

VISITERET BEFORDRING I NORDFYNS KOMMUNE

Udkast til visiteringsgrundlag og servicekatalog for befordring i Nordfyns Kommune.
Gældende per xx-xx 2014



nordfyns
kommune

Indledning	
Baggrund	2
Foranalysen af Nordfyns Kommunes befordring	3
Visionen	5
De fremtidige grundprincipper	6
Visitation og serviceniveauer – Børn og unge	
Praksis for befordring af børn og unge	8
Visitationspraksis og serviceniveauer indenfor de enkelte kørselsordninger	9
Deloittes vurdering af de planlagte ændringer	14
Visitation og serviceniveauer – Voksne og ældre	
Praksis for befordring af voksne og ældre	15
Overblik over visitationspraksis indenfor de enkelte kørselsordninger	17
Deloittes vurdering af de planlagte ændringer	26
Bilag	
Bilag 1: Overblik over lovgrundlag	27
Bilag 2: Deloittes forslag til fordeling af besparelse	28

Indledning

Baggrund

Nordfyns Kommunes arbejde med befordring i 2013

Hen over sommeren 2013 gennemførte Nordfyns Kommune i samarbejde med Deloitte en analyse af kommunens nuværende befordring af visiterede borgere. Analysen kortlagde omkostningsniveauet i de forskellige kørselsordninger samt visitationspraksis og serviceniveauer.

I forlængelse af foranalysen afholdt Nordfyns Kommune i november 2013 en intern seminar-dag med drøftelser af, hvordan kommunen i fremtiden skal udvikle, administrere og styre befordringsområdet. I seminaret, som faciliteredes af Deloitte, deltog ca. 35 ledere og medarbejdere med ansvar for befordring.

I den forbindelse blev der udviklet en ny vision for visitation og tildeling af befordring i fremtiden. Tilsvarende blev der udarbejdet et forslag til fremtidig visitationspraksis og serviceniveauer for befordring af henholdsvis børn og unge samt voksne og ældre (se de detaljerede skemaer senere i rapporten).

På baggrund af foranalysen har Nordfyns Kommune indlagt besparelser på 2,3 henholdsvis 3,3 mio. kr. i kommunens budgetter for 2014 og 2015.

Formål med indeværende dokument

Indeværende dokument sammenfatter:

- Foranalysens resultater
- Forslag til fremtidig vision for brug af befordring (udviklet på ovennævnte seminar-dag)
- Forslag til fremtidig visitationspraksis og serviceniveau for de enkelte ordninger (også udviklet på seminar-dagen)
- Deloitte's anbefalinger og vurderinger af Nordfyns planlagte initiativer

Dokumentet skal bruges i den videre ledelsesmæssige og politiske behandling af befordringsområdet.

Et højt omkostningsniveau på næsten 24 mio. kr. i 2012

Nordfyns Kommune havde samlede udgifter til borgerbefordring på lige knap 23,9 mio. kr. i 2012. Der hjemtages refusion på disse udgifter svarende til cirka 2 mio. kr. årligt. Der er tale om et større forbrug end i andre kommuner, Deloitte har kendskab til (målt per indbygger). Analysen viste også, at omkostninger på tre år er steget med cirka 10%, særligt inden for kørsel af børn til specialundervisning.

Begrænset koordinering på tværs

Håndtering af befording foregår i de fleste tilfælde i afdelingerne med ansvaret for den primærydelse, som borgerne befordres til. I forhold til befording er der i kommunen en meget decentral praksis. Også mere decentral, end Deloitte har oplevet i nogen anden kommune på befordringsområdet. Som følge heraf er der en relativt lav grad af koordinering, hvad angår befording i kommunen både i forhold til mulig samkørsel grupper imellem og i forhold til udbud af befordingen. Der er ingen central funktion, der varetager koordinering af befording i kommunen. Særligt samkørsel af børn til almen skole og specialklasser vil være relevant.

Begrænset anvendelse af skriftlige visitationsstandarder

På flere områder er der ikke skriftliggjort specifikke retningslinjer for, hvordan der visiteres, herunder specifikke beskrivelser af, hvem der er berettiget til befording. Deloitte oplever, at manglen på tydelige retningslinjer gør det svært for medarbejderne at forvalte ordningerne stramt. På det almene skoleområde ses dog særligt en stram og effektiv styring af befordingen.

Højt serviceniveau i mange ordninger

I en række ordninger tilbyder Nordfyns Kommune et højere serviceniveau end det, minimum-lovgivningen foreskriver. Det gør sig især gældende vedrørende befording til aktivitetscentre og beskæftigelsestilbud.

Forskelligartet brug af trafikselskab

Nordfyns Kommune bruger Fynbus i en del ordninger. I løbet af 2012 er der flere ordninger, hvori kommunen er gået over til at bruge Fynbus. Øget samarbejde med Fynbus bliver i stigende grad relevant grundet Fynbus' nylige overtagelse af den siddende patientbefordring på Fyn (og fra 2014 også Odense Kommunes befording), hvilket medfører synergi i befordingen såvel som i forhold til administrationen. Forhold, der alt andet lige vil medføre, at kommunen kan opnå lavere priser ved at anvende Fynbus.

Som en del af foranalysen anbefalede Deloitte følgende fokusområder i det videre arbejde.

Gennemføre koordineret udbud og indføre en kørselskoordinator

Nordfyns Kommune bør arbejde frem mod et koordineret udbud af hele kommunens befording. Deloitte anbefaler et pakkeopdelt udbud med mulighed for kombinationsrabatter, hvis en enkelt byder vinder én eller flere pakker.

Deloitte anbefaler, at Nordfyns Kommune samler de relevante udbud hos Fynbus. Anvendelsen af Fynbus i forbindelse med udbud og drift af befording kan medvirke til bedre driftsøkonomi på grund af Fynbus' kørselsvolumen og specialiserede kompetencer i forhold til udbud af befording

Sammen med det koordinerede udbud anbefales det, at der etableres en kørselskoordinatorfunktion. Funktionen, der er en deltidsstilling, skal sikre overblik, samarbejde og ensartethed i forhold til kommunens visitation, serviceniveauer, kørselsplanlægning, udbud og styring.

Revurdere serviceadgang og serviceniveauer

For at indfri de anskueliggjorte potentialer vil Nordfyns Kommune skulle arbejde med både serviceadgang/visitation og serviceniveau i mange af ordningerne.

Afdække mulighed for at anvende modtagerinstitutioners befordringsordninger

Typisk har modtagerinstitutionerne og modtagerkommunerne bedre mulighed for at koordinere og optimere befordringen, end afsenderkommunerne har. Derfor bør mulighederne og den tilhørende økonomi undersøges nærmere. Dette er allerede praksis i forhold til eksempelvis CSV Odense.

Skriftlige visitations- og servicestandarder

For at sikre en ensartet og præcis visitation og undgå, at der sker en glidning i denne, bør retningslinjer og procedurer for visitationen være skriftlige.

Etablere solidt datagrundlag og sammenhæng mellem visitation og budgetansvar

For at understøtte områdets styring anbefales det at etablere et mere solidt og ensartet datagrundlag vedrørende udgifter og aktiviteter. Samtidig bør budgetansvaret placeres sammen med visitationsopgaven, hvilket ikke er praksis på alle områder i Nordfyns Kommune.

