

# REFERAT Økonomiudvalget 2014-2017 d. 16-12-2014

**Mødedato** Tirsdag d. 16. december 2014 kl. 15:30

**Mødested** Hvidovre

## **Indholdsfortegnelse**

Godkendelse af dagsorden.....	3
Forskellige cirkulærer og meddelelser. Orientering fra Borgmesteren.....	5
Låneomlægning og forhøjelse af kommunal garanti.....	7
Effektivisering af kørselsområdet.....	9
Eventuelt.....	16

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

14/13397

## Godkendelse af dagsorden

### **BESLUTNING I ØKONOMIUDVALGET DEN 16-12-2014**

---

Steen Ørskov Larsen (C) fraværende.

Godkendt.

## **Punkt 2: Forskellige cirkulærer og meddelelser. Orientering fra Borgmesteren**

14/13397

## Forskellige cirkulærer og meddelelser. Orientering fra Borgmesteren

### **BESLUTNING I ØKONOMIUDVALGET DEN 16-12-2014**

---

Borgmesteren orienterede om, at sagen om lokalplanforslag for Kløverprisvej er udsat til januar.

## **Punkt 3: Låneomlægning og forhøjelse af kommunal garanti**

14/48902

### **Bilag**

Ansøgning konvertering og forhøjelse garanti

# Låneomlægning og forhøjelse af kommunal garanti

## Beslutningstema

Der skal tages stilling til låneomlægning og forhøjelse af kommunal garanti.

### INDSTILLING

---

KTMA indstiller til ØU at Kultur-, Teknik-, Miljø- og Arbejdsmarkedsforvaltningen indstiller til Økonomiudvalget at anbefale over for Kommunalbestyrelsen

1. at konvertering af realkreditlån på oprindeligt 10.945.000 kr. konverteres til nyt lån på 11.189.000.
2. at den oprindelige 100 %'s kommunale garanti vedstås for det nye lån på 11.189.000.

## Sagsfremstilling

BRFKredit har på vegne af Boligselskabet Friheden d. 3. december 2014 ansøgt om omlægning af lån for afdeling Frihedens Børneinstitution. Det oprindelige lån er opsagt, hvorfor låneomlægningen forudsættes gennemført indeværende år.

## Retsgrundlag

Godkendelse af låneomlægningen er reguleret i almenboliglovens § 29 (lbk. nr. 1023 af 210813).

Forhøjelse af garantiforpligtelsen er reguleret i den kommunale styrelseslovs § 41 (lbk. nr. 186 af 190214).

## Økonomiske konsekvenser

Det oprindelige lån på 10.945.000 kr. omlægges til nyt lavere forrentet lån på 11.189.000 kr. med samme løbetid.

Afdelingen opnår en besparelse på ca. 70.000 kr. årligt ved låneomlægningen.

Det oprindelige lån er ydet med kommunegaranti forudsættes videreført til det nye lån. Garantiprocenten er 100.

### BESLUTNING I ØKONOMIUDVALGET DEN 16-12-2014

---

Anbefales godkendt.

### BESLUTNING I KOMMUNALBESTYRELSEN DEN 16-12-2014

---

Økonomiudvalgets indstilling godkendt.

## **Punkt 4: Effektivisering af kørselsområdet**

13/46308

### **Bilag**

Standard serviceniveau for Flextrafik Variabel

Oversigtsskema - nuværende serviceniveau kontra foreslået serviceniveau

Ældrerådets høringsvar vedr. Effektivisering af befordringsområdet

Handicaprådets høringsvar vedr effektivisering af kørselsområdet

# Effektivisering af kørselsområdet

## Beslutningstema

TMA indstiller til ØU Regeringsaftalen for 2014 har pålagt Hvidovre Kommune en besparelse på ca. 1,0 mio. kr. for 2014 stigende til ca. 4,1 mio. kr. i 2017 for den kommunale befordring af borgere med særlige behov (visiterede borgere). I den forbindelse er kommunens kørsel og visitering gennemgået, og der skal fastlægges et nyt serviceniveau.

Der foreslås en etapedeling, hvor etape 1 (ad hoc baseret kørsel) udbydes til oktober 2015 og etape to (fast rutekørsel) udbydes til oktober 2016.

