

Retsudvalget 2016-17  
REU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 1015  
Offentligt



Del. nr. 544110

# Resume: Analyse af arrestanttransporter

|  |  |
|--|--|
| <b>Baggrund og formål</b>                        | <p>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 kernoopgaver. Desuden giver området med jævne mellemrum udfordringer i kredsens daglige drift, der forstyrrer af, at der skal afgives politifaglige ressourcer til kørsel med arrestanter. Det vurderes, at alle arrestanttransporter kan overtages til en anden aktør, undtagen de transportere, som givet politiets tusselsvurdering eller af hensyn til omkostningseffektivitet kun kan varetages af politiet. Arrestanttransporter er en klart afgrænset opgave, der samtidig har en vis volumen. Derved vil opgaven være mulig at udskille fra andre opgaver og er derfor mulig at overlæge til anden aktør. Formålet med analysen er at kortlægge omfanget og karakteren af arrestanttransporter med henblik på at vurdere muligheden for overtagelse til anden aktør.</p>   |
| <b>Kort om arrestanttransporter</b>              | <ul style="list-style-type: none"><li>• Politiet har i dag ansvar for at transportere <b>arrestanter</b> (personer, der er varetægtsfængslet). <i>Bevogtning</i> af arrestanten under afreisen (fx retsmødet) er en del af de fleste arrestanttransporter. Det er kriminalforsorgen, der har ansvaret for transport af <i>atsøner</i> (dømte personer, der sidder i fængsel).</li><li>• I københavnsområdet varetages en del af arrestanttransporterne af Københavns Fængsler, hvorfor kriminalforsorgen har erfaring med kørsel af både <i>atsøner</i> og arrestanter.</li></ul>  |
| <b>Data og datakvalitet</b>                      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Alle transporter registreres (antal) i arrestantsystemet. De fleste kredse har forholdsvis god datadisciplin. Tidstbrugsangivelser i arrestantystemet er skøn, men vurderes rimelig rekvise. Således vurderes datakvaliteten at være forholdsvis god.</li></ul>  |
| <b>Opgørelse af arrestanttransporter</b>         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Der foretages ca. 17.000 arrestanttransporter årligt. Transporter med ingen eller lav tusselsvurdering udgør 95 pct. af det samlede antal transportere.</li><li>• Københavns Fængsler varetager 55 pct. af arrestanttransporterne i Københavnsområdet.</li><li>• 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.</li><li>• Op til 89 årsværk vurderes umiddelbart at være egnet til overtagelse, da der er ingen eller lav risiko forbundet med transporterne. Det skal undersøges, om der er faktorer, der vil gøre det økonomisk urentabelt at overflytte disse transportere 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.</li></ul> |
| <b>Egnethed til overdragelse til anden aktør</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Der er to primære scenarier for overtagelse af arrestanttransporter, som begge vurderes egnede: 1) Overtagelse til Kriminalforsorgen, 2) Udfiering af politiets og kriminalforsorgens transport af både arrestanter og atsøner:<ol style="list-style-type: none"><li>1. Overtagelse til Kriminalforsorgen vurderes at være en god mulighed, da Kriminalforsorgen allerede håndterer transport af både atsøner og arrestanter i københavnsområdet og har tilstrækkelige magtbeføjelser.</li><li>2. Udfiering til privat aktør, der har stor erfaring med logistik eller vægtvirksomhed, 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.</li></ol></li></ul>   |
| <b>Vurdering af overdrags-scenarier</b>          | <ul style="list-style-type: none"><li>• For endeligt at vurdere, hvilket scenarie der er mest attraktivt, skal der gennemføres yderligere analyser af juridiske, økonomiske og politifaglige aspekter af overdrags-scenarierne.</li><li>• Det vurderes nødvendigt, at udfiering/overdragelse af opgaverne sker på en måde der sikrer, at de politiforsværk, der i dag beskæftiger sig med arrestanttransporter kan fastholdes i politiet, således at den strategiske reserve til håndtering af uvarskede hændelser som f.eks. terrorangreb kan fastholdes på samme niveau som i dag. I dagligdagen vil det mindste omprioriteringsbehovet i politiet.</li></ul>  |

# 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

---

Rigspolitiet har analyseret området vedr. arrestanttransporter, da området vurderes at kunne varetagelse af andre aktører end politiet, og fordi overdragelse af området vil frigøre politifaglige ressourcer og dermed styrke varetagelsen politiets kerneopgaver. Desuden giver området med jævne mellemrum udfordringer i Kredsenes daglige drift, der forstyrres af, at der skal afgives politifaglige ressourcer til kørsel med arrestanter. Baggrunden for at analysere arrestanttransporter er, at en væsentlig del af opgaven er klart afgrænset, er plantagt 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 *udliciteringsejnet*.

