

# INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: Grønnere og billigere buspark i Børne- og Ungdomsforvaltningen

Resumé: Med forslaget investeres der i en mere miljøvenlig og kosteffektiv drift af de busser, som kommunens daginstitutioner benytter i dagligdagen.

Fremstillende forvaltning: Børne- og Ungdomsforvaltningen

Berørte forvaltninger:

|                                     |                                   |                          |  |
|-------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/>            | Økonomiforvaltningen              | <input type="checkbox"/> | Socialforvaltningen                          |
| <input type="checkbox"/>            | Kultur- og Fritidsforvaltningen   | <input type="checkbox"/> | Teknik- og Miljøforvaltningen                |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Børne- og Ungdomsforvaltningen    | <input type="checkbox"/> | Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen |
| <input type="checkbox"/>            | Sundheds- og Omsorgsforvaltningen |                          |  |

Angiv p/l:

Tabel 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

| 1.000 kr. 2022 p/l   | Styringsområde | 2021 | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   | 2026   |
|--|----------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Varige ændringer   |                |      |        |        |        |        |        |
| Behov for færre minibusser                                 | Service        |      | -511   | -1.174 | -1.174 | -1.174 | -1.174 |
| Standardisering af driftsbudget                            | Service        |      | -408   | -766   | -766   | -766   | -766   |
| Bortfald af pulje til kørekort                             | Service        |      | -89    | -89    | -89    | -89    | -89    |
| Grønne besparelser   | Service        |      |        |        | -500   | -500   | -500   |
| Samlet varig ændring                                       |                |      | -1.008 | -2.029 | -2.529 | -2.529 | -2.529 |
| Implementeringsomkostninger                                |                |      |        |        |        |        |        |
| Projektledelse til omlægning til færre og grønnere buspark | Service        | 338  | 675    | 675    | 338    |        |        |
|  |                |      |        |        |        |        |        |
| Samlede implementeringsomkostninger                        |                | 338  | 675    | 675    | 338    |        |        |
|  |                |      |        |        |        |        |        |
| Samlet økonomisk påvirkning                                |                | 338  | -333   | -1.354 | -2.191 | -2.529 | -2.529 |
|  |                |      |        |        |        |        |        |
| Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering      | 3              |      |        |        |        |        |        |
| Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi                | 3              |      |        |        |        |        |        |

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1. Baggrund og formål

Børne- og Ungdomsforvaltningen ejer i alt 106 busser, der på forskellig vis bruges til at sikre en fleksibel kapacitet på kommunens daginstitutioner. En stor del af busserne er efterhånden af ældre dato – de er slidte og lever ikke op til de nyeste krav ift. mindsket miljømæssig belastning. Herudover skifter behovet for fleksibel normering over tid, og det er forvaltningens vurdering, at der ikke længere er behov for at opretholde så stor en vognpark, som det er tilfældet i dag.

Formålet med denne investeringscase er derfor at investere i en omlægning af Børne- og Ungdomsforvaltningens vognpark, så den (1) på sigt omstilles til grønnere alternativer (som forventes også at være billigere i drift) og (2) tilpasses størrelsesmæssigt til det nuværende behov for fleksibel normering på daginstitutionsområdet og ensartes ift. institutionernes bevillinger til drift af busser.

## 2. Forslagets indhold

Børne- og Ungdomsforvaltningens buspark er opdelt på tre forskellige kategorier af busser – minibusser, skovbusser og rumlepotter. Tabel 1 viser fordelingen af busser på de tre kategorier.

Tabel 1 - oversigt over BUF vognpark

| Type bus    | Antal: |
|-------------|--------|
| Minibusser  | 79     |
| Rumlepotter | 13     |
| Skovbusser  | 14     |
| Total:      | 106    |

En minibus kan rumme op til syv børn og to voksne. Minibusserne er typisk blevet brugt til at sikre mulighed for mindre opskrivninger af kapaciteten på udvalgte institutioner ved at give institutionerne bedre muligheder for at tage på ture med mindre børnegrupper. Skovbusser er lidt større busser med plads til op til 12 børn, mens rumlepotter er store busser, som er ombygget med de nødvendige faciliteter til at tage ud i naturen med en hel børnehavegruppe på 22 børn.

