



Beslutning om serviceniveau for kørsel af skoleelever i Aarhus Kommune

2. maj 2025
Side 1 af 5

I 2021 igangsatte Børn og Unge et analysearbejde, der havde som formål at se nærmere på kørselsområdet generelt. Den primære årsag var et stort og stigende merforbrug. I 2022 var merforbruget steget til 30 mio. kr.

En anden baggrund for at se på området, var et ønske om at understøtte, at alle børn bliver så selvhjulpne, livsduelige og klar til voksenlivet som muligt. En forudsætning for at opnå deltagelsesmuligheder og selvstændighed er at kunne transportere sig selv som led i generel livsmestring og selvbestemmelse over eget liv.

Udgiftsvæksten kunne tilskrives en kombination af at flere børn har behov for kørsel samtidig med stigende priser på brændstof og transport. Desuden kunne merforbruget tilskrives et dyrere kørselsmønster bl.a. på grund af et markant højere serviceniveau, end Folkeskoleloven tilsiger, og derfor også et markant højere forbrug på kørsel end de fleste andre kommuner. I 2023 var merforbruget steget til 46 mio. kr. mere end afsat budget.

Vedlagt denne redegørelse er et notat, der tidligere er sendt til forligskredsen og bilagene 10a og 10b, som også er grundlaget for den endelige byrådsbeslutning.

Forløb vedr. beslutning om nyt serviceniveau

I forbindelse med budgetforliget for 2024 blev det besluttet, at der skulle spares 10 mio. kr. på kørselsområdet fra 2024 og frem.

Børn og Unge udarbejdede forslag til nye retningslinjer for bevilling af kørsel samt de konkrete forslag til ændringer i servicereglerne på kørselsområdet, som er baseret på følgende principper:

- Mere struktur og flere faste vognløb i kørselsplanlægningen
- Tydelig hjemmel og serviceniveau for bevilling af kørsel
- Tydelig og ensartet bevillingspraksis

Materialet blev til med bred inddragelse af interessenter og materialet var i offentlig høring fra den 2. august til den 28. august 2023.

Link til høring: [Ændrede serviceregler og retningslinjer for bevilling af kørsel i Børn og Unge \(Hearing deadline has passed\) | Deltag Aarhus – Aarhus kommune](#)

Herefter blev der afholdt møde i forligskredsen den 30. august. Materialet fra forligskredsmødet findes i First Agenda: [Dagsordenpunkter](#)

Byrådsbeslutningen blev truffet ved behandlingen af budgetforliget den 11. oktober 2023: [Aarhus Byråd - inkl. 2. behandling af budgettet, Byrådssalen](#)

Børn og Unge

Administration og Rådgivning
Aarhus Kommune

Budget & Regnskab - Analyse og System

Grøndalsvej 2
8260 Viby J

Direkte telefon: 29 20 99 61

Sag: EMN-2025-004624
Dokumentnummer:
14641661

Sagsbehandler:
Nina Glarborg Hannestad



Materialet om ændringer på kørselsområdet ligger under pkt. 4 "Materiale til 2. fællesmøde" i Bilag 10a og 10b.

2. maj 2025
Side 2 af 5

I bilag 10a og bilag 10b fremgår det, at ændringer i servicereglerne tager udgangspunkt i lovens minimumsniveau og er derfor et andet serviceniveau end tidligere. Det fremgår ligeledes, at der med de nye regler kun køres til én adresse (elevens folkeregisteradresse) jf. Bekendtgørelse om befordring af elever i folkeskolen. Forældre med fælles forældremyndighed og hver sin bopæl kan i de tilfælde, hvor et barn opholder sig lige meget hos begge forældre, og begge forældre bor i skoledistriktet, vælge, til hvilket af de to hjem kørsel skal ske.

Det fremgår ligeledes af materialet, at såfremt alle forslag gennemføres, må der forventes yderligere besparelser på befordringen udover de 10-16 mio. kr. De yderligere besparelser opstår gennem klare og entydige serviceregler i samspil med en fast struktur, der tilsammen vil medføre en bedre planlægning af kørslen.

Hvis alle forslag ikke gennemføres samlet og enkelte pilles ud, vil synergiefekterne, som lå til grund for beregningerne, falde væk sammen med den ensartede og tydelige ramme på tværs af alle kørselstyper.

