



Punkt 4.

Godkendelse af høringsgrundlag - Effektiviseringspotentiale for specialbefordring i Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen

2016-022642

Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen indstiller, at Familie- og Socialudvalget godkender

at effektiviseringsprojektets forslag til nye planlægningsprincipper for kørselsområdet anvendes som høringsgrundlag.

Beslutning:

Godkendt, at udkastet sendes i høring.

Udvalget bakker op om Familie- og Beskæftigelsesforvaltningens kritiske bemærkninger i sagsbeskrivelsen samt anerkender, at det er en vanskelig opgave arbejdsgruppen har været stillet overfor.

Forslagene bærer præg af, at området allerede har været igennem besparelser, samt udvalget mener, at mange af forslagene er uacceptable, idet der ikke er set på helheder ift. børnenes vilkår.



Sagsbeskrivelse

Direktørgruppen i Aalborg Kommune besluttede på møde den 11. november 2014 at igangsætte et projekt på tværs af forvaltningerne med det formål at analysere specialbefordringen af borgere i kommunen. Kørselsprojektet skulle kortlægge de administrative arbejdsgange og serviceniveauer i forbindelse med visitering til udvalgte kørselsordninger, samt finde effektiviseringspotentialer ved planlægningen og udførelsen af kørslen. Projektet skulle færdiggøres så resultatet ville kunne indarbejdes i kommunens næste udbud af flextrafikken, som skal gennemføres i perioden september 2016 - marts 2017.

Direktørgruppens beslutning udsprang af økonomiaftalen 2014 mellem KL og Regeringen om en reduktion af udgifterne til kørsel i perioden 2014-2017. Selvom Aalborg Kommune på tidspunkt for økonomiaftalen allerede havde gennemført væsentlige reduktioner, og endda i KL's rapportering var fremdraget som eksempel på, hvordan man kunne effektivisere kørslen, og som medførte en reduktion af bloktilskuddet blev alle kommuner ramt via bloktilskuddet efter den normale fordeling.

I forlængelse af økonomiaftalen udarbejdede Deloitte en rapport med forslag til effektiviseringspotentialer vedr. befordring i kommuner. Kørselsprojektet blev – i tråd med temaerne i Deloitte's rapport – på den baggrund organiseret i to delprojekter, nemlig hhv. et "Visitationsprojekt" og et "Effektiviseringsprojekt" som beskrives hver for sig i det følgende.

Visitationsprojektet

Formålet med visitationsprojektet var at få kortlagt og beskrevet kørselsordningerne i de enkelte forvaltninger. De kørselsordninger i Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen, der været omfattet af projektet, er:

- Kørsel til særlige dagtilbud – Serviceloven (SEL) §32
- Kørsel til børn og unge under 18 år – SEL §41
- Kørsel til børn og unge under 18 år – SEL §52

Projektet er gennemført med tre arbejdsgrupper med repræsentanter fra de berørte områder, som er udpeget centralt i Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen. Det har resulteret i, at forvaltningen har fået beskrevet og skabt overblik over den hidtidige praksis og at arbejdsgrupperne har lavet forslag til nye kvalitetsstandarder og intern procedurer,

De udarbejdede beskrivelser sigter mod administrativt brug, men er vedlagt til udvalgets orientering som bilag 1.

Gennemgangen af områderne har ført til en række administrative opmærksomhedspunkter i forhold til at sikre en mere ensartet tilgang på tværs af ordningerne, og et større løbende fokus på mulighederne for samkørsel i det fremadrettede arbejde. Det vurderes, at justeringerne i de administrative retningslinjer i visiteringen vil give anledning til en række mindre besparelser for de udvalgte kørselsordninger. Herudover har visiteringsprojektet på enkelte område givet anledning til tre konkrete besparelsesforslag

1. *Der visiteres i højere grad til kørselsgodtgørelse frem for til taxa og minibuskørsel igennem Aalborg Kommunes Kørselskontor.*

Arbejdsgruppen anbefaler, at når et barn indstilles til et specialdagtilbud (Fantasia, Gl. Kongevej, 6'eren, Bakkegården, Stampe, Barnets Hus og Birken) via SEL §32 eller udgiften til transport kan dækkes af SEL §41 og SEL §52, at der undersøges, om det er muligt at forældrene/plejefamilierne selv sørger for transporten mod at de får udbetalt statens laveste takst. Den er pt. på 2.02 kr. pr. km. (apr. 2016)

