

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 | 7 |

Visitation og serviceniveauer – Børn og unge

| | |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| Praksis for befordring af børn og unge | 9 |
| Visitationspraksis og serviceniveauer indenfor de enkelte kørselsordninger | 11 |

Visitation og serviceniveauer – Voksne

| | |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| Praksis for befordring af voksne | 16 |
| Overblik over visitationspraksis indenfor de enkelte kørselsordninger | 17 |

Visitation og serviceniveauer – Arbejdsmarkedsområdet

| | |
|-------------------------------------------------------|----|
| Praksis for befordring indenfor arbejdsmarkedsområdet | 26 |
|-------------------------------------------------------|----|

Bilag

| | |
|--------------------------------------------------------|----|
| Bilag 1: Overblik over lovgrundlag | 27 |
| Bilag 2: Deloittes forslag til fordeling af besparelse | 28 |
| Bilag 3: Beskrivelse af kvalitetsstandarder | 29 |

Indledning

Baggrund

Nordfyns Kommunes arbejde med befordring i 2013

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

I Nordfyns Kommune er der mange befordringsordninger fordelt på de enkelte fagområder – såsom lægekørsel, kørsel for svært bevægelseshæmmede, skolebuskørsel og kørsel til specialundervisning. Tidligere har områderne været administreret under det enkelte fagområde, men fremover koordineres området blandt andet gennem visiteringsgrundlaget og servicekataloget, som dette dokument er første udkast til.

På baggrund af foranalysen har Nordfyns Kommune indarbejdet besparelser på 2,3 mio. kr. i budget 2014 og 3,3 mio. kr. i budget 2015 samt de efterfølgende år.

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 deltog ca. 35 ledere og medarbejdere med ansvar for befordring.

I den forbindelse blev der udarbejdet forslag til en ny vision og forslag til nye skriftlige visitationsstandarder indenfor alle befordringsområderne såvel indenfor børn og unge området som for hele voksen området.

Formål med indeværende dokument

Indeværende dokument sammenfatter følgende:

- Foranalysens resultater
- Forslag til fremtidig vision for brug af befordring
- Forslag til fremtidig visitationspraksis og serviceniveau for de enkelte ordninger

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

Endvidere vil uddrag af dokumentet danne baggrund for den efterfølgende offentliggørelse af det visitationsgrundlag samt serviceniveau, som borgerne i Nordfyns Kommune bliver oplyst om.

Læsevejledning

Dokumentet skal læses på den måde, at de første 3 afsnit dels beskriver hovedkonklusionerne i Deloitte's rapport samt Deloitte's anbefalinger til hvilke fokusområder, vi i Nordfyns Kommune kan/skal være opmærksom på, efterfulgt af Nordfyns Kommunes vision samt grundprincipper for det fremtidige serviceniveau på befordringsområdet.

Herefter følger en beskrivelse af nuværende samt forslag til fremtidig visitationspraksis og serviceniveau inden for områderne Børn og Unge, Voksen samt Arbejdsmarkedsområdet. I bilag 3 til dette dokument, er der endvidere foretaget en sammenskrivning af de væsentligste konsekvenser, der vil være i forhold til nuværende praksis.

Endvidere gøres der opmærksom på, at begrebet befordring/kørsel i dette dokument sammenhæng skal ses i relation til den befordring Nordfyns Kommune er forpligtigede til at yde borgerne i Nordfyns Kommune samt øvrige beslutninger om serviceniveau ud over "skal" bestemmelserne.

Foranalysen af Nordfyns kommunes befordring

Sådan var hovedkonklusionerne i Deloitte rapporten:

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 befordring foregår i de fleste tilfælde i afdelingerne med ansvaret for den primærydelse, som borgerne befordres til. I forhold til befordring 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 befordring i kommunen - både i forhold til mulig samkørsel grupper imellem og i forhold til udbud af befordringen. Der er ingen central funktion, der varetager koordinering af befordring 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 befordring. 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 befordringen.

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 befordring 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 befordring), hvilket medfører synergi i befordringen 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 ansættelse af en kørselskoordinator

Nordfyns Kommune bør arbejde frem mod et koordineret udbud af hele kommunens befordring. 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 befordring kan medvirke til bedre driftsøkonomi på grund af Fynbus' kørselsvolumen og specialiserede kompetencer i forhold til udbud af befordring.

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 eksterne institutioners befordringsordninger

Ved brug af eksterne institutioner bør det undersøges, om det vil være mere optimalt at anvende de eksterne institutioners befordringsordninger.

