

INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: Styrket mestring af selvtransport i udkolingen på BUFs specialklasserækker og skoler

Resumé:

Med forslaget styrkes og ensartes den pædagogiske praksis ift. at gøre eleverne på BUFs specialskoler og specialklasserækker selvtransporterende mhp. at styrke elevernes selvhjulpethed og mestringsstrategier.

Fremstillende forvaltning: Børne- og Ungdomsforvaltningen

Berørte forvaltninger:

☐ Økonomiforvaltningen	☐ Socialforvaltningen
☐ Kultur- og Fritidsforvaltningen	☐ Teknik- og Miljøforvaltningen
☒ Børne- og Ungdomsforvaltningen	☐ Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
☐ Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

OFS 2021-2022

Tabel 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1.000 kr. 2023 p/l	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Varige ændringer							
Reduktion i kørselsbehov (10 % på kat 1, 2, og 3. specialundervisningstilbud)	Service		-565	-1.356	-1.356	-1.356	-1.356
Samlet varig ændring			-565	-1.356	-1.356	-1.356	-1.356
Implementeringsomkostninger							
Lønudgift skoler til styrket kørselsindsats på den enkelte specialskole	Service	850	2.042				
Frikøb af medarbejdere (Skolen i Peder Vedels Gade?) mhp. videndeling og understøttelse af den bydækkende kørselspraksis	Service	118	204				
Samlede implementeringsomkostninger		969	2.246				
Samlet økonomisk påvirkning							
		969	1.682	-1.356	-1.356	-1.356	-1.356
Tilbagebetalingstid baseret på Serviceeffektivisering	4						
Tilbagebetalingstid baseret på Totaløkonomi							

Noter til alle tabeller:

Forslaget skal udarbejdes i 2023 pl, men udmøntes i overførselssagen i 2022 pl.

Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

1. Baggrund og formål

En undersøgelse af Børne og Ungdomsforvaltningens kørselspraksis på specialundervisningsområdet viser, at skolernes pædagogiske praksis ift. at gøre eleverne selvtransporterende hen mod udkolingsdelen, er meget forskellig. Især på kat 3 skoleområdet, der primært er for elever med autismespektrumsforstyrrelse og/eller ADHD, er der forskel på, hvor systematisk skolerne arbejder med at gøre eleverne selvtransporterende fra 4. - 5. klasse og op. Skolerne giver udtryk for, at det giver god mening med en mere systematisk kørselspraksis, men de har brug for inspiration og ressourcer til at udvikle og implementere denne indsats, herunder ressourcer til styrket forældredialog, mhp. at flest mulig elever bliver selvtransporterende hen mod udkolingen.

Udover at styrke elevernes selvhjulpenhed og mestringsstrategier, så styrker forslaget også elevernes mulighed for selv at transportere sig ifm. en senere ungdomsuddannelse. Fælles for de skoler - der endnu ikke har en systematisk indsats på området - er, at de alle er åbne overfor at ændre deres praksis på området. Når børn og unge understøttes i at blive selvtransporterende, og dermed i deres alderssvarende udvikling, så smitter det positivt på andre udviklingsområder.

BUF ønsker med indsatsen at understøtte flere af specialskoleeleverne i at blive selvtransporterende (bus, metro, s-tog, cykel mv.). Det skal være en god og tryk oplevelse for eleverne, og ske i god dialog med forældrene. Det betyder, at alle BUFs specialskoler og specialklasserækker¹ systematisk skal arbejde med, at så mange elever som muligt bliver selvtransporterende fra 5. klasse og inden start i udskolingen. Der vil være en mindre gruppe elever, der pga. deres helt særlige udfordringer og funktionsniveau ikke opnår at blive selvtransporterende i løbet af deres skolegang.

Målet med den styrkede pædagogiske indsats er, at alle de elever, der evner at blive selvtransporterende, også får den pædagogiske hjælp og forældreunderstøttelse, der skal til for at lære det. Der udarbejdes derfor et ensartet forventningsniveau på tværs af skolerne ift. målet om selvtransport og forældreunderstøttelse heraf. Fra skole-hjemsamtalen i slutningen af 4. klasse påbegyndes dialogen med elev og forældre om, hvordan hhv. skole - og familie - kan begynde at arbejde med, at eleven bliver selvtransporterende senest fra 7. klasse. Konkret arbejdes der på, at flest mulig elever lærer at tage en bus i skole, i stedet for at blive transporteret frem og tilbage med taxi.