Visionen: "Alle har ret og pligt til udvikling mod egen transport"

Om visionen

At kunne komme fra A til B er vigtigt for alles hverdag og sociale liv. I nogle tilfælde kan transporten gøre os passive og være en dyr løsning. Derfor handler Nordfyns Kommunes visioneringsgrundlag og servicekatalog om at skabe smartere løsninger, så børn, voksne og ældre kommer til at kunne klare mere selv, og skabe mere værdi for pengene.

I Nordfyns Kommune er vi gået så langt som at formulere visionen:

'Alle har ret og pligt til udvikling mod egen transport'

Visionen er ambitiøs og vil ikke kunne lykkes for alle. Det ved vi godt. Men vi er villige til at investere i målet. Og vi er også villige til at have forventninger til børnene, borgerne og deres familier.

Alle børn skal have chancen for at mestre egen transport

De fleste børn er spontant meget fysisk aktive, og det skal de blive ved med at være. Derfor skal vi blive bedre til at tilbyde dem løsninger, hvor de får rørt sig. For det er ikke lige meget, om børn bevæger sig eller ej. Aktive børn er bedre til at lære, de er mere glade, har større selvtillid og har et bedre helbred. Fysisk aktivitet, som eks. cykling styrker immunsystemet og forebygger en lang række sygdomme.

Med det in mente er det logiske, næste skridt at hjælpe børn til aktivt at transportere sig til skole frem for at tilbyde dem passiv kørsel fra dør til dør, som vi ofte gør i dag.

Det er sejt at kunne selv

Mange af vores børn, unge og voksne med særlige behov trænes i dag af institutionerne i at fungere bedst muligt i hverdagen ud fra egne, individuelle forudsætninger. Ved årets start er alle nye børn som regel bevilget taxakørsel til skole, men bustræningen skal i gang kort efter skolestart. Mange kan efter nogle dage selv tage turen (eller det meste af den), og til jul er der kun et fåtal, som stadig køres i taxa.

Mange af børnene synes, det er sejt selv at kunne tage bussen og vil gerne selv, og eleven får på den måde mere selvtillid, hvilket naturligt smitter af på en lang række andre områder – ikke kun i undervisningen.

Ældre med mod på livet

Målet med de ældre i genoptræning er også at hjælpe dem til at være mere aktive og til at komme videre med et meningsfuldt hverdagsliv. Derfor arbejder Nordfyns Kommune aktivt med rehabilitering. Det handler om, at den ældre på sigt bliver uafhængig af andre. Af den grund lægges en stor del af træningstimerne i borgernes hjem, i bussen eller på gaden.

Vi ønsker på ingen måde at presse svage ældre eller de mindst mobile borgere ud i den kollektive trafik, hvis det åbenlyst er en dårlig idé. Nej, vi ønsker at skræddersy fremtidens tilbud til den enkelte, så vi udnytter det potentiale, den enkelte borger har. Eller det potentiale, den enkelte borger vil kunne få med hjælp og støtte.

De fremtidige grundprincipper

Formål og overordnede principper

Visiteringsgrundlaget skal forklare og udfolde principper og praksis for visitering til kommunal befordring i Nordfyns Kommune. Metoderne vil i høj grad basere sig på følgende grundprincipper:

- Vi skal udnytte borgernes potentiale og tilbyde løsninger, som udvikler den enkelte borger
- Vi tør stille krav til os selv og borgerne
- Vi skal til enhver tid have et samlet overblik over kørselsomfanget. Dette sikres ved hjælp af en kørselskoordinator og målstyring
- Vi leverer som minimum altid det lovpligtige serviceniveau, men stiller spørgsmålstejn ved højere service, herunder i KAN-ordningerne
- Vi skal levere økonomisk holdbare løsninger

Modellen for tildeling af kørsel

De danske kommuner har en årelang tradition for kun at tilbyde ét befordringstilbud til borgerne, nemlig taxakørsel fra dør til dør. Nordfyns Kommune ønsker i langt højere grad at have en palette af tilbud, som kan gives til de borgere, som med støtte kan hjælpes til hel eller delvis egen transport.

Hvorvidt dette er relevant, handler om den enkelte borgers funktionsevne og udviklingspotentiale. Vurderingen vil basere sig på en helhedsvurdering af borgerens samlede kapacitet og vil kunne inkludere både fysiske, kognitive og sansemæssige handicap. Illustrationen nedenfor kobler borgerens funktionsevne med skalaen af tilbud fra godtgørelse til kørsel fra dør til dør.

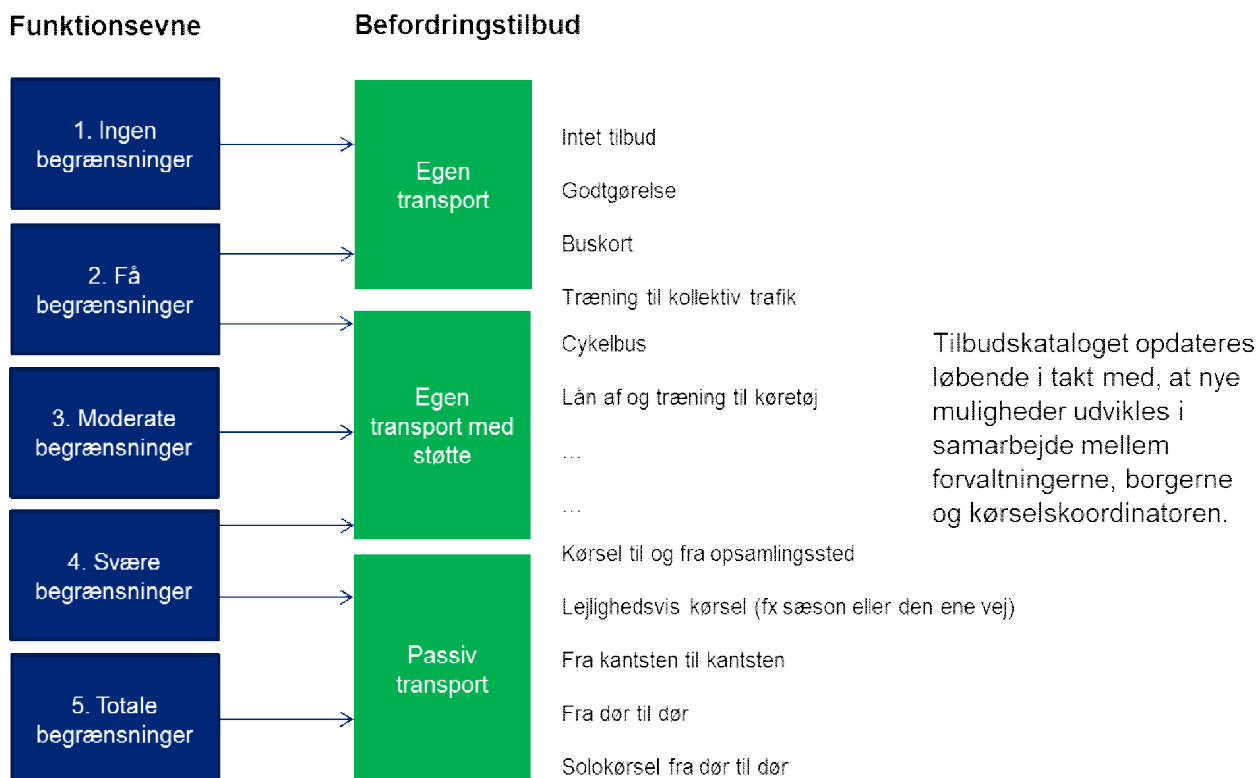


Illustration 1. Borgere med tilstrækkelig funktionsevne eller potentiale skal udvikles til egen transport

Borgere med væsentlig funktionsevne eller kun moderate begrænsninger vil ikke kunne forvente passiv transport.