**Formålet** for denne analyse er at udarbejde en *konsojlderet* 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.

Herefter 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 varetaget/fængslet). Bevogtning af arrestanten under aftalen (fx retsmødel) er en del af de fleste arrestanttransporter. Det er kriminalforsorgen, der har ansvaret for transport af afsonere (dømte personer, der sidder i fængsel).

## 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.

## 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

## 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 (øfter)registrerer akutte arrestanttransporter

## 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, flugtruslen samt truslen mod arrestanten fra en eventuel modpart. Trusselsvurderingen er opdelt i fire niveauer:

- **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 øfter 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

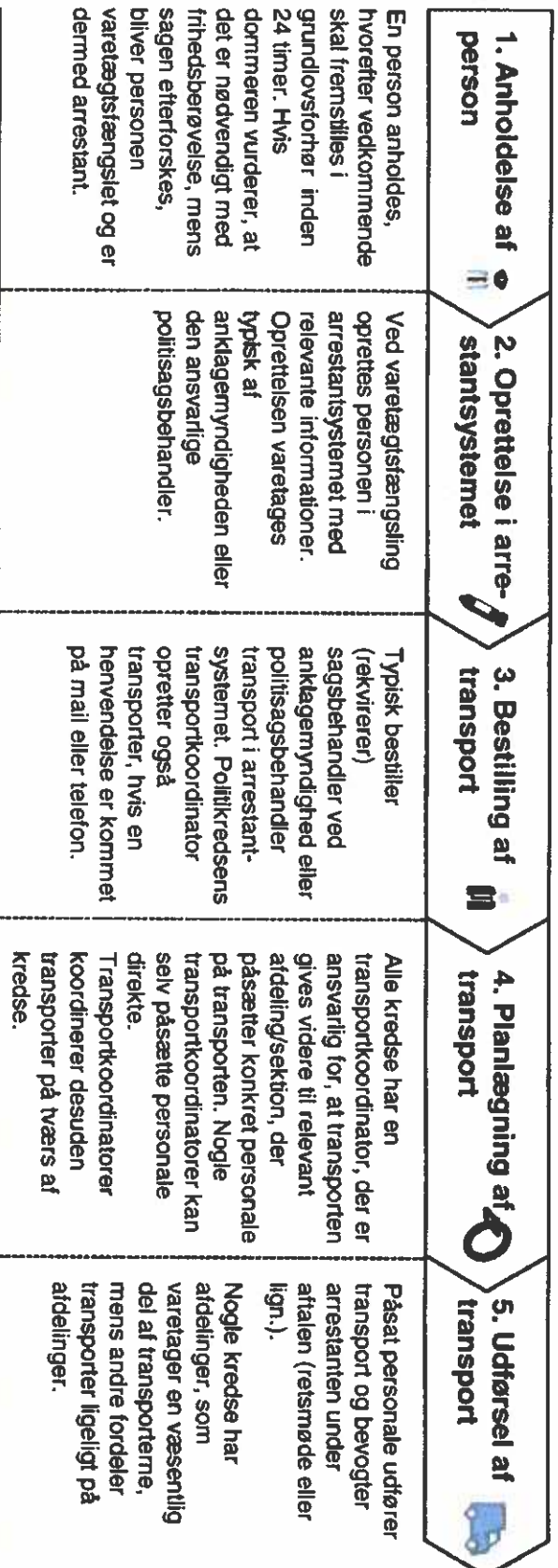
- **CPl-aftalen.** I november 2012 blev der indgået en ny CPl-aftale om arrestanttransport, som skulle sikre bedre planlægning, koordinering og gennemførelse på tværs af politikredse.
- **Københavns Fængsler kører arrestanttransporter i Københavnsområdet.** Københavns Fængsler varetager en del af Københavns 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 transport for politiet kører fra Vestre Fængsel eller Blegdamsvejens Arrest. KF kører primært transport fra de to førnævnte arrestere, når transporten omhandler retsmøde eller fristorlaengelse. 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 tusselvurdering 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

