



Til

Børne- og Ungdomsudvalget

24-02-2010

Sagsnr.
2010-33410

**Notat til brug for behandling af medlemsforslag om reduktion af
taxakørsel med børn i BUF**

Dokumentnr.
2010-137083

I forbindelse med Børne- og Ungdomsudvalgets behandling af medlemsforslag fra A og F om reduktion af taxakørsel med børn i BUF den 3.3.2010 har forvaltningen udarbejdet dette notat, som belyser elevbefordringen i BUF.

I henhold til bekendtgørelse fra Undervisningsministeriet er kommunen forpligtet til at sørge for befordring af eleverne i folkeskolen i følgende situationer:

§ 1. Kommunalbestyrelsen skal sørge for befordring mellem distriktsskolen og hjemmet eller dets nærhed af:

1. elever, der har længere skolevej end 2 1/2 km i børnehaveklasser og på 1.-3. klassetrin, 6 km på 4.-6. klassetrin, 7 km på 7.-9. klassetrin og 9 km i 10. klasse og

2. elever, der har kortere skolevej, hvis hensynet til elevernes sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen er endvidere forpligtet til at sørge for befordring af elever, der er henvist til undervisning på andre skoler,

**Politisk Strategisk
Sekretariat**

Rådhuset
1599 København V

Telefax
3366 7038

EAN nummer
5798009386199

www.kk.dk

bortset fra elever, der undervises i henhold til folkeskolelovens § 20, stk. 2.

(...)

§ 4. Kommunalbestyrelsen kan opfylde sin befordringsforpligtelse efter § 1 ved at etablere befordring med skolebus eller lignende.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan endvidere opfylde sin befordringsforpligtelse ved at henvise til lokale offentlige transportmidler og betale udgifterne hertil.

Kommunen er ligeledes forpligtet til at sørge for befordring ved vidtgående specialundervisning.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har forpligtelsen til at sørge for befordring af børn til specialinstitutioner, mens Socialforvaltningen varetager opgaven ved øvrige daginstitutioner, basispladser m.m. Socialforvaltningen bevilger kørsel ud fra en vurdering i det enkelte tilfælde. Der er nedsat en arbejdsgruppe mellem Socialforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen, der bl.a. skal vurdere muligheden for en større grad af koordinering af kørsel til institutioner.

Derudover står Børne- og Ungdomsforvaltningen for befordringen til tandklinikker, tale-/høreundervisning, modtagelsesklasser m.m.

For befordring af elever i folkeskolen opfyldes forpligtelsen så vidt muligt ved, at eleven får et årsskolekort til HT. Denne ordning administreres i et samarbejde med MOVIA.

I det omfang eleverne ikke er i stand til at anvende offentlig transport etableres særskilt transport enten i minibusser eller taxa.

Forvaltningen har undersøgt kørselen dels for at forbedre servicen, idet flere forældre har henvendt sig om problemer med kørselen og dels for at reducere udgifterne.

I den forbindelse har det været undersøgt om, der var interesse hos skoler og institutioner i, at få stillet minibusser til rådighed mod, at skoler og institutionerne selv forstod kørsel fra bopæl til skole/institution. Minibusserne var herefter til rådighed for skolerne/institutionerne i løbet af dagen. Dette har der ikke været interesse for primært som følge af de praktiske problemer i forbindelse hermed.

Dernæst har der været arbejdet på, at etablere et egentlig kørselskontor i forvaltningen, der skulle planlægge al kørsel i forvaltningen herunder koordinere de forskellige kørsler og så vidt muligt undgå kørsel af enkelte børn. Planlægningen skulle foregå indenfor den politisk besluttede maksimale køretid på 1 ¼ time. Denne opgave blev sendt i udbud. Forvaltningen vurderede dog, at det ikke blev sandsynliggjort, at de modtagne tilbud ville sikre en reduktion i udgifterne.

Forvaltningen har herefter forhandlet med MOVIA om et samarbejde. MOVIA varetager allerede i dag opgaver for en række kommuner i

forhold til kørsel til institutioner og skoler m.m.

MOVIA kan tilbyde dels at forestå udbud af kørselsopgaven og dels en opfølgning på planlagt kørsel og endelig at koordinere adhoc-kørsel. Der indgår tillige procedurer til at håndtere de mange ændringer af kørsel herunder aflysninger som følge af sygdom m.m.