## INDSTILLING

KTMA indstiller til ØU Kultur-, Teknik-, Miljø- og Arbejdsmarkedsforvaltningen indstiller til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen

1. at annullere Økonomiudvalgets anbefalinger til Kommunalbestyrelsen på Økonomiudvalgets møde den 25. november 2014 under punkt 18. Effektivisering af kørselsområdet.
2. at beslutte, at tidsplanen for udbuddet af befordringen i kommunen deles i to etaper;
  - 1 etape (ad hoc kørsel) sættes i drift oktober 2015 med undtagelse af, at den nuværende holdkørsel til genoptræning først overgår, når ny genoptræning er etableret.
  - 2. etape (rutekørsel) sættes i drift fra den 1. oktober 2016. Serviceniveauet for disse borgere vil blive fremlagt Kommunalbestyrelsen i 2015.
3. at godkende serviceniveau for befordring (Movia Flextrafik variabel – bilag 1) for etape 1, herunder tage orientering til efterretning i form af vedlagte skema (bilag 2).
4. at godkende, at der kan bestilles tid til lægekørsel; mandag-onsdag fra kl. 8-14.30, torsdag kl. 8-16 og fredag kl. 8-13.30. (Nuværende praksis er to timers åbningstid dagligt imellem kl. 8 og 10.)
5. at tage Handicaprådets og Ældrerådets høring til efterretning.

## Sagsfremstilling

Movia har i brev af den 4. september 2014 meddelt Hvidovre Kommune, at Movia ikke kan udbyde hele kommunens befordring til igangsætning oktober 2015. Movia finder det afgørende for den leverance, som borgerne senere vil møde, at processen med afdækning af omfang og behov samt beskrivelse af servicekriterier får den fornødne tid.

På den baggrund foreslår forvaltningen efter dialog med Movia, at kommunens befordring udbydes i to etaper.

### 1. etape (ad hoc kørsel med Movia Flextrafik variabel)

Målgruppen her er borgere med et særligt kørselsbehov, som ikke kan løses af den traditionelle kollektive trafik. Det er borgere, som skal til læge og speciallæge, til genoptræning og afprøvning af hjælpemidler/bil, midlertidig kørsel af syge- og invalidebørn fra skolerne, og midlertidig kørsel af syge til og fra ungdomsuddannelser.

I forbindelse med denne type befordring kan afhentningstidspunkter, destinationer m.v. variere hos den enkelte borger og fra borger til borger. Etape 1 går i drift den 1. oktober 2015.

Det foreslås i indstillingen, at holdkørsel til genoptræning først overgår, når ny genoptræning er etableret.

### 2. etape (Movia Flextrafik rute)

Målgruppen i etape 2 (rutekørsel) er resterende befordring, dvs. borgere der f.eks. benytter aktivitetscentre, kørsel

indenfor handicap- og socialpsykiatriområdet samt kørsel af børn og unge til specialundervisningstilbud og ungdomsuddannelse for unge med særlige behov.

Serviceniveauet for disse borgere, omfattet af 2. etape, vil blive fremlagt til beslutning på et senere tidspunkt i 2015 til Kommunalbestyrelsen, så der kan ske driftsstart på nye kørselskontrakter fra 1. august til 1. oktober 2016.

### **Nuværende serviceniveau set i forhold til det foreslåede serviceniveau (for etape 1)**

Forvaltningen har udarbejdet et bilag (bilag 2) med et overblik over det nuværende serviceniveau set i forhold til det foreslåede standard serviceniveau med Movia flextrafik variabel for målgrupperne, som forvaltningen skønner er indeholdt under etape 1.

15 kommuner anvender i dag Movias Flextrafik og følger i vid udstrækning det serviceniveau, som fremgår af bilaget. Der er syv kommuner, herunder Hvidovre Kommune, der aktuelt samarbejder med Movia Flextrafik om at indgå i ordningen.

I Hvidovre Kommune har der igennem en længere årrække eksisteret et kørselstilbud, Handicapkørsel til fritidstilbud, der administreres af Movia Flextrafik (hjemmel i lov om trafikskaber). Handicapkørslen til fritidstilbud anvender i vid udstrækning samme serviceniveau som Movia Flextrafik variabel.

### **Konsekvenser for borgerne**

Bilag 2 redegør som ovennævnt for de konkrete konsekvenser af det foreslåede serviceniveau med Movia Flextrafik variabel set i forhold til det nuværende serviceniveau.

Heraf fremgår det, at befordringen med Movia Flextrafik i stort omfang er baseret på en koordineret samkørsel til forskel fra en højere grad af individuel kørsel i dag. Generelt kan borgerne derfor opleve en længere køretid og skal kunne tåle at sidde minimum 30 minutter i vognen, såfremt der af planlægningsmæssige årsager er behov for det. Borgeren skal kunne tåle, at der kan sidde flere i vognen, men kommunen kan undtagelsesvis bevilge solokørsel og direkte kørsel. I denne sammenhæng bemærkes særlige hensyn på børneområdet, herunder at ingen børn må befordres af eller sammen med voksne uden der foreligger en børne- og straffeattest. Dette er et hensyn, som Movia er vidende om fra samarbejdet med andre kommuner og håndterer professionelt.

