

## Indholdsfortegnelse - Bilag

<b>Indholdsfortegnelse - Bilag</b> .....	<b>1</b>
<b>3.3 Status på arbejdet omkring infrastrukturinvesteringer</b> .....	<b>2</b>
Bilag 1: Infrastruktur Hovedstaden - opfølgning og kommunikationsplatform .....	2
<b>3.6 Drøftelse af ramme for kommende sundhedsaftale 2019-2022</b> .....	<b>8</b>
Bilag 1: Region Hovedstadens forslag til 3 fælles udfordringer .....	8
<b>3.7 Analyse af udviklingen i udgifter per dag på det specialiserede socialområde og specialundervisning</b> .....	<b>12</b>
Bilag 1: Centrale resultater fra analyse af udvikling i takstbelagte tilbud.....	12

### **3.3**

### **Status på arbejdet omkring infrastrukturinvesteringer**

## Infrastruktur Hovedstaden - opfølgning og kommunikationsplatform (Version 2)

### Baggrund

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden vedtog i efteråret 2016 et fælles grundlag for infrastrukturprioriteringer i hovedstaden:

#### Prioriterede vejprojekter # VIP PROJEKTER:

- Forlængelse af Frederikssunds-og Hillerødmotorvejen, der skal mindske trængslen på indfaldsvejene fra Nordsjælland mod København og dermed reducere rejsetiden til centrale trafikknudepunkter.
- Vestlig transportkorridor, der skal aflaste Ring 3 og 4 – VVM-undersøgelse
- Østlig ringforbindelse (havnetunnel) som skal medvirke til at aflaste trængslen i indre København og de vestlige ringveje – Undersøgelse

#### Prioriterede kollektive trafikprojekter # VIP PROJEKTER:

- Automatisering af S-tog, så det kommer til at fungere som et metrosystem
- Ny regionaltogetforbindelse (Ring Syd) fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Lufthavnen.
- Forbedring af kystbanen
- Sammenhængende banebetjening i håndfladen
- Særligt vedr. Bornholm

Formålet med de fælles prioriteringer er via et fælles politisk grundlag at tiltrække infrastrukturinvesteringer til hovedstadsregionen. Det er derfor vigtigt at kommunerne og regionen fortsat bakker op om de prioriterede projekter og vedbliver at fremme deres realisering.

For at kunne lægge det fornødne pres på fremdriften i de vedtagne projekter har KKR Hovedstaden og Regionsrådet endvidere besluttet, at arbejde videre med fælles interessevaretagelse og kommunikationsplatform for at få regering og Folketing i tale.

I forbindelse med interessevaretagelse af hovedstadens prioriteringer er det nødvendigt at holde sig orienteret ift. øvrige projekter og arbejder på transportområdet. Særligt ift. det arbejde der foregår i regi af Greater Copenhagen og fremme af det fælles trafikcharter. Ligeledes bør der tages højde for projekter igangsat i regi af ReVUS mv.

### Opgaver og organisering

Der er en række elementer der skal indgå i interessevaretagelsen

#### *Overordnet organisering*

KKR Hovedstaden /Region Hovedstaden er den politiske styregruppe med følgende ansvar:

- sikre fremdrift for de 8 projekter

Dato: 25. januar 2017

Sags ID: SAG-2017-00547  
Dok. ID: 2305690

E-mail: AFP@kl.dk  
Direkte:

Albertslund Kommune  
Nordmarks Alle  
2620 Albertslund

[www.kl.dk/kkr-hovedstaden](http://www.kl.dk/kkr-hovedstaden)  
Side 1 af 5

- fokusering af indsatserne, herunder udpegning af områder som skal gives ekstra opmærksomhed i en given periode.
- godkendelse af de enkelte projekters målbeskrivelser og planer for handling (igangsættelse).

KKR modtager på møderne afrapporteringer omkring arbejdet med de særligt udvalgte områder.

Hvert andet år ses der på prioriteringen mellem områderne og behovet for revurdering heraf. Vurderingen sker på baggrund af opfyldelsen af målbeskrivelserne for de enkelte projekter.

#### *Afdækning af midler*

Indledningsvist skal der endvidere ske en afdækning af hvilke midler, der kan komme i spil ift. fremtidige investeringer.

En viden om hvornår og hvor mange midler der kommer i spil er afgørende for en fokuseret interessevaretagelse.