Intervjuer 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, returid, 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 ressourcpersoner.** For at blive klogere på arrestantsystemet og kredsens registreringspraksis er der gennemført interviews med transportkoordinatore i fire politikredse samt andre ressourcpersoner med viden om arrestanttransporter. ✓

## Datakvalitet i arrestantsystemet

- **Alle transporter registreres.** Datakvaliteten i arrestantsystemet er forholdsvis høj. Dette er dog undtaget transport, 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 transport. 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. Transportkoordinatorene siger dog, at det ofte er dem, der udfylder tidsforbrug på baggrund af data i systemet. De kan således se møde- og returidspunkt samt evt. google rutens varighed. Tidsforbruget er således et skøn, men transportkoordinatorerne vurderer, at tallet er rimeligt retvisende. Der var i 2016 tidsforbrugsangivelser for mellem 87-100 pct. af transporterne i kredsen, Københavns og Københavns Vestegns Politi undtaget. Dette indikerer en rimelig registreringspraksis for tidsforbrug.

# Agenda

- Baggrund og formål
- Kort om arrestanttransporter
- Data og datakvalitet
- Opførelse 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 fristforlængelser grundet øget brug af videokonference (Video3).
- **10,6 timer pr. arrestanttransport i 2016.** Jo højere en trusselvurdering, 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 fordele sig på følgende måde ift. trusselvurdering:
  -  Ej vurderet: 4%
  -  Grønne: 75%
  -  Gule: 20%
  -  Orange: 1%
  -  Røde 0% (indgår ikke i arrestantsystemet)
- **Hypigste transportformål er retsmøde/domsforhandling (49 pct.), fristforlængelse (22 pct.) og behandling/sundhed (12 pct.).** Desuden køres der bl.a. til udvisning af udlændinge (5 pct.), flytning af arrestantlokation (4. pct.)



**16.760**

*Arrestanttransporter i 2016*

**10,6 timer**

*Gennemsnitligt tidsforbrug i samlede timer pr. transport i 2016. Uden de gule og røde transporter er tidsforbruget 10,4 timer pr. transport*

**75 %**

*af de samlede transporter i 2016 var "grønne"*

Kilde: Arrestantsystemet

# 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. af arrestanttransporterne i Københavnsområdet. KF kørte således 4354 ud af 7895 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. transportør klient falder tallet til 7,6, da der er mulighed for samkørsel 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 transporter 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. transportør 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 vægløede gennemsnit for tidsforbrug pr. tur (10,6 time) antages for alle politiets transporter betyder det, at politiet bruger 105 ÅV (1 ÅV = 1250 timer\*).

## 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 opgavefleksibilitet end politiet og derfor potentielt vil have dårligere kapacitetsudnyttelse. Det kan fx være visse transporter med meget kort planlægningshorisont eller i særlige geografier.

\* Note: 1250 timer pr. årsværk anvendes som tidsnorm, da det anvendte tidsforbrug alene er effektivt tidsforbrug (ekst. 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
- Opførelse 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 kvantificeres 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 trusselvurdering 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 trusselvurderingskategorier.
- **16 ÅV kan ikke overdrages.** Der vil være transporter svarende til 16 ÅV tilbage i politiet, som ikke kan overdrages grundet sikkerhedstilsyn.
- **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 afsøner)
- 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 transportør vil kunne udføres billigere af en privat aktør (4 – 16 pct. afhængigt af antagelser).

## Data

- Politiets årsværkpris (ekskl. overhead): **448.000 kr. \***
- Kriminalforsorgens årsværkpris (ekskl. overhead): **412.000 kr. \*\***
- Politiet har umiddelbart et højere overhead end kriminalforsorgen. Det kvalificeres, hvilken overhead-sats 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 alsonere i hele landet, hvilket viser, at Kriminalforsorgen er i stand til at løse arrestanttransporter. Ligeledes har politiet og Kriminalforsorgen samarbejdsnflader, 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 alsonere) kan give mulighed bedre overblik over og koordination af transporter, især kredsoverskridende transporter.</li><li>• <b>Hurtigere implementering</b> end ved udlisiering, der kræver EU-udbud.</li><li>• <b>Mindre risikofyldt it.</b> nedgang i kvaliteten end ved en udlisiering, 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>          |   |
| <b>Skal afklares</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 10,5 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 afdækkes.</li></ul> |
| <b>Potentiale -skøn</b> |  <ul style="list-style-type: none"><li>• Kriminalforsorgen er billigere på både årsværkspis og overheadpris, så de forventes at kunne løse opgaven lidt billigere end politiet.</li></ul>   |

