

*Budgetanalyse 5c - Borgerrettet kørsel og befordring*

## Baggrund/formål

Byrådet besluttede den 12. december 2022, at der som en del af budgetprocessen for 2024-27 skal udarbejdes en analyse af Borgerrettet kørsel og befordring, der skal medvirke til at afdække effektiviserings- og besparelspotentiale inden for området. Borgerrettet kørsel er et komplekst og stort område, der berører mange forskellige borgergrupper og som mange medarbejdere er i berøring med i forbindelse med løsning af kerneopgaven. På grund af den omfattende forgrening i organisationen har det taget længere tid at kortlægge organiseringen i forhold til visitation og leverandørkontakt. Kørsel er knyttet op om rigtig mange af kommunens kerneydelser og det er med denne analyse tydeligt, at der kan arbejdes med forvaltning af kørsel i Greve Kommune. Denne analyse er dermed første spadestik ind i området, hvor der er blevet peget på forskellige greb til at identificere et eventuelt økonomisk potentiale, som administrationen kan arbejde videre med.

Analysen retter sig udelukkende mod den kørsel, der varetages af private udbydere.

## Sammenfatning/økonomisk konsekvens i 2024 og frem (implementering)

**Samlede omkostninger til befordring i regnskab 2022**

Udgiften til befordring i Greve Kommune er i 2022 opgjort til 12,06 mio. kr. Billedet er dog kun nogenlunde retvisende for kommunens samlede udgifter på området, da kørslen i januar 2022 var stærkt reduceret pga. Corona og derfor nok nærmere ville have ligget omkring 13 mio. kr. I tabellen herunder vises fordelingen af udgiften i 2022 på kommunens centre. De borgergrupper, der trækker flest udgifter til kørsel, er børn, der er visiteret til et specialtilbud (Særlig sprogstøtteordning, S-klasser mv.) og dermed fratages deres frie valg af skole, børn og unge, der køres til dagbehandling og specialskoler samt Bugtskolen og ældre, der køres til genoptræning og rehabilitering samt daghjem og dagcentre.

Center for Børn & Familier	3.670.416kr.
Center for Dagtilbud & Skoler	4.076.029 kr.
Center for Job- & Socialservice	979.682kr.
Center for Politik, Organisation & Borge	549.217kr.
Center for Sundhed & Pleje	2.778.253 kr.
Hovedtotal	<b>12.053.598, kr.</b>

Tabel 1: Fordeling af udgifter til kørsel pr. center

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

**Nye aftaler**

Kørslen i Greve Kommune har netop været i udbud, og for at sikre en mere stabil drift og større kvalitet i kørslen er den nu delt i fem specialiserede aftaler, som er indgået med tre forskellige leverandører:

- Delkontrakt 1 - Ditobus Servicetrafik A/S  
Kørsel af børn, (der ikke kan køre med skolebus), til skole specialklasse og sprogforløb.
- Delkontrakt 2 - Strøby Turist ApS  
Skolebus og svømmekørsel.

- Delkontrakt 3 - Vikingbus Danmark A/S  
Kørsel til Bugtskolen, STU, dagbehandling, specialskoler og specialtilbud, dag- og klubtilbud samt kørsel til aflastning.
- Delkontrakt 4 - Vikingbus Danmark A/S  
Kørsel til daghjem, dagcentre, omsorgskørsel, genoptræning og rehabilitering. Kørsel af handicappede voksne til beskyttet beskæftigelses-, aktivitets- og samværstilbud samt kørsel til beskæftigelse og aktivering.
- Delkontrakt 5 - Ditobus Servicetrafik A/S  
Kørsel til læge og speciallæge, kørsel til ungdomsuddannelse, kørsel af prøver

De nye aftaler er ved at blive implementeret. De træder i kraft den 1. august 2023 og varer frem til den 31. juli 2027.

Med den nye aftale forventes udgifterne til kørsel at stige med ca. 2 mio. kr. ift. regnskab 2022. Det er dog et estimat med stor usikkerhed, da kørselsbilledet ændrer sig fra år til år.

Med implementering af de nye aftaler anvendes varenumre til kategorisering af kørselstyper f.eks. "Kørsel til specialklasser" og "Kørsel til daghjem, dagcentre og omsorgskørsel", så det fremover bliver lettere at lave mere præcise udtræk og danne sig et fyldestgørende overblik over forbruget på de mere specifikke kørselsområder.