#### *Konkret plan for de 8 projekter:*

For alle 8 projekter skal følgende gøres:

- Udarbejdelse af målbeskrivelser

Beskrivelserne skal dels give en status på, hvor det enkelte projekt er nu og hvilke mål for at sikre fremdrift mod realisering, der skal arbejdes med inden for en 2 årig horisont.

- Udarbejdelse af præsentationsmateriale

Der udarbejdes materiale til fælles brug for alle kommuner og region. Eksempelvis 2-siders faktaark, der har en oversigt over de væsentligste informationer: indhold/ formål, udfordringer, målsætninger, indsatser, potentialer, tovholdere mv.

- Konkret plan for interessevaretagelse i folketing og regering

Der udarbejdes en oversigt over relevante folketingspolitikere og regeringsmedlemmer som kan bære budskaberne videre ind på Christiansborg og i kommende forhandlinger. Oversigten skal indeholde både trafikordfører og oversigt over folketingsmedlemmer valgt i de til hovedstadsregionen hørende valgkredse.

På baggrund heraf udarbejdes en plan for, hvorledes interessevaretagelsen kan tilrettelægges. Både set ift. kommende forhandlinger og evt. opsplnitning mellem de prioriterede projekter.

Der sigtes efter at afholde en konference med bred deltagelse fra lokalt valgte folketingsmedlemmer og trafikordfører samt øvrige interessenter i august 2017. Konferencen skal både favne Greater Copenhagen TrafikCharter og de fælles infrastrukturprioriteringer i Hovedstaden.

- Tovholdere blandt kommuner og region

For at sikre mest mulig gennemslagskraft på nationalt niveau etableres en organisering i Hovedstaden for hver af infrastrukturprioriteringerne, som koordinerer og tilrettelægger kommunikations- og lobbyindsatsen overfor regering, Folketing og øvrige interessenter. Tovholderkommunen har ansva-

Dato: 25. januar 2017

Sags ID: SAG-2017-00547  
Dok. ID: 2305690

E-mail: AFP@kl.dk  
Direkte:

Albertslund Kommune  
Nordmarks Alle  
2620 Albertslund

www.kl.dk/kkr-  
hovedstaden  
Side 2 af 5

ret for at drive arbejdet frem og rapportere til KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden ift. fremdrift.

Der udpeges tovholdere fra kommuner og region, ligesom KKR Hovedstadens sekretariat og kommunernes fælles Greater Copenhagen sekretariat understøtter arbejdet. Det kan endvidere overvejes om der skal indkøbes ydelser fra eksterne parter, fx i forbindelse med mere fremskredne projekter.

Endvidere afsøges mulighederne for samarbejde med nordkommunernes mand - ansat til at varetage deres særlige interesser på infrastrukturområdet.

Samarbejde/koordinering ift. Nordkommunernes arbejde 6 nordkommuner (Halsnæs, Gribskov, Fredensborg, Hillerød, Helsingør og Frederikssund) har i fællesskab besluttet at finansiere en medarbejder, der de kommende tre år skal understøtte interessevaretagelsen ift. 2 af de 8 VIP projekter: Forlængelse af Frederikssunds- og Hillerødmotorvejen samt forbedring af kystbanen.

– Samarbejde/ koordinering ift. ReVUS fyrtårsprojekt om Trafikplan  
Projektet er 1 af 10 fyrtårsprojekter i handlingsplanen for ReVUS 2017-18. Projektet skal give et bud på hvordan vi kan få hovedstadsregionen til trafikalt at hænge bedre sammen og samtidig medvirke til at reducere den stigende trængsel. Projektet relateres sig strategisk til Trafikcharteret i GC og til VIP projekterne og det vil være relevant at indtænke satsningen ift. interessevaretagelsen, ikke mindst ift. at sikre en fokuseret indsats og brug af ressourcer.

**Oversigt over de 8 infrastrukturinvesteringer for Hovedstaden, Forlængelse af Frederikssunds- og Hillerødmotorvejen**, der skal mindske trængslen på indfaldsvejene fra Nordsjælland mod København og dermed reducere rejsetiden til centrale trafikknudepunkter.

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at gennemføre Frederikssundsmotorvejens tredje etape og forlænge Hillerødmotorvejen. Den tredje etape af Frederikssundsmotorvejen består af en udvidelse fra den nuværende slutning syd for Ballerup op til Frederikssund. Forlængelsen af Hillerødmotorvejen består af én sammenhængende motorvej mellem Hillerød og København samt en opgradering af landevejen fra Hillerød til Helsingør. Formålet er at mindske trængslen fra Nordsjælland mod København og dermed reducere rejsetiden til centrale trafikknudepunkter.