## 2. Samlet udlicitering af politiets og Kriminalforsorgens transporter

| Fordele          | <p data-bbox="1082 481 1173 577"><b>+</b></p> <ul data-bbox="1066 589 1177 1957" 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 værs af landet (for både arrestanter og alsonere) kan give mulighed for bedre overblik over og koordination af transporter, især kredsoverskridende transporter.</li></ul>  |
|------------------|--|
| Ulemper          | <p data-bbox="805 481 896 577"><b>÷</b></p> <ul data-bbox="678 589 965 1957" style="list-style-type: none"><li>• <b>Magtbeføjelser kræver uddannelse.</b> Hvis en privat aktør skal kunne gennemføre transporter, vil det være nødvendigt at tilvejebringe uddannelse og lovhjemmel, 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 ft. kvalitetsforringelser i en implementeringsperiode, når en privat aktør skal overtage uden tidligere erfaring med arrestanttransporter. Derved er der også risiko for evt. negative pressehistories.</li><li>• <b>Tidshorisont.</b> En udlicitering medfører et EU-udbud, hvilket kræver øget tid, hvorfor tidshorisonten for frigivelse af polititjenestemænd formentlig vil være længere end ved overtagelse til Kriminalforsorgen. Implementeringssnaskigheden 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>       |
| Skal afklares    | <p data-bbox="430 481 566 577"><b>?</b></p> <ul data-bbox="351 589 630 1957" 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 arrestanttransporter, yderligere, hvilket kan forøge den effektive timepris.</li><li>• <b>Antagelser.</b> Det skal valideres, at markedet kan transportere arrestanter til den antagelse 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 transporter.</li></ul> |
| Potentiale -skøn | <p data-bbox="215 481 319 577"><b>%</b><br/></p> <ul data-bbox="223 589 311 1957" 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 transporter 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
- Opførelse af arrestanttransporter
- Scenarier for overdragelse
- Vurdering af scenarier
- Bilag

# Vurdering af overdragelsesscenarier

Indenfor rammerne af den aktuelle plan midlertidigt vurdering af de oprindelige scenarier. Mere udtømmende analyse af juridiske, økonomiske og politiske scenarier og muligheder for overdragelse skal afgøres i hvilket af marterns nævnte scenarier. (Det er blevet givet herunder)

|  |   |
|--|---|
| <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) forestår allerede arrestanttransporter i Københavnsområdet, og transporterer altså 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 politijestemænd 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 politressourcer 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. Gode 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 arbejdsopgaver 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: Opgørelse af arrestanttransporter opdelt på kreds

| AR   | Sum af Tidsforbrug (hvor registreret), timer |        | Andel af transportvaretagelse af transportret |       | Andel af transportvaretagelse af transportret |           | Gns-tidsforbrug pr. tur (timer)* |      |
|--|--|--------|---|-------|---|-----------|----------------------------------|------|
|  | 2015   | 2016   | 2015  | 2016  | 2015  | 2016      | 2015                             | 2016 |
| K01 (Nordjyllands polit)                     | 12302  | 8418   | 1171  | 855   | 0 (0%)  | 0 (0%)    | 10,5                             | 9,8  |
| K02 (Østjyllands polit)                      | 13999  | 12311  | 1416  | 1219  | 0 (0%)  | 0 (0%)    | 9,9                              | 10,1 |
| K03 (Midt- og Vestjyllands polit)            | 9612   | 8513   | 1065  | 958   | 2 (0%)  | 2 (0%)    | 10,0                             | 10,7 |
| K04 (Sydøstjyllands polit)                   | 15692  | 11683  | 1218  | 893   | 2 (0%)  | 2 (0%)    | 12,9                             | 13,4 |
| K05 (Syd- og Sønderjyllands polit)           | 9475   | 7509   | 957   | 804   | 0 (0%)  | 0 (0%)    | 9,9                              | 9,4  |
| K06 (Fyns polit)                             | 10776  | 9418   | 1212  | 1137  | 1 (0%)  | 1 (0%)    | 9,0                              | 8,3  |
| K07 (Sydsjællands og Lolland-Falsters polit) | 10073  | 10192  | 935   | 889   | 1 (0%)  | 1 (0%)    | 10,8                             | 11,7 |
| K08 (Midt- og Vestsjællands polit)           | 9540   | 10689  | 1171  | 1130  | 0 (0%)  | 0 (0%)    | 8,5                              | 9,5  |
| K09 (Nordsjællands polit)                    | 10171  | 8313   | 1147  | 985   | 0 (0%)  | 0 (0%)    | 9,7                              | 9,7  |
| K10 (Københavns Vestegns polit)              | 6851   | 5292   | 1067  | 1145  | 785 (93%)                                     | 311 (27%) | 13,6                             | 15,0 |
| K11 (Københavns polit)                       | 37368  | 31414  | 7798  | 6740  | 2258 (29%)                                    | 425 (6%)  | 12,4                             | 11,2 |
| K12 (Bornholms polit)                        | 0  | 66     | 3   | 5     | 0 (0%)  | 0 (0%)    | .                                | 13,2 |
| Andre  | 10   | 0      | 3   | 0     | 0 (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 transportret i tabellen er opgjort med transportret uden tidsforbrug.

