

10. Serviceniveau på flexhandicapkørsel (B)

Sagsnr.: 22-019681

Åbent

Kompetence

Byrådet

Beslutningstema

Byrådet kan på baggrund af indstilling fra Seniorudvalget beslutte, at fastsætte et serviceniveau for ekstrakørsler i flexhandicapkørselsordningen efter endt høring.

Indstilling

Konstitueret sundheds- og ældrechef indstiller,

1. at Byrådet på baggrund af indstilling fra Seniorudvalget beslutter et serviceniveau for ekstrakørsler til flexhandicapkørselsordningen, hvor behovet for ekstrakørsler tager udgangspunkt i en individuel vurdering ud fra fastsatte kriterier, men med et loft på 20 ekstrakørsler.

Sagens indhold

Seniorudvalget behandlede sag om serviceniveau på ekstrakørsler i flexhandicapkørselsordningen på mødet den 28. marts 2023 punkt 6. Her fik Seniorudvalget forelagt fire forslag til serviceniveau på flexhandicapkørsel, hvor administrationen indstillede forlag 1, som var ingen ekstrature ud over det lovpligtige.

Seniorudvalget valgte at sende forslag 2 i høring i Teknik-, Plan- og Landdistriktsudvalget, Socialudvalget, Ældrerådet, Handicaprådet og Rådet for Socialt Udsatte. Der er nu indkommet høringssvar og Seniorudvalget skal beslutte, hvilket serviceniveau for ekstrakørsler i flexhandicapordningen, Seniorudvalget vil indstille til byrådets godkendelse.

Baggrund

I Budgetaftale 2023-26 blev der vedtaget en reduktion i budgetområdet 'Bustrafik' på 7 mio. kr. årligt (prioriteringsforslag 8.6.2.03 Busdrift). Af prioriteringsforslaget fremgår det, at en del af reduktionen skal findes ved at nedbringe kommunens omkostninger til den visiterede flexhandicapkørsel. Dette skal ske ved, at de visiterende enheder i Center for Handicap og Psykiatri og Center for Sundhed og Ældre undersøger muligheden for at sætte rammer og kriterier for, hvordan der visiteres til ydelsen.

Flexhandicapordningen

Flexhandicapkørsel er en lovbestemt kørselsordning for borgere over 18 år med funktionsnedsættelser, fx svært bevægelseshæmmede, blinde eller stærkt svagtseende borgere. Denne gruppe borgere har et retskrav på at kunne benytte trafiksekskabernes ordning for individuel handicapkørsel.

Svært bevægelseshæmmede omfatter kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykker, gangstokke og lignende. Kørestol eller ganghjælpemiddel skal være bevilget af kommunen. Ved blinde og svagtseende forstås personer med synsstyrke på 10% eller mindre samt personer med komplikationer som for eksempel synsfeltindskrænkning, der gør, at man ser mindre end 10%.

Flexhandicapkørsel kan bruges til alle formål. Det gælder besøg hos familie og venner, indkøb og kulturelle aktiviteter. Flexhandicapkørsel kan også anvendes i forbindelse med behandling og terapi, hvis dette ikke er dækket af anden kørselsordning.

Serviceniveau på Flexhandicapkørsel

Det er kommunen, der visiterer borgere til flexhandicapkørsel ud fra de lovmæssigt fastlagte kriterier i forhold til målgruppe for ordningen. Movia Flextrafik står for tilrettelæggelsen af kørslen. Movia ejes af de 45 kommuner og to regioner på Sjælland og er dermed en offentlig virksomhed reguleret af lov om trafiksekskaber.

Borgere fra 65 år visiteres til ordningen af Center for Sundhed og Ældre, og borgere i alderen 18-65 år visiteres til ordningen af Center for Handicap og Psykiatri.