*Status* Projektet indgår i regeringsgrundlaget: gennemførelse af en VVM-undersøgelse af en udvidelse af den eksisterende motortrafikvej til en 4-sporet motorvej på hele strækningen.

*Ansvarlige kommuner:* de 6 nordkommuner ved fællesfinansieret samarbejde

#### **Vestlig transportkorridor, der skal aflaste Ring 3 og 4**

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at der gennemføres en VVM undersøgelse af den sydlige del af Ring 5 fra Køge over Høje Taastrup (via transportcenteret) til Frederikssundmotorvejen. End-

Dato: 25. januar 2017

Sags ID: SAG-2017-00547  
Dok. ID: 2305690

E-mail: AFP@kl.dk  
Direkte:

Albertslund Kommune  
Nordmarks Alle  
2620 Albertslund

www.kl.dk/kkr-  
hovedstaden  
Side 3 af 5

videre noterer KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden sig, at Vejdirektoratet i en ny rapport fra juni 2016 konkluderer, at flere forhold peger på, at en udbygning af de eksisterende veje i hovedstadsområdet (indfaldsveje- og ringkorridorer) på længere sigt ikke kan stå alene som løsningsmuligheder. Parterne opfordrer derfor til, at der for den nordlige del af strækningen igangsættes mere detaljeret planlægningsundersøgelse, idet de beregnede trafiktal viser, at det kan være relevant. Baggrunden er, at der er behov for at se på perspektiverne ved at øge kapaciteten på tværs af hovedstadsområdet, da Vejdirektoratets analyser viser, at der i fremtiden er behov for en vestlig ringforbindelse – eller delstrækninger af en sådan.

*Status:*

*Ansvarlige kommuner:* fx Høje-Taastrup,

**Østlig ringforbindelse (havnetunnel)** som skal medvirke til at aflaste trængslen i indre København og de vestlige ringveje – Undersøgelse. Det fremgår af regeringsgrundlaget, at der skal igangsættes en undersøgelse af en østlig ringvej i København (havnetunnel), der bl.a. skal belyse finansieringsmulighederne. Tilvejebringelsen af en sådan analyse vil således supplere Trængselskommissionens arbejde. Formålet er at aflaste trængslen i indre København og de vestlige ringveje.

*Status:* Projektet indgår i regeringsgrundlaget: Staten, København og regionen har afsat midler til forundersøgelse om man bør derfor afvente resultatet heraf, før der sættes yderligere i gang.

*Ansvarlige kommuner:* fx København

**Automatisering af S-tog**, så det kommer til at fungere som et metrosystem. Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at der sker en automatisering af S-toget, så det kommer til at fungere som et metrosystem. Formålet er at øge den kollektive trafik, mindske trængslen i København og øge sammenhængen i Greater Copenhagen gennem en automatisering af S-togsystemet, der bevirker, at togene kan køre med en højere frekvens, hvilket giver kortere ventetid og dermed forbedrer S-togstjeningen for passagererne. Automatiseringen vil forbedre S-toget i hele hovedstadsområdet og forventes at give ca. 31% flere rejser pr. døgn i S-toget ca. 4,5% flere rejser pr. døgn i den kollektive trafik i regionen.

*Status:*

*Ansvarlige kommuner:*

– **Ny regionaltogetforbindelse (Ring Syd)** fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Lufthavnen.

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at der etableres en ny regionaltogetforbindelse mellem Roskilde og Københavns Lufthavn. Formålet er at styrke den kollektive trafik på den vigtige strækning mellem Roskilde og Københavns Lufthavn, herunder sikre en bedre sammenhæng med de nye trafikale knudepunkter Ny Ellebjerg og Glostrup. Forbindelsen vil øge tilgængeligheden til lufthavnen fra Roskilde, Sjælland og

Dato: 25. januar 2017

Sags ID: SAG-2017-00547  
Dok. ID: 2305690

E-mail: AFP@kl.dk  
Direkte:

Albertslund Kommune  
Nordmarks Alle  
2620 Albertslund

www.kl.dk/kkr-  
hovedstaden  
Side 4 af 5

det øvrige Danmark og forventes at aflaste Hovedbanegården med 13% og Nørreport St. med 7%.