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

Formuleringen af en vision er forudsætningen for at skabe forandringer. En vision for befordringsområdet ligger i direkte forlængelse af kommunens visioner for sundhed og trivsel. Befordring handler nemlig ikke kun om at komme fra A til B. Det handler også om sundhed og om at skabe øget livskvalitet.

Transport er vigtig for alle. Det er vigtigt, at geografiske afstande ikke bliver oplevet som en barriere for borgernes udfoldelsesmuligheder. Det handler om personlig frihed. Det handler om at kunne udfolde sit sociale liv, at nå sikkert frem til en destination, om det så er en skole, et visiteret tilbud eller andet.

Ansvar for transport ligger som udgangspunkt hos den enkelte. De, der har evnen, skal selv. Og de, der ikke kan, skal have visiteret hjælp af kommunen. Mellem disse to yderpoler er der en gråzone, hvor der skal foretages et skøn – og det bliver der.

En analyse fra Deloitte viser, at Nordfyns Kommune har større udgifter pr. borger til visiteret transport end andre kommuner. Det har konsekvenser for den service, kommunen kan yde på andre områder, samtidig med at det fastholder nogle borgere i et unødvendigt afhængighedsforhold til kommunen.

Det er ikke hensigtsmæssigt. Kommunernes serviceydelser skal være forbeholdt de, der har et reelt og dokumenteret behov, mens alle andre skal motiveres til selv at gribe ansvaret.

Nordfyns Kommune ønsker derfor at skubbe til de grænser, som den hidtidige praksis har formet. Der ligger nemlig en værdi for den enkelte i at kunne selv. Det giver tillid til egen formåen, og det styrker borgernes evne til at handle spontant og flytte sig i tråd hermed. Set fra kommunens synsvinkel frigør det økonomi til at tage endnu bedre hånd om vores svageste borgere.

Det handler altså ikke kun om ret til at kunne transportere sig selv. Det handler lige så meget om et ansvar og en pligt.

Administrationen anbefaler, at Nordfyns Kommune arbejder med udgangspunkt i en vision om:

'Alle har ret og pligt til udvikling mod at kunne transportere sig selv'

Visionen er ambitiøs, men ved fælles hjælp kan visionen give øget kvalitet for den enkelte borger.

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.

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.

Det udvikler 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 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.

Aktive voksne

Nordfyns Kommune har vedtaget "Fremtidens tilbud på Voksenområdet". Målet hermed er at give borgerne på voksenområdet muligheder for et mere aktivt og meningsfuldt hverdagsliv. Derfor arbejder Nordfyns Kommune aktivt med rehabilitering.

I rehabilitering kan indgå træning i eget hjem, træning i at tage offentlige transportmidler m.v. I Nordfyns Kommunes model af rehabilitering er der til stadighed fokus på hensynet til de svageste borgere.