Det bemærkes, at besparelsen afhænger af, i hvor høj en grad af forældre/plejeforældre selv transporterer barnet, men der kan påvises en stor besparelse mellem den reelle omkostning med godtgørelse kontra udført kørsel. Samtidigt skal der gøres opmærksom på, at dette er en væsentlig forringelse af det nuværende serviceniveau og vil medføre ansøgninger om andre kompensationsmuligheder, herunder tabt arbejdsfortjeneste jf. Servicelovens § 42.



2. Der visiteres kun til kørselsgodtgørelse eller kørsel igennem Aalborg Kommunes Kørselskontor inden for særlige dagtilbud SEL §32, såfremt barnet er bosiddende uden for barnets normale pasningsdistrikt.

Arbejdsgruppen anbefaler en ændring af serviceniveauet, således forældre med et barn med handicap sidestilles med forældre med et barn uden handicap, som selv må sørge for at få transporteret sit barn til børnehaven inden for pasningsgarantidistriktet. Dog kan der i særlige tilfælde, på baggrund af en konkret, individuel vurdering og hensyntagen til familiens situation og ressourcer, bevilges dækning af transportudgifter. Den vurdering skal altid tages af lederen af det særlige dagtilbud.

Det bemærkes, at der ikke kan påvises den store besparelse, men der ligges vægt på at det giver en ensartethed mellem ordningerne.

3. Den centrale pulje til dækning af kørselsomkostninger for småbørn i specialbørnehaver nedlægges eller der udbetales kørselsgodtgørelse til forældre

I den mellemliggende proces mellem visiteringsprojektet og effektiviseringsprojektet kom der fokus på den centrale pulje. Det er ikke et besparelspotentiale som arbejdsgrupperne i visiteringsprojektet har arbejdet med, men besparelspotentialet er alligevel taget med.

Den centrale pulje er en pulje, som rådgiverne bruger i de tilfælde, hvor barnet hverken tilhører målgruppen for SEL § 41 eller § 52, stk.1. Puljen giver mulighed for at give dispensation til dækning af transportudgifter, således at forældrene alligevel kan få disse dækket fra den centrale pulje (grupperne oprettet efter dagtilbudsloven).

Som udgangspunkt kan forældrene kun få dækket transportudgifterne fra den centrale pulje, hvis institutionspladsen er uden for eget pasningsgarantidistrikt. Dog kan der i særlige tilfælde, på baggrund af en konkret, individuel vurdering og hensyntagen til afstand og familiens situation og ressourcer, bevilges dækning af transportudgifter.

I 2015 var udgiften for Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen 362.000 kr. fordelt på 12 børn fordelt til 5 institutioner. Ordningen er ikke lovbestemt under servicelovens paragraffer,

Det bemærkes, at nedlæggelse af den centrale pulje kan resultere i, at rådgiverne i familiegrupperne i mange tilfælde i stedet vil starte en børnefaglig undersøgelse jf. SEL §50 for at kunne benytte de forbyggende indsatser efter SEL §52 til at dække transportudgifterne for at sikre barnets trivsel og udvikling set i forhold til at komme i pasning. Hvis det sker, vil der komme en øget udgift for familiegrupperne på kørsel via SEL §52 og besparelsen vil i så fald være begrænset. Ligeledes vil det give et øget arbejdspress på medarbejderne, iht. sagsbehandling i forbindelse med børnefaglige undersøgelser jf. SEL §50. Forvaltningen indstiller derfor til, at der skal ses nærmere på de administrative konsekvenser som følge af nedlæggelse af den centrale pulje til dækning af kørselsomkostninger for småbørn i specialbørnehaver.

Alternativ besparelsesmulighed:

Som alternativ til ovenstående kan den centrale pulje bibeholdes, men i stedet for, at der visiteres til kommunal kørsel, kompenseres forældrene med laveste kørselstakst på 2.02 kr. den vej, de har barnet i bilen og som er en reel meromkostning. I 2015 ville Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen kunne have opnået en besparelse på omkring 300.000 kr. ved at udbetale kørselsgodtgørelse på de 12 børn. (Beregning over besparelsesmuligheder på den centrale pulje er vedlagt som bilag 2.).