## Oversigt over typer af kørsel

Center	Befordringsområde	Beskrivelse
Sundhed & Pleje	Daghjem	Kørsel af borgere med fysisk og/eller kognitiv funktionsnedsættelse til og fra daghjem ifm. aktivitets- og samværstilbud efter servicelovens § 84.
	Dagcenter	Kørsel af borgere med fysisk og/eller kognitiv funktionsnedsættelse til og fra dagcenter ifm. aktivitets- og samværstilbud efter servicelovens § 73.
	Omsorgskørsel	Kørsel af borgere med fysisk og/eller kognitiv funktionsnedsættelse til fritidstilbud efter servicelovens § 117
	Genoptræning og rehabilitering	Kørsel af borgere, der skal til genoptræning efter udskrivning fra sygehus iht. sundhedslovens § 140 eller kommunal visitation iht. serviceloven § 86, stk.1, kørsel til specialiseret træning på sygehuse iht. sundhedsloven § 140S og kørsel til rehabilitering for kronisk syge iht. servicelovens § 117.
	Mødkørsel	Kørsel med mod fra Strandcentrets produktionskøkken til Grønlykkeparken (ældreboliger).
Job & Social	Beskyttet beskæftigelses-, aktivitets og samværstilbud	Kørsel af handicappede voksne borgere til beskyttet beskæftigelses-, aktivitets- og samværstilbud mv. iht. servicelovens § 103 og § 104 if. servicelovens § 105.
	Beskæftigelse og aktivering	Kørsel af personer, der deltager i tilbud eller voksen- og efteruddannelses efter lov om aktiv beskæftigelsesindsats § 82, der ikke er i stand til at transportere sig selv.
Børn & Familier	Specialkørsel af børn og unge	Kørsel til dagbehandling, specialskoler (bl.a. Bugtskolen) og specialtilbud (bl.a. aflastning) iht. folkeskolelovens § 26 omfatter kørsel af børn fra 5 til og med 18 år med fysiske og psykiske handicap, samt kørsel til fritidsaktiviteter, samvær og lign.
	Specialundervisning for unge med handicap	Kørsel til og fra STU visiteres på baggrund af STU-loven med bekendtgørelse om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov
Skoler & Dagtilbud	Almindelig skolekørsel	Kørsel af børn i 0.-3. klasse, der opfylder afstandskrav på mere end 2,5 km, kørsel af modtagelever (f.eks. ukrainske børn), kørsel af børn i specialklasser samt kørsel af børn i forbindelse med trafikfarlig vej. Der visiteres til kørsel efter folkeskoleloven § 26.
	Sygekørsel	Midlertidig kørsel af ikke selvtransporterende 6-18 år f.eks. ved brækket ben efter folkeskoleloven § 26
	Sprogforløb	Kørsel af børn i 4-5 års alderen i dagtilbud til sprogforløb efter folkeskolelovens § 26
	Særlig sprogstøtteordning	0.-3. klasseselever med et ikke uvæsentligt behov for sprogstøtte visiteres efter folkeskoleloven §26 til forløb på anden distriktskole efter kommunens anvisning. Kun hvis man har søskende på skolen i forvejen kan man få lov at gå på samme skole.
	Skolebuskørsel	Kørsel af børn i 0.-3. klasse og børn i større klasser, hvis afstandregler og kravet om trafikfarlig vej er opfyldt. Visiteres efter folkeskolelovens § 26.
	Svømmebuskørsel	Kørsel af skoleelever i 4. klasse til og fra svømming efter folkeskolelovens § 26
Borgerservice	Læge og speciallæge	Kørsel af pensionister, der ikke kan transportere sig selv med offentlig transport, til og fra læge og speciallæge med baggrund i sundhedslovens §170, samt bekendtgørelse om befordring og befordringsgodtgørelse efter sundhedsloven.
	Prøver	Kørsel af prøver (urin, blod) mellem borgers hjem eller Hedebo og Nældebjerg plejecenter og egen læge med baggrund i sundhedslovens §170, samt bekendtgørelse om befordring og befordringsgodtgørelse efter sundhedsloven.
	Ungdomsuddannelse	Kørsel af unge til ungdomsuddannelse, der pga. sygdom (brækket ben eller lign.) ikke kan transportere sig selv. Visiteres med baggrund i Bekendtgørelse af lov om befordringsrabat.

