

Ændring i vilkår for tildeling af kørsel til særlige dagtilbud

Kort resumé: Det foreslås, at der ikke længere automatisk skal tildeles kørsel til særlige dagtilbud i Københavns Kommune. I stedet skal der bevilliges kørsel på baggrund af konkret vurdering efter ansøgning fra forældre. Der investeres i omlægning af den aktuelle proces for tildeling af kørsel.

Fremstillende forvaltning: Børne- og Ungdomsforvaltningen (BUF)

1. Beskrivelse af forslag (fremgangsmåde og effekt)

I Københavns Kommune er der 8 særlige dagtilbud med i alt 238 pladser. De særlige dagtilbud er for børn med betydelig og varig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne. Der er en særlig god normering i tilbuddene, og det faste personale har udvidet samarbejde med andre fagfolk. Københavns Kommunes særlige dagtilbud er drevet under servicelovens §32.

Alle børn, der går i et særligt dagtilbud, får på nuværende tidspunkt tilbudt kørsel mellem hjem og dagtilbud, hvilket familierne oplyses om, når de modtager et tilbud om særligt dagtilbud. Det er op til kommunen, om transporten af alle børn skal være en del af det særlige dagtilbud. Serviceloven eller hertil hørende regler indeholder ikke bestemmelser, som forpligter kommunen til at yde kørsel til og fra særlige dagtilbud for alle børn. Når Københavns Kommune i dag tilbyder kørsel til alle børn i særlige dagtilbud er det således et udtryk for et besluttet serviceniveau i København og i gennemsnit koster det 130 t. kr. pr. år pr. barn, der bliver kørt i dag.

I 2023 var der udgifter på 21,0 mio. kr. for kørsel af børn til særlige dagtilbud. Med denne investeringscase foreslås det, at forældrene ikke længere automatisk tilbydes kørsel til særlige dagtilbud, men i stedet henvises til mulighed for ansøgning om kørsel under servicelovens §41. Ansøgningen kan som udgangspunkt imødekommes, hvis der er tale om nødvendige merudgifter som følge af et betydelig og varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne eller indgribende kronisk eller langvarig lidelse. Hovedparten af effektiviseringen findes ved, at der ydes 50% i refusion fra staten til kommunens dækning af merudgifterne til kørsel bevilliget efter §41. Ændringen vil dog betyde at familierne skal ansøge om kørsel, og at forvaltningen skal håndtere disse ansøgninger samt løbende følge op på behovet for fortsat kørsel. Når familierne modtager et tilbud om plads i særligt dagtilbud, vil der medfølge information og vejledning til søgning af kørsel under §41.

Investeringscasen har en 3-årig indfasning før fuld effekt for at ændringen vil få mindst mulig betydning for de familier der nu får kørsel til særlige dagtilbud. Dertil forventes det ikke, at ændringen vil betyde en væsentlig ændring for forældre til børn i særlige dagtilbud, da de der har behov for kørsel vil få tildelt kørsel.

Når et serviceniveau ændres, så den tidligere tilbudte hjælp enten sættes ned eller stopper helt, skal kommunen altid vurdere hver enkelt borgers behov og give en konkret og uddybende begrundelse for den beslutning, der er truffet. Kommunen skal altså altid i den konkrete sag kunne forklare borgeren, hvorfor denne ikke længere er berettiget til hjælp, hvis det er tilfældet. Her må der i afgørelsen ikke alene henvises til det ændrede serviceniveau lige som at der kun må inddrages saglige hensyn, og et hensyn til kommunens økonomi må således aldrig stå alene. Når der træffes en sådan afgørelse, finder forvaltningslovens regler om partshøring, begrundelse og klagevejledning anvendelse. Ved behandling af ansøgninger om kørsel under §41 vil forvaltningen derfor leve op til de bestemmelser der indgår i §41 og foretage den nødvendige løbende opfølgning.