Fremtidige grundprincipper for administrativ praksis

- Fokus på digitale selvbetjeningsløsninger.
- Der vil være en sagsbehandlingstid på 2 uger ved borgerhenvendelser om kørselsændringer.
- Der skal løbende ske koordinering i forhold til den kollektive trafik.

Særligt for skolekørsel:

- Administration af skolekort begrænses, så der fremover kun er 2 årlige ansøgningsrunder samt ved tilflytning.
- Ved fravalg af lektiecafe må der påregnes ventetid svarende til lektiecafeens længde. Eleverne vil kunne tilbringe ventetiden på skolen ligesom der stilles fritidstilbud til rådighed.
- Der sker tværgående koordinering af mødetiden på skolerne (ringetid) med udgangspunkt i hensynet til skolebuskørslen, så mødetiderne kan lægges i tidsrummet kl. 7.45-8.30
- Der stilles ikke skolebuskørsel til rådighed i forbindelse med skolernes samarbejde med det lokale kultur- og foreningsliv ("den åbne skole").

Kørselskoordinator og målstyring

Nordfyns Kommune ønsker at skabe sammenhæng og synergi på tværs af kørselsordninger og udbud. Derfor planlægger kommunen at ansætte en kørselskoordinator.

Vedkommende løser en række opgaver, men særligt koordination af indsatser og styring af den løbende økonomi.

I den forbindelse overvejer Nordfyns Kommune at integrere kørselsopgaven i kommunens målstyring.

Ambitiøst og spændende

Den foreslåede vision med stort fokus på at udvikle den enkelte borger til egentransport, hvis det overhovedet er muligt, er mere ambitiøs end de målsætninger, som Deloitte kender fra andre kommuner.

Men ambitionen er relevant ud fra mindst to perspektiver:

- udviklingen af borgerne væk fra den passive transport til i stedet at kunne klare sig bedre i den daglige transport
- kommunens økonomi

På grund af det høje ambitionsniveau bliver det særligt spændende at følge arbejdet i Nordfyns Kommune, som har potentialet til at danne skole for andre kommuner.

Vigtigt med koordination via kørselskoordinator

Som beskrevet ovenfor vurderer Deloitte, at Nordfyns Kommune har den mest decentrale administration af ordningerne og den mindste grad af udbuds- og kørselskoordination, som Deloitte har mødt i 14 kommuner.

For at høste synergierne i at koordinere serviceniveauer og selve kørslen er det derfor særligt vigtigt, at Nordfyns Kommune etablerer en kørselskoordinatorrolle. En del af kørselskoordinatorens opgave bliver den løbende opfølgning/målstyring på udviklingen i ordningerne. Dette for at sikre, at de planlagte indsatser gennemføres og fastholdes ude i afdelingerne.

Derfor bakker Deloitte om principperne om koordination via en kørselskoordinator og løbende målstyring.

Visitationspraksis og serviceniveauer - Børn- og unge

Praksis for befordring af børn og unge

Visitation og bevilling af kørsel

Nordfyns Kommune lægger følgende praksis til grund for bevilling af befordring til børn og unge:

- Vurderingen af barnet eller den unge tager afsæt i en helhedsvurdering af både fysik, kognitiv kapacitet og de familiære forhold. Visitering kræver en samtale om transport med kommuneteam
- Vurderingen skal fokusere på barnets eller den unges kapacitet og mulighed for at udvikle sig mod egen transport
- Hvor det er relevant, indarbejdes målet om egen transport i barnets udviklingsplan og institutionen understøtter dette med den pædagogiske indsats
- Forældrene involveres i dialogen, men også i arbejdet. Det er tilladt at have forventninger til forældrene

I praksis betyder det, at følgende kendetegner kommunens bevilling af kørsel:

- Eventuelle rutiner omkring 'automatik' i bevilling af befordring til børn og unge til specialtilbud må ikke forekomme
- Bevillinger gives som oftest kun tidsbegrænset (i overensstemmelse med barnets udviklingsmål)
- Opsamling på bopælen i stedet for brug af opsamlingssteder eller solokørsel ydes kun i særlige, individuelle tilfælde
- Sæsonbetingede bevillinger bør bruges i stor udstrækning
- Forældre skal aktivt søge om befordring

Indsatser og serviceniveauer

For at realisere den ambitiøse vision arbejder Nordfyns Kommune målrettet med følgende indsatser:

- Kommunen investerer 'voksen-ressourcer' i at støtte og udvikle børnene og de unge
- Kommunens udviklingsindsats kan og vil involvere institutionernes pædagoger, ældre børn, frivillige, seniorjobbere, borgere i aktivering og forældre i følge- og hjælpeordninger (cykel, bus og gang)
- Kommunen arbejder målrettet med at få flere cyklende skolebørn og skabe bedre muligheder for cykling, bl.a. gennem trafiksikkerhedsplanprojekter med sigtet om at få flere cyklende børn i kommunen
- Kommunen målretter sine trafiksikkerhedsinvesteringer mod de skoleveje, som vil give de bedste cykelmuligheder i kommunen
- Kommunen arbejder med koordinering af ringetider og mere samkørsel på tværs af kommunens institutioner (= bedre busudnyttelse)

Detaljeret information om visitationspraksis og serviceniveauer fremgår nedenfor.