*Status:*

*Ansvarlige kommuner:* fx København

### **Forbedring af kystbanen**

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler en opgradering af den eksisterende kyst-bane, så hastigheden kan øges på strækningen mellem Helsingør og Østerport St. Formålet er at øge hastigheden på Kystbanen og sikre en større rettidighed, så den kollektive trafik styrkes til gavn for passagerne.

*Status:*

*Ansvarlige kommuner:* de 6 nordkommuner ved fællesfinansieret samarbejde

### **Sammenhængende banebetjening i håndfladen**

Kommunerne i KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden anbefaler, at der skabes sammenhæng mellem metroen og letbanen i Ring 3. I tråd med principaftalen bag lom anlæg og drift af letbanen i Ring 3 anbefales det derfor, at der arbejdes videre med at sikre en sammenhængende banebetjening med Letbanen i Ring 3 som rygrad.

*Status:* Københavns Kommune har allerede gennemført et forstudie af en letbane fra Cityringen ved Nørrebro St. til letbanen i Ring 3 i Gladsaxe. Frem mod 2017 gennemfører Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Gladsaxe Kommune en udvidet screening af en sådan letbane. Ligeledes har regionen tidligere undersøgt en letbaneforbindelse ml. letbanen i Ring 3/Glostrup st. til Ny Ellebjerg st. og Lufthavnen.

*Ansvarlige kommuner:* fx Gladsaxe, København

### **Særligt vedr. Bornholm**

Parterne bag vækstaftalen (regeringen, Dansk Folkeparti, Det konservative Folkeparti og Liberal Alliance) har aftalt at nedsætte færgetakster for passagerer og biler mv. til og fra øer. Der er afsat 48 mio. kr. i 2016 og 95 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden noterer sig og støtter, at det i forbindelse med de kommende finanslovsforhandlinger vil blive taget op, om der skal afsættes midler til at nedsætte priserne på færgebilletter til Bornholm yderligere.

Dato: 25. januar 2017

Sags ID: SAG-2017-00547  
Dok. ID: 2305690

E-mail: AFP@kl.dk  
Direkte:

Albertslund Kommune  
Nordmarks Alle  
2620 Albertslund

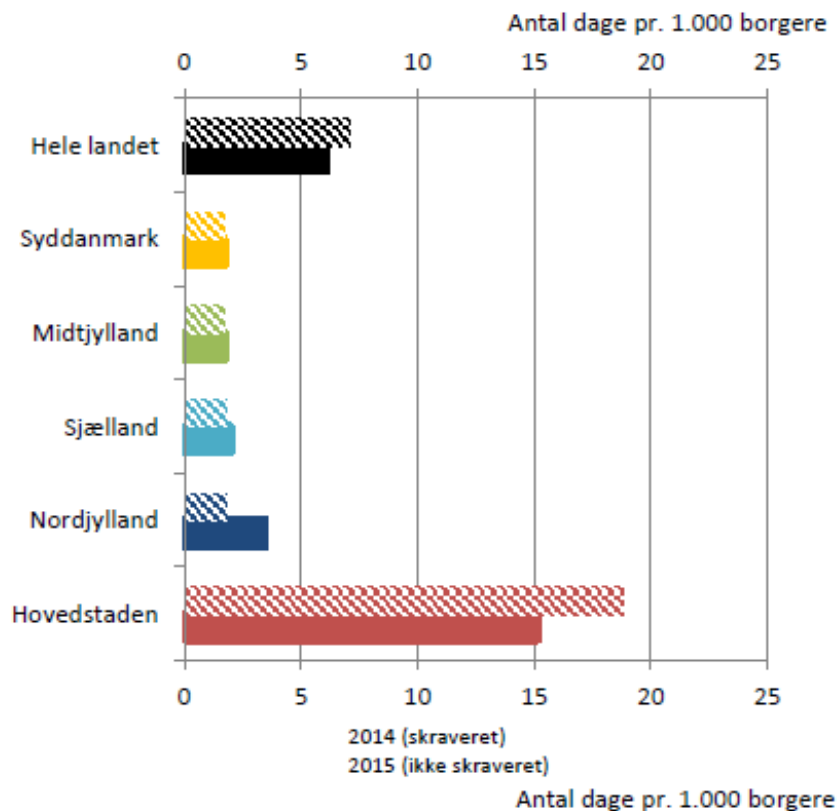
[www.kl.dk/kkr-hovedstaden](http://www.kl.dk/kkr-hovedstaden)  
Side 5 af 5