Under drøftelserne med MOVIA blev det klart, at prisen for kørsel målt pr. time vil blive reduceret, såfremt det var muligt at tilbyde flere timers kørsel pr. dag.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har primært et kørselsbehov om morgenen og om eftermiddagen, mens Socialforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har kørselsopgaver midt på dagen.

Det blev derfor besluttet, at Socialforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen også skal indgå i drøftelserne med MOVIA.

Analysearbejdet har vist, at der vil være mulighed for at opnå fordele ved en koordinering af kørslen for de 3 forvaltninger. Det er ikke forudsat, at børn skal køre sammen med voksne.

Det er derfor besluttet, at der gennemføres 2 pilotprojekter. Et pilotprojekt i Børne- og Ungdomsforvaltningen på en skole og et pilotprojekt i enten Socialforvaltningen eller Sundheds- og Omsorgsforvaltningen.

Pilotprojektet i Børne- og Ungdomsforvaltningen er igangsat og forsøget forventes at løbe i ca. 3 mdr. På baggrund af erfaringerne fra pilotprojekterne forventes den samlede kørsel i de 3 forvaltninger udbudt i løbet af 2010.

Derudover arbejder specialskolerne med at reducere kørselsudgifterne ved, at eleverne trænes i at bruge offentlig transport.

Erfaringerne fra Københavnermodellens befordring af tosprogede indskolingselever via flexcard.

På baggrund af en høring af et bredt felt af interessenter vedtog BUU d. 1/10 2010, en omlægning af transportordningen for elever under Københavnermodellen for Integration (etnisk blandede skoler).

Omlægningen har haft virkning fra august 2009 og medført at alle elever under Københavnermodellen får tilbudt flexcard som transportalternativ til bus- og taxaakørsel, samt at nogle skoler (Øster Farimagsgades Skole, Brønshøj Skole og Korsager Skole) har fået flexcardordning som eneste transportmulighed.

Flexcard betyder, at et barn kan transporteres med bus, tog eller metro ifølge med en voksen. Kortet er dermed et ihændehaverbevis, som kan benyttes af voksne familiemedlemmer efter eget valg familien. Kortet kan bruges hele året og i alle dag- og aftentimer.

Baggrunden for omlægningen af transportordningen fra kørsel med bus og taxa var flg:

- En del forældre oplevede at modellen var meget ufleksibel, idet der kun tilbydes et 1 afhentningstidspunkt pr. barn
- Der har været tilfælde, hvor leverandørerne (Taxa 4x34, Paaskebus og VBT-bus) ikke har kunnet overholde afgangstider til stor uro for børn, fritidshjems personale og familier.
- Børnehaveklasselederne oplevede at de alt for sjældent er i dialog med forældre til de børn, som er en del af transportordningen.
- Fritidshjems personalet oplevede samme manglende dialog.
- Transportordningen dækker kun skoledage og understøtter dermed ikke børnenes indbyrdes kontakter på alle ikke-skoledage og aftenarrangementer.

Omlægningen er blevet løbende evalueret, senest ved et møde 23. februar 2010 mellem 2 skoler (Vibehus skole og Øster Farimagsgades Skole), 55 fritidshjem og den tilknyttede integrationsvejleder.

Tilbage meldingerne er udelukkende positive, idet der opleves en mere kontinuerlig og positiv kontakt med de involverede familier. Det er samtidig vurderingen, at ordningen styrker legerelationerne udenfor skoletid, hvilket er med til at bidrage til den gensidige integration mellem familierne.

En opgørelse pr. februar 2010 viser at foreløbig 59 børn/familier benytter flexcard, og at stadig flere familier ønsker at tage ordningen i brug også i områder hvor taxa-ordningen består.

Det vurderes, at den nye transportordning vil medføre en samlet besparelse på kr. 500.000 for 2010. Et almindeligt skolebus-kort ville reducere udgiften yderligere, men ville samtidig begrænse aldersgruppen idet børnene i så fald skulle være "selvbefordrende".

Vurdering af flexcard/buskort som transportordning for andre børnegrupper.

Det er vurderingen at følgende overvejelser fortsat bør indgå i vurderingen af omlægning af transportordning fra bus/taxa til flexcard:

1. Adgang til offentlig transport mellem skole, fritidsinstitution og hjem (transporttid og antal busskift)
2. Familiernes mulighed for at følge børnene til og fra

- skole/fritidsinstitution (arbejdstid/mindre søskende mv)
3. Børnenes alder
 4. Konkret vurdering af det enkelte barns ”trafiksikkerhed”.

Forvaltningen vil løbende orientere BUU om resultatet af pilotprojekterne samt udbuddet.