## **Kvalitetsløft**

Der er flere tiltag i de nye aftaler, som skal være med til at sikre et bedre samarbejde med leverandørerne og dermed en højere kvalitet i kørslen for borgerne. Blandt andet afregnes kørsel fremover pr. kørt km. (korteste distance målt med Google Maps) pr. bøger, frem for nu, hvor der afregnes med en minutpris, der har givet anledning til fejl- og overfakturering. Det har kostet mange administrative kræfter at føre kontrol med fakturaerne, og det har påvirket samarbejdet med leverandøren. Med den nye prismodel bliver det lettere at kontrollere fakturaer, samt styre og budgettere udgiften til kørsel. Der stilles desuden mere præcise krav i de enkelte kørselsaftaler, og der er nu mulighed for at opkræve bod hos leverandøren, hvis der er mangler i forhold til aftalegrundlaget, forsinkelser over 10 min., gentagende fremsendelse af fejlagtige fakturaer og manglende udførelse af bestilte kørsler.

Det er forventningen, at de nye aftaler og leverandørskiftet vil bidrage til en effektivisering, da det forventes at mængden af fejl i kørsler og fakturaer nedbringes og som følge heraf en nedbringelse af den administrative tid til at udrede kørselsrelaterede problemer.

## **Organisering**

Kørsel er som nævnt et område, som mange kommunale medarbejdere er i berøring med, idet kørsel er en bi-ydelse til en hovedydelse (f.eks. genoptræning, specialundervisning, aflastning mv.).

### *Visitation, bestilling og kontrol*

Visitation til kørsel samt bestilling og kontrol af fakturaer varetages i dag af forskellige fagpersoner som f.eks. fagkoordinatorer, rådgivere, fysioterapeuter, psykologer og administrative medarbejdere i centrene og lokalt i enhederne. Det betyder, at leverandørerne har kontakt til mange forskellige samarbejdspartnere i kommunen. Kørslen bestilles i dag via mail og er på den måde meget "håndholdt". De nye leverandører har bookingsystemer, som vil lette administrationen og samtidigt give enhederne en sikkerhed for, at f.eks. information om annullerede ture er modtaget. (Det er i dag et problem, når Greve Kommune annullerer en tur til leverandørens central, men det ikke viderefremmes til chaufførerne).

### *Kontraktstyring*

Kørselskontrakten forvaltes af en til to driftsansvarlige i centrene, hvis rolle det er at håndtere evt. udfordringer med kørslen ift. leverandøren, der ligger udover den daglige koordinering, som oftest håndteres lokalt hos institutionerne.

### *Evaluering af drift med nye aftaler*

Når de nye aftaler er implementeret, skal der evalueres på, hvordan driften kører med den nuværende organisering. På den baggrund kan der tages stilling til, om der vil kunne opnås en økonomisk effektivisering samt en bedre leverandørkontakt – og derigennem en bedre service til borgerne – ved at samle funktioner relateret til borgerrettet kørsel enten i et antal centerspecifikke enheder eller i et egentligt kørselskontor. Fremgangsmåden vil være, at det afprøves inden for et eller to afgrænsede områder, inden det eventuelt bredes ud i organisationen. I Træningsenheden under Center for Sundhed & Pleje har der forsøgsvist kørt en ændret bestillingsproces for at ensrette forståelsen af en bestilling gennem et bestillingsskema. Taxabestilling var fordelt på 32 forskellige medarbejdere som fysioterapeuter, psykologer, ergoterapeuter, en diætist og to sekretærer. I forsøgsperioden blev bestillingerne og leverandørkontakten samlet i Træningsenhedens administration, som stod for bookingerne. Resultatet af forsøget var, at man reducerede fejlbookinger fra minimum 5% til tæt på 0%. Hvor stor en økonomisk besparelse det svarer til, er ikke opgjort. Forsøget er rullet tilbage, da det tog tid fra de øvrige opgaver i Træningsenhedens administration.

## **Foreløbige konklusioner og potentielle effektiviseringsområder**

Generelt bevilliges kørsel, fordi borgeren har ret til og brug for den. I de tilfælde, hvor kørsel ikke er en ret ("skal"-bevilling), men en mulighed ("kan"-bevilling), er det en afvejning af hensyn til borgerens eller de pårørendes velbefindende. Undersøgelsen peger på, at der i organisationen er stor omhyggelighed med først at bevillige kørsel, når det er undersøgt, at borgeren overhovedet 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.

