

3. Kørsel - borgerrettet kørsel/befordring (fortsat fra Budget 2024-27)

Baggrund

Byrådet besluttede på mødet den 11. december 2023, at analysen af borgerrettet kørsel/befordring fra Budget 2024-27 fortsættes ind i arbejdet med Budget 2025-28. Den indledende analyse i 2023 afdækkede og skabte et overblik over organiseringen og typer af visiteret kørsel i Greve Kommune samt den lovgivning kørslerne bevilliges ud fra. Analysen pegede ikke på konkrete effektiviseringer, men indikerede en række områder, der kunne undersøges nærmere med henblik på en mulig effektivisering. Greve Kommune indgik per den 1. august 2023 nye kørselsaftaler med tre nye leverandører; Vikingbus Danmark, DitoBus Servicetrafik A/S og Strøby Turist ApS. Analysen blev udført kort forinden implementering af de nye kørselsaftaler.

Formål

Formålet med denne analyse er:

1. At gøre status på implementeringen af de nye kørselsaftaler og effekter af nye tiltag i den forbindelse – herunder opdeling af kørslen i specialiserede delaftaler fordelt på flere leverandører, ny prismodel, skærpet fakturakontrol samt ændring i organisering af kontraktstyring. Det undersøges, om de nye aftaler har resulteret i stigende eller faldende udgifter, færre fejlfaktureringer, større leveringssikkerhed og kvalitet i kørslen samt bedre leverandørkontakt.
2. At skabe et overblik over lovbunden (skal-kørsel) og ikke lovbunden (kan-kørsel), brugerbetaling og alternativ, billigere transportform, der kan dække kørselsbehovet som f.eks. Flex-trafik, offentlig transport eller kilometergodtgørelse.
3. At undersøge potentialet ved centralisering af kørslen i ét kørselskontor.

Sammenfatning/økonomisk konsekvens i 2025 og frem (implementering)

Analysen af visiteret kørsel viser et økonomisk potentiale ved de nye kontrakter på 2,9 mio. kr. Potentialet er indarbejdet som effektiviseringsforslag i budgetmaterialet til budget 2025-28.

Herudover vises analysen et yderligere potentiale ved at reducere antallet af ikke lovbundne kørsler (kan-kørsel) under §117. Potentialet beløber sig netto til 2,1 mio. kr. En reduktion i udgifterne til kørsel under § 117 kan dog medføre udgifter andre steder.

Endeligt beskriver analysen, at Greve Kommunes organisering med centrale driftsansvarlige fungerer rigtig godt. Analysen indeholder derfor ikke en anbefaling af at etablere et centralt kørselskontor.

Beskrivelse/analyse (inkl. konsekvenser, udfordringer og resultater/konklusioner)

1. *Status på implementeringen af de nye kørselsaftaler*

Allerede gennemførte effektiviseringer på området

I budget 2024-27 godkendte byrådet et forslag om ændret transportform for børn i sprogstøtteordning (1.-3. klasse). De børn, hvor det er forsvarligt, at de transporterer sig selv, får nu tilbudt buskort i stedet for kørsel. Effektiviseringen er vurderet til 825.000 kr.

Effektivisering i 2025

I oversigten nedenfor sammenlignes udgifter til kørsel pr. center i 2022 og forventet forbrug i 2024. Tallene for 2024 skal tages med forbehold for den usikkerhed, der kan følge af ændringer i kørselsbilledet. Sammenligningen viser, at forbruget samlet set ser ud til at falde med 1,7 mio. kr. minus den allerede indarbejdede besparelse i budget 2024-27 på Center for Dagtilbud- og Skolers område på 0,825 mio. kr. Nettobesparelsen er 0,9 mio. kr.

Det var forventningen, at udgifter til kørsel med de nye aftaler ville stige. Der blev derfor lagt 2 mio. kr. ind i budgettet for 2024 til at finansiere den forventede stigning. Da udgifterne tværtimod er faldet, kan de 2 mio. kr., der var lagt ind i budget 2024 samt de 0,9 mio. kr., der forventes sparet ved de nye aftaler - samlet 2,9 mio. kr. tilføres kassen.

Det fulde besparelspotentiale vil indgå i forslag til budget 2025-28.

Center	Forbrug 2022*	Forventet forbrug 2024*
Center for Dagtilbud og Skoler	4.076.029 kr.	3.210.223 kr.
Center for Børn og Familier	3.670.416 kr.	3.157.620 kr.
Center for Sundhed og Pleje	2.778.253 kr.	2.120.678 kr.
Center for Job og Socialservice	979.682 kr.	979.682 kr.
Center for Politik, Organisation og Borgerservice	549.217 kr.	856.152 kr.
Hovedtotal	12.053.598 kr.	10.324.355 kr.