### Behov for færre minibusser

Der investeres i at ansætte en medarbejder, der på baggrund af foranalysen beskrevet nedenfor over en treårig periode har til ansvar at fastlægge behovet for fremtidig kapacitet og sikre tilpasningen af antal busser.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har i en foranalyse undersøgt behovet for ekstra normering i daginstitutionerne - og dermed behovet for tilknytning af minibusser. I den forbindelse har det vist sig, at der er mulighed for at afvikle ca. halvdelen af de nuværende minibusser, svarende til ca. 1,2 mio. kr. årligt.

Afviklingen vil have fokus på, at de ældste og mest nedslidte køretøjer afvikles. Alternativet er, at disse busser skulle udskiftes indenfor en kort årrække. Ligeledes sker det ud fra en vurdering af, hvilke institutioner, der har behov for den ekstra kapacitet, som en minibus repræsenterer. Herudover beholdes 14 minibusser, som skal fungere som reservebusser, der kan lånes ud ved eks. byggesager eller andre ekstraordinære omstændigheder.

Når BUF reducerer antallet af minibusser, vil de resterende busser blive fordelt med udgangspunkt i institutionernes kapacitetsbehov. Institutionernes beliggenhed vil indgå som et led i overvejelserne om tildeling af minibusser. Dette skyldes hovedsageligt de høje takster for parkering i f.eks. Indre By, og manglende muligheder for kommunal parkeringslicens - jævnfør regler hos TMF.

### Standardisering og omlægning til grønnere buspark

Et andet fokusområde for investeringscasen bliver en standardisering af de nuværende driftsbudgetter for rumlepotter og skovbusser. I dag varierer bevillingerne af historiske årsager institutionerne imellem, så nogle institutioner får flere driftsmidler end andre for den samme bustype. Medarbejderen får derfor til opgave at udvikle en driftsmodel for hvilke reelle omkostninger, der er forbundet med at have de forskellige bustyper - og dermed fastlægge et ensartet niveau for de driftsmidler, der fremover tildeles institutioner med busser. BUF vurderer, at en standardisering vil medføre en årlig besparelse på ca. 750 t.kr. Herudover har BUF konstateret, at der kun i meget lille omfang er behov for den pulje på 89 t. kr. årligt, der hidtil har været afsat til betaling af store kørekort. Puljen kan derfor bortfalde uden større konsekvenser for de institutioner, der har busser. Behovet for store kørekort kan i stedet finansieres gennem den almindelige driftsbevilling.

Sluttelig skal BUF's buspark - i tæt samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen - moderniseres med særligt fokus på at sikre en mere miljøvenlig buspark. Medarbejderen får derfor til ansvar at sikre overgangen til en mindre og mere grøn buspark og sikre en tæt koordinering med TMF på området. Desuden skal projektet sikre den nødvendige infrastruktur til at omstille vognparken til eldrevne køretøjer.

Børne- og Ungdomsforvaltningen spiller en central rolle i udviklingen mod et grønnere København. En strategisk og løbende udskiftning af den tilbageværende vognpark kan medvirke til, at kommunen når sine mål omkring den grønne omstilling.

Strategien for den løbende modernisering af køretøjsporteføljen er først og fremmest båret af Københavns Kommunes Klimaplan KBH 2025. Afviklingen af køretøjer, og en plan for løbende udskiftning af tilbageværende køretøjer, skal være med til at understøtte kommunens målsætning om, at alle kommunens køretøjer på sigt skal køre på el, brint eller biobrandstof. BUF forventer derfor også at komme med budgetønsker ift. en løbende udskiftning af busparken de kommende år.