De fremtidige grundprincipper

Formål og overordnede principper

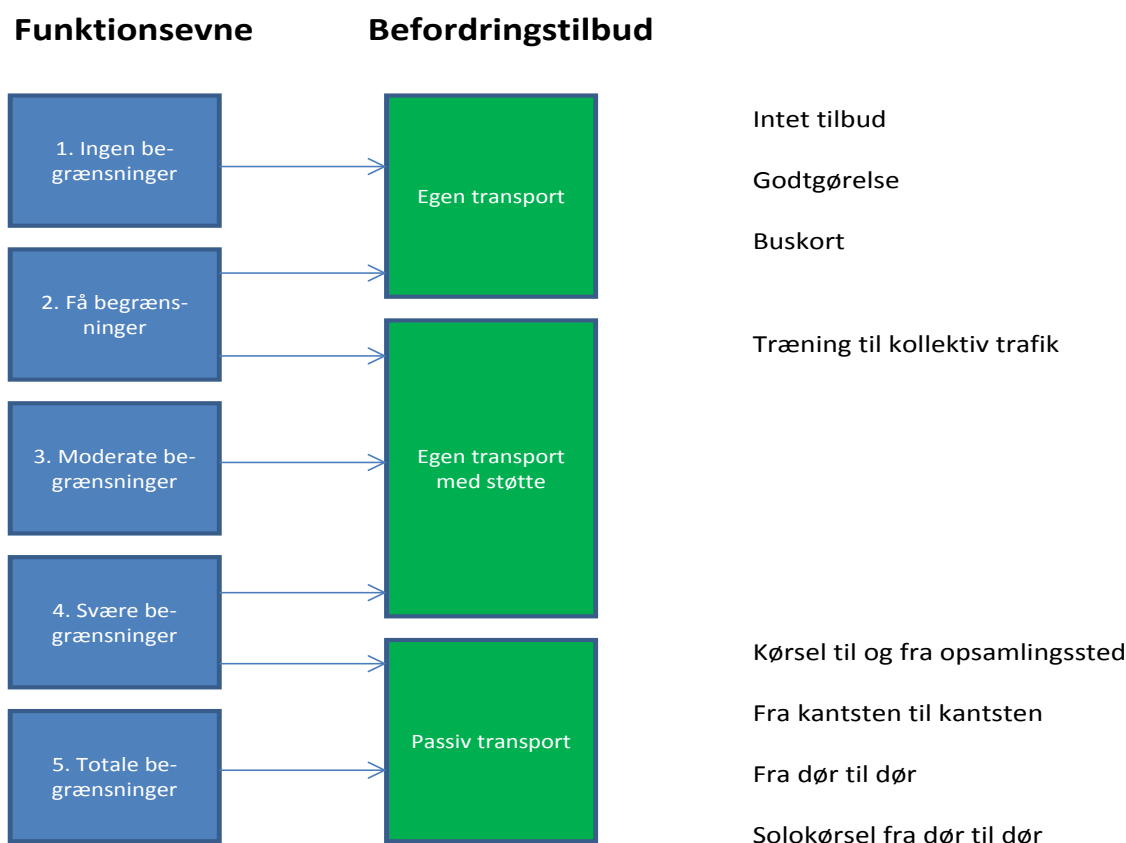
Visiteringsgrundlaget skal forklare og udfolde principper og praksis for visitering til kommunal befordring i Nordfyns Kommune. Metoderne vil i høj grad basere sig på følgende grundprincipper:

- Vi udnytter borgernes potentiale og tilbyder løsninger, som er udviklende for den enkelte borger
- Vi stiller 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 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 til de borgere, som kan hjælpes til hel eller delvis egen transport.

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



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.

Skolebuskørsel og Sundhedsloven administreres efter gældende regler.

Fremtidige grundprincipper for administrativ praksis

- Fokus på digitale selvbetjeningsløsninger.
- Der vil være en sagsbehandlingstid på op til 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").

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 visionen 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)

En væsentlig del af servicestandarderne handler om køretider og det er den maksimale køretid der er beskrevet.

For almen skolekørsel vurderes det at være meget begrænset, hvor mange elever der har en køretid på mere end 60 minutter til distriktsskolen, når der tages udgangspunkt i hver busrutes længde i tid.

Et begrænset antal overbygningselever samt 10. klasse vil muligvis have mere end 60 minutter, da der kan være behov for at benytte mere end én busrute.

Børn i særlige tilbud tilknyttet folkeskolen

Et mindretal af eleverne vil, når de skal transporteres langt, f.eks. til aflastning eller skoler uden for kommunen, opleve køretider op mod 75 minutter. En opgørelse fra FynBus viser at mindre end 19% af turene kan have en køretid på op mod 75 minutter.

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 | 60 - 75 minutter fastholdes | 60 - 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 afgange 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 afgange 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 (skilsmis-sebørn) | 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 – afdækker behov til SFO. Øvrige bevillinger fra handicapsagsbehandler 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 differenterede ydelser | Fremtidig praksis | Ja, som i dag. Den fremtidige praksis beskrives i ny procedure | Ikke relevant for Nordfyns Kommune |
| | Eksisterende praksis | Forældregodtgørelse, buskort, eller taxakørsel. Forældregodtgørelse 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 | 60 - 75 minutter fastholdes | |
| | 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 afgang 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 | Ja | Ja |
| | Eksisterende praksis | Ja | 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. | |

Visitationspraksis og serviceniveauer - Voksne

Praksis for befordring af voksne

Visitation og bevilling af kørsel

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

- 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:

- Der skal ske særskilt visitation til kørsel
- Kørselsgodtgørelse kan i særlige tilfælde komme på tale
- I forhold til visitationspraksis skal der være langt mere fokus på løbende opfølgning (altså revisitering og korte bevillingsperioder).
- Fagpersoner skal som udgangspunkt involveres i visitation (særligt ergoterapeuter)
- Som udgangspunkt skal der ansøges skriftligt om befordring (for relevante borgergrupper, gerne særlige IT-løsninger)
- Evt. kan funktionsvurdering anvendes fremadrettet – fx gang- og balancetest

Indsatser og serviceniveauer

For at realisere visionen arbejder Nordfyns Kommune målrettet med følgende indsatser:

- Der kan bruges motionsvenner i forhold til at hjælpe borgere til at blive selvtransporterende.
- Der skal på alle befordringsområder ligge en klar beskrivelse af service- og kvalitetsstandarder
- Planlægning af træningstilbud skal tage højde for muligheden for brug af kollektiv trafik
- Vedligeholdende træning kan evt. nedlægges på faste steder – træningen kan i stedet gennemføres i nærmiljøet.
- Al kørsel skal samles i koordinerede udbud – den institutionsvise kørsel skal væk.
- Der kan arbejdes med bustræning for at gøre borgerne trygge ved kollektiv trafik
- Der arbejdes med træning til egen transport så borgeren bliver selvhjulpen.
- Bevillingsperioder og aktiviteter i forhold til selvhjulpenhed indarbejdes i handleplaner

Detaljeret information om visitationspraksis og serviceniveauer fremgår nedenfor. Visitationsstandarderne suppleres af kvalitets og servicestandarder. Disse fremgår af bilag 3.

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 | Borger skal være klar 60 min før afhentning | Borger skal være klar 60 min før afhentning |
| | 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 vej- og trafikforhold. | Den samlede køretid for borgeren må ikke overstige en transporttid på over 1. time ved normale vej- og trafikforhold. |
| Maksimal ventetid inden aktivitet | Fremtidig praksis | Møde- og afhentningstiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min. | Møde- og afhentningstiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min. |
| | Eksisterende praksis | Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min. | Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min. |
| Maksimal ventetid efter aktivitet | Fremtidig praksis | Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min. | Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min. |
| | Eksisterende praksis | Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min. | Møde og afhentnings tiderne skal overholdes indenfor en margin på plus/minus 10 min. |
| | 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 | Socialcenter | Socialcenter |
| | Eksisterende praksis | Socialcenter | Socialcenter |
| Bevillingsperiode | Fremtidig praksis | Der skal ansøges hvert år | 1 år og herefter ny ansøgning |
| | Eksisterende praksis | Visiteres fra tur til tur. Visiteres for en kort periode f.eks 3 mdr. ved kortere sygdomsforløb. Visiteres varigt f.eks ved kørestol. | 1 år |
| Objektivt/ skriftlig visitationsgrundlag | Fremtidig praksis | Der udarbejdes procedure Skriftlig ansøgning | Proceduren revurderes og justeres evt. Skriftlig ansøgning |
| | Eksisterende praksis | Nej | Ja |
| Mulighed for tildeling af differentierede ydelser | Fremtidig praksis | Individuel vurdering – ikke længere nok med et hjælpemiddel | Individuel vurdering – ikke længere nok med et hjælpemiddel |
| | 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 | Sker 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 | 20 minutter | 20 minutter |
| | Eksisterende praksis | 10 minutter 30 minutter | Fynbus' praksis -15/+45 – maks 1 time |
| Maksimal ventetid efter aktivitet | Fremtidig praksis | 20 minutter | 20 minutter |
| | Eksisterende praksis | 10 minutter 30 minutter | Fynbus' praksis -15/+45 – maks 1 time |
| 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 | Socialcenter | Fastholdes |
| | Eksisterende praksis | Socialcenter | Tildeling: Afdeling aktivitetscentre Budget: Afdeling aktivitet og træning |
| Bevillingsperiode | Fremtidig praksis | Periodevis bevilling svarende til mål i handlingsplan | Borgere som ikke selv er i stand til at transportere sig bevilges kørsel. Kørsel koster 40 kr. pr. dag. Evt. ændringer skal politisk vedtages. |
| | 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 visitations-grundlag | 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 | Uændret serviceniveau | Ikke defineret i kontrakt, men praksis er at borger skal være klar 60 min før afhentning |
| | 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 puls/minus 10 min. |
| Maksimal ventetid inden aktivitet | Fremtidig praksis | 10 minutter | 10 minutter |
| | Eksisterende praksis | 10 minutter | 10 minutter |
| Maksimal ventetid efter aktivitet | Fremtidig praksis | 10 minutter | 10 minutter |
| | Eksisterende praksis | 10 minutter | Defineret i kontrakt |
| Antal afgange | Fremtidig praksis | Praksis fastholdes | Praksis fastholdes |
| | Eksisterende praksis | Nej | Til formiddags og eftermiddagshold |
| Mulighed for kørsel til flere adresser (aflastning) | Fremtidig praksis | Ja, inden for kommunen | Nej |
| | Eksisterende praksis | Ja, inden for kommunen | Nej |
| Mulighed for fast chauffør | Fremtidig praksis | Nej | Ikke defineret |
| | Eksisterende praksis | Små vognmænd med få chauffører | Små vognmænd med få chauffører |
| Mulighed for kørsel til kollektiv trafik | Fremtidig praksis | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning |
| | Eksisterende praksis | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning |
| Mulighed for omstigning | Serviceniveau i fremtiden | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning |
| | Eksisterende praksis | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/ teletaxaordning |
| Solokørsel | Serviceniveau i fremtiden | Nej | Nej |
| | Eksisterende | Nej | 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 |
|-----------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| | praksis | | |
| Brug af specialcykler som led i genoptræning | Serviceniveau i fremtiden | Kan evt. bruges i enkelte tilfælde | Kan evt. bruges i enkelte tilfælde |
| | Eksisterende praksis | Nej | 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 | Uændret serviceniveau ved en evt. forlængelse af kontrakt med Odense Kommune. |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Maksimal køretid | Fremtidig praksis | Uændret serviceniveau ved en evt. forlængelse af kontrakt med Odense Kommune. |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Maksimal ventetid inden aktivitet | Fremtidig praksis | Uændret serviceniveau ved en evt. forlængelse af kontrakt med Odense Kommune. |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Maksimal ventetid efter aktivitet | Fremtidig praksis | Uændret serviceniveau ved en evt. forlængelse af kontrakt med Odense Kommune. |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Antal afgange | Fremtidig praksis | Uændret serviceniveau ved en evt. forlængelse af kontrakt med Odense Kommune. |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Mulighed for kørsel til flere adresser (aflastning) | Fremtidig praksis | Ja |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Mulighed for fast chauffør | Fremtidig praksis | Nej |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Mulighed for kørsel til kollektiv trafik | Fremtidig praksis | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/teletaxaordning og målgruppens særlige behov. |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Mulighed for omstigning | Serviceniveau i fremtiden | Ikke praktisk muligt med nuværende kollektive trafik/teletaxaordning og målgruppens særlige behov. |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Solokørsel | Serviceniveau i fremtiden | Som udgangspunkt samkørsel med anden/andre brugere. |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |
| Brug af specialcykler som led i genoptræning | Serviceniveau i fremtiden | Kan evt. bruges i enkelte tilfælde |
| | Eksisterende praksis | Odense Kommune forestår befordringen jf. samarbejdsaftalen |

