

Specialkørsel – Investering i cykler til selvmestring

Kort resumé: Der investeres i cykler og ladcykler til specialskoler og specialklasserækker, som kan supplere og udbygge skolernes eksisterende selvmestringsinitiativer. Cyklerne skal bruges til træning på skolerne samt fast udlån til elever, som lærer at kunne cykle til og fra skole.

Fremstillende forvaltning: Børne- og Ungdomsforvaltningen

1. Beskrivelse af forslag (fremgangsmåde og effekt)

Resumé

Der investeres i cykler og ladcykler til specialskoler og specialklasserækker, så flere elever kan trænes i selv at transportere sig til skole. Derudover investeres der i cykler og ladcykler, som elever og forældre fast kan låne til transport til og fra skole. Investeringen har til formål at styrke elevernes selvstændighed og færdigheder i trafikken, reducere behovet for taxakørsel og samtidig bidrage til en lavere klimabelastning gennem mindre bilkørsel i byen.

Baggrund

Børne- og Ungdomsforvaltningen (BUF) ønsker med dette forslag at styrke indsatsen for elever i specialskoler og specialklasserækker, så flere kan trænes i selv at transportere sig til og fra skole. Forvaltningen har de seneste år haft fokus på at øge elevernes selvhjulpenhed og reducere behovet for specialkørsel. Erfaringer fra tidligere investeringscases – *”Styrket mestring af selvtransport”* (2021-2022) og *”Klima II – mindre kørsel af elever i specialtilbud og modtagerklasser”* (2022-2023) – viser, at pædagogiske indsatser, der understøtter selvtransport, både giver faglige, sociale, driftsmæssige og klimamæssige gevinster.

Den nye investering bygger videre på disse erfaringer og skal udbrede flere selvmestrings- og transportmuligheder, cykler og ladcykler, til brug på specialskoler og -klasserækker (kategori 1-3).

Investeringscase

Forslaget indebærer en konkret investering i cykler og ladcykler, som kan anvendes i skolernes undervisning og træning. Ligeledes indebærer forslaget investering i cykler og ladcykler, som stilles til rådighed for elever og forældre som et alternativ til taxakørsel. Med investeringen får eleverne mulighed for at øve sig i sikker og tryk transport, mens forældrene kan støtte op om indsatsen ved at benytte udlånte cykler i hverdagen. Den pædagogiske tilgang vil være at opbygge elevernes mestring gradvist, så de gennem planlagte træningsforløb lærer at navigere i trafikken og føle sig trygge i at transportere sig selv.

I dag køres omkring 500 elever i kategorierne 1-3¹ dagligt til og fra skole i enten solo- eller samkørsel. Med investeringen forventes det, at en stigende andel af disse elever over tid vil kunne transportere sig selv ved cykel eller ladcykel.

Det estimeres, at 2,5% af eleverne kan overgå til selvtransport første år, 5% andet år og 7,5% tredje år og frem. Estimaterne tager udgangspunkt i en gradvis stigning, som følge af øget fokus på cykeltræning samt forældrenes kendskab til muligheden for cykel-transport. Når casen er fuldt indfaset efter tre år, indebærer det, at cirka 36 elever årligt, på tværs af omkring 15 enheder, transporteres med cykel eller ladcykel i stedet for taxakørsel. Her er det estimeret, at 18 vil blive transportere med ladcykel, og at 18 elever lærer selv at cykle, jf. nedenstående tabel. Udvikling vurderes realistisk, da elever, der opnår selvmestring, forventes at have gavn af den i flere skoleår, samtidig med at nye elever løbende vil blive en del af indsatsen.

Forventede effekt	2026	2027	2028	2028	2029	2030
Antal elever på cykel	6	12	18	18	18	18
Antal elever i ladcykel	6	12	18	18	18	18
Antal i alt	12	24	36	36	36	36
Andel i alt	2,5%	5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%

Investeringen i cykler og ladcykler

Investeringen omfatter anskaffelse af 75 cykler og 15 ladcykler til skolernes arbejde med selvmestring. Investeringen skal øge skolernes katalog af selvmestringsværktøjer. I gennemsnit vil hver enhed modtage fem cykler og én ladcykel, hvilket giver skolerne mulighed for at træne flere elever samtidig. Herved forbedres forudsætningerne for, at flest muligt lærer at cykle og opnår den ønskede grad af selvmestring, der samtidig reducerer behovet for taxakørsel.

Konkret vil selvmestringstræningen foregå ved, at lærerne og pædagogerne planlægge undervisningsforløb, hvor de elever, som de finder klar, gradvist kan trænes i at cykle og færdes sikkert i trafikken, enten alene eller sammen med en voksen. Muligheden for at bruge byens trafiklegepladser kommunikerer til skolerne. Træningen i selvmestring tilpasses den enkelte elevs forudsætninger, og forældrene inddrages aktivt i processen.