BUF vurderer, at der vil være en besparelse på 0,5 mio. kr. som konsekvens af overgangen til en grønne buspark. Den vil først og fremmest være forbundet med en forventet lavere udgift til kørsel (idet el er billigere end diesel) og lavere parkeringsafgifter.

### 3. Økonomi

Økonomien er beregnet ud fra bevillingerne til busområdet, der i alt udgør ca. 12 mio. kr. årligt.

Besparsen på minibusser er baseret på en foranalyse (bl.a. med brug af GPS-data) af de minibusser, der er bevilget til institutioner i dag. Foranalysen har vist et væsentligt potentiale for besparelser, idet en del busser ikke længere har betydning for kapaciteten på de institutioner, der har fået busserne bevilget. Besparelsen hentes ved at afvikle de ældste busser jf. afsnittet ovenfor.

I beregningen af besparelsen på standardisering af bevillinger til rumlepottes og skovbusser er der taget udgangspunkt i, at der er en del variationer i bevillingerne til de enkelte institutioner – forskelle der formentlig kun kan forklares med baggrund i historiske forskelle i bevillingsniveauet på de tidspunkter, hvor busserne er blevet tildelt institutionerne. Vurderingen af besparelsepotentialet er foretaget ud fra en balanceret risikotilgang, hvor forvaltningens nuværende oplysninger om driftsudgifter forbundet med bushold er inddraget.

Puljen til kørekort kan finansieres gennem den eksisterende driftsbevilling jf. afsnittet ovenfor.

Besparelserne forbundet med den grønne omstilling af busparken er selvsagt foretaget ud fra de nuværende prisniveauer og regler om parkeringsafgift. Der er derfor taget udgangspunkt i et forsigtigt skøn.

Det bemærkes, at der ikke er noget overlap til casen "Styrket indkøbsorganisation", der også arbejder med effektiviseringer på kategorien kørsel. Effektiviseringen i denne case hentes alene på bedre kapacitetsstyring og ikke på indkøbsområdet. Der er tale om besparelser på driftsudgifter til minibusserne og herudover besparelser på forsikring, brændstof, servicering, reparationer, parkering mv. som beskrevet nærmere i de enkelte afsnit ovenfor.

For at indfri de ovennævnte effektiviseringer, er der behov for at investere i en midlertidig opnormering i BUF kapacitet svarende til ét årsværk af 675.000 kr. fra medio 2021 til medio 2024.

**Tabel 2. Varige ændringer, service**

| 1.000 kr. 2022 p/l                      | 2021 | 2022          | 2023          | 2024          | 2025          | 2026          |
|---|------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Behov for færre minibusser              |      | -511          | -1.174        | -1.174        | -1.174        | -1.174        |
| Standardisering af driftsbudget         |      | -408          | -766          | -766          | -766          | -766          |
| Bortfald af pulje til kørekort          |      | -89           | -89           | -89           | -89           | -89           |
| Grønne besparelser                      |      |               |               | -500          | -500          | -500          |
| <b>Varige ændringer totalt, service</b> |      | <b>-1.008</b> | <b>-2.029</b> | <b>-2.529</b> | <b>-2.529</b> | <b>-2.529</b> |

**Tabel 3. Serviceinvesteringer i forslaget**

| 1.000 kr. 2022 p/l                                       | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       | 2025 | 2026 |
|--|------------|------------|------------|------------|------|------|
| Projektledelse til omlægning til færre og grønne buspark | 338        | 675        | 675        | 338        |      |      |
| <b>Investeringer totalt, service</b>                     | <b>338</b> | <b>675</b> | <b>675</b> | <b>338</b> |      |      |

### 4. Effektivisering på administration

Der er ingen effektivisering på administration forbundet med dette forslag.