Visitationspraksis

Almen skolekørsel og specialundervisning for børn

		Folkeskolen	Børn i særlige tilbud tilknyttet folkeskolen
Ansvarlige enheder	Fremtidig praksis	Opgaven varetages stadig på skolerne, men kørselskoordinatoren kvalitetssikrer.	Stadig visitationsudvalg, men mere fokus på transportproblemet og typisk med samtale med forældrene
	Eksisterende praksis	Der søges om skolekort til bus på den enkelte skole. Opkrævningen for skolekort betales af Skole- og dagtilbud.	Visitationsudvalg bestående af fagfolk i kommunen
Bevillingsperiode	Fremtidig praksis	Der skal stadig søges om nyt skolekort hvert år	Forældre skal søge. Gives for den periode, som vurderes nødvendigt til, at barnet evt. er trænet til egen transport. Evt. sæsonbetinget
	Eksisterende praksis	Der skal søges om nyt skolekort hvert år	Et år af gangen
Objektivt/ skriftlig visitationsgrundlag	Fremtidig praksis	Procedure justeres efter de nye principper fra indeværende grundlag	Procedure justeres efter de nye principper fra indeværende grundlag
	Eksisterende praksis	Der foreligger procedure, som beskriver såvel fremgangsmåde som serviceniveau.	Der foreligger procedure, som beskriver såvel fremgangsmåde som serviceniveau.
Mulighed for tildeling af differentierede ydelser	Fremtidig praksis	Procedure justeres efter de nye principper fra indeværende grundlag. Støtte til cykling skal i højere grad være et tilbud	Ja – ud fra individuel vurdering. Procedure justeres efter de nye principper fra indeværende grundlag
	Eksisterende praksis	Proceduren beskriver de mulige typer af kørsel, men ikke hvornår man skal/kan tilbyde forældregodtgørelse. Buskort er det mest almindelige.	Proceduren beskriver de mulige typer af kørsel, men ikke hvornår man skal/kan tilbyde forældregodtgørelse. Buskort er det mest almindelige.
”Automatik” i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Visitation i fremtiden	Støtte til cykling skal fremhæves i den nye praksis	Nej. Bevillingen skal i højere grad fokusere på barnets udviklingsmuligheder, og kommunen skal tilbyde træning
	Eksisterende praksis	Hovedparten af eleverne tilbydes kørsel med bus.	Hovedparten af eleverne tilbydes kørsel med taxa, da det ofte ikke vil være muligt at køre direkte med ”åben kørsel”.
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Visitation i fremtiden	Proceduren revurderes i lyset af indeværende fremtidige grundlag	Kan bruges i fremtiden
	Eksisterende praksis	Ja. Proceduren fastslår hvor langt elever må have til opsamlingssted: Max 1.000 m for elever fra 0. - 6. klasse Max 2.000 m for elever fra 7. - 10. klasse	Nej, det praktiseres ikke
Træning til egen transport	Visitation i fremtiden	Skal bruges i højere grad i fremtiden	Skal bruges i højere grad i fremtiden
	Eksisterende praksis	I beskeden grad	I beskeden grad
Muligheden for at samkøre målgrupper	Visitation i fremtiden	Hvis kørslen kan optimeres, kan kommunen overveje dette under hensyntagen til borgerne	Hvis kørslen kan optimeres, kan kommunen overveje dette under hensyntagen til borgerne
	Eksisterende praksis	Ja, hvis man køres i ”åben kørsel” (alm. buskørsel)	Kun mellem børn og unge, dvs. borgere som administrativt hører til samme forvaltningsområde.

Serviceniveau

Almen skolekørsel og specialundervisning for børn

		Folkeskolen	Børn i særlige tilbud tilknyttet folkeskolen
Klar i hjemmet inden afgang	Fremtidig praksis	+/-10 minutter	Praksis fastholdes med mulighed for tilpasning til det gængse gældende serviceniveau i Fynbus-regi
	Eksisterende praksis	5 minutter	+/- 10 min. fra det oplyste tidspunkt. Nogle biler kan sende sms-besked x antal min. før ankomst.
Maksimal køretid	Fremtidig praksis	75 minutter fastholdes	75 minutter fastholdes
	Eksisterende praksis	Køretiden bør ikke overskride 75 minutter	Køretiden bør ikke overskride 75 minutter
Maksimal ventetid inden aktivitet	Fremtidig praksis	60 minutter fastholdes	Praksis fastholdes
	Eksisterende praksis	60 minutter ifølge loven	Ventetiden må ikke overskride 60 min pr dag, ifølge loven.
Maksimal ventetid efter aktivitet	Fremtidig praksis	60 minutter fastholdes	Praksis fastholdes
	Eksisterende praksis	60 minutter ifølge loven	Ventetiden må ikke overskride 60 min pr dag, ifølge loven.
Antal afgang til og fra den enkelte institution	Fremtidig praksis	Max. 1-2 tilkørsler og 1-2 hjemkørsler. Yderligere behov behandles i direktionen	Max. 1-2 tilkørsler og 1-2 hjemkørsler. Yderligere behov behandles i direktionen
	Eksisterende praksis	Afpasses normalt efter skolernes behov – der kan være afgang bestilt af Teknik og Miljø	Kørslen tilrettelægges efter forhandling med forældrene, hvor der køres til enten SFO eller direkte til skole/børnehave.
Mulighed for kørsel til flere adresser (skilsmissebørn)	Fremtidig praksis	Praksis fastholdes	Praksis fastholdes
	Eksisterende praksis	Hvis begge forældre bor i skoledistriktet, så kan de selv vælge, til hvilket af de to hjem – men kun til det ene - kørslen skal ske.	Udgangspunktet er barnets folkeregisteradresse. Bor begge forældre i skoledistriktet, kan der vælges en af de to adresser.
Mulighed for fast chauffør	Fremtidig praksis	Nej.	Ja, hvis der er faglig begrundelse for det.
	Eksisterende praksis	Nej.	Ja, hvis der er faglig begrundelse for det.
Mulighed for kørsel til kollektiv trafik	Fremtidig praksis	Ja.	Ja – ud fra individuel vurdering af barnet
	Eksisterende praksis	Dette praktiseres ikke.	Dette praktiseres ikke.
Mulighed for omstigning	Serviceniveau i fremtiden	Ja.	Ja – ud fra individuel vurdering af barnet

Serviceniveau

Almen skolekørsel og specialundervisning for børn

		Folkeskolen	Børn i særlige tilbud tilknyttet folkeskolen
	Eksisterende praksis	Dette praktiseres ikke.	Dette praktiseres ikke.
Hjælp til trafikfarlig vej	Serviceniveau i fremtiden	Ja. Praksis fastholdes	Ja. Praksis fastholdes
	Eksisterende praksis	Ja, er beskrevet i proceduren. Forældre skal søge om det.	Ja, er beskrevet i proceduren. Forældre skal søge om det.
Solokørsel	Serviceniveau i fremtiden	Nej.	Kun i helt særlige tilfælde
	Eksisterende praksis	Nej.	Kun i særlige tilfælde.

Visitationspraksis

Børn og unge med handicap og udsatte børn og unge

		Børn og Unge med handicap	Udsatte børn og unge
Ansvarlige enheder	Fremtidig praksis	Ansvar fastholdes	Ansvar fastholdes
	Eksisterende praksis	Tildeling: Skole- og Dagtilbudsafdelingen; Budget: Børn- og Ungeafdelingen	Tildeling: Sagsbehandler; Budget: Børn- og Ungeafdelingen
Bevillingsperiode	Fremtidig praksis	Forældre skal søge. Gives for den periode, som vurderes nødvendigt til, at barnet evt. er trænet til egen transport. Evt. sæsonbetinget	Praksis fastholdes
	Eksisterende praksis	Typisk bevilling for et skoleår af gangen	Indtil opfølgning fra 3 måneder til ½ år.
Objektivt/ skriftlig visitationsgrundlag	Fremtidig praksis	Der udvikles procedure	Praksis fastholdes
	Eksisterende praksis	Ja der foreligger særskilt bevilling, men ikke en procedure, som sikrer ensartethed	Der visiteres til statens laveste takst
Mulighed for tildeling af differentierede ydelser	Fremtidig praksis	Ja, som i dag. Den fremtidige praksis beskrives i ny procedure	Ikke relevant for Nordfyns Kommune
	Eksisterende praksis	Forældrebetaling, buskort, eller taxakørsel. Forældrebetaling er det mest almindelige. Automatisk taxakørsel udenfor kommunen	
"Automatik" i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Visitation i fremtiden	I mindre grad end i dag. Bevillingen skal i højere grad fokusere på barnets udviklingsmuligheder, og kommunen skal tilbyde træning	
	Eksisterende praksis	Ja, i langt de fleste tilfælde.	
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Visitation i fremtiden	Med afsæt i den individuelle vurdering vil opsamlingssted være en mulighed.	
	Eksisterende praksis	Nej – børn hentes på hjemadresse.	
Træning til egen transport	Visitation i fremtiden	Hvis dette er muligt	
	Eksisterende praksis	Ja, i et konkret tilfælde	
Muligheden for at samkøre målgrupper	Visitation i fremtiden	Ja, i den udstrækning det er muligt	
	Eksisterende praksis	Ja, i den udstrækning det er muligt	