## Pointær:

- Høj datakvalitet:** Alle kredse, eksklusiv København og Københavns Vestegn (hvor Kriminalforsorgen varetager en del transportret), har registreret tidsforbrug på mellem 83-100 pct. af deres transportret. Dette indikerer en god registreringspraksis for tidsforbrug. Desuden ligger kredsens gennemsnitlige tidsforbrug pr. transportret inden for et rimeligt spænd, hvilket indikerer forholdsvis ens registreringspraksis. Størstedelen af transportret uden registreret tidsforbrug er typisk transportret varetaget af Københavns Fængsler, som ikke har adgang til arrestantsystemet.
- Københavns Fængsler varetager 53 pct. af Københavns politis transportret og 69 pct. af København Vestegns politis transportret.** Det svarer til 26 pct. af de samlede arrestanttransportret.
- Der var 16.760 arrestanttransportret i 2016.** Der er sket et fald i antallet af transportret ift. tidligere, hvilket primært skyldes nedgangen i fristforlængelser. Nedgangen skyldes muligheden for at udføre fristforlængelse via videokonferencsystemet, Video3.
- Gennemsnitstid pr. transportret i politiet undervurderet tidligere.** Det gennemsnitlige tidsforbrug i 2016 på tværs af kredse var 10,6 mandetimer pr. arrestanttransportret. 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: Opførelse af arrestanttransporter opdelt på transportformål

| Transportformål            | 2015  |        | 2016              |      | Andel af samlede Transporter (%) | Gns-tidsforbrug pr. tur (timer)* |
|----------------------------|---|--------|-------------------|------|----------------------------------|----------------------------------|
|                            | Antal transportør   | 2015   | Antal transportør | 2016 |                                  |                                  |
| AR                         |   | 19.163 | 16.760            | 100  | 10,9                             |                                  |
| Retsmøde/Domsforhandling   | Varefængstfængslet skal til retsmøde mv.  | 8768   | 8186              | 49   | 14,1                             |                                  |
| Behandling/sundhed         | Tandlægebesejg, lægebesejg mv.  | 2102   | 1992              | 12   | 4,8                              |                                  |
| Fristforlængelse           | Fristforlængelse ved udløb af varefængstfængsling. Kan ske ved videokonference (video3)   | 5396   | 3611              | 22   | 7,3                              |                                  |
| Andet                      | Andre transportør   | 796    | 760               | 5    | 6,1                              |                                  |
| Flytning                   | Flytning fra en lokation til en anden   | 662    | 677               | 4    | 7,8                              |                                  |
| Retslægelige undersøgelser | Mentalundersøgelse mv.  | 440    | 532               | 3    | 10,7                             |                                  |
| Udvisning                  | Udvisning af udlændinge (fx til Kastруп lufthavn)   | 997    | 804               | 5    | 7,2                              |                                  |
| Ankesag                    | Transportør ved ankede sager  | 0      | 198               | 1    | 21,1                             |                                  |
| Ej anført                  |   | 2      | 0                 | 0    | -                                |                                  |
| 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 | -      | -                 | -    | -                                |                                  |
| Hovedtotal (vægtet)        |   | 19.163 | 16.760            | 100  | 10,9                             |                                  |