Tabel 1: Fordeling og sammenligning af udgifter til kørsel pr. center 2022 (forbrug) og 2024 (forventet forbrug).

*Udgifter til kørsel via kommunens kørselsleverandører.

Det samlede mindre forbrug på kørsel kan blandt andet også tilskrives en nye kørselsafregningsmodel (pris pr. km. korteste distance målt med google maps) i stedet for en minuttakst, som var gældende i aftalen med den leverandør udgifterne i 2022 baserer sig på. Den nye afregningsmodel giver desuden et bedre grundlag at føre fakturakontrol på og derved reducere fejlfakturering.

Kvalitetsløft

Med implementeringen af de nye kørselsaftaler er der opnået et generelt kvalitetsløft af kørslen bestående af:

- Specialiserede leverandører med uddannet personale til at håndtere borgere med særlige behov
- En meget mere stabil drift.

- Mere tilfredse brugere.
- En god kommunikation og et godt samarbejde mellem leverandører, driftsansvarlige og kontaktpersoner i enhederne.

Derudover har den mere gennemsigtige afregningsmodel (pris pr. km. korteste distance målt med google maps) medført en øget styring af udgifterne til kørsel. Det er nu muligt at budgettere mere præcist og udføre fakturakontrol. Der er indført varenumre for de forskellige kørselstyper pr. delaftale, hvilket gør det muligt at lave mere præcise udtræk af forbruget fremadrettet. Endnu et tiltag, er udviklingen af en robot, der kan opfange, hvis der faktureres mere end de aftalte km og km-takster.

2. Overblik over lovbunden (skal-kørsel) og ikke lovbunden (kan-kørsel)

Oversigt over visiteret kørsel i Greve Kommune

I bilag 1 ses en kortlægning af visiteret kørsel i kommunen. Oversigten viser:

- Kørselstyper fordelt på center.
- En opdeling af kørslerne i Lovbestemt/Ikke Lovbestemt efter nedenstående kategorier:
 - a. Lovbestemt - Objektive kriterier, ekstern vurdering eller afledt effekt (Ingen/ekstremt begrænset frihed til at fastsætte serviceniveau). Kommunen skal betale denne kørsel efter en konkret standard.
 - b. Lovbestemt - Konkret individuel vurdering (begrænset frihed til at fastsætte serviceniveau inden for lovgivningens rammer). Kommunen skal betale denne kørsel med en begrænset frihedsgrad til at søge alternative og billigere kørselstilbud.
 - c. Ikke lovbundet (høj grad af frihed til at fastsætte serviceniveau). Kommunen er ikke forpligtet til at betale denne kørsel.
- Om der er egenbetaling på kørslen.
- Om der gives alternativ befordring end kørsel med kommunens leverandører.

Ikke lovbundet kørsel og egenbetaling

Byrådet kan beslutte at drøfte, om de Ikke lovbundne kørsler skal undersøges nærmere for besparelsespotentialer eller om egenbetalingen skal øges. De ikke lovpligtige kørsler ligger særligt på sundheds- og plejeområdet, hvor der visiteres efter servicelovens § 117 til kørsel af borgere til dagcenter, daghjem, aktivitets- og samværstilbud, genoptræning og rehabilitering.

I tabellen nedenfor ses de forventede udgifter til kørsel i 2024 visiteret efter servicelovens § 117

Genoptræning og rehabilitering	1.070.376 kr.
Daghjem	1.061.609 kr.
Kørsel til aktiviteter - omsorgskørsel	361.295 kr.
Dagcenter	120.250 kr.
Total	2.613.530 kr.

Der er en egenbetaling på de kørsler, som samlet forventes at beløber sig til 492.852 kr. i 2024. Derved bliver den samlede forventede nettoudgift på 2.120.678 kr.

Det skal tages med i betragtning, at ved at øge egenbetalingen betragteligt eller fjerne § 117-kørslen helt, kan det føre til øgede udgifter andre steder, som større behov for hjemmepleje, ekstra besøg hos praktiserende læge, højere medicinudgifter, flere belastede pårørende, lukning af dagcenter for de mest sårbare på Strandcentret, lukning af over halvdelen af Visiteret Motion, demensmotion m.m. og betydelig nedsat funktionsniveau og livskvalitet hos de borgere, der benytter § 117-kørslen.