Serviceniveau

Børn og unge med handicap og udsatte børn og unge

		Børn og Unge med handicap	Udsatte børn og unge
Klar i hjemmet inden afgang	Fremtidig praksis	+/- 10 minutter	Ikke relevant for Nordfyns Kommune
	Eksisterende praksis	Børnene skal være klar inden afgang	
Maksimal køretid	Fremtidig praksis	75 minutter	
	Eksisterende praksis	Praksis 60 minutter	
Maksimal ventetid inden aktivitet	Fremtidig praksis	10 minutter	
	Eksisterende praksis	10 minutter	
Maksimal ventetid efter aktivitet	Fremtidig praksis	10 minutter	
	Eksisterende praksis	10 minutter	
Antal afgange til og fra institution	Fremtidig praksis	Max. 1-2 tilkørsler og 1-2 hjemkørsler. Yderligere behov behandles i direktionen	
	Eksisterende praksis	Dette er ikke registreret	
Mulighed for kørsel til flere adresser (skilsmissebørn)	Fremtidig praksis	Nej	?
	Eksisterende praksis	Nej	Ja
Mulighed for fast chauffør	Fremtidig praksis	Ja, hvis der er faglig begrundelse for det.	Ikke relevant for Nordfyns Kommune
	Eksisterende praksis	I enkelte tilfælde.	
Mulighed for kørsel til kollektiv trafik	Fremtidig praksis	Ja - ud fra individuel vurdering af barnet	
	Eksisterende praksis	Nej	
Mulighed for omstigning	Serviceniveau i fremtiden	Ja - ud fra individuel vurdering af barnet	
	Eksisterende praksis	Nej anvendelse af skolekort	
Hjælp til trafikfarlig vej	Serviceniveau i fremtiden	Ja	
	Eksisterende praksis	Ja	
Solokørsel	Serviceniveau i fremtiden	Ja - som sidste instans	
	Eksisterende praksis	Ja- som sidste instans.	

Særligt vigtige forhold omkring visitering

Som tidligere nævnt vurderer Deloitte ambitionen om stor fokus på udvikling af børn og unge som relevant. Samtidigt har den potentialet til at blive et skoleeksempel for andre kommuner.

Deloitte vurderer i den forbindelse, at særligt følgende forhold fra ovenstående forslag til fremtidig praksis bliver afgørende for at nedbringe omfanget af den passive transport med afhentning på hjemadressen:

- Investering i pædagogiske ressourcer til bustræning og etablering af hjælpe-/følgeordninger (med hjælp fra forældre, ældre elever, pædagoger, seniorjobbere, frivillige, etc.)
- Tydeliggørelse af forældreansvaret ved konsekvent at overgå til forældreansøgninger og involvering af forældrene i bustræning
- Afskaffelse af eventuelle automatikker mellem visitering til specialtilbud og tildeling af passiv transport
- Konsekvent brug af tidsbegrænsede bevillinger, hvor barnet revurderes hyppigt
- Konsekvent brug af kollektiv trafik og/eller opsamlingssteder til taxakørsel (frem for automatisk taxaafhentning på hjemadressen)

I overgangsperioden fra den nuværende til den fremtidige praksis bliver institutionernes dialog med forældrene helt afgørende. I den forbindelse bliver det vigtigt at italesætte den positive historie om udviklingsindsatsen af børnenes evne til at kunne transportere sig selv.

Forslaget er udtryk for et serviceniveau i den 'stramme' ende af skalaen

Forslaget i indeværende dokument vil placere Nordfyns blandt de kommuner, som tilbyder et stramt serviceniveau (uden på nogen måde at være under lovkravene). Der er dog et stort antal kommuner, som lige nu arbejder frem mod et tilsvarende niveau.

Eksempler på dette er:

- Køretider på 75 minutter. Flertallet af kommuner har 60 minutter. Mange har eller planlægger 75 minutter. Enkelte har 90 minutter (typisk ved kørsel ud af kommunen). Ved kørsel ud af kommunen bør Nordfyns i dialog med Fynbus overveje 90 minutter for at sikre de bedste muligheder for samkørsel.
- Brug af opsamlingssteder, også for elever i specialtilbud. Dette bruges flere steder, men de fleste kommuner har automatisk opsamlet børnene på hjemadressen.
- Samkørsel på tværs af kørselsordninger. Her har de fleste kommuner haft en automatik om at samkørsel kun skete til hver enkelt institution. Dette serviceniveau opblødes i mange kommuner lige nu, hvor der åbnes for større grad af samkørsel.

Visitationspraksis og serviceniveauer - Voksne og ældre

Praksis for befordring af voksne og ældre

Visitation og bevilling af kørsel

Nordfyns Kommune lægger følgende praksis til grund for bevilling af befordring til voksne og ældre

- Hvis borgeren kan selv, skal vedkommende selv
- Al visitation skal tage udgangspunkt i en rehabiliterende tilgang – og skal italesættes som sådan
- Princippet om omvendt inklusion bruges – brugergrupper må gerne blandes i befordringen – til fælles gavn
- Befordring skal løses på tværs af forvaltninger

I praksis betyder det, at følgende kendetegner kommunens bevilling af kørsel:

- Det skal ikke være den normale sagsbehandler der visiterer – der skal være tale om en objektiv gatekeeper.
- Differentierede ydelser kan sagtens anvendes – fx elcykler
- Kørselsgodtgørelse skal være det som først tilbydes borgeren som har et kørselsbehov (og hvor kommunen har en forpligtigelse).
- I forhold til visitationspraksis skal der være langt mere fokus på løbende opfølgning (altså revisitering og korte bevillingsperioder).
- Kommunen skal, som udgangspunkt, ikke betale for befordring til aktivitetstilbud hvor det er en "kan-bestemmelse".
- Fagpersoner skal som udgangspunkt involveres i visitation (særligt ergoterapeuter)
- Som udgangspunkt skal der ansøges skriftligt om befordring (for relevante brugergrupper)
- Evt. kan funktionsvurdering anvendes fremadrettet – fx gang- og balancetest

Indsatser og serviceniveauer

For at realisere den ambitiøse vision arbejder Nordfyns Kommune målrettet med følgende indsatser:

- Der skal bruges motionsvenner i forhold til at hjælpe borgere til at blive selvtransporterende.
- Træning starter ved hoveddør – transport kan således godt være en del af træning
- Der skal på alle befordringsområder ligge en klar, operationel politik hvad angår serviceniveau
- Planlægning af træningstilbud skal tage højde for muligheden for brug af kollektiv trafik
- Hvis praktisk muligt skal der være et gebyr ved manglende afbud til kørsel
- Vedligeholdende træning kan evt. nedlægges på faste steder – træningen kan i stedet gennemføres i nærmiljøet.
- Alt kørsel skal samles i koordinerede udbud – den institutionsvise kørsel skal væk.