Visitationspraksis og serviceniveauer - Arbejdsmarkedsområdet

Praksis for befordring indenfor arbejdsmarkedsområdet

Visitation og bevilling af kørsel

Nordfyns Kommune lægger følgende praksis til grund for bevilling af befordring indenfor arbejdsmarkedsområdet

- Hvis borgeren kan selv, skal vedkommende selv

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

- Der gives ikke godtgørelse for afstande under 5 kilometer
- Godtgørelse betales bagud

Indsatser og serviceniveauer

For at realisere visionen arbejder Nordfyns Kommune målrettet med følgende indsatser:

- Borgeren forespørges, om de selv kan afholde de transport-udgifter, som ligger udover den lovbestemte godtgørelse, som kan ydes i henhold til § 82
- Ved valg af aktiveringssted tages der hensyn til afstanden mellem bopæl og aktiveringssted. Der skal dog altid være tale om et relevant aktiveringstilbud.

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 trafikskoler](#) § 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 |

Bilag 3: Beskrivelse af kvalitetsstandarder

Konsekvens og indsats af udkast til visitationsgrundlag og serviceniveau på befordringsområdet

I budgetaftalen for 2013 er der indlagt en samlet besparelse på 2.300.000 kr., der forventes udmøntet således:

| | | |
|------------------------------|-----------------------|---------------|
| Børne- og Ungeudvalget: | Befordring af børn | 1.255.000 kr. |
| Social- og Sundhedsudvalget: | Speciallægekørsel | 418.000 kr. |
| | Aktivitet og træning | 348.000 kr. |
| Arbejdsmarkedsudvalget: | Beskæftigelsesområdet | 279.000 kr. |

Udmøntningen af besparelsen forventes at kunne ske ved:

- en generel fokus på visitering af borgere til befordring
- ved innovative tiltag
- generelle effektiviseringer, blandt andet øget brug af digitale slevbetjeningsløsninger
- en samlet koordinering af befordringsområdet qua den planlagte ansættelse af en kørselskoordinator