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

## Pointer:

- **Hyppest transportformål er retsmøde/domsforhandling (49 pct.), fristforlængelse (22 pct.) og behandling/sundhed (12 pct.).**
- **Øget brug af Video3.** Antallet af fristforlængelser 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 transportør.** 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 transportør    | 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%                                    |
|                                   | 12.535 (75)         | 10,1                             | 6216 (79)                | 3617 (83)                          | 58%                                    |
| <b>Gul</b>                        | 3.411 (20)          | 11,7                             | 1313 (17)                | 518 (12)                           | 39%                                    |
|                                   | 126 (1)             | 28,9                             | 65 (1)                   | 7 (0)                              | 11%                                    |
| <b>Orange</b>                     | 1 (0)               | 30,0                             | 0 (0)                    | 0 (0)                              | 0%                                     |
| <b>Rød</b>                        |                     |                                  |                          |                                    |  |
| <b>Total</b>                      | <b>16.760 (100)</b> | <b>10,6</b>                      | <b>7895 (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**

Arrestantsystemet - Transporter til/fra - 10.000 - 10.000 - 10.000 - 10.000

## Transporter til udførsel

Transport ID: 168198  
Begyndelse af rute: 105 (Syd- og Sønderjyllands polit)  
Udløst af polit: 105 (Syd- og Sønderjyllands polit)  
Lokalisering: 10556 Albert Løkeholm  
Status: Deponeret  
Journalnr: 3300-71282-00009 16  
Sigtelse:  
Transportdato: 03-04-2017  
Fremman kl: 1145  
Retur dato: 03-04-2017  
Retur kl: 1500  
Transport fra: Albert Løkeholm, Sønderjylland, 10.000  
Transport til: Retten i Sønderborg, Søndervej 10, 6400 Sønderborg

Tilføjelse af oplysninger til retten  
Adgangsforhold til retten  
Formål (Formål, Omprøve ej)  
Returkl (Returkl, Omprøve ej)  
Disposition: SA i Viborg  
Transportordnr: 7100 reserveret til transporten  
Førre, mellemtilstand: 8  
Bemærkninger til transporten: CPK - Måske

Transportbetjening: Ingen bruset  
Kredse for valg med tjenestemand: Nej  
Kredse for undvigelse: Nej  
Rækker / Bunde: Nej  
Brev- og besøgskontrol: Ja

Arrestanten må ikke fore uoverensigt samtale med andre end sin forvarer. Arrestanten må ikke have fysisk eller verbal kontakt med andre med mindre dette kontaktes er aftryk med sagshandler eller arkivar.

# 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/handlæge), 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 varetages af sagsbehandleren selv.</li> <li>• Transport af anholdte, som endnu ikke er varetaget/fængslede. Fx fra gerningssted til politstation og videre til arrest eller dommeragt.</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>• Tyngsindlæggelser (ikke behandlings- eller forvaringsdømte)</li> </ul>   |