- Ideen om mere egen transport skal promoveres – fx gennem udlån af trehjulede cykler og cykelhelme
- Der skal arbejdes med bustræning for at gøre borgerne trygge ved kollektiv trafik
- Der skal altid arbejde med træning til egen transport så borgeren bliver selvhjulpen. Dette kan fx være at indføre duelighedsbeviser i forhold til voksne handicappede
- Halvdagtilbud i forhold til voksne handicappede skal genovervejes (medfører merforbrug i forhold til befordring)
- Bevillingsperioder og aktiviteter i forhold til selvhjulpenhed skal ligges ind i handleplaner

Detaljeret information om visitationspraksis og serviceniveauer fremgår nedenfor.

Visitationspraksis

Befordring til genoptræning (sundheds- og serviceloven)

		Genoptræning under serviceloven	Genoptræning under sundhedsloven
Ansvarlige enheder	Fremtidig praksis	Ansvar fastholdes	Ansvar fastholdes
	Eksisterende praksis	Tildeling: Afdeling træning Budget: Afdeling aktivitet og træning	Tildeling: Afdeling træning; Budget: Afdeling aktivitet og træning
Bevillingsperiode	Fremtidig praksis	Periode svarende til mål med træning	Periode svarende til mål i genoptræning
	Eksisterende praksis	Borgere som ikke selv er i stand til at transportere sig bevilges kørsel. Denne kørsel er gratis.	Løbende vurdering. Borgere som ikke selv er i stand til at transportere sig bevilges kørsel. Denne kørsel skal være gratis.
Objektivt/ skriftlig visitationsgrundlag	Fremtidig praksis	Der udvikles procedure med afsæt i dette dokument	Der udvikles procedure med afsæt i dette dokument
	Eksisterende praksis	Der laves visitation i henhold til kvalitetsstandard. Der er ikke skriftlig visitationspraksis	Lovgrundlag Der er ikke skriftlig visitationspraksis
Mulighed for tildeling af differentierede ydelser	Fremtidig praksis	Ja	Ja
	Eksisterende praksis	Nej	Nej, Men der laves en løbende vurdering i udvikling af funktionsniveau
"Automatik" i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Visitation i fremtiden	Nej	Nej
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Visitation i fremtiden	Ja, hvis det er relevant for den aktuelle borger	Ja, hvis det er relevant for den aktuelle borger
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Træning til egen transport	Visitation i fremtiden	Ja, hvis det er relevant for den aktuelle borger	Ja
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Muligheden for at samkøre målgrupper	Visitation i fremtiden	Ja	Ja
	Eksisterende praksis	Nordfyns Kommune har alene holdtræning Der er fælleskørsel	Nordfyns Kommune har overvejende holdtræning. Der er fælleskørsel. Individuel kørsel gives alene hvis det er nødvendigt af hensyn til genoptræningsplan og sygdom

Serviceniveau

Befordring til genoptræning (sundheds- og servicelov)

		Genoptræning under serviceloven	Genoptræning under sundhedsloven
Klar i hjemmet inden afgang	Fremtidig praksis	?	?
	Eksisterende praksis	Ikke defineret i kontrakt, men praksis er at borger skal være klar 60 min før afhentning	Ikke defineret i kontrakt, men praksis er at borger skal være klar 60 min før afhentning
Maksimal køretid	Fremtidig praksis	1 time	1 time
	Eksisterende praksis	Den samlede køretid for borgeren må ikke overstige en transporttid på over 1. time ved normale vejr- og trafikforhold. Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min.	Den samlede køretid for borgeren må ikke overstige en transporttid på over 1. time ved normale vejr- og trafikforhold. Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min.
Maksimal ventetid inden aktivitet	Fremtidig praksis	?	?
	Eksisterende praksis	Ikke defineret	Ikke defineret
Maksimal ventetid efter aktivitet	Fremtidig praksis	?	?
	Eksisterende praksis	Ikke defineret	Ikke defineret
Antal afgange	Fremtidig praksis	Ikke relevant	Ikke relevant
	Eksisterende praksis		
Mulighed for kørsel til flere adresser (aflastning)	Fremtidig praksis	Nej	Nej
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Mulighed for fast chauffør	Fremtidig praksis	Nej	Nej
	Eksisterende praksis	Små vognmænd som indirekte	Små vognmænd med få chauffører
Mulighed for kørsel til kollektiv trafik	Fremtidig praksis	Ja, hvis kollektiv trafik er en mulighed	Ja, hvis kollektiv trafik er en mulighed
	Eksisterende praksis	Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning	Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning
Mulighed for omstigning	Serviceniveau i fremtiden	Ja, hvis praktisk mulig	Ja, hvis praktisk mulig
	Eksisterende praksis	Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning	Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning
Solokørsel	Serviceniveau i fremtiden	Nej	Kun i sidste instans
	Eksisterende praksis	Nej	Hvis det er behovet i henhold til borger genoptræningsplan og sygdom
Brug af specialkøretøjer i genoptræning	Serviceniveau i fremtiden	Ja	Ja
	Eksisterende praksis	Nej	Nej

Visitationspraksis

Befordring til læge og speciallæge inkl. kørsel til afprøvning af hjælpemidler og individuel handicapkørsel

		Befordring til læge og speciallæge inkl. kørsel til afprøvning af hjælpemidler	Individuel handicapkørsel (SBH-kørsel)
Ansvarlige enheder	Fremtidig praksis	?	?
	Eksisterende praksis	?	?
Bevillingsperiode	Fremtidig praksis	?	1 år og herefter ny ansøgning
	Eksisterende praksis	<p>Visiteres fra tur til tur.</p> <p>Visiteres for en kort periode f.eks 3 mdr. ved kortere sygdomsforløb.</p> <p>Visiteres varigt f.eks ved kørestol.</p>	1 år
Objektivt/ skriftlig visitationsgrundlag	Fremtidig praksis	Der udarbejdes procedure	Proceduren revurderes og justeres evt.
	Eksisterende praksis	Nej	Ja
Mulighed for tildeling af differentierede ydelser	Fremtidig praksis	Ja	Nej
	Eksisterende praksis	Ja	Nej
"Automatik" i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Visitation i fremtiden	Borgeren gøres opmærksom på muligheden for godtgørelse	Stramning af retningslinjer og ingen automatik i tildeling pga. et hvilket som helst ganghjælpemiddel
	Eksisterende praksis	i nogen grad	I nogen grad
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Visitation i fremtiden	Ja, hvis det er relevant for den enkelte borger	Nej
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Træning til egen transport	Visitation i fremtiden	Borgeren kan henvises til kommunens træningsmuligheder	Borgeren kan henvises til kommunens træningsmuligheder
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Muligheden for at samkøre målgrupper	Visitation i fremtiden	Ja	Ja
	Eksisterende praksis	Ikke noget kommunen arrangerer	Sket allerede i dag i Fynbus' ordning