Borgeren har lovmæssigt ret til at få visiteret 104 enkeltture i et kalenderår, hvilket svarer til gennemsnitligt en ud- og hjemtur om ugen uanset længde. Hvis borgeren har brugt de 104 ture inden årets afslutning, har borgerne i særlige tilfælde kunnet visiteres til ekstrature efter ansøgning. Antallet af ekstrature har udgjort kommunens serviceniveau på flexhandicapkørsel. For nuværende har Slagelse Kommune ikke et politisk fastsat serviceniveau på ekstrature.

Serviceniveau i andre kommuner

Administrationen har undersøgt serviceniveauet i andre kommuner. Serviceniveauet er forskelligt fra kommune til kommune. Nogle kommuner tilbyder ikke ekstrature, nogle kommuner har et loft for ekstrature på for eksempel 20 ekstrature, mens der for nogle kommuner ikke er et loft, men hvor der er en individuel vurdering ved ansøgning om ekstrature.

Brug af flexhandicapkørsel

I 2022 anvendte 710 borgere flexhandicapkørsel. Antal borgere, der benyttede ekstrature i 2021 var 59 borgere, og i 2022 var det 58 borgere. I bilag 1 ses en sammenligning af brug af flexhandicapkørsel generelt i 2021 og 2022.

Egenbetaling

Borgeren har en egenbetaling i form af et forudbetalt medlemskab på 300 kr. om året. Derudover koster de første 5 km 24 kr. Fra 5 - 40 km er kørselsprisen 2,4 kr./km. Fra 40 km er kørselsprisen 1,2 kr./km. Ledsager koster op til 50% af turens pris. Det er muligt at have to ledsagere med. Kommunen betaler resten af omkostningerne til kørslen, som altså udgør en udgift for kommunen.

Administrationen har undersøgt muligheden for at justere i egenbetalingen. Transportministeriet oplyser, at egenbetalingen skal følge de ordinære takster, som fastsættes af trafikselskabet - her Movia.

Forslag til fremtidigt serviceniveau på flexhandicapkørsel

Administrationen har opstillet følgende forslag til serviceniveau for flexhandicapkørsel:

Forslag 1: Ingen ekstrature

Der bevilges ikke ekstrature udover de lovbestemte 104 ture om året. Fordelen ved denne ordning er, at der ikke vil være udgifter til ekstrature i flexhandicap-ordningen. Ulempen er, at borgere med særlige behov ikke har mulighed for ekstrature. I 2022 var der 58 borgere, som benyttede ekstrature hvor andre kørselsordninger ikke dækker samt til vederlagsfri fysioterapi og træning. Den økonomiske effekt ved denne model ud fra kørselsmønstret i 2022 estimeres til en reduktion i udgifter til flexhandicapkørsel på 1,3 mio. kr. årligt.

Forslag 2: Individuel vurdering af behovet for ekstrature, men med et loft på 20 ekstrature ud fra fastsatte kriterier. Dette forslag har været i høring.

Der bevilges højst 20 ekstrature, udover de lovbestemte 104 ture om året. Ved denne ordning vil 9 ud af 58 borgere, der i 2022 benyttede ekstrature, få dækket deres kørselsbehov fuldt ud, mens de øvrige kun vil få dækket deres behov for ekstrature delvist eller slet ikke, da ekstraturene kun dækker kørsel til vederlagsfri fysioterapi og træning, samt ture, hvor andre kørselsordninger ikke dækker. Fordelen ved denne ordning er, at det vil holde udgifter til ekstrature nede. Den økonomiske effekt ved denne model ud fra kørselsmønstret i 2022 estimeres til en reduktion i udgifter til flexhandicapkørsel på 1,1 mio. kr. årligt.

Forslag 3: Individuel vurdering af behovet for ekstrature, men med et loft på 100 ekstrature ud fra fastsatte kriterier.

Fordelen er, at borgere, som har behov for at få bevilget ekstrature udover de 104 kørsler, har mulighed for det, ud fra en individuel vurdering og fastsatte kriterier. Der var 6 borgere, som brugte mere end 100 ekstrature i 2022. Ved denne mulighed får 46 ud af 58 borgere dækket deres nuværende kørselsbehov. Den økonomiske effekt ved denne model ud fra kørselsmønstret i 2022 estimeres til en reduktion i udgifter til flexhandicapkørsel på 500.000 kr. årligt.