Movia opererer med, at borgeren skal kunne tåle at sidde i vognen i halvanden gang længere tid end den direkte rute. I praksis sker det meget sjældent. Movias nøgletal viser, at kunderne gennemsnitligt oplever 48% omvejskørsel. Dvs. at borgeren i gennemsnit sidder lige under en halv gang længere tid end, hvis det havde været den direkte rute.

Hvidovre Kommunes drager fordel af, at Movia i forvejen varetager patientbefordringen til bl.a. Hvidovre Hospital, hvilket er med til at øge mulighederne for at koordinere kørslen.

En borger vil blive afleveret maksimalt en halv time før ønsket ankomst. En borger, som fx har været til genoptræning, vil kunne opleve en ventetid på op til en time i forbindelse med afhentning efter træning. I praksis praktiseres dette sjældent, men det kan give en udfordring i forhold til f.eks. demente borgere, hvor der forventeligt vil skulle benyttes ekstra ressourcer i forhold til at tage hånd om disse borgere i en potentiel ventetid. På den baggrund er der udarbejdet en indstilling om, at den nuværende holdkørsel til genoptræning først overgår til Movia Flextrafik variabel, når ny genoptræning er etableret med venteeareal og ressourcer til evt. personale, der kan tage hånd om fx demente borgere i ventetiden.

Med overgangen til Movia flextrafik variabel vil der ske en forbedring af serviceniveauet i form af forslaget om, at borgerne kan bestilles kørsel til læge; mandag-onsdag fra kl. 8-14.30, torsdag kl. 8-16 og fredag kl.8-13.30. Dette skal ses i forhold til nuværende praksis, som er to timers åbningstid dagligt for bestilling af lægekørsel imellem kl. 8 og 10. Serviceforbedringen vil ske uden merudgifter.

Med overgangen til Movia flextrafik variabel viser skemaet (bilag 2) forslag om uændret serviceniveau for borgerne, når det gælder *følge af ledsager* og muligheden for *afhentning ved hoveddør*. Nuværende praksis er, at kommunens visitation bestiller på baggrund af faglige individuelle hensyn. Det er forvaltningens vurdering, at der er generel tilfredshed med denne praksis. Det vurderes desuden ikke hensigtsmæssigt at lade det være et valg for den

enkelte borger, bl.a. fordi flere borgere i målgruppen er neurologisk skadede.

Brugerundersøgelser blandt dem, der benytter befordringen hos Movia Flextrafik variabel viser, at den generelle tilfredshed med Movia's kørselsordninger er høj (86% af kunderne er tilfredse eller meget tilfredse). Den generelt høje tilfredshed hos borgere i andre kommuner tyder på, at de øvre grænser for vente- og køretid ikke bliver udnyttet i fuldt omfang.

En pointe er, at målgruppen under etape 1 (på nær de borgere, som er visiteret til lægekørslen) er borgere, der benytter tilbuddet i enkeltstående tilfælde eller kortere tidsperioder. Det betyder, at de ikke vil *opleve* et ændret serviceniveau, da de ikke har anvendt tilbuddet før.

### **Administrative konsekvenser**

Forvaltningen har i samarbejde med COWI afdækket administrative og økonomiske gevinster ved et kommunalt bestillingskontor i forhold til brug af Movia's Flextrafikordninger, så man således ville samle bestillingsopgaven ét sted, og ikke som i den nuværende praksis, at bestillingerne sker decentralt af visitationerne.

Konklusionen er, at der ikke kan peges på nogle umiddelbare gevinster her. En samling ét sted vil kunne betyde øgede sagsgange, idet at en evt. bestilling skal igennem 'flere hænder'. Ved at fastholde den decentrale bestilling er der ligeledes en direkte linie ml. Hvidovre Kommune og Movia Flextrafik - idet ex. terapeuter på genoptræningsområdet, som kender den/de relevante borgeres behov, kan formidle direkte videre til Movia Flextrafik.

Specifikt vedrørende bestilling af holdkørsel for genoptræningen vil der være et øget tidsforbrug. Dette idet kommunen skal booke kørslerne for hver enkelt borger i Movias system frem for i den nuværende ordning, hvor der fremsendes samlede lister.