**3.6**

**Drøftelse af ramme for kommende sundhedsaftale 2019-2022**

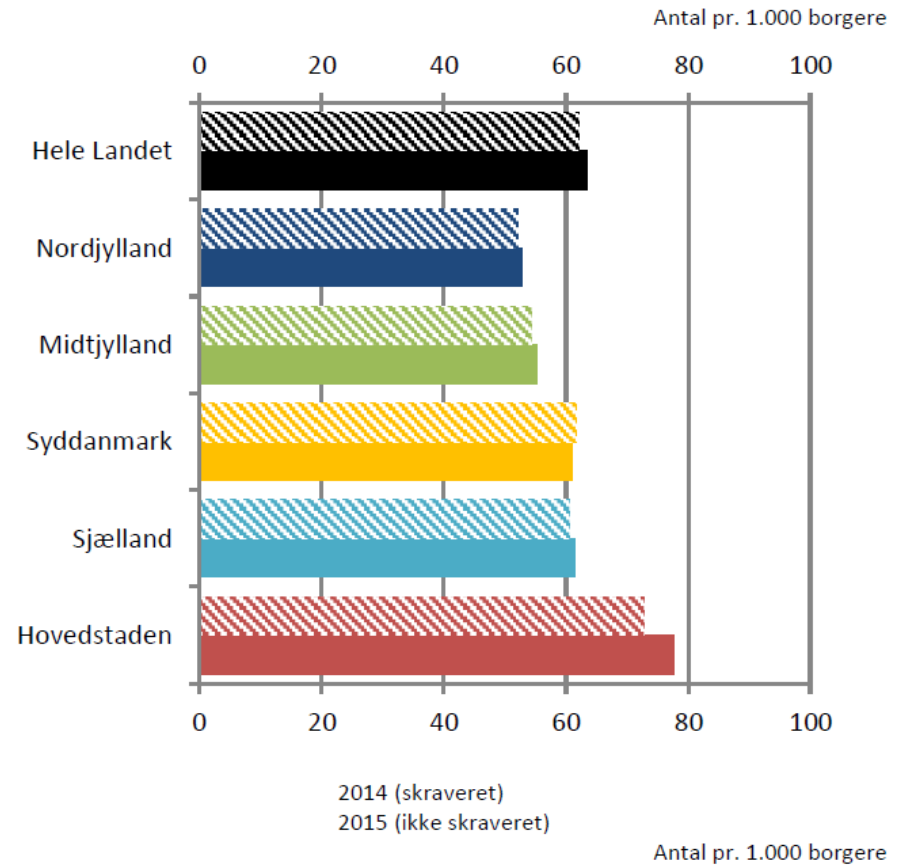


# Somatiske færdigbehandlingsdage på sygehus 2014-2015



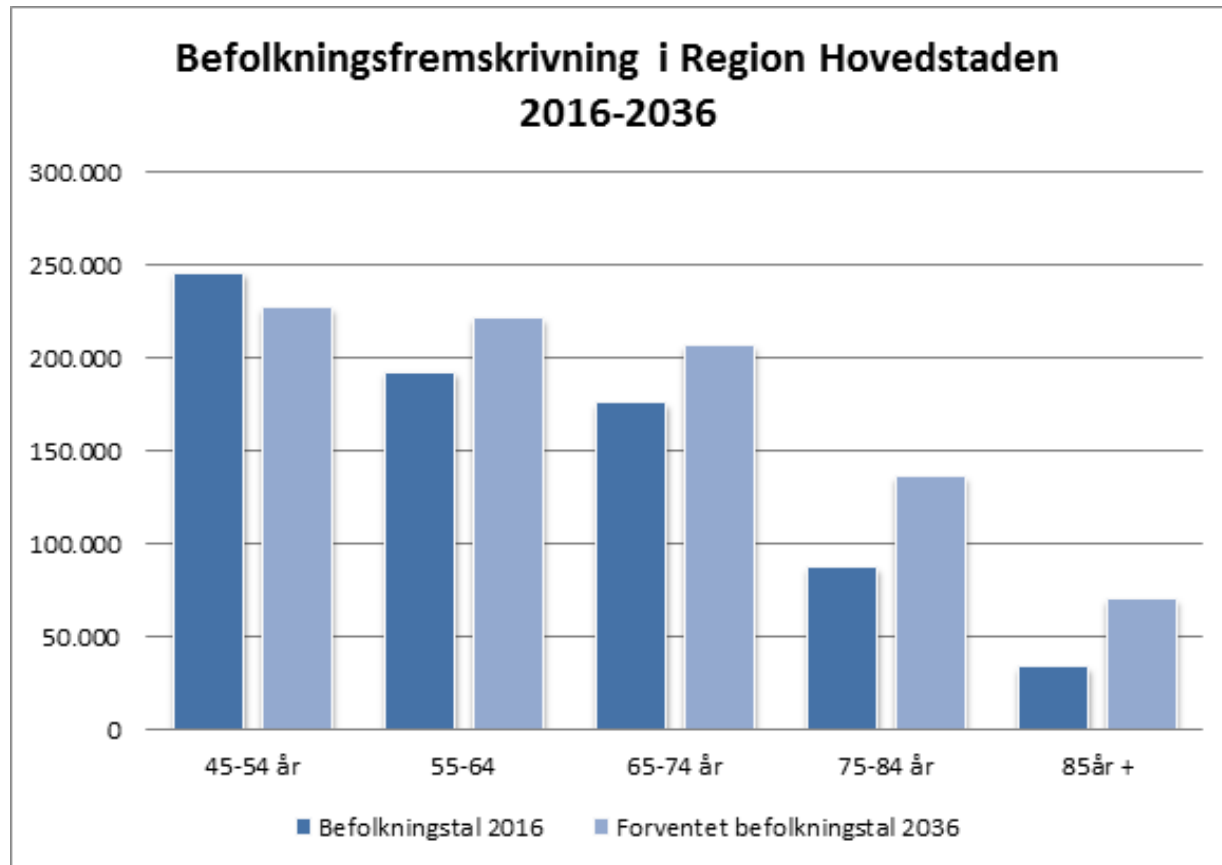
Fra rapporten:  
Indblik i sundhedsvæsenets resultater 2016

