



## **Pilotprojekt - køb og drift af udflytterbus**

**Kort resumé:** Størstedelen af børn i udflytterinstitutioner transporteres i dyre busser til og fra kommunens udflytterområder. For at gentænke og effektivisere driften foreslås der et pilotprojekt, hvor forvaltningen investerer i at købe og drifte en bus til en udflytterinstitution på Amager.

**Fremstillende forvaltning:** Børne- og Ungdomsforvaltningen

### **1. Beskrivelse af forslag (fremgangsmåde og effekt)**

#### **Baggrund**

I 2024 er forbruget på busser til udflytterinstitutioner på 94 mio. kr. Forvaltningen har dermed i gennemsnit årlige udgifter på 1,3 mio. kr. for hver enkelt udflytterinstitution busdrift.

Borgerrepræsentationen vedtog i 2019 Skærpede miljøkrav til leverandørkøretøjer. Beslutningen betyder, at Københavns Kommune skal stille krav om, at leverandørerne skal levere tjenesteydelser i grønne køretøjer, når den teknologiske udvikling og markedet muliggør dette. Disse forbehold indarbejdes i udbud og kontrakter, der beror på en konkret vurdering.

Forvaltningen har for indeværende indgået kontrakter på omlægning fra diesel- til el-busser på 15 ud af 69 af kommunens udflytterruter. De indgåede el-buskontrakter er dog, i det nuværende marked, omkring 50% procent dyrere end kontrakterne for dieselbusser. Merudgiften skyldes primært, at markedet for el-busser stadig er under udvikling samt, at investeringen i el-busser er betydelig større end i dieselbusser, selvom omkostningerne til drivmiddel er mindre på el- end dieseldrift.

#### **Pilotprojektet**

Forvaltningen har seks udflytterinstitutioner på Amager, der kører i dieselbusser til udflytterområder på Amagerfælled og Dragør. De seks institutioner har mellem 8-13 km til udflytterområdet, og forvaltningen har i gennemsnit årlige omkostninger på 1,2 mio. kr. pr. institution til buskørslen. Der foreslås at investere i et pilotprojekt, hvor forvaltningen køber og drifter en el-bus til én af de seks udflytterinstitutioner på Amager.

Pilotprojektets investering vil bestå af en engangsinvestering i en el-bus og parkeringsforhold. Hertil vil der være driftsomkostninger til et halvt årsværk teknisk medarbejder (chauffør) samt omkostninger til drift og vedligehold af bussen.

Bussen skal køres og driftes af forvaltningens gårdmandskorps. Gårdmandskorpset vil op til projektets start sørge for, at tre medarbejdere tager et stort kørekort, så der opbygges et chaufførkorps med nok chauffører til at dække ind for ferie og sygdom.

Chaufførkorpset vil desuden hvert år have mulighed for at opkvalificere en medarbejder med et stort kørekort, så chaufførkorpsets størrelse opretholdes. Gårdmandskorpset anser kørselsopgaven for at kunne bidrage til fastholdelsen personalet, da buskørslen kan bidrage med mere alsidig opgaveportefølje og ikke så fysiske krævende, som meget af det arbejde Gårdmandskorpset i dag løser. I forbindelse med tildelingen af det halve årsværk til gårdmandskorpset forventes det, at der, ud over driften af bussen, også vil være ekstra tid til korpsets klassiske opgaver, såsom vedligeholdelse af daginstitutionernes udflytterområder.

Gårdmandskorpset vil være ansvarlige for de praktiske opgaver i forbindelse med den daglige drift og service af bussen, mens den øvrige administrative del vil blive løst centralt i forvaltningen.

I investeringscasen tages der udgangspunkt i udflytteren Cassiopeia, der har en buskontrakt på 1,2 mio. kr. om året. Institutionen kører 12 km til udflytterområdet, og alle udflytterbørnene kan rummes i en bus. Investeringscasen vil ikke påvirke institutionens virke eller børnene, da bussen fortsat vil køre til og fra udflytterområdet som hidtil.

For at sikre den daglige kørsel til udflytterområdet afsættes der i casen midler til leje af reservekørsel i 10 dage om året i tilfælde af nedbrud eller reparationer af den indkøbte udflytterbus.

Parkeringsmulighederne til bussen på Amager undersøges fortsat. Bl.a. undersøges, om TMF har mulighed for at bidrage. Casen forudsætter, at der findes en holdbar parkeringsløsning.

#### Investering i el-bus

Ved en investering i en el-bus vil der være engangsomkostninger til bussen på 3,5 mio. kr. og 0,9 mio. kr. til parkeringsforhold. Ved investeringen vil forvaltningen årligt spare 1,2 mio. kr. på kontrakten og i stedet have driftsomkostningerne på 0,7 mio. kr., hvilket giver en årlig besparelse på 0,6 mio. kr.

Der skal desuden tages højde for, at det i det nuværende marked er omkring 50% dyrere at udbyde kørsel, som el-bus kørsel fremfor en dieselbus kørsel. Denne gevinst er ikke indregnet i investeringscasen, da Cassiopeias nuværende udflytterbus kører på diesel.

I casen søges der om 4,6 mio. kr. fra investeringspuljen til investering i en el-bus. Samtidig har forvaltningen ansøgt om 2,1 mio. kr. fra klimapuljen til at dække merudgiften ved at vælge en el-bus fremfor en dieselbus. Hvis midlerne fra klimapuljen bevilges, vil investeringspuljen kun skulle finansiere ca. 2,5 mio. kr., og resten af beløbet vil blive tilbagebetalt til investeringspuljen. Forvaltningen forventer svar på ansøgningen til klimapuljen den 3. april 2025, og hvis projektet godkendes, vil midlerne blive udmøntet den 26. juni 2025. Hvis klimapuljen ikke godkender projektet, vil investeringspuljen skulle dække de fulde omkostninger på 4,6 mio. kr.