Investeringen omfatter ligeledes anskaffelse af 30 cykler og 20 ladcykler, som skolerne kan udlåne permanent til elever og forældre, der kan overgå fra taxa til selvtransport. Det vil sige, at enhederne i gennemsnit kan udlåne 2 cykler og 1 ladcykel. Skolernes mulighed for at udlåne et par ekstra cykler ud over casens forventede behov giver ordningen den nødvendige fleksibilitet til at realisere effektiviseringer på taxakørsel. Konkret tilbageleveres cyklerne til skolen, hvis der igen skulle opstå behov fast behov for taxakørsel, eller når eleven forlader skolen.

Til understøttelse af ordningen indgår der i casen årlige driftsmidler til løbende service, forsikring og administration. Administrationen og den løbende dialog med skolerne vil blive varetaget af Kørselskontoret, der i forvejen superviserer skolerne med kørselsvejledning. Kørselskontoret vil være ansvarlig for udlån og opfølgning af cyklerne til elever og forældre.

¹ Kategori 1: Lettere generelle indlæringsvanskeligheder, kategori 2: læse-, skrive-, tale- og sprogsvanskeligheder, kategori 3: Gennemgribende udviklingsforstyrrelse, omfattende specifikke indlæringsvanskeligheder, herunder autisme og ADHD samt omfattende bevægelseshandicap

I casen indgår der midler til løbende at indkøbe nye cykler og ladcykler, hvormed de oprindelige cykler er afskrevet efter fem år.

Skalerbart og erfaringsgrund

Det er muligt at opskalere investeringsforslaget med et større antal cykler, hvis der opnås større tilslutning end estimeret. Som led i dette kan forslaget også udbredes til elever i kategori 4. Forslaget bidrager ligeledes til et bredere erfaringsgrundlag, der kan danne grundlag for udbredelse til andre områder i kommunen.

Inddragelse

I forbindelse med undersøgelsen af området for specialkørsel er der afholdt møder med skoleledere fra specialskoler og specialklasserækker samt andre relevante aktører i forvaltningen. På baggrund af disse dialoger vurderes det, at investeringer i cykler og ladcykler til træning og udlån bedst kan understøtte skolernes eksisterende arbejde med selvmestring og samtidig bidrage til at reducere behovet for taxakørsel.

2. Økonomi

Den årlige gennemsnitspris pr. barn i samkørsel og solokørsel er henholdsvis 69.000 kr. og 95.000 kr. Fra 2028 estimeres der en besparelse på 2.27 mio. kr. ved at 33 elever færre elever er i samkørsel og en besparelse på 285.000 kr. ved at 3 elever færre er i solokørsel

Til at realisere effektiviseringen investeres der i 105 cykler til en anslået stykpris på 4.000 kr. (420.000 kr.) og 35 ladcykler til en stykpris på 40.000 kr. (1.400.000 kr.). Cyklerne anskaffes i skoleåret 2026/27.

Der vil være estimeret driftsomkostninger til reparation og vedligehold (100.000 kr.), forsikringsudgifter til cyklerne (150.000 kr.) og administrationsomkostninger til kørselskontoret (300.000 kr. de første to år og herefter 150.000 kr. årligt).

Dertil er der afsat midler til, at der kan investeres i nye cykler- og ladcykler hvert år, svarende til 20 procent af den samlede flåde. Det vil sige, at den totale flåde er fornyet efter 5 år.

For at skabe sikre parkeringsforhold for cyklerne på skolerne afsættes der i 2026/27 i alt 1 mio. kr., svarende til ca. 65.000 kr. pr. enhed. Det er en forudsætning for deltagelse i casen, at enhederne kan have cyklerne parkeret på matriklen.

Tabel 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

	1.000 kr. 2027 p/l						
	Styrings- område	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Varige ændringer (effektiviseringer og drift)							
Besparelse ved færre elever i samkørsel	Service	-759	-1.518	-2.277	-2.277	-2.277	-2.277
Besparelse ved færre elever i solokørsel	Service	-95	-190	-285	-285	-285	-285
Reparation og vedligehold af cykler	Service	100	100	100	100	100	100
Forsikring af cykler	Service	150	150	150	150	150	150

Administration	Service	150	150	150	150	150	150
Geninvestering i nye cykler	Service			84	84	84	84
Geninvestering i nye ladcykler	Service			280	280	280	280
Samlet varig ændring		-454	-1.308	-1.798	-1.798	-1.798	-1.798
Implementeringsomkostninger (midler fra investeringspuljen)							
Cykler	Service	210	210				
Ladcykler	Service	700	700				
Administration	Service	150	150				
Parkeringsfaciliteter	Anlæg	500	500		-		
Samlede implementeringsomkostninger		1.560	1.560				
Samlet økonomisk påvirkning		1.106	252	-1.798	-1.798	-1.798	-1.798
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	3						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	3						

Noter til alle tabeller: Forslaget skal udarbejdes i 2027 p/l, men forslag der udmøntes i overførselssagen udmøntes i 2026 p/l, mens forslag der udmøntes med budgettet udmøntes i 2027 p/l.
Alle effektiviseringer er angivet med negativt fortegn (-).