Med henblik på at få skabt et overordnet overblik over konsekvenser og de indsatsområder, der skal iværksættes som følge af det nye udkast til visiteringsgrundlag og servicekatalog for befordring i Nordfyns Kommune, er der i de følgende oversigter foretaget en overordnet beskrivelse af:

- hvilken konsekvens den beskrevne visitationspraksis samt serviceniveauet får i forhold til borgerne
- hvilke administrative og eventuelle politiske tiltag, der skal iværksættes

Børne- og Ungeudvalget

Almen skolekørsel og specialundervisning for børn

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Folkeskolen | | |
| Visitationspraksis | | |
| <i>Ad Maksimal køretid</i> | <p>Kan eventuelt nedsættes til 60 minutter for indskoling og mellemtrinnet.</p> <p>For almen skolekørsel vurderes det at være meget begrænset, hvor mange elever der har en køretid på mere end 60 minutter til distriktsskolen, når der tages udgangspunkt i hver busrutes længde i tid.</p> <p>Et begrænset antal overbygningselever samt 10. klasse vil muligvis have mere end 60 minutter, da der kan behov for at benytte mere end én busrute.</p> | <p>Der kan informeres om, at lokalbusser der kører på ruter til distriktsskolerne, tilrettelægges ud fra de indmeldte elever, der skal køres til distriktsskolerne.</p> <p>Tilrettelæggelsen sker bl.a. i samarbejde med FynBus og de pågældende distriktsskoler.</p> <p>Denne praksis vil fortsætte.</p> |
| <i>Ad Maksimal ventetid inden aktivitet</i> | <p>Da bussernes køreplaner tilrettelægges efter skolernes ringetider, vurderes ventetiden inden skolens aktiviteter begynder at have en meget begrænset betydning i praksis.</p> <p>Busserne planlægges som udgangspunkt til at være ved skolerne ca. 10 minutter før ringetid. Enkelte busser ankommer til den første skole op til 30 minutter før ringetid, da ruten fortsætter (se rute 270).</p> | Se oven for |
| <i>Ad Maksimal ventetid efter aktivitet</i> | <p>Der forventes hjemkørsel ca. kl. 14 og 15 samt muligvis kl. 16. for overbygningsskolerne og 10. klasser.</p> <p>Hvis man vælger lektiecafé fra eller har særlige individuelle skemaer vil der kunne forekomme ventetid efter skolens aktiviteter.</p> <p>Antallet af hjemkørsler forventes at være på samme niveau som i dag.</p> | Som hovedregel tilrettelægges bussernes hjemkørsel efter skolernes ringetid og umiddelbart efter det tidspunkt, hvor eleverne får fri fra skole. |
| Serviceniveau | | |
| <i>Ad Visitation og bevilling af kørsel pkt. 1., side 8</i> | Ved at afsætte ressourcer til en medarbejder med særligt fokus på visitationen af kørsel opnås en tættere dialog med barnet og dets nærmeste familie/pårørende, hvorved det bliver | 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 kommune- |

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>muligt at tage særlige individuelle forhold med i vurderingen, når der beviliges kørsel. Hvilket vil være medvirkende til at undgå "automatik" i bevilingerne.</p> <p>Især relevant for elever, som visiteres til særlige tilbud.</p> | team |
| <i>Ad Mulighed for at anvende opsamlingssteder</i> | <p>"Proceduren revurderes i lyset af indeværende fremtidige."</p> <p>Det er uklart hvordan dette gøres operationelt, da det er usikkert, hvad der skal erstatter den eksisterende praksis.</p> | <p>Definitionen af afstand til opsamlingssted er alene et serviceniveau for Nordfyns Kommune.</p> <p>Lempelse af afstandskravet til opsamlingssted vurderes som væsentligt for at kunne indfri de beskrevne overordnede forventninger for befordringsområdet.</p> |
| Børn i særlige tilbud tilknyttet folkeskolen | | |
| Visitationspraksis | | |
| <i>Ad Maksimal køretid</i> | <p>Fastholdelse af køretid 75 minutter.</p> <p>Et mindretal af eleverne vil, når de skal transporteres langt, f.eks. til aflastning eller skoler uden for kommunen, opleve køretider op mod 75 minutter. En opgørelse fra FynBus viser at mindre end 19% af turene kan have en køretid på op mod 75 minutter.</p> <p>En nedsættelse af køretiden vil kunne betyde ringere udnyttelse af bilerne og dermed øgede omkostningerne.</p> | <p>Fastholde fokus på køretiden og de mest hensigtsmæssige ruter.</p> <p>Det må forventes at skiftet fra "synd for til kan selv" vil medvirke til et faldende antal børn/elever som modtager ydelsen.</p> |
| <i>Ad Ventetid</i> | <p>Kørslen planlægges normalt efter, at der sker afhentning umiddelbart efter at eleverne har fri.</p> <p>Derfor vurderes ventetid i praksis at have meget begrænset betydning. Reglerne er beskrevet i lovgivningen</p> | |
| Serviceniveau | | |
| <i>Ad Visitation og bevilling af kørsel pkt. 1., side 8</i> | <p>Ved at afsætte ressourcer til en medarbejder med særligt fokus på visitationen af kørsel opnås en tættere dialog med barnet og dets nærmeste familie/pårørende, hvorved det bliver muligt at tage særlige individuelle forhold med i vurderingen, når der beviliges kørsel. Hvilket vil være medvir-</p> | <p>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 kommune-team</p> |