Effektiviseringsprojektet

Formålet med effektiviseringsprojektet har været at finde forslag til effektiviseringer på tværs af forvaltningerne ved tilrettelæggelsen af kørselsområdet. Forvaltningerne får udført kørsel, som er meget forskellig – der er f.eks. stor forskel på kørsel med en ældre borger, der skal til læge, og kørsel med elever til en af kommunens institutioner. Når det alligevel giver mening at se på kørslen samlet, er det fordi, den samme vogn og



den samme chauffør kan benyttes til flere ting den samme dag. Nogle gange kræver det dog, at der rykkes på nogle tidspunkter, andre gange, at man accepterer samkørsel på tværs af borgergrupper. Der har med dette formål for øje været nedsat arbejdsgrupper på tværs af forvaltningerne, der gennem workshops har forsøgt at afdække de potentielle muligheder for at skabe en bedre vognudnyttelse inden for specialbefordringen.

Det er NT, der har været projektleder for effektiviseringsprojektet. På baggrund af projektarbejdet har NT opstillet i alt 13 forslag til nye kørsels-planlægningsprincipper, som man vurderer vil kunne medføre en besparelse. Nogle af tiltagene er møntet på en enkelt forvaltning, mens andre af tiltagene vedrører flere/alle forvaltninger. Det vurderes, at i alt fire af forslagene har relevans for Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen.

Projektet er nu der, hvor der er behov for, at der politisk tages stilling til de foreslåede planlægningsprincipper, idet nogle af principperne ikke kun vil medvirke til en billigere og mere effektiv tilrettelæggelse af kørslen, men også vil kunne ændre den oplevede service for borgerne. Da der er tale om meget forskellige forslag, vil de enkelte forslag/principper blive behandlet i hver af de respektive udvalg, som kørslen hører under.

NT's forslag til nye planlægningsprincipper med relevans for Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen.

Nedenfor følger en kort gennemgang af de otte forslag til nye planlægningsprincipper, som har direkte relevans for kørselsordningerne i Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen, og som derfor forelægges til Familie- og Socialudvalget godkendelse. (NT's samlede gennemgang af alle 13 forslag er vedlagt som bilag 3).

4. Afhentning/aflevering på opsamlingssteder fremfor på bopælsadressen

De borgere, der er visiteret til en fast kørselsordning, bliver i dag altid kørt mellem bopælsadressen og eksempelvis deres Børnehave/DUS/Klub/aflastning/dagbehandlingstilbud. Det foreslås, at borgerne – på baggrund af en individuel behovsvurdering – i stedet skal kunne visiteres til kørsel til/fra et opsamlingssted. Opsamlingsstedet vil typisk være den lokale skole / daginstitution.

NT vurderer, at en sådan ændring vil kunne reducere køretiden, og dermed kunne bidrage til en væsentlig besparelse i de samlede kørselsomkostninger. Besparelsens omfang afhænger imidlertid af, hvor mange borgere, der – på tværs af kørselsordningerne i alle forvaltningerne - selv vil kunne gå til/fra et opsamlingssted. Dette omfang er ukendt, hvorfor besparelsens nærmere omfang også er ukendt.

Det bemærkes, at dette er i overensstemmelse med kompensationsprincipperne, idet at det er normalt at transport til skole eller dagtilbud i lokalområdet ikke dækkes. Samtidig gøres der ligeledes opmærksom på at dette er en væsentlig forringelse af det nuværende serviceniveau, der kan medføre en del flere ansøgninger om ene- og særkørsler.

Forvaltningen vurderer, at opsamlingssteder for afhentning/aflevering vil være væsentligt fordyrende, da det kan forde tilstedeværelse af personale og som ovenfor nævnt en serviceforringelse for børnene.

5. Blande børn og voksne i planlægningen af kørslen

I dag planlægges der som udgangspunkt ikke med samkørsel af børn og voksne. Dette foreslås ændret, så der, ved visitation til kørsel fremover, konkret vurderes, om den enkelte borger kan og må køre sammen med voksne.