### **Retsgrundlag**

I nedenstående er nævnt de retsgrundlag, som er gældende for målgrupperne under etape 1;

Kørsel til læge og speciallæge: Sundhedslovens §§ 170 og 173

Sygekørsel i folkeskolen: Folkeskoleloven § 26, stk. 2

Sygekørsel til ungdomsuddannelser: Bekendtgørelse af lov om befordringsrabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser m.v. lov nr. 578 af 1. juli 2006.

Kørsel til afprøvning af hjælpemidler og bil: Bekendtgørelse om hjælp til anskaffelse af hjælpemidler og forbrugsgoder efter serviceloven, nr. 1432 af 23/12 2012

Kørsel til genoptræning efter Sundhedsloven (§ 140) følger Sundhedslovens § 172-173

Kørsel til genoptræning efter Serviceloven (§ 86) er kommunen ikke lovmæssigt forpligtet til at varetage.

### **Politiske beslutninger og aftaler**

Kommunalbestyrelsen besluttede den 27. maj 2014 bl.a.:

*at forvaltningen fremlægger endelig indstilling til Kommunalbestyrelsen vedrørende effektivisering af befordringsområdet uden væsentlige serviceforringelser, når Movia Flextrafik og forvaltningen har udarbejdet forslag til kommunens udbud og kørselsplanlægning.*

I sagsfremstillingen fremgår det yderligere:

*Derefter kan ydelsesbeskrivelsen og udbuddet gennemføres for alle visiterede borgerkørsler med kontraktstart i oktober 2015. I perioden frem til oktober 2015 kan de eksisterende kontrakter med vognmænd bringes til udløb."*

Økonomiudvalget drøftede den 17. marts 2014, punkt 4, "Effektivisering af befordringsområdet, principbeslutning om tværkommunale tiltag" og punkt 5, "Hvidovre Kommunes effektiviseringsmuligheder vedrørende visitation og serviceniveau, befordringsområdet".

Økonomiudvalget besluttede den 25. november 2014 under punkt 18. "Effektivisering af befordringsområdet";  
*Ad 1. anbefales godkendt ( 1. at serviceniveauet for befordring Movia Flextrafik Variabel generelt godkendes)*  
*Ad 2. model b anbefales godkendt. ( 2. a) at borgerne kan bestille afhentning i kommunens åbningstid, b) at borgerne kan bestille afhentning f.eks. kl. 8.00 – 16.00 alle hverdage)*

*Ad 3.*

*For: Gruppe A, V, F, C og Ø.*

*Imod: Gruppe O.*

*Model a anbefales godkendt med den bemærkning, at der kan ske afhentning ved hoveddør, når kommunens visitation viser et behov for, at der skal ske afhentning ved hoveddør.*

*(3. a) at borgerne kan få chaufføren til at hente dem ved deres hoveddør, når borgeren ønsker det, b) at borgerne kan få chaufføren til at hente dem ved deres hoveddør, når kommunen undtagelsesvis skønner, at borgeren har et behov)*

*Ad 4.*

*For: Gruppe A, V, F, C og Ø.*

*Imod: Gruppe O.*

*Model a anbefales godkendt med den bemærkning, at der kan komme en ledsager med, når borgeren ønsker det, og der er plads til ledsageren.*

*(4. a) at borgeren kan få en ledsager med, når borgeren ønsker det,*

*b) at borgeren kan få en ledsager med, når kommunen*

*undtagelsesvis skønner at borgeren har et behov,*

*ellers kun når kommunens visitation viser et behov for, at der er brug for en ledsager.*

*Ad 5.*

*Anbefales godkendt, med den bemærkning, at der skal ske en afklaring af kommunens serviceniveau inden sommeren 2015.*

*(5. at tidsplanen for udbuddet af befordringen i kommunen deles i*

*to etaper, hvor 1. etape kan sættes i drift oktober 2015 og 2.*

*etape kan sættes i drift fra 1. oktober 2016)*

## **Økonomiske konsekvenser**

Budgettet for Hvidovre Kommune var i 2012 14,1 mio. kr. til visiteret borgerkørsel for den totale befordring. Det dækker over ca. 2500 borgere, som benytter disse tilbud. Heraf vedrører 2,0 mio. kr. opgaverne i etape 1 mens de resterende 12,1 mio. kr. vedrører opgaverne i etape 2.

Kørslen er foregået gennem kontrakter i flere udbudsrunder med bl.a. Handicap-Befordring A/S og ColumBus A/S samt i høj grad via almindelig taxikørsel. En stor del af kørslen har hermed været i udbud, og besparelspotentialet er på den baggrund forventeligt mindre, end hvis ikke dette havde været tilfældet. Det kan i samme forbindelse oplyses, at Hvidovre Kommunes udgifter til befordring per borger generelt er lavere end sammenlignelige kommuner.