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| | <p>kende til at undgå "automatik" i bevil- lingerne.</p> <p>Især relevant for elever, som visiteres til særlige tilbud.</p> | |

Børn og unge med handicap og udsatte børn og unge

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Børn og Unge med handicap | | |
| Visitationspraksis | <p>Konsekvensen kan blive flere sager til afgørelse i Ankestyrelsen.</p> <p>Barnets sagsbehandler har kompeten- ce. Altid skriftlige bevilling eller afslag med ankevejledning.</p> | Kursskiftet "fra synd for - til kan selv" forventes at nedbringe antallet af børn som modtager ydelsen. |
| Serviceniveau | Altid konkret og individuel vurdering jf. servicelovens § 41. | Fremadrettede afgørelser i ankestyrel- sen kan medvirke til ændringer i servi- ceniveau. |
| Udsatte børn og unge | | |
| Visitationspraksis | Ingen konsekvenser. Ordningen an- vendes udelukkende til betaling af kør- selsgodtgørelse til plejefamilier, eller støttekontaktpersoner. Altid aflønning jf. statens laveste takst. | Uændret |
| Serviceniveau | Uændret | Uændret |

Social- og Sundhedsudvalget

Befordring til genoptræning (Sundheds- og Serviceloven)

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/service-niveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Genoptræning under Serviceloven | | |
| Visitationspraksis | Adm. har udarbejdet mulige modeller for fremtidig serviceniveau på KAN-kørsler til politisk behandling, hvilket vil betyde at borgerne enten får større udgifter eller skal være selvtransporterende. | Implementeringsplan afhængig af den politiske behandling Borgerne skal revideres. |
| Serviceniveau | Adm. har udarbejdet mulige modeller for fremtidig serviceniveau på KAN-kørsler til politisk behandling, hvilket vil betyde at borgerne enten får større udgifter eller skal være selvtransporterende | Implementeringsplan afhængig af den politiske behandling. Borgerne skal revideres. |
| Genoptræning under Sundhedsloven | | |
| Visitationspraksis | Visitation i henhold til lovgivning. Løbende revurdering | Implementeringsplan afhængig af den politiske beslutning. |
| Serviceniveau | Reglerne for befordring og befordringsgodtgørelse ved genoptræning efter sygehusbehandling står i "Bekendtgørelse om befordring eller befordringsgodtgørelse efter Sundhedsloven", kap 3, §18-20 | Implementeringsplan afhængig af den politiske beslutning. |

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

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/service-niveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Befordring til læge og speciallæge inkl. kørsel til afprøvning af hjælpemidler | | |
| Visitationspraksis | <ul style="list-style-type: none"> • Der tages ikke højde for afstand til off. transportmidler eller vejret. • Skriftlig ansøgning evt. gangtest. • Revisiteres hvert år. • Er der bil i husstanden, kan der ikke bevilges transport. Borger underlægges til enhver tid gældende kontraktvilkår med trafiksel-skab. | <ul style="list-style-type: none"> • Skriftlig ansøgning samt evt. gangtest • øget sagsbehandlingstid • øget arbejdspress / arbejdsmængde til evt. ergoterapeuter • genvisitering af nuværende bruger/borgere (der er borgere, som er bevilget kørsel, som ikke i dag vil være berettiget) • |
| Serviceniveau | Se ovenstående | |

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Individuel handicapkørsel (SBH-kørsel) | | |
| Visitationspraksis | <ul style="list-style-type: none"> • Revisitering hvert år. • Det er ikke nok, at der er bevilget et ganghjælpemiddel f.eks. stok/krykke, hvis der samtidig med kan benyttes off. Transportmidler. • Evt. brug af gangtest. | <ul style="list-style-type: none"> • Øget ansøgning, da borgerne skal genansøge • Ved gangtest øget arbejdsmængde for evt. ergoterapeuterne |
| Serviceniveau | <ul style="list-style-type: none"> • En mindre ændring, da gangtest allerede foretages i dag | <ul style="list-style-type: none"> • Se ovenstående |

