

Forslag	Befordring fase II
	Forslaget består af 3 dele. - Udbud af befordringen ved nogle få institutioner, som mangler at komme i udbud. - Et fagligt pædagogisk projekt med egenbefordring - Udbyde kørsel på de resterende dele af kommunens kørselsbudget.

Tabel 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1.000 kr. 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	Bevilling og funktion
Driftseffektivisering					
Bruttodriftsbesparselse	-500	-0 - 2.000	0	0	Specialundervisning – funktion 3.22.08
Samlet nettoændring					
Samlet driftsændring	-500	-0 -2.000	0	0	Specialundervisning – funktion 3.22.08
Personalemæssige konsekvenser (ÅV)	-	-	-	-	

Note: Besparelser/mindreudgifter angives med negativt fortegn

Tabellen viser den marginale ændring i forhold til året før

Baggrunden for forslaget

Baggrunden for forslaget er det, i efteråret 2011, gennemførte EU-udbud af specialkørsel, samt et medlemsforslag i BUU (3.3.2010/2010-33410) (orientering om EU-udbuddet i BUU 7/12-2012 (2011-45615)).

I medlemsforslaget pålægges forvaltningen at nedbringe antallet af solokørsler og udgifterne til taxa. Det gennemførte EU-udbud imødekommer allerede en stor del. ”Befordring fase II”, samler op på små hængepartier og sikrer god og mere fast implementering og styring.

Besparelspotentialer ligger i udbud af befordringen i de resterende specialinstitutioner, som ikke var med i fase I, hvor alle specialskolerne og en del af specialinstitutionerne var med. Yderligere er forvaltningen i gang med et fagligt pædagogisk projekt med egenbefordring, samt et fælles kommunalt udbud, som vil sænke udgifterne til ”ad-hoc” taxakørsel. Forvaltningen forsætter desuden med at undersøge mulighederne for at effektivisere og udbyde kørsel på de resterende dele af kommunens kørselstilbud.

Forslagets indhold

Befordring fase II, har tre hovedtemaer, som kan sikre en yderligere besparelse.

- 1) Implementering og styring, via retningslinjer for kørsel
- 2) Et pædagogisk projekt er ved at blive afklaret/igangsat, som har fagligt pædagogisk sigte, og som kan gøre flere elever/familier selvtransporterende.
- 3) EU-udbud af nogle få mindre specialinstitutioner, samt fælleskommunalt udbud af "ad-hoc"-kørsel med taxa.

Effekterne:

- Ad 1. Fokus på styring af kørslen giver færre ture samt færre solokørsler. Dette giver økonomiske besparelser og mindre miljøforurening. Det forudsætter at busser og taxaer "fyldes op" med elever og at kørslen hele tiden søges optimeret. Effekten bør være færre kørte ture og deraf følger større besparelser.
- Ad 2. Målet med det pædagogiske projekt er at øge selvtransporten og derigennem gøre elever og forældre mere selvhjulpne i forhold til transport generelt. Projektet kan reducere kørselsbehovet, men det vil i så fald være en positiv sidegevinst.
- Ad 3. Færre udgifter generelt på den "almindelige taxakørsel".

Implementeringen af det overstående udbud sker i løbet af 2012 og effekterne kan indtræde i løbet af 2013 og 2014. Det fælleskommunale udbud på såkaldt "ad-hoc" taxakørsel, håndteres af Økonomiforvaltningen

Forslagets potentiale

Potentialet for yderligere besparelse i "Befordring fase II" kan estimeres til at være mellem 0 til 2,0 mill.kr på lidt længere sigt (2014-). Årsagen er at kørselsområdet kan være meget omskifteligt, eksempelvis kan en stigning (eller fald) i solokørsler, som er grundet i børnenes/elevernes behov, på kort tid medføre større skift i omkostningerne. Generelt er det derfor vanskeligt at estimere udgifterne på området. Estimatet på 0 – 2,0 mill.kr, (fra 2014) er derfor baseret på en forsigtig tilgang.

Vigtig evaluering efter 1. Kvartal 2012: Ved udgangen af 1. kvartal 2012 vil første udbudsrunde stort set være implementeret. Der er allerede planlagt en faglig og økonomisk opfølgning/evaluering, herunder på antallet af planlagte ture og antallet af solokørsler. Efter 1. kvartals prognose for kørselsforbruget, vil det derfor mere sikkert kunne siges hvad effekten af første udbudsrunde og nye retningslinjer er, samt det yderligere potentiale i dette forslag "Befordring fase II".

Tabel 2 Driftseffektivisering og nye varige driftsomkostninger

Kr. 2013 p/l	2013	2014	2015	2016
Driftsbesparelse som følge af Befordring fase II	500.000	0-2.000.000		
Driftsomkostninger til ny løsning				
Samlet bruttodriftsbesparelse				
Anlægsinvestering.				

Note: Besparelser/mindreudgifter angives med negativt fortegn

Tabellen viser den marginale ændring i forhold til året før

Implementering af forslaget

Implementering sker i løbet af 2012 og effekterne kan evt. indtræde i løbet af 2013 og 2014. Teknisk udmøntes forslaget ved besparelse på budgetposterne til kørsel.

Forslagets forventede effekt

I hovedprincippet køres som tidligere, der kan dog være forskelle i opfattelsen af serviceniveauet som, med de nye retningslinjer vil blive mere ensartet på tværs af forvaltningen.

Forvaltningen holder løbende opfølgningsmøder med specialskolerne og specialinstitutionerne. Det er her vurderingen at der generelt er tilfredshed med befordringen. Det er endvidere vægtet i kontrakterne, at trygheden og sikkerhed for børnene er central.

Har forslaget afledte effekter på andre forslag og/ eller bevillingsområder.

Nej

Risici

Kørselsområdet kan være meget omskifteligt, eksempelvis kan en stigning (eller fald) i solokørsler, som er grundet i børnenes/elevernes behov, på kort tid medføre større skift i omkostningerne. Generelt er det derfor svært at estimere udgifterne på området. Estimatet på 0 – 2,0 mill.kr, (fra 2014) er derfor baseret på en forsigtig tilgang.

Tabel 3 Samlet risikovurdering (sæt ét kryds)

Høj risiko	X
Middel risiko	
Lav risiko	

Takstmæssige konsekvenser.

Forslaget har ingen takstmæssige konsekvenser. Evt. opkrævning hos andre kommuner, for udenbys elever, sker på baggrund af konkret beregning for det enkelte barn på den enkelte skole på den enkelte rute.