# Forebyggelige indlæggelser blandt ældre, 2014 – 2015, antal pr 1000 ældre (65+ år)



Fra rapporten:  
Indblik i sundhedsvæsenets resultater 2016

## Vi bliver flere ældre



### **3.7**

#### **Analyse af udviklingen i udgifter per dag på det specialiserede socialområde og specialundervisning**



# CENTRALE RESULTATER FRA ANALYSE AF PRISUDVIKLING I TAKSTBELAGTE TILBUD PÅ DET SPECIALISEREDE SOCIALOMRÅDE OG SPECIALUNDERVISNING 2014-2017

M A R T S 2 0 1 7

## INLEDNING

Kommunerne i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden har i perioden 2011-2016 indgået aftaler om prisudviklingen på de takstbelagte tilbud inden for det specialiserede socialområde og specialundervisningen.

I Styringsaftalen i Rammeaftale 2017 har kommunerne i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden indgået følgende flerårige strategi for takstudviklingen på det specialiserede socialområde og specialundervisning:

- At udgifter per dag i de takstbelagte tilbud på det specialiserede socialområde og specialundervisning til og med 2018 maksimalt må stige med pris- og lønfremskrivningen minus 2 procent i forhold til pris- og lønniveauet i 2014.

Den permanente takstanalysegruppe under KKR Hovedstadens Embedsmandsudvalg for Socialområdet og Specialundervisning har udarbejdet en analyse af prisudviklingen i de takstbelagte tilbud på det specialiserede socialområde og specialundervisning i perioden 2014-2017.<sup>1</sup>

Nærværende notatet indeholder en præsentation af de centrale resultater og konklusioner fra analysen. Analysen er opdelt i to hoveddele, henholdsvis:

- Del 1: Udvikling i udgifter per dag og overheadprocent
- Del 2: Udgiftsudviklingen på det specialiserede socialområde

## ANALYSE AF UDVIKLINGEN I UDGIFTER PER DAG OG OVERHEADPROCENT

Resultaterne af analysen af udgifter per dag viser, at over halvdelen af kommunerne samt Region Hovedstaden er på vej mod at leve op til aftalen for 2014-2018. Således har 17 kommuner samt Region Hovedstaden reduceret udgifter per dag i deres takstbelagte tilbud med 1,5 procent eller mere fra 2014 til 2017, idet en reduktion på 1,5 procent ud af 2,0 procent svarer til, at der er gået tre fjerdedele af aftaleperioden.

Yderligere fem kommuner har reduceret udgifter per dag, men med mindre end 1,5 procent i perioden 2014 til 2017.

Endelig har fire kommuner hævet udgifter per dag i de takstbelagte tilbud med mellem 0,3 og 1,8 procent i perioden 2014-2017. En af disse kommuner har reduceret udgifter per dag fra 2016 til 2017, mens de tre andre har hævet udgifter per dag fra 2016 til 2017.