Ændringen i servicereglerne har medført et fald i forbruget på kørsel

Udgifterne til kørsel i Børn og Unge er samlet faldet i 2024 i fht. 2023, men dette er ikke opgjort på de forskellige "typer" af børn eller på, hvor mange børn, der bor på flere adresser. Det skyldes blandt andet, at vi har lavet individuelle bevillinger til hvert enkelt barn. Desuden er det ikke alle forhold, vi må registrere samlet (det gælder fx handicap). Vi har heller ikke mulighed for at trække data om hvilke børn, der "bor" på flere adresser. Det er i praksis aftaler, der laves mellem forældre, uden at det er formelt registreret. Vi kan kun se barnets folkeregisteradresse og at en af forældrene bor på en anden adresse, men vi kan ikke slå op, hvordan og om barnet faktisk bor hos begge forældre.

Vi har et samlet udgiftsniveau på kørselsområdet, der er ca. 20 mio. kr. I 2024 end i 2023 (opgjort i 2024-prisniveau). Servicereglerne er implementeret på de to specialskoler fra august 2024. Implementeringen foregår ved at revurdere hvert enkelt barns bevilling til kørsel. Dette er for alle skoler i Aarhus Kommune færdiggjort i løbet af foråret 2025. De ændrede serviceregler er dermed først fuldt implementeret i løbet af 2025, og det er først i regnskabsåret 2026, vi kan se den fulde økonomiske betydning.

Antallet af elever i specialklasser og specialskoler er stigende, og da elever i specialklasser og specialskoler ofte har længere afstand mellem skole og



folkeregisteradresse, vil antallet af elever, som kan bevilges kørsel, også være stigende over tid.

Børn og Unge har gennem flere år haft et udgiftsniveau, der er højere end det afsatte budget. Især de seneste 2-3 år er udgifterne steget, hvilket også har været årsag til at se nærmere på området. Selvom udgifterne nu falder, er udgiftsniveauet fortsat højere end det afsatte budget.

2. maj 2025
Side 3 af 5

Hvad indebærer det nye serviceniveau?

Det nye serviceniveau præciserer, at alle skoleelever behandles lige, så der ikke (som tidligere) blev skelnet imellem børn i specialskoler, specialklasser, almenklasser og modtagelsesklasser.

Folkeskoleloven § 26 afgrænser, hvilke elever der kan bevilges kørsel til skole. Jf. folkeskoleloven § 26, stk. 1 kan der bevilges kørsel til elever, der har langt til skole eller har særligt farlig skolevej.

Jf. folkeskolelovens §26, stk. 2, kan der herudover bevilges kørsel til elever, der på grund af sygdom eller handicap (invaliditet) kun er i stand til at følge den almindelige undervisning i folkeskolen, hvis eleven befordres til og fra skole (uafhængigt af afstanden til skolen). Det er op til kommunen at vurdere, om en elev tilhører målgruppen. Der skal foretages en konkret og individuel vurdering. En elevs eventuelle diagnose med et fysisk eller psykisk handicap og/eller en eventuel indskrivning i en specialklasse eller skole indebærer således ikke i sig selv, at eleven er omfattet af målgruppen. Sagerne belyses ved at vi indhenter information fra fx skolen, PPR og andre relevante steder inden vi træffer afgørelse.

Det gælder for begge målgrupper, at der kun kan bevilges kørsel til én adresse.

Når et barn er bevilget kørsel, skal den konkrete kørselstype herefter fastlægges. Langt de fleste børn bevilges kørsel efter folkeskolelovens § 26, stk. 1 (afstanden til skole), men alle børns kunnen vurderes, når der skal vælges, hvilken kørselstype barnet skal have.

De fleste forældre, som ikke bor sammen, finder løsninger i fællesskab fx at barnet køres til folkeregisteradressen alle dage, eller at forvaltningen hjælper med at finde en løsning indenfor rammerne. Fx at barnet bevilges et skole-rejsekort, som ofte kan benyttes til begge forældres adresser, hvis barnet eller den unge har mulighed for at lære at tage bussen eller letbanen selv.

Serviceniveauet har indflydelse på planlægning af kørslen

Når et barn er bevilget kørsel efter folkeskolelovens §26 stk. 1 eller 2, skal der efterfølgende tages stilling til, hvilken kørselstype, barnet bevilges. Hvis barnet kan køre med offentlig transport, bevilges et skolerejsekort. Hvorvidt et barn kan det, afhænger af blandt andet barnets alder, rejsetid, antal skift



på ruten og en individuel vurdering af barnet. Målet er altid at så mange børn som muligt lærer at tage offentligt transport, da det er med til at understøtte, at alle børn bliver så selvhjulpne, livsduelige og klar til voksenlivet som muligt.