I regeringsaftalen for 2014 blev Regeringen og KL enige om, at kommunerne skal effektivisere for 100 mio. kr. i 2014 og op til 430 mio. kr. i 2017.

Såfremt Kommunalbestyrelsen godkender det fremtidige samarbejde med Movia Flextrafik skønner forvaltningen, bl.a. set i lyset af de politiske tilkendegivelser på Kommunalbestyrelsens møde den 27. maj 2014, at der i etape 1 vil være et bruttobesparelspotentiale på 0,2 mio. kr.

Potentialet baserer sig på stordriftsfordelene ved at overgå til Movias standard serviceniveau, herunder samkørslen, og bygger på forvaltningens konkrete vurdering af det procentvise besparelspotentiale på de forskellige

kørselstyper som beregnet i nedenstående skema.

<u>Opgaver etape 1</u>	Budget	Besparelse	
	2014	Kr.	%
Lægekørsel	619.000	92.850	15
Kørsel genoptræning, bus *	795.000	39.750	5
Kørsel genoptræning, taxa	135.000	20.250	15
Kørsel syge/invalidede børn og unge	303.450	45.518	15
Kørsel hjælpemidler mv.	171.210	25.682	15
I alt	2.023.660	224.049	

\*Her vil besparelsen først have en effekt efter etablering af den nye genoptræning.

Der er tilknyttede merudgifter som følge af øget administration ved bestilling af holdkørsel til genoptræning og til personale, som kan tage hånd om eksempelvis demente borgere i potentiel ventetid. Forvaltningen anslår, at merudgifterne beløber sig til ca. 50.000 kr.

Samlet set anslår forvaltningen et nettobesparelspotentiale for opgaverne i etape 1 på 0,2 mio. kr. årligt med virkning fra 1. oktober 2015.

Forvaltningen skønner, at besparelspotentialet for anden etape vil være ca. 5 %, svarende til ca. 0,6 mio. kr. årligt fra 1. oktober 2016.

Samlet for etape 1 og 2 betyder det en besparelse på ca. 0,8 mio. kr. årligt, svarende til en besparelse på ca. 5 %.

Disse skøn er behæftet med stor usikkerhed bl.a. fordi, besparelspotentialet for etape 2 (rutekørsel) først vil blive endeligt kvalificeret i 2015 med udgangspunkt i Kommunalbestyrelsens beslutning om valg af serviceniveau for etape 2 (rutekørsel).

Forvaltningens foreløbige kvalificering af besparelspotentialet er udover de politiske tilkendegivelser på området ligeledes baseret på et løsningsnotat, som COWI har udarbejdet for Hvidovre Kommune på baggrund af en analyserapport. I løsningsnotatet er Hvidovre Kommunes besparelspotentiale angivet i et spænd i mellem 4 % og 27 %. På den baggrund er det forvaltningens umiddelbare vurdering, at besparelser på mere end ca. 5 % vil betyde væsentlige ændringer af serviceniveauet, i form af eksempelvis øget brugerbetaling, samt stramninger på visitation.

Såfremt Kommunalbestyrelsen ønsker den fulde besparelse, jf. COWI's løsningsnotat, i 2017, med laveste serviceniveau, skal befordringen bl.a. kun gives til de borgere, der har et lovkrav på befordring, og der gives ikke lov til, at chaufføren afhenter borgeren ved hoveddøren, samt borgeren får ikke mulighed for en ledsager m.v. Dette vil derfor betyde væsentlige serviceændringer ifht. det nuværende serviceniveau.

Besparelsen er ikke indregnet i budgettet. Besparelsen vil blive indarbejdet i det fremtidige budgetarbejde.

Anbefales godkendt.

**BESLUTNING I KOMMUNALBESTYRELSEN DEN 16-12-2014**

---

Ad 1. – 5.

Økonomiudvalgets indstilling godkendt.

## **Punkt 5: Eventuelt**

14/13397

## Eventuelt

### **BESLUTNING I ØKONOMIUDVALGET DEN 16-12-2014**

---

Niels Ulsing (F) spurgte til notat om hjemmesygeplejen – og bad om uddybende bemærkninger vedrørende forbruget af vikarer og vikarernes uddannelse og kompetenceniveau inden for hjemmesygeplejen.

Mogens Leo Hansen (Ø) bemærkede, at beboerne havde været rigtig glade for udbygningen af Krogstenshave.