Kommunerne og Region Hovedstaden har samlet set reduceret udgifter per dag i de takstbelagte tilbud med 1,0 procent i perioden 2014 til 2017 og er således på vej mod aftalens mål for 2018. Københavns Kommune, som har

---

<sup>1</sup> Analyse af prisudviklingen i de takstbelagte tilbud på det specialiserede socialområde og specialundervisning 2014-2017, KKR Hovedstaden, marts 2017.



hævet udgifter per dag fra 2016 til 2017, har på grund af sin størrelse stor indflydelse på den samlede udvikling i regionen. Måles udviklingen eksklusiv Københavns Kommune, har de øvrige kommuner og Region Hovedstaden samlet set reduceret udgifter per dag med 2,5 procent i perioden 2014-2017.

Af de ni kommuner, som ikke levede op til den forrige aftale om udvikling i udgifter per dag for perioden 2014-2016, har 8 kommuner reduceret udgifter per dag fra 2016 til 2017 og er på vej til at leve op til den nuværende aftales mål i 2018, heraf fem der dermed er kommet på eller over en reduktion på 1,5 procent samlet for 2014-2017.

Samtidig viser udviklingen dog, at fem kommuner har haft en udvikling i udgifter per dag i 2017, der har bragt de pågældende kommuner væk fra målet om at være på vej til at overholde den fireårige aftale. De overholdt alle aftalen 2014-2016, men har ikke umiddelbart udsigt til at kunne nå overholdelsen i den fireårige periode.

På tværs af regionen kan der udledes en række generelle udviklingstendenser, der driver udgifterne i de takstbelagte tilbud, og som bidrager til forklaringer på, hvorfor nogle driftsherrer oplever udfordringer i forhold til at nedbringe udgifter per dag i tilbuddene. Tendenserne er følgende:

- Stigende kompleksitet i målgrupperne i målgrupperne i de tværkommunale tilbud som følge af hjemtagning og inklusion af borgere med lettere problemstillinger, medfører, at borgerne i de tværkommunale tilbud i dag generelt har et stort støttebehov og behov for høj personalenormering med deraf følgende prisstigninger.
- Krav fra Socialtilsynet om fx øgede personaleressourcer medfører behov for at tilpasse taksterne og/eller indarbejde sær- eller tillægstakster i budgetteringen.
- Mennesker med udviklingshæmning lever som resten af befolkningen længere, hvilket stiller nye krav til sundhedsfaglige indsatser samt ændring af de fysiske rammer i tilbuddene som imødekommer aldringsprocessen og aldersrelaterede sygdomme, hvilket kan give behov for ny personalesammensætning og ombygning af tilbud.
- Udvikling i behov og efterspørgsel efter fagligt og økonomisk bæredygtige tilbud med tidssvarende og målrettede fysiske rammer medfører behov for omlægning og modernisering af tilbud. Ofte sker der samtidig en reduktion i antallet af eksisterende pladser, hvilket vanskeliggør at gennemføre yderligere budgettilpasninger på tilbuddene.

Kommunerne i hovedstadsregionen har indgået aftaler om prisudviklingen i de takstbelagte tilbud på det specialiserede socialområde og specialundervisning siden 2011. Region Hovedstaden har først deltaget i aftalerne fra 2014. En gennemgang af analyserne af udviklingen i denne periode viser, at kommunerne på nær i 2012, hvor der var en mindre afvigelse, samlet set har overholdt aftalerne og har formået at reducere priserne i de takstbelagte tilbud siden 2011.

Kommunerne i hovedstadsregionen har desuden indgået en aftale om, at der fra den vejledende norm for beregning af de indirekte omkostninger for kommunale tilbud på 7 procent af de direkte omkostninger (overheadprocent), arbejdes hen imod 6 procent som et gennemsnitligt mål for kommunerne under ét ved udgangen af 2017. Ved udgangen af 2017 betyder, at målet skal være nået i taksterne for 2018.

Opgørelsen af kommunernes anvendte overheadprocenter viser, at kommunerne i gennemsnit har anvendt en overheadprocent på 6,3 i takstberegningen for 2017. Således er kommunerne på vej til at leve op til den indgåede aftale om at reducere overheadprocenten til 6,0 ved udgangen af 2017. Region Hovedstaden beregner overhead konkret og indgår derfor ikke i aftalen om at reducere overheadprocenten.



