

I forbindelse med budgetforslaget om at ændre kørselsgodtgørelsen fra høj til lav takst bør det afklares, hvordan transporten skal løses, såfremt medarbejderne i Ungdommens Uddannelsesvejledning ikke længere ønsker at stille deres private biler til rådighed.

Kørsel er en nødvendig del af UU's opgaveløsning

UU består af 6 vejledere, som samlet dækker 8 grundskoler, 7 specialtilbud/døgninstitutioner, og dertil Frederikssunds kommunes forskellige matrikler, f.eks. Center for Familie og Rådgivning og Ungekontakten. Vejlederne har faste opgaver på grundskoler, specialskoler, opholdssteder og døgninstitutioner i blandt andet Frederikssund, Slangerup, Jægerspris, Skibby og Skuldelev. Derudover afholdes der løbende elevmøder, forældresamtaler og tværfaglige møder forskellige steder i kommunen.

Frederikssund Kommune dækker et stort geografisk område, og i flere dele af kommunen er den offentlige transport begrænset. Brug af bus og tog vil derfor ofte medføre lange transporttider, ventetid, flere skift og betydelig afstand fra stoppestedet til det konkrete tilbud. Det vil samtidig være vanskeligt at nå flere skoler eller møder samme dag, hvilket ofte er nødvendigt i vejledernes daglige opgaveløsning.

Møder bliver desuden jævnligt flyttet, forlænget eller indkaldt med kort varsel. Hvis transporten skal tilrettelægges efter bus- og togafgange, bliver koordineringen væsentligt mere ufleksibel. Det vil reducere den tid, der er til elevsamtaler, forældrekontakt, journalisering, opfølgning og tværfagligt samarbejde.

Transporttiden kan heller ikke uden videre anvendes som effektiv arbejdstid. Fortrolige telefonsamtaler og drøftelser om konkrete unge kan eksempelvis ikke gennemføres forsvarligt i offentlig transport.

Virtuelle møder kan ikke generelt erstatte fysisk fremmøde

Virtuel vejledning og mødedeltagelse kan anvendes i enkelte situationer, men kan ikke generelt erstatte fysisk fremmøde. En væsentlig del af vejledningen bygger på relationsarbejde og direkte kontakt med den unge. Dette gælder særligt i arbejdet med unge, som har behov for en tæt, håndholdt og koordineret indsats.

Fysisk tilstedeværelse er desuden nødvendig ved blandt andet:

- individuelle vejledningssamtaler og klassevejledning på skolerne
- møder med unge, forældre, lærere og øvrige fagpersoner
- besøg på uddannelsessteder, praktiksteder, opholdssteder og særlige tilbud
- opfølgning på den unges trivsel, fremmøde og udvikling
- møder, hvor der skal etableres en fælles relation og forståelse mellem flere parter.

Virtuelle møder kan være et supplement, men kvaliteten af vejledningen og det tværfaglige samarbejde vil blive forringet, hvis fysisk fremmøde primært skal fravælges på grund af manglende transportmuligheder. Nogle unge har desuden vanskeligt ved at deltage aktivt og udbytterigt i virtuelle samtaler.

Særligt kørselsbehov på STU-området

STU-vejlederen har et særligt kørselsbehov, fordi en væsentlig del af besøgene og møderne ligger uden for Frederikssund Kommune. Det drejer sig blandt andet om besøg og opfølgning på STU-tilbud, elevmøder, statusmøder og tværfaglige møder på skiftende adresser. Fysisk fremmøde på uddannelsesstederne bidrager tillige til kvalitetssikring af de anvendte uddannelsestilbud og opfølgning på de indgåede Kvalitetsaftaler.

I skrivende stund omfatter det kørsel til ca. 20-25 forskellige adresser i kommunen og andre kommuner.

Det vurderes, at STU-vejlederen gennemsnitligt har behov for sikker adgang til en bil mindst tre dage om ugen. Behovet varierer imidlertid, og i perioder med spidsbelastning kan der være behov for bil flere dage om ugen. En eventuel kommunal bilordning skal derfor kunne rumme udsving samt møder og besøg, som indkaldes eller ændres med kort varsel.

Hvis adgangen til bil alene er baseret på faste ugedage eller reservation lang tid i forvejen, vil det være vanskeligt at koordinere STU-opgaverne med elever, forældre, tilbud og samarbejdspartnere.

Taxa og kommunale biler

Taxa kan anvendes i enkelte akutte situationer, men er ikke et realistisk eller økonomisk alternativ til den daglige kørsel. Regelmæssig taxakørsel vil hurtigt kunne reducere eller helt fjerne den forventede besparelse ved at ændre kørselsgodtgørelsen.

Hvis kommunen vælger at reducere godtgørelsen for brug af egen bil, bør der derfor samtidig sikres reel adgang til kommunale biler. Det er ikke tilstrækkeligt, at der formelt findes debiler, hvis de ikke er tilgængelige på de tidspunkter, hvor vejlederne har behov for dem.

Ud fra den nuværende opgavefordeling vurderes følgende:

- En til to biler vil være utilstrækkeligt og vil betyde, at skoledage, besøg og møder skal tilpasses bilernes ledighed.
- Tre biler vil være et driftsmæssigt minimum, forudsat at UU har fast prioritet til bilerne.
- Den mest realistiske model vil være fire biler med fast UU-prioritet og garanteret adgang til en femte reservebil.
- Hvis adgang til en reservebil ikke kan garanteres, bør der være fem biler fast til rådighed.

Bilbehovet bør vurderes ud fra, hvor mange vejledere der har behov for at køre samtidig, og ikke alene ud fra det samlede antal kørte kilometer. Ordningen skal også kunne håndtere perioder med spidsbelastning, sygdom og møder, der indkaldes med kort varsel.

Samlet vurdering

Såfremt medarbejderne ikke længere ønsker at stille deres private biler til rådighed, er adgang til kommunale biler en nødvendig forudsætning for at kunne opretholde den nuværende vejledningsindsats.

Uden en realistisk og fleksibel billøsning må der forventes mere transporttid, færre fysiske besøg, vanskeligere koordinering og mindre fleksibilitet i opgaveløsningen. Det kan særligt ramme skoler, tilbud og unge i de dele af kommunen, hvor den offentlige transport er begrænset, samt unge med behov for en tæt og koordineret indsats.

Den forventede økonomiske besparelse bør derfor vurderes i sammenhæng med udgifterne til kommunale biler eller taxa samt værdien af den arbejdstid, der mistes ved længere og mindre fleksibel transport.

Med venlig hilsen MED-udvalget, Ungeliv