#### Alternativ organisering

Foruden besparelse på driftsomkostningerne vil pilotprojektet kunne bidrage med erfaring fra en alternativ organisering til de omkostningsfulde kontrakter på udflytterbusser. Herunder udfordre den konsolidering, der har været på turistbusmarkedet på Sjælland, hvor der er sket en udvikling fra at være mange leverandører til få leverandører.

Hvis der opnås positive erfaringer med pilotprojektets investeringscase, kan modellen udbredes til andre af kommunens 69 udflytterinstitutioner. Her vil modellen være særlig relevant for de udflytterinstitutioner, som har dyre buskontrakter. Det må desuden antages, at investeringscasen opnår større synergieffekter, hvis modellen udvides til flere af kommunes udflytterinstitutioner.

Hvis erfaringerne med projektet ikke viser sig rentable, er det omvendt muligt at genudbyde kontrakten og sælge bussen.

## 2. Økonomi

Der investeres i en el-bus (3.500.000 kr.), etablering af parkeringsplads med ladestander, installation og tilslutningsafgift (935.000 kr.) samt stort kørekort til tre tekniske medarbejdere (165.000 kr.).

Hertil vil der være driftsomkostninger til en chauffør i form af et halvt årsværk af en teknisk medarbejder (250.000 kr.), omkostninger til et årligt nyt kørekort (55.000 kr.) samt drift og vedligehold af bussen (360.000 kr.). Bussen forventes at have en levetid på omkring 14 år, og der vil skulle findes midler til en ny bus, når bussen tages ud af drift.

Fra 2026 forventes der er en årlig effektivisering på 1.240.000 kr. svarende til Cassiopeias nuværende buskontrakt. Effektiviseringen vil medføre en årlig økonomisk gevinst på 575.000 kr. Casen forventes implementeret ultimo 2025, og der er derfor indregnet ¼ driftsomkostninger og ¼ effektiviseringsbesparelse i 2025.

**Tabel 1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser - El-bus**

	Styrings- område	1.000 kr. 2026 p/l					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Varige ændringer (effektiviseringer og drift)							
Besparelse ved opsigelse af kontrakten til Cassiopeias udflytterbus	Service	-310	-1.240	-1.240	-1.240	-1.240	-1.240
Forsikring, vedligehold, dæk, skader, vægtafgift og el	Service	70	278	278	278	278	278
Reservebus, Tachograf abonement, bugsering, IT og kommunikation og diverse kontroller	Service	21	82	82	82	82	82
Halvt årsværk af teknisk medarbejder	Service	63	250	250	250	250	250
1 nyt stort kørekort	Service		55	55	55	55	55
<b>Samlet varig ændring</b>		<b>-156</b>	<b>-575</b>	<b>-575</b>	<b>-575</b>	<b>-575</b>	<b>-575</b>
Implementeringsomkostninger (midler fra investeringspuljen)							
El-bus	Service	3.500					
Ladestander 150kW, installation og tilslutningsafgift 225A (B-lav)	Service	685					
Etablering af parkeringsplads	Service	250					
3 store kørekort	Service	165					
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>4.600</b>					
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>4.444</b>	<b>-575</b>	<b>-575</b>	<b>-575</b>	<b>-575</b>	<b>-575</b>

Tilbagebetalingstid baseret på Serviceeffektivisering	11*						
Tilbagebetalingstid baseret på Totaløkonomi	11						

Noter til alle tabeller: Forslaget skal udarbejdes i 2026 p/l, men forslag der udmøntes i overførselssagen udmøntes i 2025 p/l, mens forslag der udmøntes med budgettet udmøntes i 2026 p/l.

Alle effektiviseringer er angivet med negativt fortegn (-).

\*Hvis klimapuljen godkender forvaltningens ansøgning på 2.050.000 kr., vil investeringspuljen dække 2.394.000 kr., og 2.050.000 kr. vil tilbagebetales til investeringspuljen. Med finansiering fra klimapuljen vil investeringsforslaget have en tilbagebetalingstid på 6 år. Hvis ikke der bevilges midler fra klimapuljen, vil tilbagebetalingstiden være på 11 år.

### 3. Implementering og opfølgning

**Tabel 2. Opfølgningsmål**

Opfølgningsmål	Hvordan måles opfølgningsmålet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Implementering og anvendelse af investeringsmidler			
Køb af bus og etablering af parkeringsforhold	Køb af bus og etablering af parkeringsforhold	ARC og Koncernservice	Medio 2025
Opsigelse af buskontrakt for institutionen Cassiopeia	Opsigelse af buskontrakt for institutionen Cassiopeia	Koncernservice	Medio 2025
Plan for praktikken omkring driften bussen	Plan for praktikken omkring driften bussen	ARC, Koncernservice og Gårdmandskorpset	Primo 2025
Etablering af et chauffør-korps	Tre tekniske medarbejdere fra Gårdmandskorpset erhverves et stort kørekort	Gårdmandskorpset	Primo 2025
Realisering af effektiviseringer			
Reduktion i udgifterne til udflytterkørsel	I forbindelse med regnskabsprognoserne	ARC	Årligt

### 4. Risikovurdering

Der er risiko for, at bussen skal til reparation i hverdagen, hvorfor der er indlagt midler til, at der kan lejes et eksternt busselskab til kørsel 10 dage årligt. Det er en risiko for, at casen ikke tildeles midler fra klimapuljen. Samlet vurderes risikoen for at være mellem.