Kørsel af børn til særlig sprogstøtte, special- eller modtageklasse udenfor eget skoledistrikt

I de tilfælde, hvor et barn er visiteret til særlig sprogstøtte, specialklasse eller modtageklasse udenfor eget skoledistrikt og kommunen dermed har frataget forældrene det frie skolevalg, er kommunen forpligtet til at betale for befordring. Hvis forældrene selv ønsker at køre deres barn, har de ret til udbetaling af kilometergodtgørelse efter statens laveste takst (2,19 kr./km). Da det både vil være det bedste for barnet og en mere økonomisk løsning for kommunen, hvis forældrene selv kører deres barn, er det undersøgt, om kommunen må tilbyde kilometergodtgørelse efter statens højeste takst (3,79 kr./km) for at flere forældre kunne få øjnene op for selv at køre deres barn. Kommunens jurister vurderer, at der ikke er hjemmel til at udbetale den høje takst. Ankestyrelsen har fastsat kørselstaksten til laveste takst på et andet af kommunes områder, merudgifter, som dækkende for forældrenes udgifter til kørsel. Kommunen må kompensere forældrene for udgiften til kørsel, men den må ikke overkompensere, så vurderingen er, at udbetaling af den høje takst, vil være en begunstiggelse af borgeren.

Erfaringer fra Favrskov Kommune, der gør brug af den praksis i dag, er imidlertid, at niveauet ikke har været udslagsgivende for, om forældre vælger at køre deres barn eller ej. Det har ikke givet den økonomiske gevinst, som man havde håbet. Tværtimod har det medført, at flere forældre, der i forvejen kørte deres barn selv og ikke fik kilometergodtgørelse, er blevet opmærksomme på, at de kan søge om kilometergodtgørelse. Dertil kommer, at det har skabt forvirring, at kommunen opererer med to forskellige kørselstakster. Det vurderes derfor ikke, at der kan effektiviseres ad den vej.

Befordringsgodtgørelse i stedet for buskort

På skoleområdet kan forældre til børn (fra 3. klasse), der har krav på befordring med skolebuskort, vælge at få udbetalt et beløb svarende til den kommunale udgift til et skolebuskort på 1.865 kr., hvis de ønsker at køre deres barn selv. Den praksis er undersøgt og det vurderes, at det som alternativ til skolebuskort ikke har hjemmel i lovgivning. Kommunen opfylder sin forpligtelse ved at tilbyde skolebuskort. Udbetaling af beløb svarende til værdien af buskort ophører derfor fra det nye skoleår.

3. Potentialet ved centralt kørselskontor

Centralt kørselskontor

Det er undersøgt, om der med fordel kan etableres et centralt kørselskontor i Greve Kommune for at effektivisere kørslen yderligere. Interview af Holstebro og Favrskov Kommuner, som begge har centrale kørselskontorer, viser, at en stor del af motivationen for at centralisere kørslen har været at forbedre kvaliteten i kørslen gennem blandt andet et centralt kørselssystem og styrke samarbejdet med leverandørerne.

I Greve Kommune er kørslen organiseret så kontrakt- og driftsansvaret er placeret i centrene. I implementeringen af de nye kørselsaftaler har der imidlertid været behov for understøttelse af de

driftsansvarlige i forhold til kontraktstyring, men derudover har det vist sig, at strukturen med centrale driftsansvarlige fungerer rigtig godt.

Andre kommuner, der har et centralt kørselskontor, vurderes at have en større volumen end Greve Kommune. Administrationen anbefaler derfor, at den nuværende organisering bevares.

4. Afrunding

Fortsat fokus på effektivisering af kørselsområdet.

Undersøgelsen ifm. Budget 2024-27 viste, at der generelt i organisationen er stor omhyggelighed med først at bevillige kørsel, når det er undersøgt, at borgeren ikke har andre muligheder for befordring, eller det vil stille borgeren eller borgerens pårørende meget dårligt, hvis kørslen ikke bevilliges som f.eks. ved kørsel til daghjem og aflastning. Med organiseringen af driftsansvarlige i centrene, implementeringen af de nye kørselsaftaler og analyserne er der skabt et øget fokus på effektivisering af kørselsområdet i organisationen. Der er for eksempel udviklet værktøjer til understøttelse af fakturakontrol og overblik over for brug, og der vil fortsat blive arbejdet på at optimere og eksekvere kommunens borgerrettede kørsel.

Eventuelt

Analysen af borgerrettet kørsel/befordring fra Budget 2024-27 blev afrapporteret på byrådsmødet den 19. juni 2023.

Bemærkninger fra HovedMED

HovedMED bemærker, at der generelt bør være fokus på eventuelle konsekvenser for borgere og ansatte. Det er vigtigt, der er balance mellem opgaver og ressourcer og at det oplevede serviceniveau, ikke i udgangspunktet forringes.