Der etableres et erfaringsforum mellem specialskolerne, hvor de skoler, der allerede har etableret en systematisk praksis vedr. de pædagogiske opgaver og forældrekommunikationen, deler deres viden med de øvrige specialskoler og specialklasserækker. Til understøttelse udarbejdes der bydækkende inspirationsmateriale til det pædagogiske arbejde og forældrekommunikationen samt beskrivelse af forventninger til forældrenes del af arbejdet med at gøre eleverne selvtransporterende.

Andre kommuner - f.eks. Aarhus - har gode erfaringer med at styrke specialskoleelevernes selvhjulpenhed og mestringsstrategier ift. at blive selvtransporterende. Aarhus Kommune har samarbejdet med et lokalt baseret firma, der har udarbejdet en app, der understøtter specialskoleelevernes selvtransport. Tilbagemeldingen fra nogle af de specialskolelederne, som forvaltningen har talt med - ifm. udarbejdelsen af investeringsforslaget - er imidlertid, at det i en københavnerkontekst giver bedre mening at eleverne lærer at bruge de eksisterende rejseapps til offentlig transport, som f.eks. "Rejseplanen", da der er langt flere offentlige transportmuligheder i KK, og da det er de værktøjer, som de skal bruge fremadrettet i livet.

Målgruppe

Målgruppen for indsatsen er alle de elever på mellemtrinnet i BUFs specialskoletilbud² (inkl. klasserækker), som skolen vurderer kan trænes i at blive selvtransporterende frem mod udskolingen. Der vil fortsat være en mindre del af skolernes elevgruppe, der pga. deres specifikke udfordringer, har brug for taxikørsel, når de når udskolingen.

2. Økonomi

Der ansøges om 969 t.kr. i 2022 og 2.2 mio. kr. i 2023 fra investeringspuljen til at understøtte specialskolernes arbejde med en styrket pædagogisk praksis på kørselsområdet jf. tabel 1. Miderne fordeles mellem specialskoler- og klasserækker i 2022 og 2023. Da udgiften ikke dækkes af effektiviseringen i 2022 og 2023, ansøges udgiften dækket af investeringspuljen. Tilbagebetalingstiden vil være 4 år.

Det samlede kørselsforbrug d.d. på BUFs specialskoler og -klasserækker er på 66,5 mio. kr. Det samlede kørselsforbrug på BUFs specialskoletilbud (ekskl. kat 4) udgør 34,6 mio. kr. På baggrund af antallet af

¹ Med undtagelse af skoletilbud til elever med omfattende generelle indlæringsvanskeligheder og bevægelseshandicap (kategori 4 skoler)

² Med undtagelse af skoletilbud til elever med omfattende generelle indlæringsvanskeligheder og bevægelseshandicap (kategori 4 skoler)

indskrevne elever pr. årgang kan kørselsforbruget i udskolingen estimeres til ca. 13,3mio. kr. På baggrund af skolernes tilbagemeldinger er det realistisk med en reduktion på 10%, som giver en årlig effektivisering på 1,3 mio. kr. Reduktionen tages på transportkontoen, hvor pengene går til betaling af eksterne leverandører af kørsel (f.eks. taxa), og dermed er det ikke skolernes ramme, der reduceres.

Indsats

Indsatsen indeholder følgende:

Indsats på skolen: Der afsættes kr. 850. t.kr. i 2022 og 2 mio. kr. 2023 (svarende til 4 årsværk). Ressourcen skal understøtte, at skolerne fra slutningen af 4. klasse udvikler en fast pædagogisk praksis ift. at gøre eleverne selvtransporterende, inden de når udskolingen. Det indebærer bl.a. pædagogisk erfaring i at træne selvtransport med elever, herunder struktur for arbejde ift. en række fast defineret temaer, inddragelse af elevens perspektiv i indsatsen, tæt forældredialog om bedste tidspunkt for opstart ift. den enkelte elev, herunder konkrete aftaler om, hvordan forældrene kan understøtte indsatsen derhjemme og samspillet med eleven, konkret træning i at køre med offentlig transport, og i at bruge forskellige rejseapps som f.eks. rejseplanen mv.

Videndeling, forældrekommunikation og bydækkende best practice: Der afsættes 118 t.kr. (svarende til 7/12 dele) i 2022 og 204.000 kr. i 2023 til frikøb af medarbejder fra Skolen i Peder Vedels Gade³, der kan understøtte de øvrige specialschooler og – klasserækker i deres arbejde med at implementere indsatsen. Herunder med at facilitere skolernes videndeling, udarbejde inspirationsmateriale til det pædagogiske arbejde, forældrekommunikation og best practice på tværs af byen.