Forslag 4: Individuel vurdering af behovet for bevilling af ekstrature ud fra fastsatte kriterier.

Fordelen er, at borgere, som har behov for at få bevilget ekstrature udover de lovpligtige 104 kørsler, har mulighed for det, ud fra en individuel vurdering og fastsatte kriterier. Ulempen ved denne ordning er, at kommunen ikke vil have et loft for udgifter til ekstrature. I 2022 brugte 6 borgere ekstrature til andre formål. Disse 6 borgere får ikke dækket deres kørselsbehov ved fastsættelse af

serviceniveau, fordi ekstraturene bliver bevilliget efter fastsatte kriterier. Den økonomiske effekt ved denne model ud fra kørselsmønstret i 2022 estimeres til en reduktion i udgifter til flexhandicapkørsel på 370.000 kr. årligt.

Forskellen på forslag 4 og den nuværende ordning er, at det på nuværende tidspunkt er muligt for borgere at få bevilget et ubegrænset antal ekstrature til valgfrie formål. Ved forslag 4 er formålet begrænset gennem fastsættelse af kriterier.

Beregningerne i forslag 2, 3 og 4 er lavet med den forudsætning, at kriterierne for bevilling af ekstrature er, at kørslen er til vederlagsfri fysioterapi.

Borgerens mulighed for at benytte andre kørselsordninger

Flexhandicapordningen udgør et supplement til øvrige kørselsordninger til lignende formål. I bilag 2 er vedlagt en oversigt over andre mulige kørselsordninger, som borgerne kan benytte.

Indkomne hørings svar vedrørende forslag 2

Hørings svar fra Teknik-, Plan- og Landdistriktsudvalget:

(V), (B) og (C) anbefaler forslag 2 i den videre proces. (A) kan ikke anbefale forslag 2 og vil gerne se på, om man kan optimere og organisere anderledes, gerne i dialog med Handicaprådet og Ældrerådet.

Hørings svar fra Socialudvalget:

(V), (F) og (C) anbefaler forslag 2. (A) stemte imod med følgende bemærkning: (A) vil gerne se på, om man kan optimere og organisere anderledes, gerne i dialog med Handicaprådet og Ældrerådet.

Hørings svar fra Ældrerådet er vedlagt i bilag 3. Et kort resume gives her:

- Ældrerådet er enig i, at det er en individuel vurdering af behovet, der er udgangspunktet for at blive visiteret til ekstrakørsler, og anbefaler, at der ikke sættes et loft på ekstrakørsler, men at det er de fastsatte kriterier, der regulerer antallet af bevillinger af ekstrakørsler. Ældrerådet har lagt vægt på den særlige målgruppe, som flexhandicapkørsel retter sig imod, og også at ordningen kan bruges til alle formål, som for eksempel besøg hos familie og venner, indkøb og aktiviteter. Flexhandicapkørselsordningen indgår derfor som et vigtigt element i den forebyggende indsats mod ensomhed.

Hørings svar fra Handicaprådet er vedlagt i bilag 4. Et kort resume gives her:

- Forslaget vil begrænse en del menneskers mulighed for at komme til nødvendig behandling, på arbejde eller besøge familie. Dette kan Handicaprådet ikke støtte op omkring.
- Det er Handicaprådet opfattelse, at selv om der er personer, der bruger ekstrakørsler, så er der også personer, der ikke bruger alle de bevilgede kørsler, hvorfor ordningen burde være uden væsentlige ekstraudgifter, som der beskrives i materialet, at der er for nuværende.
- Handicaprådet kan ikke støtte op omkring at begrænse muligheden for ekstrakørsler for de mennesker, der har behov for den mulighed.
- Handicaprådet anbefaler, at den nuværende praksis på området bevares med baggrund i den forringelse af busdækningen, der vil ske fra dette års sommer. Der er stor risiko for, at det vil betyde større social isolation, når man samlet set får begrænset sin mulighed for at transportere sig med de tilbud, der vil være tilbage, hvis forslaget gennemføres.