Der lægges generelt vægt på, at borgeren bliver så selvhjulpne som muligt, når borgerens tilstand tillader det og borgeren eller borgerens pårørende er indforstået hermed – dette f.eks. i forbindelse med skolekørsel, genoptræning eller udvikling af kompetencer hos unge med psykiske og fysiske handicaps. I det kommende arbejde vil der med udgangspunkt i lovgivningen blive arbejdet yderligere med skøn af helhedsbetragtninger mv.

I forbindelse med afdækningen af de mange kørselsydelse er det konstateret, at det kan forekomme, at der tildeles dobbeltydelser som f.eks. handicapbil og kørsel. Dette kan dog ikke umiddelbart anfægtes idet f.eks. en familie ikke kan pålægges selv at køre et barn til/fra skole, selvom de er bevilget støtte til køb af bil. Støtte til køb af bil bevilges efter Servicelovens § 114 og den er subsidiær til al anden lovgivning.

Samkørsel kunne være et oplagt greb til effektivisering. Med den nye prismodel, hvor der afregnes pr. km pr. borger, er der lagt vægt på, at kommunen har fået en samlet bedre km-pris, og muligheden for samkørsel påhviler leverandøren og er indarbejdet i den tilbuddet pris.

Det er tidligere undersøgt, om det er muligt at tilbyde bus-/togkort som alternativ til skolebuskørsel til elever på 0.-3. klassetrin. Med henvisning til reglerne om trafikfarlig vej og begrænsede offentlige transportmuligheder er det ikke en mulighed at erstatte skolebuskørsel med skolekort. Efter 3. klassetrin er eleverne selvtransporterende og bevilliges skolekort, hvis de er berettiget til det.

I Klub Havana har man hjemtaget kørslen idet klubben benytter minibusser til ture og dermed har køretøjer til at transportere børnene hjem fra klub, hvis de ikke kan befordre sig selv. Kørslen varetages af det pædagogiske personale. I det kommende arbejde med analysen skal det undersøges, om der er yderligere muligheder for at løfte kørselsopgaven kommunalt blandt andet på det specialpædagogiske område.

Undersøgelsen har indtil videre peget på flere forskellige områder, der vil kræve nærmere undersøgelse af volumen, lovgivning, organisering og arbejdsgange før et eventuelt økonomiske potentiale kan anslås. Det kan blandt andet undersøges:

- om der er hjemmel til at opkræve borgeren for forgæves, kørte ture pga. manglende aflysning ifm. ferie eller sygdom med en afvejning af, at det administrativt vil kræve ekstra arbejde at håndhæve.
- om der er mulighed for at indføre eller hæve egenbetaling på kørsler. Der er f.eks. en egenbetaling for kørsler til genoptræning efter servicelovens § 86 og til omsorgskørsel samt kørsel til rehabilitering for kronisk syge (kol, diabetes) efter servicelovens § 117. Greve Kommunes har for 2023 fastsat egenbetalingen for kørsel på de områder til 345 kr. pr. måned. Til sammenligning betaler borgerne i f.eks. Holbæk Kommune, 50 kr. pr. dag. Kørslerne er faste og finder sted 2-3 gange om ugen.
- om der er mulighed og potentiale for, at kommunen kan hjemtage nogle kørsler og om der kunne være synergier mellem anvendelse af køretøj mellem områder.
- om der er arbejdsgange og visitationspraksis, der kan optimeres.
- om der kan opnås en effektivisering ved at samle kørselshåndtering i mindre enheder.
- Om der i kommunikationen med borgerne kan gøres tydeligere opmærksom på muligheden for kørselsgodtgørelse som alternativ til kørsel.

## **Konklusion**

På nuværende tidspunkt kan der ikke peges på specifikke, mulige gevinster, men efter implementering af de nye kontrakter arbejdes der i løbet af det næste år videre med analysen med henblik på at kunne fremlægge besparelsesmuligheder til budget 2025. Tiltagene vil kunne inddeles i dem, der kræver politisk prioritering og beslutning som f.eks. øget egenbetaling, ændring af serviceniveau, og evt. opkrævning af manglende afmeldte kørsler, såfremt, der er hjemmel, og dem, som administrationen kan arbejde videre med som f.eks. organisering, arbejdsgange, visitationspraksis og kommunikation om kørsel med borgerne.

## **Bemærkninger fra HovedMED**

*"Det anbefales, at der arbejdes videre. HovedMED tænker, at det er muligt at hæve prisen."*