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

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Socialområdet – voksne med handicap (bl.a. beskyttet beskæftigelse servicelovens §103) | | |
| Visitationspraksis | <p>Målgruppen er kendetegnet ved at have en betydelig nedsat fysisk/psykisk funktionsnedsættelse og visitation til transport sker på baggrund af en individuel konkret vurdering.</p> <p>Ved køb af dagtilbud i andre kommuner er transport som udgangspunkt en del af tilbuddet, og kan f.eks. være offentligt transportmiddel eller fællestransport fra opsamlingssted. I særlige tilfælde og typisk ved behov for transport med el-kørestolsbrugere anvendes taxa med lift og mulighed for fastspænding.</p> | Uændret praksis |
| Serviceniveau | Se ovenstående | |
| Varigt nedsat funktionsevne og dagcenter (Aktivitets- & samværstilbud, servicelovens 104) | | |
| Visitationspraksis | <p>Målgruppen er kendetegnet ved at have en betydelig nedsat fysisk/psykisk funktionsnedsættelse og visitation til transport sker på baggrund af en individuel konkret vurdering.</p> <p>Ved køb af dagtilbud i andre kommuner er transport som udgangspunkt en del af tilbuddet, og kan f.eks. være offentligt transportmiddel eller fællestransport fra opsamlingssted. I særlige tilfælde og typisk ved behov for transport med el-kørestolsbrugere an-</p> | Uændret praksis |

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| | vendes taxa med lift og mulighed for fastspænding. | |
| Serviceniveau | Se ovenstående | |

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

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Varigt nedsat funktionsevne og dagcenter (Servicelovens §§ 86 stk. 2 og 84) | | |
| Visitationspraksis | Adm. har udarbejdet mulige modeller for fremtidig serviceniveau på KAN-kørsler til politisk behandling, hvilket vil betyde at borgerne enten får større udgifter eller skal være selvtransporterende. | |
| Serviceniveau | Adm. har udarbejdet mulige modeller for fremtidig serviceniveau på KAN-kørsler, hvilket vil betyde at borgerne enten får større udgifter eller skal være selvtransporterende | Implementeringsplan afhængig af den politiske beslutning. |

Befordring til specialundervisning for unge og voksne

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Specialundervisning for unge og voksne | | |
| Visitationspraksis | | |
| Serviceniveau | | |

Arbejdsmarkedsudvalget

Godtgørelse jfr. §§ 82 og 83 i Lov om en aktiv beskæftigelsesindsats

| | Hvilken konsekvens får den beskrevne visitationspraksis/serviceniveauet? | Hvilken indsats skal iværksættes? |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Godtgørelse jfr. §§ 82 og 83 i lov om en aktiv beskæftigelsesindsats | | |
| Visitationspraksis | <p>Der bliver tale om følgende retningslinjer vedrørende godtgørelse efter § 83:</p> <ul style="list-style-type: none">• Borgeren forespørges, om de selv kan afholde de transport-udgifter, som ligger udover den lovbestemte godtgørelse, som kan ydes i henhold til § 82• Godtgørelsen udbetales bagud, evt. mulighed for forudbetaling ved opstart af aktivering og herefter betales bagud.• Den beregnede godtgørelse reduceres med 100 kr. (netto) pr. måned• Ved valg af aktiveringssted tages, der hensyn til afstanden mellem bopæl og aktiverings-sted. Der skal dog altid være tale om et relevant aktive-ringstilbud. | <p>Implementeringsplan afhængig af den politiske beslutning. De ændrede retningslinjer skal offentliggøres overfor borgerne.</p> <p>Der skal orienteres om den ændrede praksis i forhold til beskæftigelsessagsbehandlere og virksomhedskonsulenter i Jobcentret samt sagsbehandlerne i Ydelseskontoret</p> |
| Serviceniveau | <p>De udarbejdede mulige modeller for fremtidig serviceniveau på KAN- godtgørelsen jfr. § 83, hvilket vil betyde at borgerne får større udgifter til transport mellem bopæl og aktiveringssted. Det kan også medføre, at de etablerede aktiveringstilbud ikke retter sig imod det mest velegnede tilbud.</p> | <p>Implementeringsplan afhængig af den politiske beslutning med information til borgerne.</p> |