



Miljørigtige og færre køretøjer i KK -fase 2

7 direktørkredsen traf d. 16. december 2010 beslutning om en model for omorganisering af kommunens køretøjer under 3,5 t (fase 2) i arbejdet med at gennemføre besparelser og overgå til miljørigtige køretøjer i kommunen.

Baggrund

Fase 1 er gennemført i samarbejde med ØKF/KS ved et fælles udbud af køretøjer under 3.5 t., herunder udbud af miljørigtige køretøjer. Der skal i fase 1 hentes besparelser på samlet 2 mio. kr. i 2010 og 5.37 mio. kr. i 2011 og frem. Når det første indkøb er gennemført vil det være muligt at give en indikation på hvilke besparelser som kan hentes. Første udbudsrunde er gennemført, og forvaltningerne kan nu gennemføre indkøb.

Fase 2 omfatter en ændret organisering og styring af vognparken, og fase 3 handler om overgang til andre transportformer.

I forbindelse med budget 2010 blev der besluttet yderligere besparelser, således at det samlede indkøbsbudget skal reduceres med 50 % i 2013. Det blev vurderet i den første indstilling til 7 dir. kredsen, at der kan opnås væsentlige besparelser ved at igangsætte fase 2 og 3, men at det kan forventes at ville medføre væsentlige udfordringer for

den daglige drift i nogle af forvaltningerne, når disse besparelser hentes i indkøbsbudgetterne.

Derfor indstillede Teknik- og Miljøforvaltningen til 7 dir. Kredsen, at der i 2011 ikke skal købes 100 pct. el- og brintbiler, men 50 pct. i 2011, 75 pct. i 2012 og 100 pct. i 2013, men at målet om at 85 pct. er el- og brintbiler i 2015 opretholdes. Dette blev tiltrådt.

Det blev besluttet i 7 dir. kredsen i juni 2010, at forvaltningerne skulle udarbejde egne driftsoptimeringsplaner og planer for overgang til anden transportform i løbet af efteråret 2010 for at kunne hente besparelser. Det skulle så følges op med en indstilling om det tværgående fremadrettede arbejde med fase 2 og 3.

Fremtidig organisering og styring af vognparken

Allerede i forbindelse med fase 1 var der behov for en organisation som kan tage sig af udbud, indkøb, modtagelse, check og fordeling af køretøjerne. Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har i 2010 varetaget denne opgave.

I 2011 skal denne opgave placeres i en mere permanent organisation, og der skal tages stilling til, hvilke opgaver denne centrale organisation derudover skal varetage på sigt for at sikre en effektiv håndtering af kommunens køretøjer.

Da arbejdet med køretøjer i kommunen de næste mange år vil være præget af de markante krav om besparelser, er det vigtigt, at der sker en klar ansvarsfordeling for de tiltag, som skal gennemføres for at nå målene. Da der samtidig skal ske en overgang til miljøvenlige køretøjer, er det ligeledes vigtigt at placere ansvaret for at leve op til de fastsatte mål på dette område.

De to overordnede muligheder som er til rådighed for at gennemføre besparelserne er:

1. Driftsoptimering, som kan ske ved:
 - At pulje køretøjer til fælles anvendelse
 - Optimeret brug af køretøjer ved driftsplanlægning
2. Overgang til anvendelse af andre køretøjer (f.eks. bil til cykel)

Den valgte model (forvaltningsstyring)

Denne model skal opbygges i 2011, og der forudsættes derfor, at det først er fra 2012 at den træder fuldt ud i kraft, som beskrevet.

Den centrale enhed	Forvaltningerne
---------------------------	------------------------

	Ejer alle køretøjer
Gennemfører udbud af indkøb og serviceydelser	Formulerer krav til køretøjer
Gennemfører eAuktioner	Bestiller køretøjer hos den centrale enhed
Sikrer modtagelse, check og fordeling af nyindkøbte køretøjer	Henter køretøjer og overtager derfra ansvar for service mv.
Registrerer indkøb af købte køretøjer, opbygger en database over alle køretøjer på sigt, og leverer data om drift, økonomi og service til forvaltningerne herudfra	Udarbejder og implementerer planer for driftsoptimering
Koordinerer og formidler viden til forvaltningerne, f.eks. om transportplaner og styringsværktøjer	
	Sikrer at målene for indkøb af miljørigtige køretøjer nås
	Forvaltningerne aftaler indbyrdes optimering ved puljer
	Udarbejder og implementerer planer for overgang til anden transportform
	Måler på gevinstrealisering