Serviceniveau

Befordring til læge og speciallæge inkl. kørsel til afprøvning af hjælpemidler og individuel handicapkørsel

		Befordring til læge og speciallæge inkl. kørsel til afprøvning af hjælpemidler	Individuel handicapkørsel (SBH-kørsel)
Klar i hjemmet inden afgang	Fremtidig praksis	-5/+15 minutter	-5/+15 minutter
	Eksisterende praksis	5 minutter	-5/+15 minutter (=Fynbus' praksis)
Maksimal køretid	Fremtidig praksis	Max 90 minutter	1,5 x direkte køretid
	Eksisterende praksis	Max 90 minutter	1,5 x direkte køretid (=Fynbus' praksis)
Maksimal ventetid inden aktivitet	Fremtidig praksis	?	?
	Eksisterende praksis	10 minutter	Fynbus' praksis
Maksimal ventetid efter aktivitet	Fremtidig praksis	?	?
	Eksisterende praksis	10 minutter	Fynbus' praksis
Antal ture	Fremtidig praksis	Ikke relevant	Op til 104 ture pr. år
	Eksisterende praksis		Op til 104 ture pr. år
Mulighed for kørsel til flere adresser (aflastning)	Fremtidig praksis	Ja, inden for kommunen	Ja
	Eksisterende praksis	Ja, inden for kommunen	Ja
Mulighed for fast chauffør	Fremtidig praksis	Nej	Nej
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Mulighed for kørsel til kollektiv trafik	Fremtidig praksis	Ja, hvis det er relevant for den enkelte borger	Nej
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Mulighed for omstigning	Serviceniveau i fremtiden	Nej	Nej
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Solokørsel	Serviceniveau i fremtiden	Ja, hvis det er visiteret	Ja, hvis det er visiteret
	Eksisterende praksis	Ja, hvis det er visiteret	Fynbus' praksis
Brug af specialcykler som alternativ	Serviceniveau i fremtiden	Ja	Nej
	Eksisterende praksis	Nej	Nej

Visitationspraksis

Befordring af voksne med handicap og personer med varig nedsat funktionsevne og til dagcenter

		Socialområdet – voksne med handicap (bl.a. beskyttet beskæftigelse)	Varigt nedsat funktionsevne og dagcenter
Ansvarlige enheder	Fremtidig praksis	?	Fastholdes
	Eksisterende praksis	?	Tildeling: Afdeling aktivitetscentre Budget: Afdeling aktivitet og træning
Bevillingsperiode	Fremtidig praksis	Periodevis bevilling svarende til mål i handlingsplan	
	Eksisterende praksis	Ved opfølgning vurderes behovet for individuel transport.	Borgere som ikke selv er i stand til at transportere sig bevilges kørsel. kørsel er koster 40 kr. pr. dag
Objektivt/ skriftlig visitationsgrundlag	Fremtidig praksis	Der udvikles skriftlig procedure	Der udvikles skriftlige procedure
	Eksisterende praksis	Befordring til dagtilbud beror på en individuel konkret vurdering, jfr. Lovgivningens bestemmelser.	Der laves visitation i henhold til kvalitetsstandard Der er ikke skriftlig visitationspraksis
Mulighed for tildeling af differentierede ydelser	Fremtidig praksis	Ja (fx brug af låncykel eller træning til egen transport)	Ja (fx brug af låncykel eller træning til egen transport)
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
“Automatik” i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Visitation i fremtiden	Princip om individuel vurdering fastholdes	Princip om individuel vurdering styrkes
	Eksisterende praksis	Befordring til dagtilbud beror på en individuel konkret vurdering, jfr. Lovgivningens bestemmelser.	I nogen grad, da borgerne er meget funktionsnedsatte
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Visitation i fremtiden	Ja, hvis det er relevant for den aktuelle borger	Ja, hvis det er relevant for den aktuelle borger
	Eksisterende praksis	Nej	Nej
Træning til egen transport	Visitation i fremtiden	Ja, hvis det er relevant for den aktuelle borger	Ja, hvis det er relevant for den aktuelle borger
	Eksisterende praksis	Kun i meget beskedent omfang	Nej
Muligheden for at samkøre målgrupper	Visitation i fremtiden	Mulighed for at samkøre fastholdes	Mulighed for at samkøre fastholdes
	Eksisterende praksis	Målgruppens som bevilges særskilt taxakørsel er ofte kørestolsbrugere. I det omfang samkørsel med anden/andre brugere er muligt, iværksættes dette.	Nordfyns Kommune har alene holdtræning Der er fælleskørsel

Serviceniveau

Befordring af voksne med handicap og personer med varig nedsat funktionsevne og til dagcenter

		Socialområdet – voksne med handicap (bl.a. beskyttet beskæftigelse)	Varigt nedsat funktionsevne og dagcenter
Klar i hjemmet inden afgang	Fremtidig praksis		
	Eksisterende praksis	Ca. 15 min.	Ikke defineret i kontrakt, men praksis er at borger skal være klar 60 min før afhentning
Maksimal køretid	Fremtidig praksis	60 minutter	60 minutter
	Eksisterende praksis	Ca. 60 minutter	Den samlede køretid fra første borger sætter sig i vognen, til denne borger bliver sat af ved center/hjemmet, må ikke overstige en transporttid på over 1. time ved normale vejr- og trafikforhold. Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min.
Maksimal ventetid inden aktivitet	Fremtidig praksis	10 minutter	10 minutter
	Eksisterende praksis	10 minutter	Ikke defineret
Maksimal ventetid efter aktivitet	Fremtidig praksis	10 minutter	10 minutter
	Eksisterende praksis	10 minutter	Defineret i kontrakt
Antal afgange	Fremtidig praksis	?	Praksis fastholdes
	Eksisterende praksis	?	Til formiddags og eftermiddagshold
Mulighed for kørsel til flere adresser (aflastning)	Fremtidig praksis	?	Nej
	Eksisterende praksis	Ja, inden for kommunen	Nej
Mulighed for fast chauffør	Fremtidig praksis	?	?
	Eksisterende praksis	?	Små vognmænd med få chauffører
Mulighed for kørsel til kollektiv trafik	Fremtidig praksis	?	
	Eksisterende praksis	?	Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning
Mulighed for omstigning	Serviceniveau i fremtiden	?	
	Eksisterende praksis	?	Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning
Solokørsel	Serviceniveau i fremtiden	?	Nej
	Eksisterende praksis	?	Nej

Serviceniveau

Befordring af voksne med handicap og personer med varig nedsat funktionsevne og til dagcenter

		Socialområdet – voksne med handicap (bl.a. beskyttet beskæftigelse)	Varigt nedsat funktionsevne og dagcenter
Brug af specialcykler som led i genoptræning	Serviceniveau i fremtiden	?	Kan evt. bruges i enkelte tilfælde
	Eksisterende praksis	?	Nej