2. maj 2025
Side 4 af 5

Børn og Unge arbejder pædagogisk med at lære børn at tage offentlig transport. Det er både ved hjælp af individuelle forløb rettet mod det enkelte barn, materiale til forældre og klasseforløb til fx en specialklasse.

De børn, der ikke kan tage offentlig transport, vil ofte blive bevilget kørsel i taxa eller minibus. Nogle børn kan køre sammen med andre i en minibus, mens andre af forskellige årsager skal køre enten med fx to-tre andre børn eller bevilges solokørsel. Der er også mulighed for at bevilge kompensation for egen befordring til de forældre, som selv ønsker at køre deres børn til/fra skole.

Nogle børn har det svært med at det ikke er de samme børn, de kører med hver dag. Det skal der derfor tages højde for i planlægningen. Hvis flere børn skal køres til to adresser, vil det betyde at flere børn alt andet lige skal køre solo, fordi de ikke kan køre med "ukendte børn".

Mange børn har også nogle bestemte andre børn, de ikke kan køre med.

Bevillinger til solokørsel i taxa er den dyreste kørselsform, og derfor er det altid et mål at minimere antallet af solokørsler.

Eksempel, hvis der køres til to adresser

Et eksempel kan være en minibus, der hver morgen og eftermiddag kører med 5 elever. To af eleverne skal til mors adresse hver anden uge, mens to andre skal til fars adresse de fleste dage og få dage til mors adresse. Det gør den konkrete planlægning vanskelig – og i mange situationer vil det betyde, at der skal flere biler til at køre det samme antal børn og at flere børn kommer til at køre alene i bilen.

Det der primært koster penge, er at da mange børn har forskellige deleordninger (fx forskudt af de andre børn, der bor i samme geografiske retning) hos de enkelte forældre, kan man ved kørsel til flere adresser risikere, at barnet skal køres alene en stor del af tiden, hvis der ikke kan planlægges samkørsel med andre til den anden adresse. Hertil kommer at der kan være ændringer med kort varsel i en deleordning, som kan være vanskeligt at honorere i planlægningen med andet end kørsel alene.

Udgiften til kørslen stiger dermed, fordi den enkelte tur for barnet bliver dyrere, når der er færre elever i bilen. Det er ikke kun forskellen i kilometer til de enkelte adresser, der koster penge.

Herudover er det for mange børn pædagogisk godt med genkendelighed og fast struktur – hvilket ikke understøttes af den store variation i deres



vognløb, hvem de kører sammen med osv. når der skal planlægges kørsel til flere adresser.

2. maj 2025
Side 5 af 5

Det giver således en helt anden planlægningsopgave samt en væsentligt øget udgift, da der samlet vil være langt flere kørsler, end når der kun køres til én adresse.

Børn og Unge har tidligere vurderet juridisk, at hvis servicereglerne ændres og der fremover køres til to adresser for de børn, der kører i taxa/minibus, så vil det også gælde for de børn, der kører i skolebus og har skolerejsekort for at leve op til ligebehandlingsprincippet. Dvs. et barn, som i dag får skolebus til mors adresse, så også skal have kørsel til fars adresse. Enten ved at der oprettes flere skolebusruter, da der ikke nødvendigvis går en skolebus til fars adresse, eller ved at barnet bevilges kørsel i taxa/minibus eller skolerejsekort til offentlig transport. Ligeledes skal det gælde for elever i alle typer af klasser (det vil sige også almenklaser og modtagelsesklasser).

Der er i folkeskoleloven mulighed for, at kommunerne kan beslutte at bevilge mere end folkeskolelovens tilskriver fx kørsel til flere adresser. Dette har tidligere (før byrådsbeslutningen i 2023) medført uens bevillingspraksis og uklart serviceniveau. Hvis der ønskes et højere serviceniveau end folkeskoleloven tilsiger, skal dette defineres og beskrives, samt godkendes af byrådet. Der skal ligeledes sikres finansiering. Det er vigtigt, at det afgrænses, hvad der kan bevilges, som ligger ud over hvad folkeskoleloven tilsiger, for at Aarhus Kommune kan leve op til ligebehandlingsprincippet, så forvaltningen kan træffe myndighedsbeslutninger på et tydeligt grundlag.

En ændring af serviceniveauet vil fjerne synergieffekten og samlet set gøre kørslen i Aarhus Kommune væsentligt dyrere.

Hjemmeside henvendt til forældre, hvor regler, ansøgningsskema osv. kan findes: [Kørsel af skoleelever](#)