### 5. Implementering af forslaget

Projektlederen har ansvar for, gennem brugerinddragelse og tæt samarbejde med kategoriteam for indkøbskategori i TMF, at sikre overgangen til en mindre og mere grøn vognpark. Der vil være løbende rapportering til projektets programledelse, som består af centerchef og teamleder i BUF.

Parallelt med en systematisk identificering af problemstillinger, fokuserer BUF på at opnå en tilpasset og værdiskabende agil transformation, der sikrer en forankring af nye initiativer og aktiviteter. Arbejdet med kortlægningen af den eksisterende vognpark forventes helt afsluttet i løbet af foråret 2021. Hele projektet forventes fuldt implementeret i sommeren 2023.

## 6. Inddragelse af samarbejdspartnere

Forslaget gennemføres af BUF, som løbende inddrager relevante parter i TMF, som er materiel og udbudsansvarlig i KK, og hovedstadens beredskab, som har indgående kendskab til BUF's nuværende køretøjer. Disse parter skal også hjælpe med teknisk rådgivning ifm. kravspecifikationer, samt vurdering af eksisterende køretøjer ift. udskiftning/reduktion.

Forslaget er drøftet med TMF i kategoristyregruppen for materiel, som også har haft forslaget til gennemlæsning.

## 7. Forslagets effekt

Minibusserne er indkøbt på baggrund af et tidligere behov for fleksibel opnormering. Ud over opnormering, benytter institutionerne busserne til at komme på turer og fællesarrangementer. En afvikling af minibusser vil derfor reducere mulighederne for både en midlertidig, fleksibel opjustering af kapaciteten ved tilknytning af minibusser, og spontane turer.

Nogle institutioner vil opleve, at deres bevilling til drift af bus falder som konsekvens af standardiseringen af bevillingerne på området. Det er dog forvaltningens vurdering, at der fortsat vil være de midler til rådighed, som institutionerne reelt har brug for ift. drift af den bus, de har til rådighed.

## 8. Opfølgning

| Opfølgningsmål   | Hvordan måles opfølgningsmålet?  | Hvem er ansvarlig for opfølgning?       | Hvornår gennemføres opfølgningen? |
|--|--|---|-----------------------------------|
| Minibusser, der skal udtages af drift identificeres og fjernes fra drift.  | Det konstateres ved gennemgang af busparken.   | Programledelse og projektledelse i BUF. | Ved udgangen af 2022 og 2023.     |
| De bevillinger, der gives til institutioner med busser standardiseres og den besparelse, der er forbundet hermed realiseres. | Ved gennemgang af budgetudmeldingen til institutionerne.   | Programledelse og projektledelse i BUF. | Ved udgangen af 2022 og 2023.     |
| Der følges op på den realiserede besparelse, der er forbundet med omstilling til grønnere buspark.                           | Der skal foretages et helhedsorienteret tjek af hele busområdet mhp. at identificere områder, hvor der er besparelser. Særligt udgift til kørsel (el overfor diesel) og parkeringsafgifter forventes at være lavere. | Programledelse og projektledelse i BUF. | Ved udgangen af 2024 og 2025.     |

## 9. Risikovurdering

Børne- og Ungdomsforvaltningen vurderer, at der ikke er nævneværdig risiko forbundet med dette forslag.

## 10. Hvem er hørt?

|  | Ja/Nej | Dato for godkendelse |
|--|--------|----------------------|
|  |        |                      |

|   |    |                   |
|---|----|-------------------|
| Center for Økonomi,<br>Økonomiforvaltningen | Ja | 26. februar 2021. |
|---|----|-------------------|

|                             | Ja/Nej/Ikke relevant | Dato for godkendelse og evt. hørings svar |
|-----------------------------|----------------------|---|
| Ejendomsfaglig vurdering    | Ikke relevant        |   |
| IT-kredsen                  | Ikke relevant        |   |
| Koncern-IT                  | Ikke relevant        |   |
| HR-kredsen                  | Ikke relevant        |   |
| Velfærdsanalytisk vurdering | Ikke relevant        |   |