2. Økonomi

Investering:

Til visitation og håndtering af anmodninger om tildeling af kørsel under servicelovens §41 afsættes 2 årsværk varigt. Der forventes nyansættelse i august 2024, hvorfor udgiften i 2024 er halveret. Udgiften er inkl. overhead. Hovedansvaret for tildeling af kørsel under §41 vil ligge i forvaltningens visitation og kørselskontoret vil have ansvaret for at følge op på faktura. Snitfladerne vil løbende blive vurderet når forvaltningen bliver klogere på opgavens omfang. Investeringen fordeles 1,5 årsværk til visitationen og 0,5 årsværk til kørselskontoret. Dertil afsættes der 2 årsværk fordelt over to år til implementering af om-lagt praksis. Heri indgår ligeledes midler til kommunikation om ændringen og opdatering af informationsmateriale.

Effektivisering:

Ved tildeling af kørsel under §41 er der 50% statsrefusion. Det betyder, at forudsættes det, at alle dem der får kørsel nu, fortsat vil kunne få kørsel under §41 vil der være en besparelse på 50% af det nuværende beløb. Der kan derfor som minimum forventes en besparelse på 9,0 mio.kr. Besparelsen forventes dog at være lidt højere, da støtten fremad kun vil blive givet til dem, som har lovkrav på det. Ved fuld indfasning forventes derfor en varig effektivisering på 11 mio. kr.

Det foreslås, at besparelsen indfases over 3 år med forventning om, at de familier, der nu får kørsel, bliver mindst muligt berørt af ændringen og for at kunne opstarte en korrekt håndtering af de ansøgninger, der kommer ind. Effektiviseringen forventes fuldt implementeret i januar 2028.

Tabel 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1.000 kr. 2025 p/l	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Varige ændringer (effektiviseringer og drift)							
Besparelse på kørsel til særlige dagtilbud	Service		-3.000	-5.000	-7.000	-11.000	-11.000
Behandling af ansøgninger til kørsel under §41	Service		1.362	1.362	1.362	1.362	1.362
Samlet varig ændring	Service		-1.638	-3.638	-5.638	-9.638	-9.638
Implementeringsomkostninger (midler fra investeringspuljen)							
Omlægning af praksis og ændring i materiale fra visitationen	Service	340	681	341			
Samlede implementeringsomkostninger		340	681	341			
Samlet økonomisk påvirkning		340	-957	-3.297	-5.638	-9.638	-9.638
Tilbagebetalingstid baseret på Serviceeffektivisering	2						
Tilbagebetalingstid baseret på Totaløkonomi	2						

Noter til alle tabeller: Forslaget skal udarbejdes i 2025 p/l, men udmøntes i overførselssagen i 2024 p/l. Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

3. Implementering og opfølgning

Opfølgningsmål	Hvordan måles opfølgningsmålet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Implementering og anvendelse af investeringsmidler			
Information om ændring i praksis	Informationsmateriale til forældre tilrettet og vejledning til udarbejdelse af ansøgning udarbejdet.	FAC, visitationen	Juni 2024
Beskrivelse af ændret praksis udarbejdes	Praksisbeskrivelse udarbejdet.	FAC, visitationen eller SOF	Oktober 2024
Ny praksis implementeret	Introduktion for relevante medarbejdere afsluttet.	ARC (kørselskontor) og FAC (visitationen)	December 2025

Realisering af effektiviseringer			
Modtagelse af statsrefusion.	Ved fakturagennemgang	ARC (kørselskontoret)	Løbende fra december 2025
Ændret praksis evalueres. Der følges op på, om der er flere end forventet der får tildelt kørsel	Skriftlig evaluering fremlægges for de relevante chefer.	FAC (visitationen) og ARC (kørselskontoret)	Juni 2026

4. Risikovurdering

Det vurderes, at en ændring i vilkår for tildeling af kørsel til særlige dagtilbud vil have en lav risiko for idet forventningen er, at der ikke kommer til at være en ændring for de familier der allerede får kørsel.

ADMINISTRATIVT BILAG TIL INVESTERINGSFORSLAG

5. Hvem er hørt?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	24. januar 2024

Relevante samarbejdspartnere i kommunen, der er inddraget

BUF's visitationsteam og klyngeleder for specialdagtilbud er inddraget i udarbejdelse af forslaget. BUF's forpligtelser vedr. kørsel af børn i særlige dagtilbud er ligeledes vurderet af BUF's jurister.