Det skal bemærkes, at Furesø kommune ikke har indberettet takstoplysninger tids nok til, at kommunen indgår i analysen af udviklingen i udgifter per dag og af overheadprocenten. Furesø Kommune vil blive indarbejdet i analysen, så snart kommunen indberetter takstoplysningerne.

### **ANALYSE AF UDGIFTSUDVIKLINGEN PÅ DET SPECIALISEREDE SOCIALOMRÅDE**

Analysen af udvikling i kommunernes udgifter til det specialiserede socialområde viser en stigning i de *samlede kommunale udgifter* på det specialiserede socialområde i hovedstadsregionen på 4,9 procent. Stigningen har primært været drevet af udviklingen på det *specialiserede voksenområde*, som er steget med 7,4 procent fra 2012 til 2015, mens udgifterne er steget med 0,5 procent på det *specialiserede børne- og ungeområde*.

Der er tale om en højere stigning end på landsplan, hvor de samlede udgifter er steget med 3,9 procent i samme periode. Udgifterne på børne- og ungeområdet er dog steget mindre i hovedstadsregionen end i hele landet, mens udgifterne på voksenområdet er steget væsentligt mere i hovedstadsregionen end i landet som helhed.

Ved at tage højde for befolkningsudviklingen og måle udgiftsudviklingen *per indbygger* kan det konstateres, at udgifterne i hovedstadsregionen steget med 2,6 procent mod 4,0 i hele landet. Herunder følger udgiftsudviklingen på det specialiserede voksenområde i hovedstadsregionen udviklingen i landet som helhed med en stigning på cirka 4,4 procent. På børne- og ungeområdet er udgifterne målt per indbygger faldet i hovedstadsregionen med 0,2 procent mod en stigning i hele landet på 4,2 procent. Samtidig kan det dog konstateres, at hovedstadsregionens udgiftsniveau per indbygger på voksenområdet såvel som på børne- og ungeområdet fortsat ligger højere end landsgennemsnittet.

Udgifter til botilbud til voksne efter Servicelovens §§ 107 og 108 udgør størstedelen af udgifterne på det takstbelagte område og har stor indvirkning på den samlede udgiftsudvikling. På dette område kan der konstateres et fald i udgifter per indbygger både i hovedstadsregionen og i hele landet. Flere kommuner omlægger § 108 til botilbudslignende tilbud med socialpædagogisk støtte efter § 85. Opgøres udviklingen i botilbuddene sammen med udviklingen i udgifter per dag til socialpædagogisk bistand efter § 85, kan det konstateres, at udgifter per dag er stigende både i hovedstadsregionen og i landet som helhed. Dog ligger hovedstadsregionens udgiftsniveau væsentligt lavere end landsgennemsnittet.

En opgørelse af udviklingen i antallet af helårsmodtagere pr. 1.000 indbyggere baseret på Ballerup Benchmark viser en stigning i andelen af borgere i hovedstadsregionen i botilbud og botilbudslignende tilbud efter §§ 85, 107 og 108, på 6,3 procent fra 2012 til 2015. Samtidig påvises, at kommunerne og Region Hovedstaden i samme periode har nedbragt taksterne på dette område, hvilket indikerer, at årsagen til udgiftsstigningen primært er stigningen i antal modtagere.

Til analysen er foretaget en opgørelse af 16 kommuners udgifter til private længerevarende og midlertidige botilbud til voksne efter servicelovens §§ 107 og 108. Opgørelsen viser stigende kommunale udgifter per indbygger til både § 107 og § 108, samt at udgifterne til private tilbud udgør en stadig større andel af de samlede kommunale udgifter til denne type tilbud (fra 11 procent i 2013 til 14 procent i 2015). De stigende udgifter er sket samtidig med en stigning i antal modtagere af disse tilbud. Opgørelsen viser samtidig, at kommunerne især anvender private tilbud til § 107, som udgør 40 procent af de samlede udgifter på dette område.

Kommunerne i hovedstadsregionen har i de senere år ud fra faglige og økonomiske hensyn omlagt indsatsene til børn og unge i retning af mere forebyggelse ud fra ønsket om mindst indgribende indsatser. En opgørelse viser da også, at udgifterne per indbygger til anbringelser er faldet, mens udgifterne til forebyggende foranstaltninger er steget i perioden 2012-2015. Faldet i udgifter til anbringelser har dog ikke helt kunnet opveje stigningen i udgifter til forebyggelse.