Ændringen vil kunne bidrage til, at der kan laves en mere effektiv planlægning på tværs af kørselsordninger, således bilerne udnyttes optimalt. NT forventer dog effekten af besparelsen vil være lav, da kørslen af børn og voksne ofte ligger forskudt over dagen, og muligheden for samkørsel derfor reelt vil være begrænset.

Det bemærkes, at forslaget ikke medfører ændringer i serviceniveauet, og at der også kan være positive gevinster i forhold til samskabelse og netværksdannelse ved i højere grad at transportere børn og voksne.



ne sammen. Det bemærkes ligeledes, at dette kan være en udfordring for dele af familiegruppernes og Specialgruppens målgrupper.

Forvaltningen vurderer, at det pga. handicappenes sværhedsgrad vil være sjældent foreneligt at transportere børn og voksne sammen.

6. Den maksimale transporttid, som borgerne må udsættes for, sættes op:

Transporttiden for borgere i den faste kørsel tilstræbes i dag maksimalt at være 60 minutter for kørsel internt i Aalborg Kommune og max 90 minutter for ture der krydser kommunegrænsen. NT foreslår at ændre serviceniveauet, så den maksimale transporttid sættes op for de interne kørsler i kommunen.

Forslaget vil bidrage til en mere fleksibel planlægning af kørslen og give mulighed for øget samkørsel. NT vurderer dog, at den økonomiske effekt må forventes at være forholdsvis lav, og anfører samtidig, at det er en forudsætning for fuld effekt, at alle de faste kørselsordninger på tværs af forvaltningerne bliver omfattet af forslaget.

Det bemærkes, at forslaget vil medføre en oplevet forringelse af serviceniveauet for de borgere, der som følge af ændringen vil kunne få en mærkbart forøget transporttid, hvorfor en øget transporttid ikke kan anbefales.

7. Ensrette og koordinere mødetiderne i særlige dagtilbud med skolernes ringetider/hjemkørselstidspunkter:

I dag kan forældre til børn, der går i særlige dagtilbud (specialbørnehaver) og er bevilliget fast kørsel, selv bestemme tidspunktet for kørslen til deres børn. Det foreslås, at man, ved at ensrette og koordinere mødetider i de særlige dagtilbud med skolernes ringetider, kan muliggøre, at børnene i højere grad samkøres med skoleelever.

NT vurderer at forslaget økonomisk vil kunne have en vis effekt som følge af muligheden for bedre samkørsel, men at besparelsens fulde effekt afhænger af at forslaget gennemføres i alle de relevante forvaltninger.

Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen finder, at forslaget giver god mening og vil bidrage til et ensartet serviceniveau for specialbørnehaverne. Dog kan der ved for tidlig hjemkørsel opstå udfordringer i forhold til forældrenes arbejdstid, da de skal være hjemme til at modtage barnet.

Økonomiske konsekvenser

Hvis forslagene til nye planlægningsprincipper gennemføres og indarbejdes i det kommende udbud af kørselsområdet, vil det kunne give en samlet besparelse på udgifterne til kørselsområdet i Aalborg Kommune. Det er på nuværende tidspunkt imidlertid ikke muligt at give et nærmere estimat af besparelsens størrelse eller fordeling på de enkelte forvaltninger, idet resultatet af det kommende udbud endnu er ukendt. Hertil kommer, at planlægningen af kørslerne hænger tæt sammen på tværs af forvaltningerne, således at en ændring i en kørselsordning i én forvaltning meget vel kan have afledte effekter for kørselsomkostningerne i en anden forvaltning. Den reelle besparelse vil derfor først kunne påvises, når kørslen har kørt i et stykke tid efter kørselsstarten på det nye udbud i sommeren 2017.

Tidsplan:

Forvaltningsledelsen	25.05.16
Familie- og Socialudvalget	10.06.16 - godkendelse af høringsgrundlag
Handicaprådet	28.06.16 - høring
Forvaltningsledelsen	10.08.16 – 2. behandling
Familie- og Socialudvalget	19.08.16 – 2. behandling og godkendelse



Bilag:

Bilag 1 - FB Visitationsprojekt 2016

Bilag 2 - FB Besparelspotentiale den centrale pulje

Bilag 3 - NT Effektiviseringsprojekt 2016