Tabel [indsæt nr.]. Varige ændringer, service

1.000 kr. 2023 p/l	Bevilling, profitcenter	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Reduktion i kørselsbehov (10% på kat 1, 2, og 3. specialundervisningstilbud)			-565	-1.356	-1.356	-1.356	-1.356
Varige ændringer totalt, service			-565	-1.356	-1.356	-1.356	-1.356

Tabel [indsæt nr.]. Serviceinvesteringer i forslaget

1.000 kr. 2023 p/l	Bevilling, profitcenter	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Lønudgift skoler til styrket kørselsindsats på den enkelte specialschool		850	2.042				
Lønudgift til medarbejder mhp. at understøtte skolernes videndeling, udarbejde materiale og understøttelse af den bydækkende kørselspraksis		118	204				
Investeringer totalt, Service		969	2.246				

3. Implementering af forslaget

Opgaven med den bydækkende understøttelse af skolernes videndeling, udarbejdelse af materiale, implementering og opfølgning placeres centralt i forvaltningen mhp. at sikre det bydækkende perspektiv med inddragelse af relevante skoler samt områder. Det forventes, at den indledende konkretisering af indsatsen, og den efterfølgende introduktionsperiode, kan ske i perioden primo maj til ultimo august

³ Peder Vedel har stor pædagogisk erfaring med – og en struktureret praksis for – at gøre skolens kat 3 elever selvtransporterende i tæt dialog med familierne. Pt. er der således kun én enkelt af skolens elever fra 6. klasse og op, der ikke er selvtransporterende.

2022. Herefter kan indsatsen opstartes. Forslaget kan relativt let implementeres, da der allerede er skoler i BUF, der har gode erfaringer med både forældrekommunikation, og det pædagogiske arbejde med at gøre eleverne selvtransporterende. Det største arbejde bliver ændringen af praksis, forældrekommunikationen, og at identificere de medarbejdere på skolen, der skal varetage opgaven.

4. Opfølgning

Opfølgningsmål	Hvordan måles opfølgningsmålet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Milepæle for implementering og anvendelse af investeringsmidler			
Medarbejdere, der skal varetage opgaven er identificeret	Medarbejdere, der skal varetage opgaven er identificeret	FAC	Maj 2022
Der er udarbejdet materiale til bydækkende understøttelse af skolernes kørselsopgave.	Der udarbejdes en projekt- og implementeringsplan med milepæle	FAC	Ultimo august 2022
Der er etableret bydækkende forum for skolernes erfaringsudveksling	Der udarbejdes en projekt- og implementeringsplan med milepæle	FAC	Ultimo august 2022
Status på opnåelse af målet om 10 % reduktion, og en faglig vurdering af, om målet kan forøges så flere udskolingselever fremover bliver selvtransportende.	I dialog med skoleledelserne fra de involverede skoler – og med udgangspunkt i data vedr. skolernes kørselsforbrug og skoleledelsernes egen opfølgning op på indsatsen i udskolingen – vurderes det, om der er potentiale for at flere elever fra 2024 og fremover bliver selvtransporterende.	FAC	Ultimo 2023
Realisering af effektiviseringer			
10% færre elever i udskoling benytter taxi	I skolernes kørselsforbrug, og ved at skoleledelserne følger op på indsatsen	Skoleledelserne ift. den konkrete skole og ARC/FAC ift. fald i bydækkende kørselsforbrug	Ultimo 2022, medio 2023 og ultimo 2023

5. Inddragelse af samarbejdspartnere

Ifm. udarbejdelsen af forslaget har forvaltningen foretaget en rundringning til størsteparten af skoleledelserne på BUFs specialeskoletilbud mhp. at afdække nuværende kørselspraksis, og indsamle input til at styrke den pædagogiske praksis på området. Udvalgte specialschooler og områder vil ligeledes blive inddraget ifm. den videre konkretisering af indsatsen.

6. Forslagets effekt

Når eleverne oplever større selvhjulpenhed og mestringsstrategi ift. at kunne transportere sig selv til og fra skole, så smitter det af på – og styrker – elevens selvhjulpenhed på andre området. Ligesom det øger elevernes chancer for at komme videre på en ungdomsuddannelse.

7. Risikovurdering

Den samlede risiko for forslaget vurderes at være lav.

8. Hvem er hørt?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Nej	22. februar 2022

	Ja/Nej/Ikke relevant	Dato for godkendelse og evt. høringssvar
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
IT-kredsen	Ikke relevant	
Koncern-IT	Ikke relevant	
MED-udvalg	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	