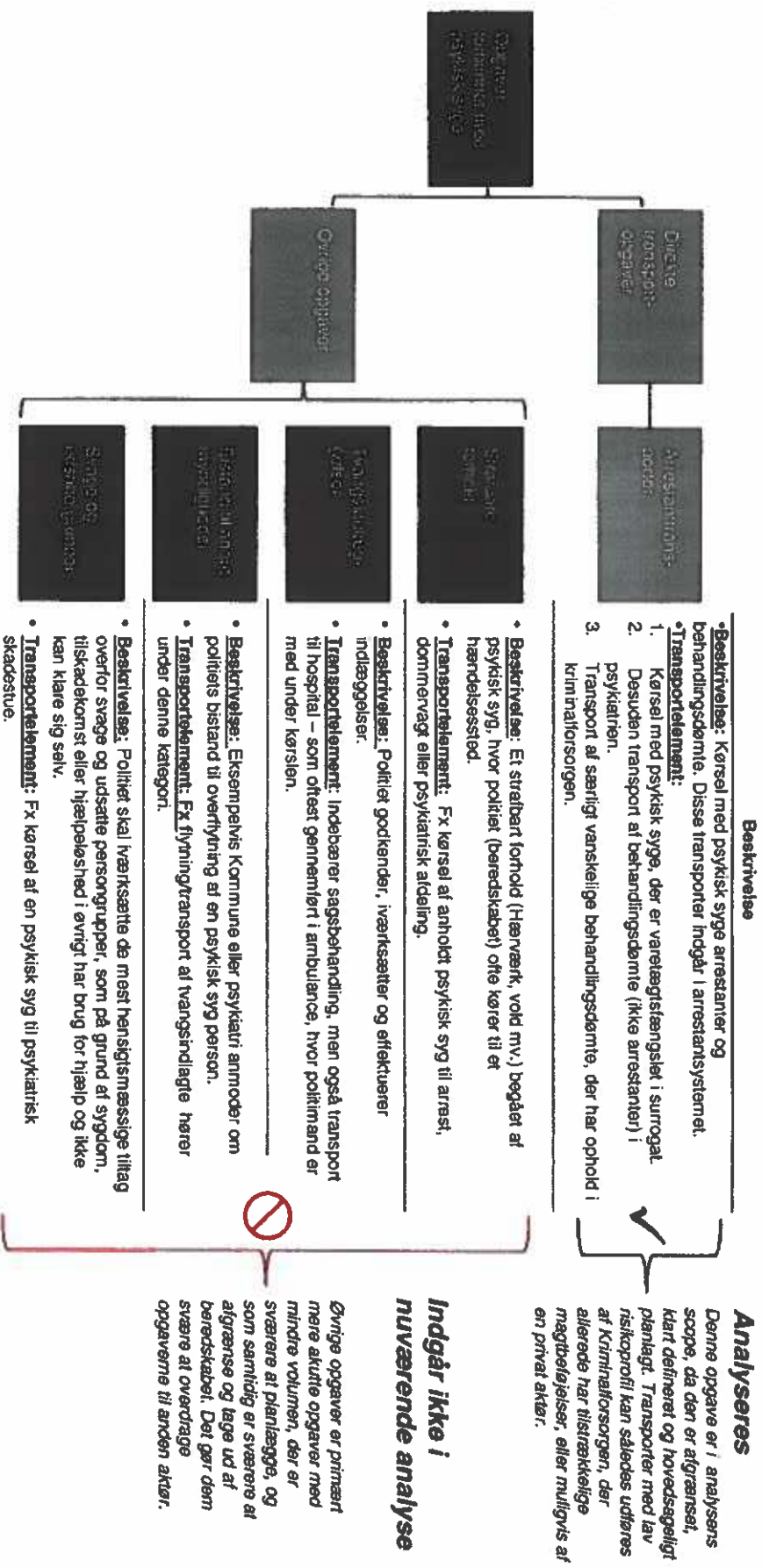
|   |
|---|
| <p><b>Typiske formål for arrestanttransporter</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Retsmøde/Domsforhandling</li> <li>• Behandling/sundhed</li> <li>• Fristforlængelse</li> <li>• Flytning</li> <li>• Retslægelige undersøgelser</li> <li>• Udvisning</li> <li>• Video3-fremstilling</li> <li>• Ankesag</li> </ul> |
|---|

## Psykisk syge

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

# Bilag D: Politiets opgaver relateret til psykisk syge

Folketingspolitikere har tidligere spurgt ind til politiets ressourcetiltrækning relateret til psykisk syge, herunder transportopgaver forbundet med tvangsindlæggelser. Dette sidste 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 afgrænset og planlagt opgave af en vis volumen, som vil være mulig at udskille 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.



**Analyseres**  
 Denne opgave er i analysens scope, da den er afgrænset, klart defineret og hovedsageligt planlagt. Transporter med lav risikoprofil kan således udføres af Kriminalforsorgen, der allerede har tilstrækkelige magtbeføjelser, eller muligvis af en privat aktør.

**Indgår ikke i nuværende analyse**  
 Øvrige opgaver 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. Det gør dem svære at overdrage opgaverne til anden aktør.

# Bilag E: It-systemer

| IT-system         | Beskrivelse   |
|-------------------|---|
| Arrestantsystemet | <p>I systemet registreres arrestanter, dvs. varetagtsfængslede 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 transporter ved Kriminalforsorgen. Når Københavns politi i dag bestiller transporter ved Københavns Fængsler sker det over mail eller telefon.</p> <p>It-understøttelse ved en evt. udlisering vil formentlig også kræve et it-system, så politiet nemt kan bestille transporter ved den udførende virksomhed.</p> <p>Det skal således afklares, hvordan bestilling, koordinering og gennemførsel af transporter skal it-understøttes ved en omlægning af transportområdet.</p> |

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

## 3 Analyse og observationer Klienttransport - udfordringer, øving politiske 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 Buskænd blev sendt i udbud til private vognselskaber.