Rådet for Socialt Udsatte har ikke indgivet hørings svar.

Administrativ bemærkning til hørings svar

Handicaprådet anfører, at der er en faktisk fejl i materialet, hvor det fremgår at blinde og svagsynede lovgivningsmæssigt fik krav på at komme ind i ordningen i 2018. Handicaprådet anfører, at det trådte i kraft i 2017.

Administrationen bemærker, at lov nr. 315 blev vedtaget 25. april 2018, hvor blinde og svagsynede blev en del af målgruppen for individuel handicapkørsel pr. 1. juli 2018.

Handicaprådet anfører, at det udsendte materiale ikke er fuldt tilgængeligt for mennesker med nedsat syn eller helt blinde, idet bilag 1 læses og forstås som engelsk tekst, hvilket umuliggør læsning af bilaget.

Administrationen bemærker, at høringsmaterialet er gjort tilgængeligt i henhold til den harmoniserede europæiske standard [EN 301 549](#) (gældende lovgivning). Derudover er dokumentet testet i relevante programmer, som alle læser dokumentet op på dansk. Administrationen har været i løbende dialog med pågældende borger.

Administrationen bemærker generelt, at det forsat er muligt at bruge flexhandicapkørsel til vederlagsfri fysioterapi inden for de 104 lovbestemte ture.

Retligt grundlag

Efter § 11, stk. 1 i lov om trafikselskaber skal trafikselskabet etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede personer og for blinde og stærkt svagtseende personer - alle på 18 år og derover.

Jf. § 11, stk. 2 skal den individuelle handicapkørsel omfatte mindst 104 enkeltture om året så tæt til gadedøren som muligt og foregå i egnet køretøj.

Jf. § 11, stk. 4 må taksterne for individuel handicapkørsel ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikselskabet.

Handlemuligheder

Byrådet har følgende handlemuligheder:

- A. Beslutte et serviceniveau for ekstrakørsler på flexhandicapkørselsordningen, hvor der foretages en individuel vurdering af behovet for ekstrakørsler, ud fra fastsatte kriterier, og et loft på 20 ekstrakørsler.
- B. Beslutte et andet serviceniveau for ekstrakørsler på flexhandicapkørselsordningen.

Vurdering

Administrationen vurderer, at der er behov for at nedbringe udgifterne til flexhandicapkørselsordningen med henblik på budgetoverholdelse på budgetområde 'Bustrafik'.

Økonomiske og personalemæssige konsekvenser

Budgettet til flexhandicapkørsel er placeret sammen med den kollektive bustrafik (de gule busser) og flextur under budgetområdet 'Bustrafik' i Teknik-, Plan- og Landdistriktsudvalget. Det betyder, at udgifter til flexhandicapkørsel påvirker budgettet for den øvrige kollektive trafik. I 2023 udgør den samlede budgetramme 52,6 mio. kr.

Udover budgetreduktionen på 7,0 mio. kr., besluttet i Budgetaftale 2023-26, har det været en udfordring, at den afsatte budgetramme til 'Bustrafik' ikke stod mål med den årlige udgift. På Byrådets møde den 28. november 2022 punkt 19 om trafikbestilling 2023 blev der besluttet besparelser i den kollektive bustrafik for et beløb svarende til 9,5 mio. kr. i helårvirkning for perioden juni 2023 til juni 2025. Herefter skønnes det, at der er balance mellem serviceniveau og budget. Det skal bemærkes, at indfasningen af budgetreduktionen betyder et merforbrug i 2023 på cirka 5,4 mio. kr. og et merforbrug i 2024 på cirka 4,8 mio. kr. på budgetområdet. Dette er med afsæt i de forudsætninger, som på beslutningstidspunktet lå til grund for trafikbestillingen. Indeholdt i forudsætningerne var, at udgifter til flextur og flexhandicapkørsel ikke fortsatte med at stige, set i forhold til det forventede forbrug i 2022. Det forventede forbrug var estimeret til henholdsvis 4,5 mio. kr. for flextur og 6,7 mio. kr. for flexhandicapkørsel. Det har imidlertid vist sig, at den faktiske udgift i 2022 til flexhandicapkørsel beløb sig til 7,1 mio. kr. og forventes forsat at stige i årene fremover, blandt andet på grund af demografiudviklingen.