Visitationspraksis

Befordring til specialundervisning for unge og voksne

		Specialundervisning for unge og voksne
Ansvarlige enheder	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Bilateral aftale med Odense kommune ved CSV Odense om undervisning af voksne.
Bevillingsperiode	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Udgangspunktet er 1 årlig opfølgning, medmindre andet fremgår af handleplanen
Objektivt/ skriftlig visitationsgrundlag	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	De fremsende statusrapporter
Mulighed for tildeling af differentierede ydelser	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Alle bevillinger beror på en individuel vurdering
“Automatik” i sammenhæng mellem tilbud og kørsel	Visitation i fremtiden	
	Eksisterende praksis	Nej, individuel vurdering
Mulighed for at anvende opsamlingssteder	Visitation i fremtiden	
	Eksisterende praksis	Ja
Træning til egen transport	Visitation i fremtiden	
	Eksisterende praksis	Ja, fremgår som en del af handleplanerne/aftalen
Muligheden for at samkøre målgrupper	Visitation i fremtiden	
	Eksisterende praksis	Ja

Serviceniveau

Befordring til specialundervisning for unge og voksne

		Specialundervisning for unge og voksne
Klar i hjemmet inden afgang	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Maksimal køretid	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Maksimal ventetid inden aktivitet	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Maksimal ventetid efter aktivitet	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Antal afgange	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Mulighed for kørsel til flere adresser (aflastning)	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Mulighed for fast chauffør	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Mulighed for kørsel til kollektiv trafik	Fremtidig praksis	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Mulighed for omstigning	Serviceniveau i fremtiden	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Solokørsel	Serviceniveau i fremtiden	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen
Brug af specialcykler som led i genoptræning	Serviceniveau i fremtiden	
	Eksisterende praksis	Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen

Særligt vigtige forhold omkring visitering

Som tidligere nævnt vurderer Deloitte ambitionen om stor fokus på rehabilitering og brug af transport som en del af borgernes træningsforløb som relevant. Ambitionsniveauet ligger på niveau med det tilsvarende i Odense Kommune. Deloitte vurderer, at Odense er længst fremme i Danmark lige nu.

Deloitte vurderer i den forbindelse, at særligt følgende forhold fra ovenstående forslag til fremtidig praksis bliver afgørende for at nedbringe omfanget af den passive transport:

- Systematisk indarbejdning af egentransport i rehabiliterings- og træningsforløb (fx brug af gågrupper, bustræning eller udlån af trehjulede cykler)
- Afskaffelse af eventuelle automatikker mellem visitering til tilbud og tildeling af passiv transport
- Konsekvent brug af tidsbegrænsede bevillinger, hvor borgeren revurderes hyppigt
- Konsekvent tilbud om godtgørelse fremfor kørsel i de ordninger og situationer, hvor det er relevant (også gerne til borgerens pårørende eller bekendte)

I overgangsperioden fra den nuværende til den fremtidige praksis bliver involveringen af de mange medarbejdere, som er involveret i kerneaktiviteterne, hvortil borgerne køres i dag. I den forbindelse bliver det vigtigt at italesætte den positive historie om udviklingsindsatsen af borgernes evne til at kunne transportere sig selv (og derved blive mere selvhjulpne).

Forringelse af serviceniveau eller styrkelse af rehabilitering?

Hvis taxakørsel fra dør til dør ses som det højeste tænkelige serviceniveau, vil introduktion af rehabilitering i transportsammenhæng være en stramning af serviceniveauet.

En mere retvisende tolkning er formentlig, at borgerens transport i højere grad indtænkes som en del af borgerens rehabilitering. Og at kommunens investering heri er med til at skabe en mere effektiv rehabilitering generelt og for den enkelte borger.

Fastholdelse af det rehabiliterende sigte – understøttet med konkrete løsninger – bliver således afgørende for modtagelsen af de planlagte ændringer.

Bilag 1: Overblik over lovgrundlag

Lovgrundlag – børn og unge

Lovhjemmel for almen skolekørsel og befordring til specialundervisning for børn findes i [Folkeskoleloven](#), nærmere bestemt ved §26 [skal], samt dertilhørende [Bekendtgørelse nr. 25 \(1995\)](#) [både kan og skal paragraffer].

Lovhjemmel for befordring af handicappede børn og unge og socialt udsatte børn og unge findes begge i [Lov om social service](#). For befordring af handicappede børn er særligt §§ 32 [skal], 36 [skal], 41 [kan] og 45 [kan] relevante. Til sidstnævnte paragraf hører også [Bekendtgørelse nr. 1390 \(2006\)](#) [kan]. For befordring af socialt udsatte børn og unge er §§ 52 [kan] og 71 [kan]. Der kan også ydes befordring som led i [Lov om aktiv socialpolitik](#).

Lovgrundlag – voksne og ældre

Lovhjemmel for læge- og speciallægeordningen samt kørsel til afprøvning af hjælpemidler findes i [sundhedsloven](#) § 170 stk. 1-3 og dertilhørende [bekendtgørelse om befordring eller befordringsgodtgørelse efter sundhedsloven](#).

Lovhjemmel for kørsel til afprøvning af hjælpemidler findes i [lov om social service](#) §§ 112 og 113 og dertilhørende bekendtgørelse om hjælp til anskaffelse af hjælpemidler og forbrugsgoder efter serviceloven.

Lovhjemmel for individuel handicapkørsel findes i [Lov om trafikselskaber](#) § 11.

Lovhjemmel for kørsel af voksne med handicap (bl.a. beskyttet beskæftigelse), findes i [Serviceloven](#) § 97 og § 103-105.

Lovhjemmel for specialundervisning for unge findes i [lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov](#) § 10 og dertilhørende [bekendtgørelse om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov](#) §§12-14.

Lovhjemmel for specialundervisning for voksne findes i [lov om specialundervisning for voksne](#) §5 og dertilhørende [bekendtgørelse om specialundervisning for voksne](#) §8-10.

Lovhjemmel for kørsel til genoptræning findes i [sundhedsloven](#) § 172, § 173 stk. 3 og dertilhørende [bekendtgørelse om befordring eller befordringsgodtgørelse efter sundhedsloven](#).

Lovhjemmel for kørsel af personer med varig nedsat funktionsevne og kørsel til dagcenter findes i [serviceloven](#) § 79 og § 117.

Bilag 2: Fordeling af besparelse på Udvalg

Det er præciseret, hvilke kørselsordninger der hører til under det enkelte udvalg.

Udvalg	Besparelse 2014	Besparelse 2015
Social- og Sundhedsudvalget	766.000	1.100.000
<i>Besparelsen realiseres inden for områderne:</i>		
Læge og speciallæge		
Individuel handicap		
Socialområdet – voksne med handicap		
Hjælpe midler		
Specialundervisning for unge/voksne		
Genoptræning (sundhedsloven)		
Varigt nedsat funktionsevne og dagcenter		
Børne- og Ungeudvalget	1.255.000	1.800.000
<i>Besparelsen realiseres inden for områderne:</i>		
Skolekørsel		
Specialundervisning for børn		
Socialområdet – børn og unge med handicap		
Socialområdet – udsatte børn og unge		
Arbejdsmarkedsudvalget	279.000	400.000
<i>Besparelsen realiseres inden for området:</i>		
Beskæftigelse og aktivering for ikke-forsikrede		
Samlet besparelse	2.300.000	3.300.000