Vognfirmaet Håfslund Sikkerhed 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, sygehusbesøg (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 fængste arrestanter samt transporten i aften- og natlejemre i tidsperioden 20-06.

Politiet 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 fangetransporter 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 Akerhuslen (2004), Notat af Kriminaldelegeren (2013) og NRK (2004)

9. Oplæg om fangeansport projektet 2004-2006, Håfslund

THE BOSTON CONSULTING GROUP & STRUENSEE & CO

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 trukket 10 biler, der blev særligt konstrueret til transport af arrestanter
- Det indebærer 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

- Høje vognfirmaet Håfslund sikkerhed og polit var der flere gevinster!
- Deltidsansatte vagter gav øget fleksibilitet og mindre overtid
- Fngivelse af ~30.000 arbejds timer til mere klassisk politarbejde
- Indlagte inccamenter i betælingsstrukturen, 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

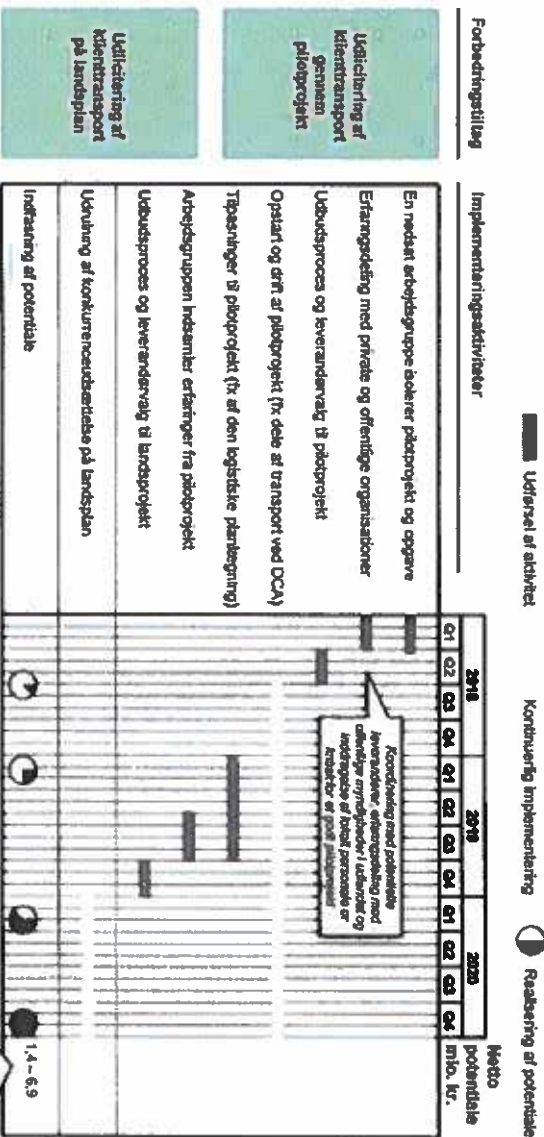
# Bilag G: Udliciteringsplan for Kriminalforsorgens transporter

500/Sluvsensvej 5, 2800 Kongens Lyngby, Tlf: 44 66 10 00, E-mail: info@kriminalforsorgen.dk

## 5 Potentiale og implementering

### Udlicitering – Klienttransport: Oversigt over sekvensering

- Medvirker til at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet til at håndtere den forventede efterspørgsel
- Potentiale og implementering vedrører den transport af klienter og leverandører, som er beskrevet i Dokumentationen (Leverandør samt af politik klienter (Klienter))
- Den gennemførte implementeringsplan er at der fra 2018 skal oprettes pilotprojekter, leverer erfaringer udgør på landsplan sen. med en fuld kapacitet i slutningen af 2020



Netto potentiale mha. kr.

1,4 - 6,9

THE BOSTON CONSULTING GROUP STRUENSEE & CO

# 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.

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

• **IT-understøttelse.** Kræver overtagelse 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.

• **Trykprøvninng 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 reismøde indebærer mange aktører (polit, 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.

• **Aflyste ture.** Københavns politi har påpeget, at der er omkring 20 pct. aflyste 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 ressourceperspektiv ikke er det mest optimale.