Udgifterne til flexhandicapkørsel har været:

2016: 2,5 mio. kr.

2017: 2,8 mio. kr.

2018: 4,2 mio. kr.

2019: 5,5 mio. kr.

2020: 5,9 mio. kr.

(Movias bestyrelse besluttede den 10. september 2020, som følge af Covid-19, at regioner og kommuner skulle betale den afsatte budgetudgift til flextrafik, herunder flexhandicap, også selvom Movia ikke udførte de pågældende kørsler).

2021: 6,1 mio. kr.

2022: 7,1 mio. kr.

Årsager til stigende udgifter til flexhandicap indtil nu:

- Udvidelse af kørselsordningen i 2017, så den også omhandler kørsel til behandling, terapi og lignende
- Udvidelse af målgruppen i 2018, så den omfatter blinde og stærkt svagtseende fra 18 år og op
- Generel stigning i antal borgere, der bruger ordningen. I 2021 var der 605 aktive brugere af ordningen. I 2022 var antallet steget til 710 aktive brugere
- Stigning i brugen af ekstrakørsler. I 2021 blev der kørt 3923 ekstrakørsler. I 2022 var dette tal steget til 4566.

Fremtidige udgifter til flexhandicapkørsel

Som følge af demografiudviklingen på ældreområdet, vil der forventeligt være en generel stigning i udgifter til flexhandicapkørsel i de kommende år. Et estimat baseret på ren demografi viser en pris- og lønfremskrevet stigning i udgifter fra 2022 til 2023 på 340.000 kr. årligt. Ud fra Slagelse Kommunens befolkningsprognose 2022 vil der være en tilsvarende årlig stigning i udgifter i årene frem til 2032. Budgettet til den kollektive trafik demografireguleres pt. ikke, men dette analyseres videre med henblik på at indgå i Budget 2024-27.

En beregning baseret på de faktiske udgifter for første tredjedel af 2023 viser en estimeret udgift på 8,9 mio. kr. til flexhandicapkørsel i 2023. Der ses dels en stigning i antal kørsler generelt og dels er udgifterne pr. tur steget med ca. 20 % fra 2022 til 2023, hvilket i nogen udstrækning kan tilskrives den generelle inflationsudvikling.

Tværgående konsekvenser

Da budgettet til flexhandicapkørsel indgår i budgettet til den kollektive trafik, vil beslutninger vedrørende serviceniveauet for flexhandicap få konsekvenser for serviceniveauet i den ordinære kollektive bustrafik.

Sagens videre forløb

Seniorudvalget får en opfølgning på brugen af flexhandicapkørselsordningen primo 2024.

Beslutning i Seniorudvalget den 30. maj 2023

Fraværende: Ingen

At 1: Godkendt.

Beslutning i Økonomiudvalget den 12. juni 2023

Fraværende: Anne Bjergvang (A), Jørgen Grüner (F)

At 1: Indstilles til Byrådets godkendelse.

Beslutning i Byrådet den 19. juni 2023

Fraværende: Sofie Janning (A)

At 1: Godkendt.

Bilag

22-019681-14	Bilag 1 - Kørselssammenligning 2021-2022
22-019681-3	Bilag 2 - Kørselsordninger for Ældre i Slagelse Kommune 2023
22-019681-8	Bilag 3 - Høringssvar Ældrerådet
22-019681-13	Bilag 4 - Høringssvar Handicaprådet