrierer.** Hvis en privat aktør skal kunne gennemføre transporter uden deltagelse af myndighedspersoner, vil det være nødvendigt at tilvejebringe en lov hjemmel, der tillægger aktøren mindst samme magtbeføjelser som Kriminalforsorgens personale.

•**Ansvarfordeling.** Hvis en transport ikke går som planlagt, vil ansvarret i sidste ende ligge ved den offentlige myndighed. Derfor vil det være essentielt med retvisende trusselvurderinger fra sagsbehandlere, som bestiller transporter.

•**IT-understøttelse.** Kræver overdragelse af arrestanttransporter til anden aktør it-udvikling ift. nye eller eksisterende systemer? Det skal afklares, hvordan bestilling, koordinering og gennemførsel af transporter skal understøttes it-mæssigt.

•**Trykprøvning af analyse.** Det vil være hensigtsmæssigt at få trykprøvet analysen i et par kredse, hvor der sidder folk med viden om arrestanttransporter

## Opmærksomhedspunkter

---

•**Kapacitet til akutte ture.** Der skal i en central transportfunktion være en vis kapacitet (lokalt) til at varetage akutte transporter, som i dag varetages i politiet. Akutte transporter skyldes fx forkert registrerede ture, akutte hændelser mv.

•**Mange aktører.** Arbejdsgangene tilknyttet arrestanttransport af eksempelvis et retsmøde indebærer mange aktører (politi, kriminalforsorg, anklagemyndighed og domstolene). Der bør derfor være fokus på at forstå sammenspillet, koordinering og it-understøttelse mellem de forskellige aktører i forbindelse med en ændring af transportområdet.

•**Allyste ture.** Københavns politi har påpeget, at der er omkring 20 pct. allyste ture, hvoraf en væsentlig del af disse aflyses i dårlig tid. Der vil derfor være en vis arbejdsopgave forbundet med disse transporter, som ikke indgår i arrestantsystemet.

•**Manglende samarbejde mellem sjællandske kredse.** I dag er sjællandske kredse ikke forpligtede til at køre ture for hinanden, hvilket medfører, at eksempelvis en arrestant, der er i et arresthus i en anden kreds, end den han tilhører, skal køres af hjemkredsen, selvom det fra et overordnet ressourcaperspektiv ikke er det mest optimale.