Fordele:

- Forvaltningerne har større ansvarlighed for køretøjerne ved ejerskab
- Større forvaltningsmæssigt ejerskab til optimering og besparelser

Ulemper:

- Vanskeligt at gennemføre optimering på tværs af forvaltningerne
- Opbygning af styringssystemer og kompetencer i hver enkelt forvaltning

Modellen tager udgangspunkt i, at forvaltningerne fortsat har det overordnede ansvar for drift og planlægning samt indhente besparelser. Teknik- og Miljøforvaltningen er indstillet på at varetage gennemførelse af modellen under forudsætning af den nødvendige finansiering og støtte fra de øvrige forvaltninger.

Finansiering

Den forvaltningsstyrede model medfører etablering af en central enhed.

Det forventede ressourcebehov er vurderet således:

Den centrale enhed	Årsværk	Kr.
Administration	0,5	
Gennemfører udbud af indkøb og serviceydelser samt eAuktioner	1,5	
Sikrer modtagelse, check og fordeling af nyindkøbte køretøjer, værksted	1,0	0,5 mio. kr.
Registrerer indkøb af købte køretøjer, opbygger en database over alle køretøjer på sigt, og leverer data om drift, økonomi og service til forvaltningerne herudfra	1,5	0,3 mio. kr.
Koordinerer og formidler viden til forvaltningerne, f.eks. om transportplaner og styringsværktøjer	0,5	
	5,0	0,8 mio. kr.

Det foreslås at finansieringen sker på følgende vis:

Hver forvaltning bidrager til finansiering af den centrale enhed efter den fordelingsnøgle som anvendes ved fordeling af besparelserne (antal køretøjer i forvaltningerne under 4 t baseret på forsikringsoplysninger fra KS), men at den fra 2013 kan ændres således, at den i højere grad afspejler de transportydelser som forvaltningerne bestiller hos den centrale enhed. Dette bør fastlægges efter fornyet diskussion i 7 dir kredsen og evt. politisk behandling.

Miljøforhold

Det er besluttet at de skal købes 50 pct. el- og brintbiler i 2011, 75 pct. i 2012 og 100 pct. i 2013.

Indkøb gennemføres af en central enhed efter bestilling fra forvaltningerne. Hver enkelt forvaltning bør vurdere hvordan de kan leve op til målene og aftale bestillinger med den centrale enhed.

For så vidt angår ambitionen om alene at købe elbiler i 2011 blev det på 7 dir. kredsens møde 16. december 2010 aftalt at afvente køb af nye biler til sommeren 2011, hvor elbilproduktionen forventes at være nået et tilfredsstillende niveau. Der var enighed om at løse evt. udfordringer i vognparken i første halvdel af 2011 med brug/forlængelse af leasingaftaler.

I budget 2010 er der afsat midler blandt andet til at anskaffe et mindre antal brintbiler. De skal indgå i den daglige transportdrift, men der vil blive gennemført selvstændigt udbuds- og indkøbsforløb. På sigt vil brintbiler skulle indkøbes og administreres på lige fod med de øvrige køretøjer.

Udbud af serviceydelser

For alle køretøjer som købes eller leases efter udbudsrunderen i fase 1 vil der være en flerårig serviceaftale. Der skal findes en løsning for de køretøjer, hvor aftalen udløber og eksisterende køretøjer, hvor der ikke er en serviceaftale.

Københavns Brandvæsen udfører i dag service på egne køretøjer og for en del af forvaltningernes køretøjer.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil vurdere, hvorvidt en service- og vedligeholdelses aftale på den eksisterende del af vognparken vil være rentabel. Såfremt dette vurderes positivt, vil aftalen udbydes, og Københavns Brandvæsen vil have mulighed for at byde på opgaven.

Det vil samtidig omfatte et udbud af brændstof, til fossile køretøjer, og muligvis dæk. Aftalerne vil omfatte køretøjer under og over 3,5 t.