3. Implementering og opfølgning

Kørselskontoret er ansvarlig for implementering af casen. Kontoret vil stå for service- og reparationsaftaler samt indkøb og distribuering af cykler.

Tabel 2. Opfølgningsmål

Opfølgningsmål	Hvordan måles opfølgningsmålet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Implementering og anvendelse af investeringsmidler			
At der er indkøbt det planlagte antal cykler	Kørselskontoret har indkøbsoverblikket	Kørselskontoret	Ultimo 2026
At der er indgået service- og forsikringsaftaler	At der er indgået service- og forsikringsaftaler	Kørselskontoret	Ultimo 2026
At skoler og forældre er informeret om de nye muligheder	At skoler og forældre er informeret om de nye muligheder	Kørselskontoret	Ultimo 2026
Realisering af effektiviseringer			
At der i 2026 er udlånt 12 cykler, 24 i 2027 og 36 i 2028.	Kørselskontoret har sammen med skolerne registreret antal udlånte cykler	Kørselskontoret	Årligt
Lavere udgifter til befordring	Lavere udgifter	Kørselskontoret	Årligt

4. Risikovurdering

Der vurderes at være lav økonomisk risiko ved casen og middel risiko i den praktiske realisering og implementering.

Risikoen består i, at færre elever end forventet ønsker at overgå til brugen af cykler. Omvendt kan initiativet vise sig at blive mere populært end estimeret, hvilket kan medføre mangel på cykler. Med afsæt i erfaringerne fra casen vil det være muligt løbende at justere antallet af nyindkøbte cykler, så efterspørgslen kan imødekommes bedst muligt.

Desto højere grad BUF lykkes med at skabe mangfoldige børnefællesskaber, desto mere vil antallet af børn i segregerede specialtilbud falde. Dog forventes det, at andelen af elever, der har behov for befordring i de segregerede specialtilbud øges med mangfoldige børnefællesskaber. Derfor kan der forventes samme antal i befordring som i dag, om end eleverne kan være mindre selvhjulpne. Casens tilpasningsmuligheder og de forsigtige estimater betyder, at casen vurderes at kunne bære de potentielle ændringer i elevgruppen.

Administrative bilag til investeringsforslag

5. Effektivisering på administration

Forslaget indeholder ikke effektiviseringer på administration

6. Hvem er hørt?

Der har været afholdt møder med skoleledere fra specialskoler og specialklasserækker samt andre relevante aktører i forvaltningen.

Tabel 4. Godkendelse af Center for Økonomi

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	20/01/2026

Tabel 5. Inddragede samarbejdspartnere

Relevante samarbejdspartnere i kommunen, der er inddraget
Beskriv, hvordan relevante samarbejdspartnere inddrages i forslaget (Slet, hvis det ikke er relevant). Det kan fx være: - KS/KIT - KEID - Kategorier (indkøb) - hvis der er overlap eller tvivl om overlap til fremtidens indkøb skal kategorier høres - andre relevante forvaltninger eller enheder.

Slet herunder gerne kredse og udvalg, der ikke er relevante

Tabel 6. Høring og inddragelse af kredse og udvalg

	Ja/Nej	Dato for godkendelse og evt. høringssvar
Ejendomsfaglig vurdering	Nej	Alle forslag, der indeholder ændrede m2-behov, herunder: - nye m2 - nyt lejemål, nybyggeri og tilbygning - samlokalisering - til- og fraflytning af lejemål - ændring af eksisterende lejemål skal have en ejendomsfaglig vurdering inden Center for Økonomi kan lave en endelig godkendelse af investeringsforslaget. Sendes til: OKFDL Budgetkoordinering
IT-kredsen	Nej	Digitaliseringsprojekter skal i høring i IT-kredsen. Høringen sker i samarbejde med Kontoret for Digitalisering i ØKF forud for overførselssagen og budgetforhandlingerne, jf. årshjul for IT-kredsen.
Koncern-IT	Nej	Alle nyanskaffelser af it-systemer skal vurderes af Koncern IT inden IT-anskaffelsen, men ikke inden CFØ's godkendelse.
MED-udvalg	Nej	

	Ja/Nej	Dato for godkendelse og evt. høringssvar
HR-kredsen	Nej	Alle investerings- og effektiviseringsforslag, som indeholder effektiviseringer på arbejdsgiverområdet, skal have været i høring i HR-kredsen inden Center for Økonomi kan lave en endelig godkendelse af forslaget.
Velfærdsanalytisk vurdering	Nej	Forslag med effektiviseringer på overførsler mv. skal vurderes i forhold til om: 1) forslaget er evidensbaseret, 2) det er godtgjort, at forslaget vil resultere i varige gevinster for Københavns Kommune, 3) lignende indsatser, herunder i andre forvaltninger, er tænkt tilstrækkeligt ind i investeringsforslaget 4) forvaltningens forslag til opfølgning på investeringsforslaget er tilstrækkeligt i forhold til at sandsynliggøre, at effekterne realiseres eller om der er behov for en separat evaluering.